

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

Tipografia Antunes & Amilcar, Lda.

Alam. D. Afonso Henriques, 1-A e 1-C

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 (Herdeiros)

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

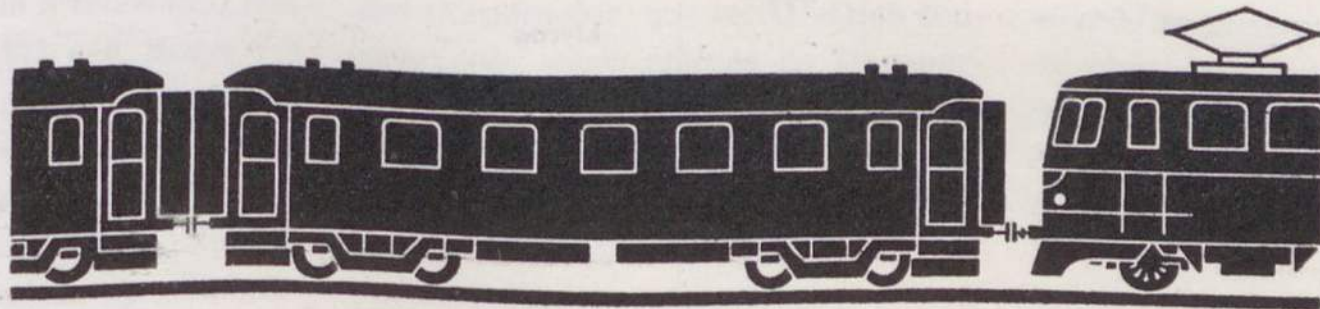
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

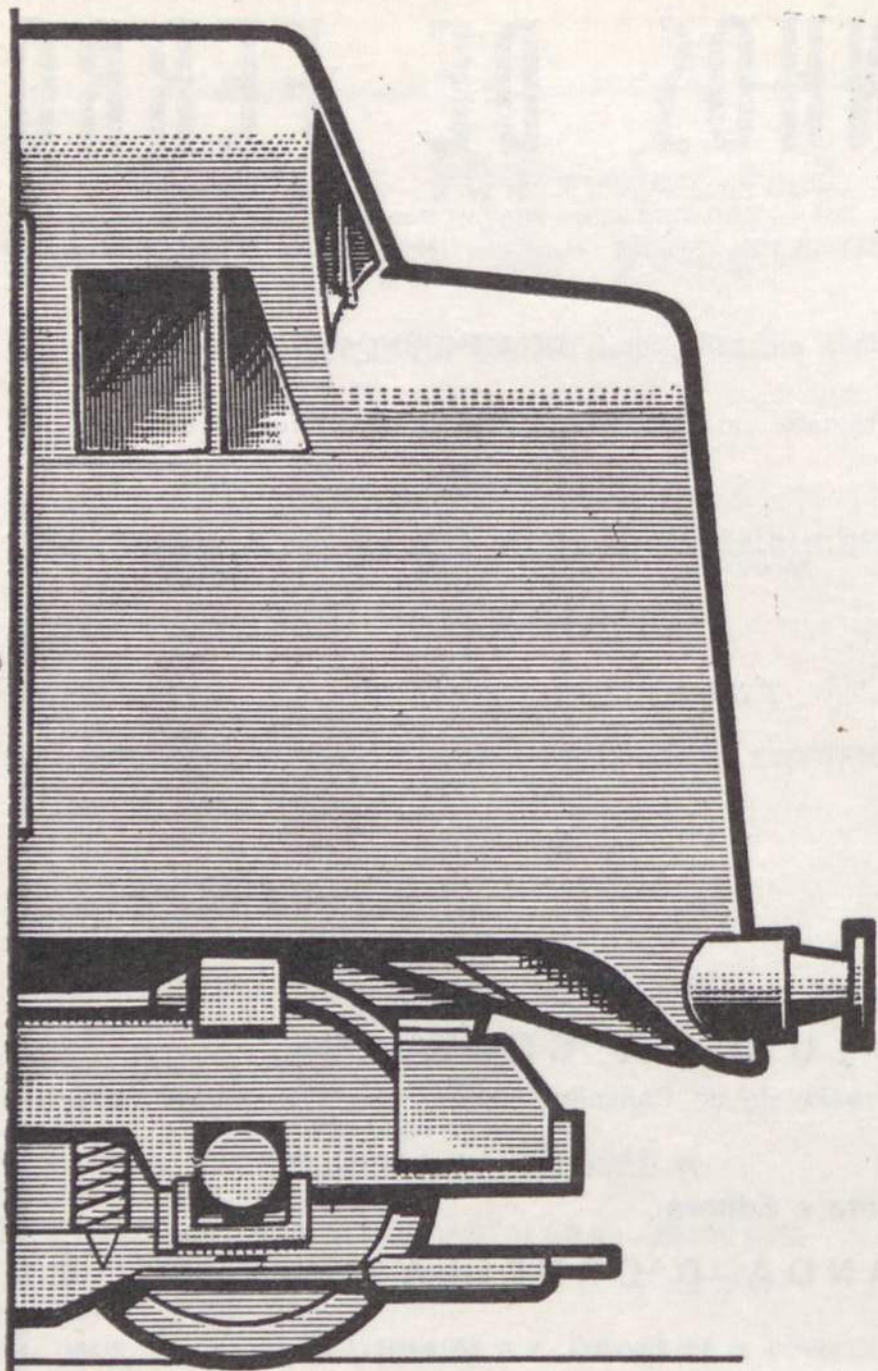
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumário

A renovação da via férrea nacional ... 173

O verdadeiro prazer do viajante é descobrir ... 174

Conferência Europeia dos Ministros dos Transp. ... 175

Tóquio ... 176

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal ... 177

Panorama ... 180

Jornal do Mês ... 183

Japão ... 184

O «TALGO» foi a Paris ... 185

Escada Rolante ... 186

Linhas Estrangeiras ... 187

Livros ... 190

Os nossos mortos ... 191

A renovação da via férrea nacional

Entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e várias empresas nacionais e dois grupos franceses, foram, no dia 29 de Novembro, assinados os contratos para o fornecimento de material e a execução dos trabalhos de renovação de cerca de 1600 quilómetros da via férrea nacional, no valor de 2 274 000 contos. A Siderurgia Nacional

A cerimónia da assinatura dos contratos, presidiu o ministro das Comunicações, estando também presentes os ministros da Economia e das Corporações, o secretário de Estado da Indústria, o subsecretário de Estado do Orçamento, a administração da C.P. e os representantes das firmas adjudicatárias dos contratos.

«Os condicionamentos que têm sido postos à circulação rodoviária, no tocante aos transportes públicos e privados vão gradualmente ser atenuados no sentido de uma maior liberalização dos transportes, quanto antes para aqueles que não colidam com uma adequada coordenação, mais lentamente para aqueles que só possam ser modificados à medida que entrem em funcionamento melhores e mais adequados serviços em transportes por caminhos de ferro.»

A linha LISBOA-PORTO

fornecerá os carris, a «Cometna» e a Metalúrgica Duarte Ferreira os aparelhos de via e de dilatação; a «Somapre» e a «Somafel» executarão a empreitada da construção civil; e os grupos franceses «André Boris» e «Société des Entreprises Déhé & Cie» ocupar-se-ão da empreitada de execução técnica da obra e do fornecimento de maquinaria necessária à substituição da via.

A renovação abrange a espinha dorsal da rede ferroviária nacional (Braga-Porto-Aveiro-Coimbra-Lisboa-Barreiro-Setúbal-Faro) e as principais linhas de penetração para o interior (vales do Douro e do Tejo, Beira Alta e linha de Vendas Novas), sobre as quais passa 80 por cento do tráfego total.

A C.P. indicou como sendo de primeira prioridade a renovação integral das linhas de Sintra e cintura de Lisboa; linhas do Norte, entre Braço de Prata e Vila Franca e entre Aveiro e Porto; linha do Minho, entre Porto e Braga, e linha do Sado. O programa de trabalhos prevê que a linha de Sintra esteja saneada em meados de 1970, que o percurso Lisboa-Coimbra seja dado pronto em 1971 e que a renovação chegue ao Porto em 1972 e a Braga em 1973. Os trabalhos da linha do Oeste serão executados em 1972 e os das linhas do Leste e da Beira Baixa em 1973. As renovações da linha do Sul deverão ficar concluídas em meados de 1975.

O presidente do conselho de administração da C.P. usou da palavra para agradecer ao Governo ter dado este passo decisivo, teceu várias considerações acerca das características e grandeza do empreendimento e prometeu que a C.P. «prosseguirá sem desfalecimentos na adaptação das suas estruturas internas, no aperfeiçoamento profissional e na melhoria das condições de vida do seu pessoal, no alargamento e na dinamização da sua acção comercial».

«Está o Governo a procurar formas mais maleáveis para, dentro de um condicionalismo indispensável, não prejudicar o desenvolvimento económico do País que, naturalmente, exige cada vez mais e melhores meios de transporte para satisfação das necessidades decorrentes desse desenvolvimento.»

«Tem o Governo em mãos estudos de grande envergadura, que já vêm sendo conduzidos há longos meses, com vista a encarar-se um mais ambicioso e justificado plano para a renovação de

deve estar concluída em 1972

Falando das condições actuais da Companhia interrogou-se como era possível, «com velhas locomotivas a vapor, com carruagens incómodas e antigas, com a via impossibilitando velocidades superiores a 30 km/h., com telefones ligados por fio de ferro, com estações acanhadas e de equipamento reduzido, etc., dar à empresa a eficácia que se lhe exige?»

Usou também da palavra o ministro das Corporações, que teceu várias considerações sobre política de transportes. Informou que, além da renovação de toda a infra-estrutura dos caminhos de ferro, o Governo prossegue no plano de reestruturação da política dos transportes e de reorganização da C.P. e, a este respeito, disse:

todo o nosso sistema de transportes, para se poder manter e incrementar o desenvolvimento económico da Nação e grandes esperanças há em que, no futuro próximo, outros empreendimentos de grande envergadura possam ser lançados neste domínio».

O ministro felicitou a C.P. e dirigiu-lhe, em nome do Governo, uma palavra de encorajamento para a tarefa da sua reorganização, sem a qual — disse — «não se poderá tirar todo o proveito da obra em marcha, nem poderá promover-se o impacto de ordem comercial e social que, pelo esclarecimento adequado do público, possa levar a preferir o caminho de ferro na execução de certos transportes que para ele devem ser destinados».

O verdadeiro prazer do viajante

— é —

DESCOBRIR!

O maior prazer de quem viaja, no seu país ou no estrangeiro, para tratar da sua vida ou em gozo de férias, não é o de ver tudo aquilo que consta dos roteiros turísticos; é o de descobrir, ele próprio, o que pode dar-lhe surpresa ou satisfazer a sua sensibilidade em mais larga e justa medida.

Nisso se distingue do turista aliciado por cartazes e sujeito a programas e horários que não têm em conta as preferências de cada indivíduo e no mesmo grupo incluem pessoas de formação cultural diferente, de sensibilidades e gostos diversos. Assim, o turista quase sempre vê somente, o que lhe indicam, ao passo que o viajante livre tem o prazer de descobrir, de se demorar, quando entenda, perante uma paisagem, um pequeno monumento, um troço de rio, uma aldeia ou lugar de tipo especial, um povo com características de vida diferentes do comum, uma cena campestre, um momento de trabalho, uma romaria ou outra festa local de reduzido âmbito, mas de muita expressão-tudo aquilo que não figura nos roteiros turísticos e não precisa de ser apontado ou explicado por cicerones qualificados ou adventícios, que tantas vezes baralham e confundem nomes e situações geográficas.

É normal no Homem, e em todos os aspectos da vida, a ânsia de descobrir ele próprio tudo o que pode sensibilizá-lo e recreá-lo, porque isso é criar ou dilatar o seu mundo, sentir e compreender livremente tudo o que a Natureza e os outros homens criaram e que, na viagem apressada e condicionada, não é possível ver, embora se observem as coisas de maior importância. Tem, assim, o viajante, que não é simples turista, possibilidades extraordinárias de ver muitas coisas que aos outros escapam, aquelas coisas pequenas mas tão belas que os roteiros não mencionam e tantas vezes, afinal, dão a justa expressão de uma terra e de um povo.

De nenhum modo pretendemos minimizar o interesse e a vantagem das excursões organizadas para os turistas, pois essas levam as pessoas aos lugares de maior significação histórica, artística ou social; queremos apenas, apontar a vantagem da viagem livre de horários, da que permite descobrir o que a todos dá proveito e pode ser visto e apreciado com o tempo necessário.

O turista, em geral, não sonha com o desconhecido. Vai aonde o levam, sabendo, previamente, onde ficam os lugares escolhidos: as povoações, as paisagens, os monumentos, as festas populares, os museus, tudo o que não encontra ou tem com características diferentes no seu país. Não pode, como tantas vezes desejaria, demorar-se mais tempo nos lugares que mais o impressionaram e seduziram, porque há horários a cumprir. Vê o que tem maior volume e significado, o que é bem importante para o seu recreio ou formação cultural;

mas não tem ensejo de satisfazer o gosto principal: o de descobrir. Surpreende-se com a grandeza de um vale, de uma serra, de um monte, de uma praia; com a beleza de um castelo, mosteiro, igreja, palácio senhorial ou outro monumento; o colorido e a alegria de uma romaria ou outra festa popular; adquire artigos de artesanato, sem conhecer as pessoas que os fabricam e onde são feitos; fugidamente fala com um ou outro indivíduo do povo, ou percebe os usos e costumes de uma população.

Recolhe milhares de imagens, como num poderoso caleidoscópio, mas só com dificuldade poderá reter todas ou a maioria dessas imagens. Às vezes, por conveniência de programação das excursões, levam-no a sítios onde já estivera ou passa rapidamente por outros que teria o gosto de ver.

É certo que a maioria das pessoas não pode, por exiguidade de recursos financeiros, passear livremente, sem compromissos nem horários, pelo País ou pelo estrangeiro. Por isso é que muitas famílias da classe média, para redução considerável dos custos da viagem, utilizam os atrelados, a casa ambulante, que dispensa a preocupação na procura do hotel, pousada ou pensão e permite parar onde se deseja e pelo tempo que se julga necessário.

Esse processo de viajar cerceia os lucros da indústria turística, especialmente no sector hoteleiro, e, portanto, o rendimento do turismo no país visitado. Mas ninguém pode negar que facilita a vida dos que assim viajam e lhes oferece mais largas perspectivas de recreação e de cultura, sobretudo o prazer de descobrir, de encontrar coisas novas que o comum das gentes desconhece por não constarem de roteiros ou guias. E esse prazer torna-se ainda mais fácil num País como o nosso, onde a afabilidade e a hospitalidade do povo têm tão alta expressão.

Podíamos citar, a propósito, muitos exemplos de estrangeiros de várias classes sociais, ou grau de cultura que, durante uma viagem turística em excursão ou carro próprio, se sentiram seduzidos por certos lugares e resolveram instalar-se ali por longo tempo. Há muitos destes exemplos em Portugal, especialmente nas zonas do litoral, e só não existem nas zonas do interior porque os acessos são demorados ou difíceis.

Descobrir a beleza das terras e o carácter dos povos que nelas vivem é o maior prazer de quem viaja. Devemos ajudar esse humano e natural desejo, criando facilidades de acesso a tantos lugares admiráveis que há no nosso País, para que, a par do usufruto da beleza das coisas grandes, seja fácil o prazer de descobrir as coisas pequenas que melhor exprimem o encanto das paisagens e o carácter singular do nosso povo.

Conferência europeia dos ministros dos transportes

Mais uma sessão do conselho de ministros

Coube ao Ministro dos Transportes e da Energia da Irlanda, Sr. Childers, na qualidade de Presidente, a direcção da Sessão do Conselho de Ministros da CEMT realizada no passado dia 12 de Dezembro, em Paris, na qual foram discutidos determinados problemas que actualmente preocupam os ministros dos Transportes.

As discussões realizaram-se baseadas em relatórios preparados pelo Comité dos Suplentes, assistido por grupos de trabalho especializados. No decurso das mesmas foram tomadas em consideração as sugestões formuladas pela Assembleia Consultiva do Conselho da Europa aquando da sua última sessão, assim como pelas organizações internacionais não governamentais interessadas em transportes, as quais foram previamente contactadas pelo «Bureau» do Conselho dos Ministros e chamadas assim a expor o seu parecer sobre o conjunto do programa actualmente em curso no seio da CEMT.

A fim de promover a elaboração de uma política geral dos transportes harmonizada, o Conselho procedeu a uma troca de pontos de vista sobre as políticas nacionais dos transportes que denotam, nos últimos tempos, certas tendências evolutivas. O objectivo é particularmente interessante dado que o estabelecimento de uma política geral dos transportes visa a determinar o contexto no qual cada um dos meios de transporte deverá integrar-se harmoniosamente. Por outro lado, o Conselho examinou os numerosos trabalhos em curso, ou previstos, em matéria de política geral dos transportes e definiu as orientações necessárias tendo em conta as prioridades a respeitar na continuação dos trabalhos.

O ano passado o Conselho, preocupado com a situação financeira dos caminhos de ferro, tinha aprovado um relatório que analisava, com o auxílio das estatísticas detalhadas referentes a vários anos, os elementos de base da actividade das redes assim como o relatório com alguns índices característicos da economia geral.

Nessa altura iniciaram-se novos estudos sobre um desenvolvimento a longo prazo, tendo em conta, entre outros factores, a evolução da noção de serviço público assim como as modificações susceptíveis de intervir na estrutura da produção, elemento determinante da procura de transporte. Este conjunto de pesquisas, essencialmente destinado a permitir aos Ministros que definam melhor o papel atribuído ao futuro dos caminhos de ferro, desenvolveu-se entretanto. Por consequência os Ministros puderam apoiar-se, nesta sessão, num relatório que apresenta um determinado

número de proposições tendentes a facilitar quanto possível as obrigações de serviço público a prever, as compensações adequadas para as obrigações que devem ser mantidas e de que maneira elas poderão ser assumidas nas condições mais económicas para a colectividade. Foi adoptada uma Resolução neste sentido.

No domínio dos caminhos de ferro o Conselho debruçou-se igualmente sobre o problema da atrelagem automática. Tomou conhecimento dos progressos alcançados no plano técnico no decorrer do ano que passou, nomeadamente a seguir aos contactos havidos entre as Administrações ferroviárias da Europa ocidental e as do Leste.

O Ministro dos Trabalhos Públicos de Espanha apresentou ao Conselho uma comunicação sobre a entrada ao serviço de ligações ferroviárias rápidas entre o seu país e a França, por meio de um dispositivo automático de adaptação dos eixos às duas vias.

Em face das grandes dificuldades que apresenta a circulação dos automóveis nos grandes aglomerados, o Conselho estudou um relatório referente a um sistema específico de tarifação para o uso das infraestruturas urbanas, propondo-se seguir a evolução dos estudos e das eventuais experiências relativas a este sistema.

Convencido da importância que tem para a segurança rodoviária a adopção de uma regulamentação adequada relativa às condições de trabalho e de repouso dos condutores de veículos rodoviários servindo o tráfego internacional, o Conselho, tendo em conta as iniciativas tomadas no âmbito do Mercado Comum, discutiu os pontos principais desta regulamentação, concebida dentro de um espírito de progresso social e com vista a uma harmonização das condições de concorrência. A fim de se chegar a um acordo internacional o mais amplo possível, está previsto que as discussões prosseguirão activamente no quadro da Comissão Económica para a Europa, em Genebra.

Também no domínio rodoviário, o Conselho dos Ministros examinou os resultados da Conferência Mundial sobre a Circulação e Sinalização Rodoviárias, realizadas em Novembro último, em Viena, sob os auspícios das Nações Unidas.

No final da sessão, conforme as disposições protocolares, o «Bureau» da Conferência foi renovado como segue:

Presidente — Ministro das Comunicações da Suécia.

Primeiro Vice-Presidente — Ministro dos Transportes da Itália.

Segundo Vice-Presidente — Ministro dos Trabalhos Públicos de Espanha.

TÓQUIO *Cidade antiga - Metrópole moderna*

Tóquio, uma das maiores cidades do mundo, é também sob muitos aspectos, uma das mais modernas, tão moderna como Nova Iorque ou Sydney. Este seu aspecto novíssimo tem contudo uma longa história cujo princípio se situa há séculos atrás.

No local onde se desenvolveu esta grande metrópole existiu em tempos pequena povoação chamada Edo que só se tornou importante depois de 1603, quando os «Shoguns» ali estabeleceram a capital e dali começaram a governar todo o país. Nessa época, o Imperador, no Palácio de Kyoto, figurava apenas como Chefe do Estado mas não tinha qualquer interferência no governo da nação. Em 1868, o Imperador retomou o poder governativo da nação e mudou-se de Kyoto para Edo que passou a chamar-se Tóquio (capital oriental). Desde então, Tóquio tem-se mantido como sede do Governo e tornou-se na maior cidade do Japão com uma população de dez milhões.

Em 1923, um terramoto seguido de incêndio que alastrou até à vizinha Yokohama, destruiu-a em grande parte. A segunda guerra mundial causou ainda maior devastação, mas Tóquio ressurgiu sempre da calamidade com mais pujança. Evoluindo sempre através dos anos, Tóquio sofreu várias transformações e as construções dos últimos 20 anos deram-lhe este aspecto moderníssimo. Contudo, por detrás da fachada fica muito da sua fisionomia antiga, e para o turista interessado em descobrir esse passado há um mundo de surpreendentes contrastes.

Um dos mais antigos monumentos é o Palácio do Imperador, situado no coração da cidade e rodeado por maravilhosa paisagem. Uma característica da sua antiguidade são as muralhas altas e o fosso que o rodeia. Este santuário é interdito ao público, excepto no dia 2 de Janeiro e no dia dos anos do Imperador, 29 de Abril.

Vedado o acesso ao Palácio do Imperador, o turista tem de contentar-se com uma vista à distância e encaminhar os passos por outras paragens, em demanda da antiga Tóquio.

Um bom local para começar essa peregrinação é o Museu Nacional, no Parque Ueno. Este parque é muito procurado para piqueniques e é maravilhoso cenário de cerejeiras em flor quando desponta a Primavera. Uma visita pelo museu revelará ao visitante os vários períodos da história do Japão, as suas faces de cultura e prepará-lo-á melhor para apreciar o que depois vai viver.

Os vestígios da antiga Tóquio dispersam-se pela enorme metrópole e porque as distâncias levam muito tempo a transpôr, aconselhamos as pessoas com tempo limitado a tomarem parte nas excursões organizadas pelo Turismo

Japonês. Um dos seus programas inclui a chamada excursão das «Sete Maravilhas» que se faz num dia. Confortavelmente conduzidos em moderno autocarro, os turistas percorrem facilmente muitos quilómetros e entram num mundo que lhes revela séculos de história.

A primeira paragem desta excursão é na colina Atago, para ver pequeno pagode aninhado na sombra da gigantesca torre da televisão. O carro sobe a colina até ao cimo, donde se desfruta o panorama da cidade. Antigamente, o acesso fazia-se apenas por uma escada íngreme, com 86 degraus de pedra. No século XVII um destemido guerreiro subiu a escadaria, a cavalo, para demonstrar a sua coragem e perícia. Actualmente, os jovens atletas sobem-na a correr, para pôrem à prova a resistência física. À entrada do pagode, uma caixa-mealheiro vende sinas escritas em finas tiras de papel. Depois de lidas, os visitantes vão pregá-las nos troncos das árvores circundantes e ali ficam, a esvoaçar, lembrando as folhas brancas, pendentes, dos chorões. Um sacerdote amável presta-se a traduzir as sinas e a figurar nas fotografias.

Na segunda paragem, visita-se o templo Rakanji onde nos é dado assistir a uma cerimónia do Budismo, religião que tem mais adeptos neste país. Quinhentas estátuas de madeira dourada, alinhadas ao longo das paredes do templo, simbolizam os discípulos iluminados de Buda. Digno de nota, o sino que no exterior chama os fiéis à oração.

Do próprio autocarro o turista pode observar os usos e costumes da população, se se mantiver atento. Não é invulgar ver-se aqui e ali, famílias enroupadas no tradicional kimono, sentadas sobre esteiras diante de um televisor. Ou pequenas portas de papel, deslizando horizontalmente e deixando entrever interiores recheados de mobiliário ao estilo ocidental.

A excursão da manhã termina com o almoço no Restaurante Furusato, aproveitamento de casa rural, com a bonita idade de 300 anos, e que foi construída com barrotes e travessas em que só entrou a mão do homem — nem sequer um único prego. Durante o almoço e perante os turistas sentados no chão, dançarinos em trajes regionais executam danças campestres.

De tarde, segue-se uma visita ao Museu do Artesanato que contém cerca de 20.000 exemplares de peças de vestuário e objectos que no seu tempo tiveram utilidade, mas que hoje são conservados apenas pelo seu valor artístico. Este museu foi instalado numa edificação de estilo medieval, mas construída nos nossos dias.

A 5.ª maravilha desta excursão é o Templo Toshugu que leva o visitante de novo, ao Parque Ueno. Neste templo existem lanternas de pedra que datam de há 300 anos.

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS
DE FERRO PARA O SEGURO DE MER-
— CADORIAS E BAGAGENS —



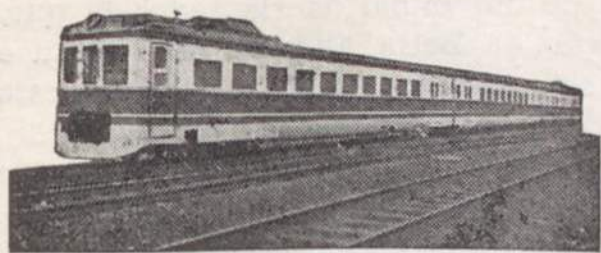
REPRESENTANTES EM 30 PAÍSES DA
EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA,
CANADÁ, EGITO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 370161

RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25 — PORTO

End. Teleg. EUROPEA



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

Art.º 55.º — Depois de abertas à exploração as mesmas linhas far-se-à em todo o ano a liquidação do lucro obtido pela diferença entre as receitas e a despesa feita em conservação, exploração e administração destas linhas e mais estabelecimentos pertencentes à companhia e desse lucro serão deduzidos os encargos resultantes das obrigações ou de outra coisa e a diferença será considerada o lucro líquido da companhia.

Art.º 56.º — Desse lucro líquido deduzir-se-ão 5 por cento que entrarão para o fundo de reserva enquanto e sempre que isso for necessário, para que o mesmo fundo seja igual a 60.000\$000 réis, pelo menos.

Art.º 57.º — Feita a dedução da parte destinada ao fundo de reserva, será estabelecido um primeiro dividendo até 6 por cento por todas as acções sem distinção alguma e estejam ou não amortizadas e a parte respeitante àquelas já amortizadas será destinada ao fundo de amortização.

Art.º 58.º — Fazem parte do fundo de amortização, além das verbas designadas no artigo antecedente, a importância que se acha em depósito à ordem do Governo logo que seja autorizado o seu levantamento.

Art.º 59.º — Em cada ano serão amortizadas tantas acções quantas sejam compreendidas pelo seu valor nominal na importância disponível no fim do respectivo ano e essa amortização será feita dando-se 100\$000 réis em dinheiro e uma acção de usufructo por cada uma que se amortizar.

Art.º 60.º — A amortização das acções, terá lugar anualmente por meio de sorteio, que será feito pela mesma forma determinada para o sorteio das obrigações, nos termos do artigo 17.º.

Art.º 61.º — Feita a amortização de todas as acções a assembleia geral resolverá sobre a aplicação a dar ao primeiro dividendo a que se refere o artigo 57.º.

Art.º 62.º — Se, pelo fundo respectivo, não puderem ser amortizadas todas as acções até finalizar a Companhia, serão as acções não amortizadas pagas no todo ou em parte como se acha estabelecido no artigo 70.º.

Art.º 63.º — Do excedente do primeiro dividendo, consignado no artigo 57.º, deduzir-se-ão 10 por cento para serem distribuídos igualmente por todos os membros do conselho de administração e os restantes 90 por cento serão distribuídos no todo ou em parte, conforme tiver sido resolvido em assembleia geral, por todas as acções não amortizadas e de usufructo sem distinção alguma.

Art.º 64.º — Os números das acções designadas pela sorte para serem amortizadas, conforme se estatui no artigo 60.º, serão publicados no jornal oficial de Lisboa e as acções de usufructo, que substituirão as amortizadas, conservarão os mesmos direitos das acções não amortizadas, salvas as excepções estabelecidas nestes estatutos.

Art.º 65.º — O pagamento do dividendo aos accionistas tem lugar nas épocas e nos lugares designados pelo conselho de administração e indicados por ele no jornal oficial de Lisboa.

Todos os dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco anos depois do seu vencimento, prescrevem a favor da Companhia.

Art.º 66.º — Os dividendos das acções nominativas serão pagos contra recibos em devida forma, apresentados com os títulos respectivos; os correspondentes às acções ao portador serão pagos válidamente aos portadores de título.

Art.º 67.º — O conselho de administração é autorizado a criar uma caixa de socorros a favor dos empregados e operários da companhia.

A dotação dessa caixa de socorros é formada por um desconto nos vencimentos dos mesmos empregados e operários e produto de bilhetes de gare, além das receitas eventuais que possam obter-se com donativos para esse fim humanitário.

Nesse caso as receitas dos bilhetes de gare não serão tomadas em consideração para o efeito do artigo 55.º.

Os estatutos respectivos a essa caixa de socorros serão previamente submetidos à aprovação do Governo, como fazendo parte de uma sociedade separada desta companhia; não poderá, porém, nesses estatutos, deixar de se fixar claramente o princípio de que, ao director da Companhia compete a superintendência sobre essa caixa de socorros pela forma como o conselho de administração determinar.

Art.º 68.º — É igualmente o conselho de administração autorizado a promover a criação de uma caixa de aposentações para os empregados da companhia, reservando-se a superintendência dessa caixa, pelo mesmo modo estabelecido no artigo 67.º para a de socorros.

TÍTULO X

Disposições gerais, modificações, liquidação

Art.º 69.º — Se a experiência fizer reconhecer a necessidade de introduzir nos presentes estatutos algumas modificações ou aditamentos, a assembleia geral resolverá, sendo constituída pela forma prescrita no artigo 45.º, mas as suas resoluções só serão exequíveis depois de aprovadas pelo Governo.

O conselho de administração fica sempre autorizado a, por deliberação tomada por maioria absoluta de votos dos administradores, consentir nas alterações que o Governo julgar necessário introduzir nas modificações ou aditamentos votados pela assembleia geral.

Art.º 70.º — A liquidação da Companhia poderá ter lugar nos casos previstos pelos artigos 42.º e 45.º inclusivé, da lei de 22 de Junho de 1867.

Quando a assembleia geral haja de tratar desse assunto será constituída pelo modo indicado no artigo 45.º ficando as suas deliberações dependentes da confirmação do Governo e entende-se que os poderes da assembleia geral continuam durant todo o período da liquidação, nos termos do artigo 44.º da mesma lei.

§ 1.º — Nos termos da mesma lei e com as formalidades prescritas no artigo 60.º poderá a assembleia geral determinar o modo da liquidação e nomear um ou dois liquidatários, cujos poderes designará.

§ 2.º — A assembleia geral constituída nos termos do artigo 45.º tem particularmente direito de aprovar as contas e dar quitação.

(Continua na pág. seguinte)

§ 3.º — Os liquidatários poderão, em virtude de uma deliberação nesta assembleia, constituída segundo o artigo 45.º, transferir a uma outra sociedade ou a um particular todos os direitos, acções e obrigações da companhia dissolvida.

Esta transferência ficará dependente da aprovação do Governo.

Art.º 71.º — Todos os valores provenientes da liquidação serão empregados antes de toda a distribuição aos accionistas:

1.º — Em colocar as linhas concedidas em circunstâncias de serem entregues nas condições determinadas nos respectivos contratos;

2.º — Em completar a amortização das acções, sendo possível e, não o sendo, em pagar aos proprietários das acções não amortizadas a parte que possa caber, dentro dos fundos existentes a cada uma dessas acções.

Caso todas as acções sejam amortizadas, o remanescente, se o houver, será dividido igualmente por todas as acções de usufructo.

Entende-se que o fundo de reserva se compreende nos valores considerados neste artigo.

TÍTULO XI

Contestações

Art.º 72.º — As contestações que se levantarem entre a companhia e os accionistas, ou entre o conselho de administração e accionistas, serão submetidas ao julgamento de três árbitros amigáveis medianeiros, que serão nomeados e procederão como se determina para casos idênticos no código comercial e mais legislação subsidiária e a decisão destes árbitros será executada, sem que possa contra ela admitir-se qualquer apelação ou recurso.

Art.º 73.º — As contestações que se suscitarem entre a companhia e o Estado, serão decididas também por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela companhia.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes,

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º — No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em virtude da autorização legislativa que lhe foi conferida.

§ 2.º — Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referirem à aprovação, modificação e execução dos projectos segundo a Companhia tem obrigação de construir as linhas férreas indicadas nestas condições.

(Segue o recibo de que, no princípio se faz menção):

(Lugar do selo de 60 réis) — Declaramos que o Exmo. Sr. Conde da Foz, como representante dos fundadores da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, depositou na caixa desta sociedade, a quantia de 60.000\$000 réis, correspondente a 10 por cento do capital com que a referida Companhia se vai fundar.

Lisboa, 28 de Setembro de 1885. — Pela Sociedade Geral Agrícola e Financeira de Portugal. — Conde da Foz — H. J. Moser. — (Lugar de uma estampilha do selo de 200 réis, devidamente inutilizada). Tem o carimbo em branco da sociedade.

LINHA DE SANTA COMBA À FOZ — TUA

Pela lei de 26 de Janeiro de 1876 que autorizava a construção das linhas da Beira Baixa, Beira Alta e Algarve,

previa-se a construção de um ramal de via reduzida que, partindo de uma estação da Beira Alta, servisse Viseu e sua região, não tendo sido, contudo, posta a concurso esta construção.

Na proposta de Lei de 9 de Janeiro de 1883 propunha-se de novo a construção do ramal de Viseu, em via de 1 metro.

A proposta foi sancionada por lei de 26 de Abril de 1883 e o concurso para a construção foi aberto em 30 de Agosto seguinte, como segue:

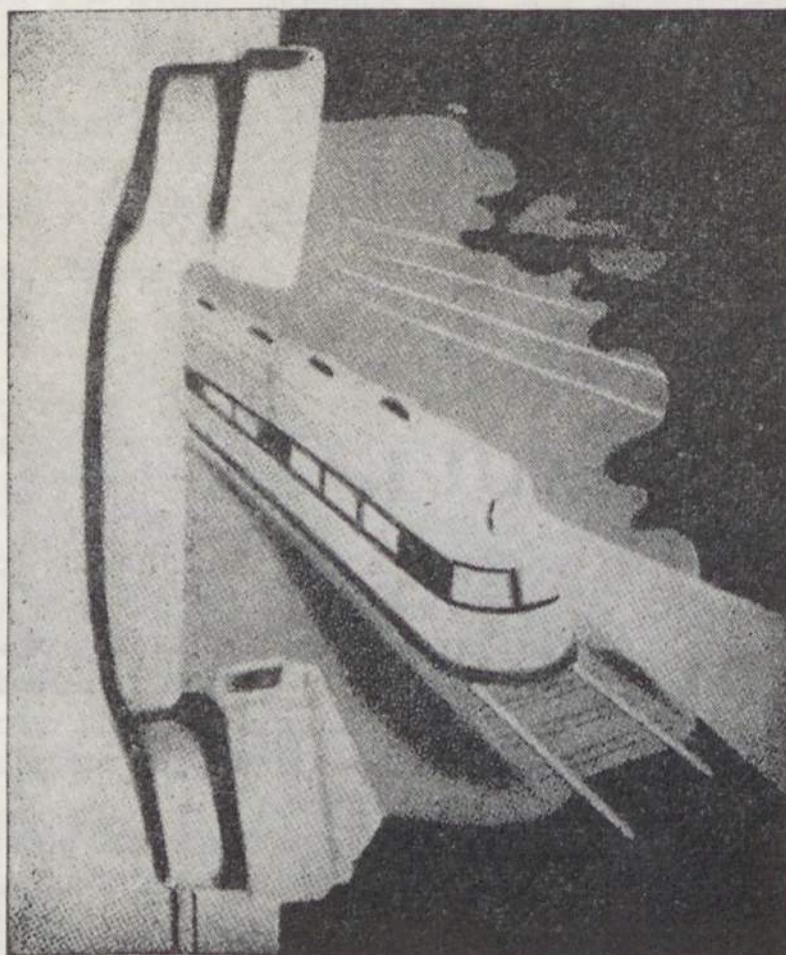
Concurso para a construção e exploração do ramal do caminho de ferro da Beira Alta, que partindo de Santa Comba Dão termine na cidade de Viseu

Art.º 10.º — Por espaço de sessenta dias se abre concurso para a construção e exploração de um ramal de caminho de ferro, que partindo das proximidades de Santa Comba Dão na linha da Beira Alta, vá terminar na cidade de Viseu.

§ único. — O prazo do concurso começa a correr no dia 6 de Setembro e termina no dia 5 de Novembro do corrente ano, às onze horas da manhã.

Art.º 2.º — A construção e exploração do ramal indicado no artigo 1.º será contratada segundo as condições e cláusulas que baixam com este Decreto assinadas pelo Ministro e Secretário dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Art.º 3.º — Nenhum licitante será admitido ao concurso sem ter previamente depositado na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Governo, a quantia de 30.000\$000 réis em dinheiro, ou o valor correspondente em títulos de dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no mercado.



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 Gonçalo Cristóvão, 314 / PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

ACEC

AEG - TELEFUNKEN

ALSTHOM

BROWN BOVERI

MTE

OERLIKON

SIEMENS A. G.

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
CH 8021 ZÜRICH 1 (Suisse)

Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas · Automotoras · Unidades múltiplas eléctricas
Subestações · Catenárias · Instalações de sinalização e de
telecomunicação · Estudos de electrificação

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Túrcia



Panorama

O SEGREDO E O ENCANTO DE SAINT-OMER

Ao chegarmos a Saint-Omer, a nossa primeira preocupação é de ir visitar o jardim público, que tem a fama de ser um dos mais belos de França. Situado nas antigas muralhas ele reúne para o prazer dos olhos, açaфates de flores, um jardim à francesa, assim como grandes reivados e frescas matas.

O tempo de dar uma volta para visitar o jardim e ver as crianças que nele brincam e eis-nos diante da Basílica de Notre Dame, síntese de quatro séculos de arte religiosa.

Construída durante o século treze e terminada apenas no século quinze ela oferece uma amostra de todas as fórmulas góticas.

Na época galo-romana, o sítio da cidade de Saint-Omer foi pouco habitada: as descobertas datando desta época, são raras.

É um pouco antes da metade do século sete, que a hierarquia episcopal se fixa na antiga cidade de Théroutanne com Saint-Omer. Ele mandou vir em seguida do mosteiro colombino de Lexeuil, três religiosos: Momelin, Bertin e Ebertrau.

Estes fundaram um pequeno mosteiro sobre uma ligeira elevação, na actual vila de Saint-Momelin.

Quando este foi nomeado bispo de Noyon, Bertin sucedeu-lhe e a pequena comunidade emigra uma légua mais acima do Aa, no ilhéu formado por um braço do rio que se chamava Sithiu; Bertin torna-se o abade do novo mosteiro e mais tarde deixa-lhe o seu nome.

No alto da colina que dominava o pântano, do qual Sithiu formava a orla, Omer, bispo de Théroutanne, mandou construir uma pequena igreja, ao pé da qual ele pede para ser sepultado. A volta do seu túmulo e não longe da abadia, ao longo da encosta da colina, as casas agruparam-se e o lugar tomou o nome do santo que aí era venerado: Saint-Omer.

A abadia cindiu-se no século nove e a capela de Saint-Omer sobre a colina tornou-se numa colegiada de cónegos regulares e isso até que, depois da destruição de Théroutanne por Carlos V, ela se transforma em catedral de um novo episcopado.

A actual bela catedral, construída do século XIII ao século XV, é um testemunho desta época e a igreja abacial de Saint-Bertin, que era ainda mais bela, foi destruída pela Revolução Francesa.

Base da aviação alemã, a cidade teve que sofrer bombardeamentos aliados durante a última guerra; sofreu 23, dos quais o mais mortal foi o do dia 13 de Maio de 1943, causando 107 mortos entre a população civil. A cidade foi libertada no dia 5 de Setembro de 1944.

O segredo do encanto desta cidade de 21 000 habitantes, dos quais mais de 8 000 são estudantes, é devido ao facto da sua modernização ter sido realizada numa evolução em harmonia com o seu passado.

DA INVENÇÃO DA HÉLICE

O conceito da hélice está tão ligado no nosso espírito com o da propulsão dos navios, que logicamente deduzimos que os pioneiros da aviação, ao criar um propulsor aéreo, tenham tomado como inspiração os estudos sobre a hélice marítima. Mas, quem primeiro pensou em construir um propulsor marítimo deve ter partido da ideia primordial daquelas hélices rudimentares que desde 1700 os construtores tentaram aplicar aos balões para resolver o problema da dirigibilidade. Scaton, na sua obra «The Screw Propeller» atribui a primeira realização do propulsor marítimo a Joseph Bramah, o qual em 1785 registara uma patente para uma roda de pás inclinadas — semelhante às de um moinho de vento. Mas, na mesma obra Scaton fala de um dispositivo idêntico, já descrito por Bernoulli em 1752, e definido praticamente como um propulsor submarino. Foi William Lytleton quem aplicou, em 1794, com excelentes resultados uma hélice verdadeira e própria para um navio. O propulsor de Lytleton era constituído por frisos helicoidais que saíam de um cilindro. Em 1816, John Milington inventou uma hélice provida de «duas asas, cada uma prolongada num quarto de círculo», prevendo que o novo sistema «produziria efeitos superiores a qualquer outro».

O emprego da hélice aérea para experiências e vários estudos, é antecedente de muitos anos à invenção da hélice naval, pois Leonardo Da Vinci traçou em 1400 o desenho de um helicóptero que deveria ser levantado no ar por um propulsor constituído por duas hélices colocadas horizontalmente. A hélice aérea, mesmo em embrião, foi assim prevista e estudada pelo grande italiano.

Launoy, em 1 de Maio de 1784 apresentou à Academia das Ciências de Paris, um brinquedo em forma helicópode que consistia em duas hélices de quatro pás.

No museu aeronáutico de Chalais existe uma série de desenhos de Meusnier, que em 1874 determinava minuciosamente os desenhos de uma hélice aérea para ser aplicada num balão.

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: microcorneanas 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.

Jornal do Mês

NORTE	JANEIRO
SUL	16
ESTE	Quinta-feira
OESTE	

«A terra dos descobridores, redescoberta: Portugal», foi o título de uma conferência proferida por F. K. Meinecke perante membros da Sociedade Germano - Ibero - Americana, em Frankfurt/Meno.

— A França, que ocupava o primeiro lugar entre os países que os turistas americanos procuravam, desceu para o quinto lugar na sua preferência, segundo um inquérito publicado pelo «New York Times». A Suíça é agora o paraíso de férias procurado pelos americanos que visitam a Europa, seguindo-se a Grã-Bretanha. A Itália e a Escandinávia, que há sete anos estavam longe de ser consideradas pelos americanos como locais de interesse, figuram actualmente em terceiro e quarto lugares, à frente da França.

— «A Madeira é há muito uma estância favorita dos ingleses, especialmente no Inverno, quando o clima suave e de belezas naturais da ilha são grandes atractivos» — escreve o «Southern Evening Eko», de Southampton, acompanhando a sua crónica de uma fotografia da baía do Funchal, «uma das mais belas do Mundo».

— Por despacho do Secretário de Estado da Informação e Turismo, foram confirmadas as declarações de utilidade turística dos Hotéis da Balaia e de D. Afonso Henriques, levados a efeito, respectivamente, no Alto da Semina, Albufeira, e em Lisboa, já anteriormente concedidas, a título prévio.

— Em Ermesinde, na rua de Angola, realizou-se a cerimónia, em acto solene, da entrega da chave pela Direcção da Cooperativa «O Lar Ferroviário» aos associados Eduardo da Costa Gaspar n.º 546-A do 6.º escalão e sua esposa D. Maria Augustina Rodrigues Gaspar, n.º 547-A do 4.º escalão, de uma moradia, de dois pisos.

— Por despacho do Secretário de Estado da Informação e Turismo, sr. Dr. Moreira Baptista, foi confirmada a declaração de utilidade turística do Hotel «Sol e Mar», sito em Albufeira, proprie-

dade de Organizações Hoteleiras Rank, Lda., e já anteriormente concedidas a título prévio.

— Contra a mais severa concorrência internacional, conseguiu uma conhecida empresa austríaca adjudicar encomendas para o fornecimento de carris para os caminhos de ferro de Portugal e da Tailândia.

Trata-se, neste caso, de perto de 9.100 toneladas de carris, dos quais 5.000 toneladas para os Caminhos de Ferro Portugueses e cerca de 4.100 toneladas para a Tailândia. Em ambos os casos, tais carris são fornecidos para completar ou renovar vias ferroviárias já existentes.

Atendendo ao longo tempo de transporte marítimo, os carris destinados à Tailândia receberão um tratamento especial contra a corrosão.

— A internacionalizada Praia de Albufeira foi escolhida para cenário da superprodução britânica «Doppelganger», produzida e dirigida por Gerry Anderson.

— Por despacho do Secretário de Estado da Informação e Turismo, foi declarado de utilidade turística o conjunto Albergue de S. Jorge, levado a efeito em Amieira, Batalha, e que é constituído por dez «bungalows», duas piscinas, bar, restaurante e serviços de recepção.

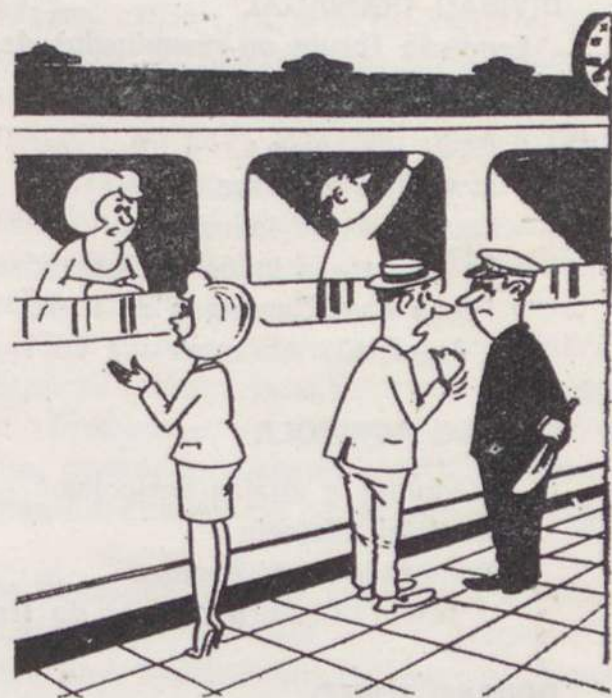
— A sede da Velha Confraria dos Pescadores, em Setúbal, acaba de ser totalmente recuperada com as obras que lhe foram feitas, para a utilizar como sede da Comissão Regional de Turismo da Serra da Arrábida.

— A expansão da rede ferroviária de Angola é hoje, como há cinquenta anos, instrumento fundamental do desenvolvimento da Província. A propósito, assinala-se que, desde 1 de Julho passado está a trabalhar-se na construção da variante do Caracul, uma das obras de renovação do Caminho de Ferro de Moçâmedes, as quais representam um investimento no valor de 113 mil con-

tos, representando um considerável factor de incremento da economia do Sul daquela Província.

— No final da jornada nacional do concurso Construções na Areia, feliz iniciativa do «Diário de Notícias», e que teve, o ano passado, o seu epílogo na Praia da Rocha, prestou-se homenagem a D. Emília Braga, alma do próprio concurso, seguindo a obra iniciada por seu marido o saudoso e grande artista Erico Braga. O dr. Manuel de Azevedo, presidente da Comissão de Turismo de Portimão, ofereceu-lhe uma lembrança de prata, e fez o elogio da iniciativa anual do Diário de Notícias, destacando a figura do seu director, o embaixador e escritor dr. Augusto de Castro.

— Por ocasião do recente Salão do Algarve de Artes Plásticas (o primeiro da série), que se realizou por iniciativa feliz do Gabinete para o Desenvolvimento Turístico do Algarve, nas instalações da Escola Industrial e Comercial de Faro, foi evocada sentidamente a memória do grande e saudoso artista algarvio Bernardo Marques, a cujos trabalhos se destinou um sector especial.



— Por favor despache-se em dar o sinal de partida, antes que a minha sogra mude de ideias.

Japão: Nova melhoria na rede ferroviária

Apesar de se encontrar já na vanguarda das redes ferroviárias mundiais, o Japão continua com os olhos firmemente postos no futuro; assim, em Outubro último os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão deram efectivação a uma série de medidas destinadas a melhorar a qualidade e eficácia dos serviços, tanto no aspecto de passageiros como no de mercadorias.

O novo horário comporta 277 comboios suplementares de passageiros, elevando assim a 20 672 o número total destas composições, o que significa que o aumento, em comboios-quilómetros, se traduz em 60 000 km, colocando portanto esta relação comboio-quilómetro no total de 1 313 000.

Na nova linha de Tokaido o total das composições atinge agora a cifra de 170 (66 comboios «HI-KARI» e 104 «KODAMA»), o que representa um aumento de 23 % em relação ao número existente anteriormente. Nas outras linhas foram postos ao serviço 58 semi-rápidos suplementares, ficando em 168 o total destas composições, assim como 93 expressos ordinários que, juntando-se aos já existentes, fixam em 1251 o número total destas composições. Os comboios-quilómetros relativos aos comboios de passageiros (abrangendo os da nova linha de Tokaido) sofreram um aumento de 13 %, ataindo a cifra de 478 000.

O aumento de carruagens traduziu-se em 108 na nova linha de Tokaido, 667 nos rápidos das outras linhas e 536 afectas ao tráfego suburbano e a linhas de interesse local.

O aumento do número de composições fez passar, de imediato, o número de lugares reservados de 240 000 a 350 000, já que foi igualmente posto ao serviço um computador electrónico suplementar de alto rendimento, passando assim para três o número de ordenadores em funcionamento. Estes aparelhos são capazes de manusear, num só dia, 330 000 reservas, abarcando todo o país.

O aumento das composições de mercadorias cifrou-se em 284 (ou seja, mais 5 %), pelo que o total actual é de 5 557; o número de composições-quilómetros aumentou 31 000 unidades (mais 6 %), perfazendo o total de 534 000. No que respeita às composições suplementares, 8 delas são comboios de mercadorias semi-rápidos, capazes de circular a 100 Km/h, perfazendo desta forma o total de 17; quanto aos mercadorias expressos ordinários, que circulam a 85 Km/h, passaram de 46 a 77 composições.

A característica principal da modificação dos serviços é o aparecimento de 197 composições suplementares de rápidos-mercadorias nas relações inter-regionais, que ligam entre si as principais regiões do país evitando as gares de triagem. Os expedidores podem pedir o transporte das suas mercadorias por estes comboios, tendo a certeza que o carregamento será rapidamente encaminhado, em particular nas zonas da cintura industrial da costa do Pacífico.

Metalúrgica Duarte Ferreira

Administração: Rua Filipe Folque, 5, 2.º — LISBOA

Telef. 53 04 54 - 53 50 21 - 53 01 25

DIVISÃO TRAMAGAL

Fundição (bruto ou maquinado) de:

Ferro (licença Meehanite)
Aço
Ligas não ferrosas
Equipamentos Industriais
Peças para a Indústria Automóvel
Peças para Caminhos de Ferro
Telef. 137 Abrantes — 4 do Tramagal

DIVISÃO AGRÍCOLA

Máquinas e alfaías agrícolas
Material Oleícola
Bombas e Moto-Bombas
Telef. 137 Abrantes — 4 do Tramagal

DIVISÃO PORTO

Fabricação de Fogões, Esquentadores e Louça esmaltada
Rua do Freixo, 989 — PORTO
Telef. 53 058

DIVISÃO LISBOA

Motores «Lister» e «Blackstone»
Dumpers
Serras mecânicas
Avenida D. Carlos I, 17-25 — LISBOA
Telef. 66 41 37

DIVISÃO BERLIET

Camions
Autocarros
Veículos especiais
Avenida de Berlim, 6 — LISBOA
Telef. 31 21 11

DIVISÃO DE ESTUDOS E REALIZAÇÕES INDUSTRIAIS

Execução de projectos e coordenação na realização de instalações industriais
Avenida Duque de Ávila, 23 — LISBOA
Telefs. 53 10 42 - 53 10 60

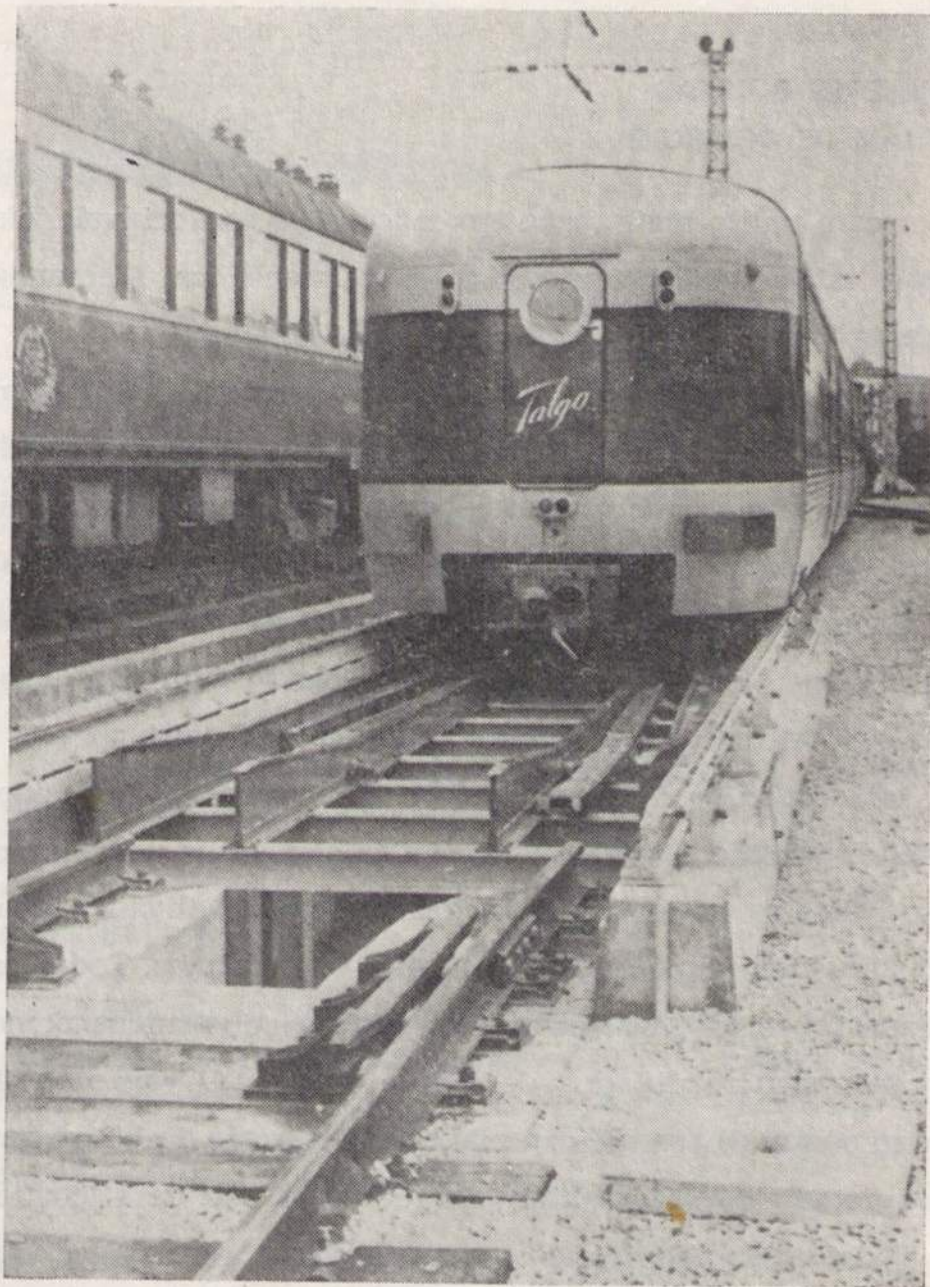
O "TALGO" FOI A PARIS

Por ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

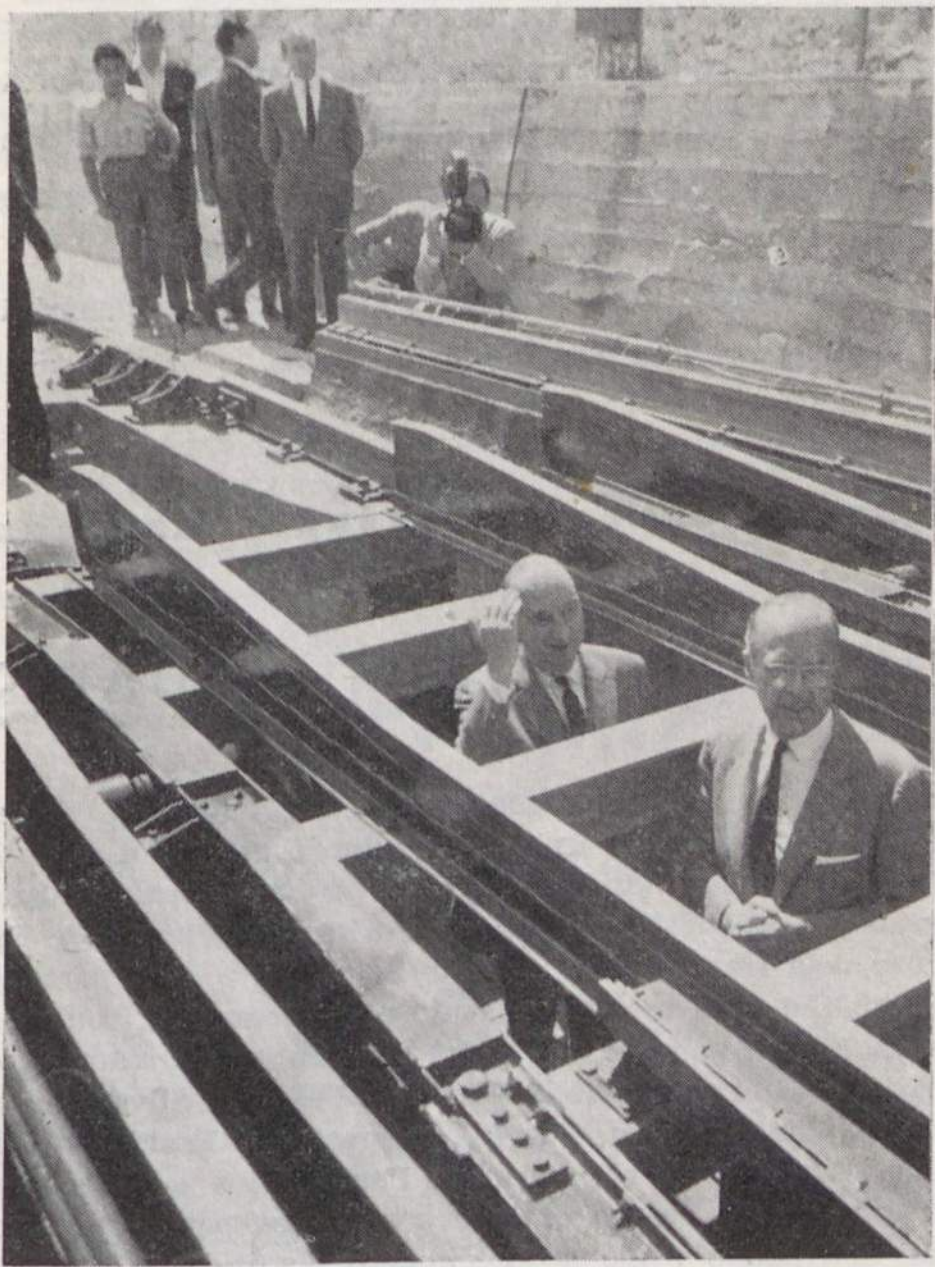
Com um significado IBÉRICO, porquanto foi rebocado este comboio até Irun pela locomotora «Virgem de Fátima», o «Talgo» foi a Paris, onde chegou depois de 13 horas desde a partida de Madrid-Chamartin.

Chegou, triunfalmente, com a gala dos grandes acontecimentos, a «Austerlitz», atapetada, e, entre bandeiras espanholas e francesas, meios informativos de imprensa, rádio e televisão, o Ministro de Transportes francês, Mr. Chamant, recebia o seu Colega espanhol, de Obras Públicas, Sr. Silva Muñoz, que chegava no primeiro comboio directo Madrid-Paris, depois de 104 anos de transbordos na fronteira de Hendaya.

Foi uma viagem especial e demonstrativa do dispositivo do «Talgo», quási automático, para ampliar ou reduzir a largura de eixos dos vagões e que Sua Ex.^a o Sr. Ministro Silva Muñoz, já tinha apresentado na Conferência de Ministros de Transportes, celebrada em Paris em Novembro de 1966, sendo portanto já conhecido, internacionalmente, sobretudo pelas autoridades francesas e especialmente por Mr. Chamant, que tem acompanhado algumas das respectivas provas e experiências que culminaram no êxito agora verificado, estando também previsto para o 1.º de Junho de 1969 o serviço regular, diário, Barcelona-Genebra, com material «Talgo» adquirido pela RENFE, como membro do Club T. E. E. (Transportes Expressos Europeus) da REDE Europeia.



O primeiro comboio espanhol na linha Irun-Paris, saiu de Chamartin (Madrid) às 6 horas e chegou à gare de Austerlitz às 19.



O ministro dos Transportes francês Mr. Chamant e o eng.º Angel Thoran inventor do sistema de transmutações durante o período de demonstrações em Aravacal (Madrid)

Já por várias vezes nos temos referido ao «TALGO» e suas características, que já estão divulgadas; porém, ainda que este Sistema esteja reservado, em tecnologia, a determinada Patente ou Marca, difícil ou até impossível, pela sua autonomia, de adaptar-se ao Material do estilo clássico, no activo, e, portanto, condicionado por um «trem» de rodagem especial e distinto, só para material novo a fabricar, o certo é que o «TALGO» foi a Paris directamente e que a data de 12 de Novembro de 1968 tem um significado histórico no padrão da Bitola ferroviária luso-espanhola.

No aspecto comercial do transporte de Mercadorias, já há anos que vão à Grã-Bretanha, Alemanha e até Suécia, um tipo de Vagões Especiais, com eixos intermutáveis, que nas fronteiras Hispano-Francesas, são adaptados à Bitola «Europeia» e vice-versa, operação manual efectuada com o material parado, morosa e influente no resultado económico do Transporte.

Existem pois vários Sistemas; porém, rápido e semi-automático, somente e até agora é de salientar o Dispositivo «TALGO» e ao seu inventor, Engenheiro Sr. Angel Thoran, devemos render homenagem pelo resultado feliz do seu trabalho, na evolução e aperfeiçoamento do Caminho de Ferro, digno das nossas melhores felicitações.

(Continua na pág. seguinte)

Escada

rolante

MULHERES BONITAS

VIAJAM DE COMBOIO ...

... com muito mais razão em carruagens confortáveis tais como estão sendo construídas actualmente na Alemanha Oriental para a Ferrovia Estatal da Grécia.

Trata-se de uma carruagem de passageiros dotada de um máximo de assentos em relação à sua amplitude e disposição dos mesmos que proporciona uma viagem com um máximo de conforto. A encomenda total da Ferrovia Estatal da Grécia importa em 50 de bitolas estreitas, subdivididos em 5 tipos: 1./2. classe, 2. classe, 2. classe com compartimento-bufete, vagões postais e vagões para bagagens.

Para todos os 5 tipos, levou-se ao máximo em consideração a questão da uniformidade dos elementos de construção. Todos os compartimentos destinados a finalidades idênticas possuem dimensões e dispositivos uniformes. Todos os compartimentos para passageiros foram construídos como compartimentos dotados de amplo espaço. O vagão de 2. classe possui 64 assentos enquanto que o vagão de 1./2. classe está dotado de 45 assentos, dos quais 13 são de 1. classe.

Tods estão equipados com «bogies» sem placa de guarda de 2 eixos, molas helicoidais para a suspensão de mola e eixo basculante, combinadas com amortecedores de choques hidráulicos que asseguram excelentes propriedades de circulação.

Para o amortecimento dos ruídos, a instalação em bruto completa recebeu internamente uma camada de massa de antitrepidação que evita a corrosão. Além disso, todas as cavidades nos pisos, tectos e paredes estão isoladas por meio

de plástico celular. A construção foi realizada apoiando-se nas normas da UIC. A velocidade máxima do veículo permitível importa em 100 km/h. Todas as carruagens estão equipadas com um freio de ar comprimido automático, tipo de fabricação Knorr único e com um freio de mão que actua sobre ambos os «bogies».

As paredes dos compartimentos para passageiros foram revestidas com material plástico colorido e decorativo que harmoniza com o equipamento restante e com os tectos interiores pintados de branco. Para o passageiro exigente de hoje, distinguem-se através dos seus assentos criados para oferecerem o máximo conforto. O material de revestimento dos assentos de 2. classe é de couro artificial de respiração activa com listas azuis; para os assentos de 1. classe, foi escolhido pelúcia em vermelho. Acima das janelas, estão instalados porta-bagagens longitudinais. Na metade da janela, foram instaladas mesas de dobrar.

Em todos os veículos, foi instalado um aparelho de aquecimento a vapor de baixa pressão, de comando automático. Para uma temperatura externa de -10°C , o aparelho assegura uma temperatura ambiente de $+20^{\circ}\text{C}$. A renovação do ar é assegurada, em cada carruagem, por meio de 8 ventiladores instalados no tecto. Destas, 4 estão dotados de ventilação automática e podem ser colocados em funcionamento, individualmente, pelo passageiro. Também a iluminação dos compartimentos de passageiros, à base de lâmpadas fluorescentes, corresponde às exigências do transporte ferroviário internacional. Lâmpadas para leitura instaladas acima das bagagens bem como lâmpadas de emergência fazem parte da técnica de iluminação destes vagões.

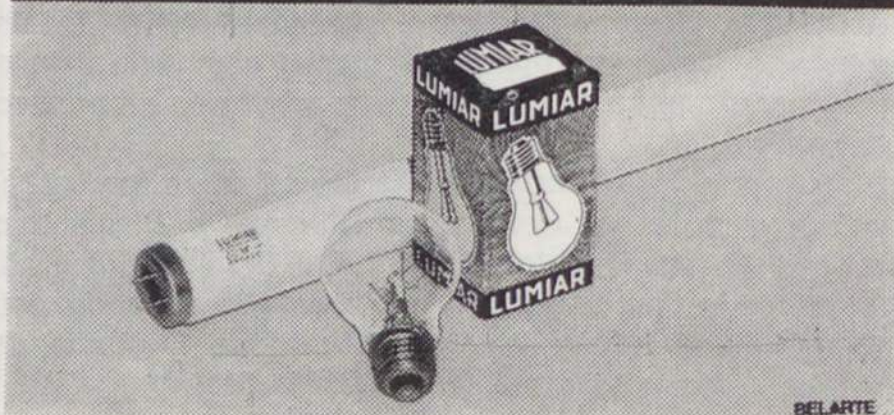
As carruagens serão colocadas em serviço na península do Peloponeso e na conexão para Atenas.

O "TALGO" FOI A PARIS

Não devia ficar ignorado quem contribuiu para a realidade dum sonho de ambição secular, e assim foi como o «TALGO», aquele «Bicho de Seda» do qual tenho falado várias vezes, substituiu, em Irun, a nossa «Virgem de Fátima» pela francesa, «Virgem de Lourdes», e, sem parar, a 15 Km h. e dum modo deslizando e imperceptível, tomou a outra Bitola, para conduzir a Paris um homem dinâmico e Ministro fora de série, S. Ex.ª Don Federico Silva Muñoz, acompanhado do seu séquito, composto de Entidades Oficiais, Diplomatas, altos cargos Ferroviários e Directores de Jornais etc., especialmente convidados para este acto, que fica ligado como acontecimento histórico na vida do Caminho de Ferro Ibero-Europeu.

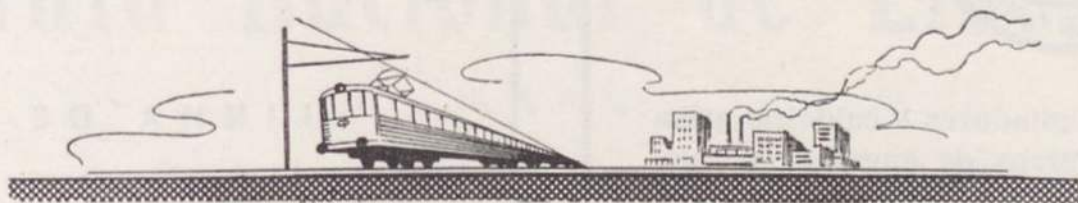
Madrid, Novembro de 1968

LUMIAR



LÂMPADAS DE QUALIDADE

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

Está a ser construído em Leipzig um «metro-express» que consistirá numa linha circular electrificada de 40 quilómetros. Prevê-se a sua conclusão para Julho deste ano.

GRÃ-BRETANHA

Os Caminhos de Ferro Britânicos encomendaram um novo ferry destinado à frota através da Mancha. Este navio assegurará um duplo serviço na linha Dover-Dunkerque no Inverno e na linha Dover-Bolonha no Verão (transporte de passageiros e de carruagens).

MÉXICO

Anuncia-se para o fim do ano o termo dos trabalhos de engenharia civil, no primeiro troço, com a extensão de 12,6 quilómetros, do metropolitano do México. As dificuldades técnicas têm sido numerosas, tendo o subterrâneo sido construído em grande parte numa toalha de água. É corrente que em 1969 entrará em serviço este primeiro troço, que contará com 16 estações. A rede definitiva, com a extensão de 32,4 quilómetros, deverá estar concluída no fim de 1970.

CUBA

Empregam-se grandes esforços no sentido de melhorar a infraestrutura da rede cubana (5000 de linhas de interesse

geral e 9500 açucareiras). O estado da via impede, efectivamente, de tirar o melhor partido do material de tracção moderna de que está provida a rede, a saber 40 locomotivas Diesel de fabrico soviético, 30 fornecidas pela França e 10 pela Grã-Bretanha.

FRANÇA

Para satisfazer as necessidades do tráfego uma nova (a 10.ª) linha de transbordo foi posta recentemente em serviço na «gare» de Brest com capacidade para 50 vagões.

PAÍSES BAIXOS

Os horários do próximo Inverno e do Verão de 1969 compreenderão notáveis melhoramentos de velocidade comercial. Os percursos paralelos aos grandes itinerários por estrada serão os primeiros a beneficiar de um aumento de velocidades que podem ir até 140 km/h.

SUIÇA

Com várias solenidades comemorou-se o centenário da chegada da primeiro comboio a Vallais. Por essa ocasião, foi prestada homenagem a Adriano Vallete, um dos promotores da construção da linha até Brigue.

RÚSSIA

Está em construção uma linha de 184 km, que liga Assino-Biély Yar, na Sibéria Ocidental. Esta linha permitirá o transporte dos produtos florestais da Sibéria em vista do seu tratamento nas oficinas da bacia de Kuznetsk, no Kazakstan.

CARIBÉRIA

AGENCIA DE VIAGENS

Avenida da Liberdade, 163
Telef. PPC 56 10 81 (5 linhas) — LISBOA



PASSAGENS AÉREAS MARÍTIMAS E TERRESTRES
PARA TODO O MUNDO



RESERVA DE HOTEIS — CRUZEIROS — PASSAPORTES DE
TURISMO — CONGRESSOS — VIAGENS DE ESTUDO E
EXCURSÕES AS MAIS IMPORTANTES FEIRAS INTERNA-
CIONAIS

Excursões em Portugal durante todo o ano

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 fri-
goríficas no Bar, no Café e no Hotel

Telefone 279

E L V A S

LIVROS

PEGAR OU LARGAR — por A. A. Fair

Erle Stanley Gardner surge mais uma vez com o pseudónimo de A. A. Fair na colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» através de um dos seus romances de maior interesse: «Pegar ou Largar». Como é hábito na série de romances de A. A. Fair, os heróis de «Pegar ou Largar» são Donald Lam e Bertha Cool. História emocionante, que provoca, ao mesmo tempo, expectativa e bom humor, «Pegar ou Largar» é uma das mais felizes criações deste autor. Tradução correcta de Fernanda Pinto Rodrigues e a capa, muito sugestiva, de Lima de Freitas, notável ilustrador.

«A ÚLTIMA FORTALEZA TERRESTRE» — por A. E. Van Vogt

O escritor norte-americano de Ficção Científica, A. E. Van Vogt, largamente representado na colecção «Argonauta» da editorial «Livros do Brasil», regressa a esta colecção com um dos seus romances de êxito mais clamoroso:

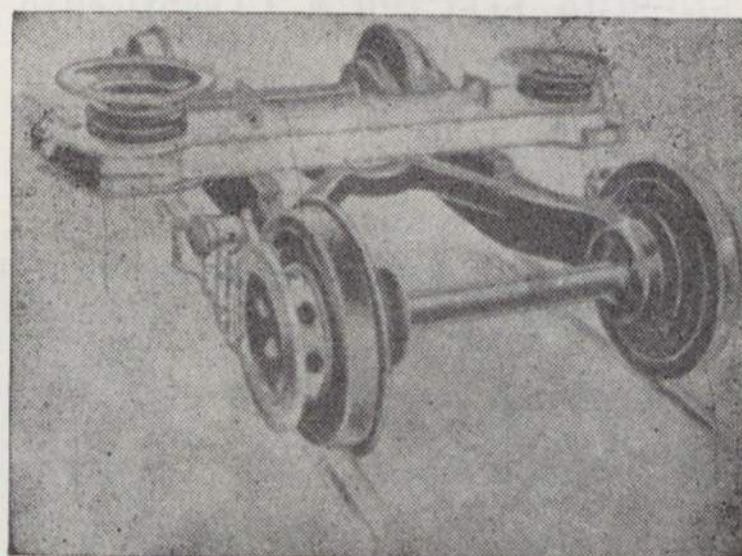
«A Última Fortaleza Terrestre». Romance de leitura devorante, susceptível de empolgar o apreciador mais experimentado neste género literário. A tradução, correcta, é da autoria de Eurico da Fonseca e a capa, muito sugestiva, foi realizada pelo pintor Lima de Freitas.

DICIONÁRIO BIOGRÁFICO UNIVERSAL DE AUTORES

As grandes editoriais «Artis», portuguesa, e «Bompiani», italiana, combinadas, deliberaram fazer a publicação do «Dicionário Biográfico Universal de Autores», prestando-se assim, com essa combinação, um grande serviço cultural, que abrange principalmente o nosso país, sem deixar também de servir a cultura do Brasil, pois aos seus escritores, compositores e artistas se fazem também largas referências. Obra de arte, como todas as edições da nossa editorial, este fascículo n.º 24 do «Dicionário Biográfico Universal de Autores» contém reproduções de quadros, desenhos e gravuras de grande interesse.



Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

LISBOA

Os nossos mortos

EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

Fomos dolorosamente surpreendidos com a notícia do falecimento do nosso bom amigo e distinto colaborador sr. Emílio Barbosa Estácio. Adoentado há tempos, o seu estado de saúde não inspirava contudo graves apreensões e muito menos fazia prever tão rápido e triste desfecho.

Antigo ferroviário, os nossos caminhos de ferro apaixonaram-no, não apenas como modo de vida, mas também pelo lado histórico.

Os seus Subsídios, que vínhamos publicando há tempos, revelam um estudioso honesto, dotado de entusiasmo pela causa que servia. Infelizmente, não chegou a ver a sua obra inteiramente concluída e muito menos de a ver completamente publicada nesta «Gazeta».

São Subsídios valiosos, de extraordinário mérito, que os curiosos hão-de consultar com proveito.

Perderam os Caminhos de Ferro de Portugal um servidor honesto e competente e ao mesmo tempo um estudioso da sua história e da sua evolução.

À família enlutada, apresentamos a expressão do nosso profundo pesar pelo falecimento do nosso amigo e do nosso prestante colaborador.

Era casado com a sr.ª D. Adelina Santos Estácio e pai da sr.ª D. Maria Teresa Estácio Ribeiro da Cunha e Emílio Augusto Barbosa Santos Estácio. Fez parte do Corpo Expedicionário Português, e integrado no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, fez a campanha de França, de 1917 a 1919.

Foi agraciado com a Medalha Comemorativa de França e a Medalha da Vitória, com estrela de prata, tendo o seu trabalho recebido a Torre e Espada. Mais tarde, ao serviço da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro, teve ocasião, mercê das suas qualidades de inteligência e sentido de investigação, de receber os mais altos louvores pela sua dedicação aos problemas relacionados com os Caminhos de Ferro em Portugal.

Eng.º ARMANDO FERREIRA

Com o falecimento, na tarde de 3 de Dezembro, do Eng.º Armando Ferreira, não só desapareceu um ilustre jornalista e escritor, mas também um dos grandes amigos e antigos colaboradores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Entre Carlos de Ornellas, saudoso director desta publicação, e Armando Ferreira existiu uma grande amizade e uma grande camaradagem. Era sempre com ar sorridente e afectuoso que entrava na nossa Redacção, pois sabia que vinha encontrar amigos certos e não apenas admiradores do seu talento literário. A sua colaboração era sempre recebida com alvoroço, pois sabíamos de antemão que iríamos encontrar, na sua leitura, um momento de beleza e de inconfundível graça.

Nascido em Lisboa, em 25 de Novembro de 1893, Armando Ferreira foi nomeado em 1918 engenheiro do Ministério da Agricultura e no ano seguinte convidado a desempenhar o cargo de secretário da «Anglo Portuguese Telephone C.ª».

Apaixonado pelo jornalismo, entrou para «A Capital» de Manuel Guimarães, sendo pouco depois nomeado chefe da Redacção. Colaborou em vários jornais, e publicou vários livros, que o consagraram como mestre humorista.

Fundador da «Sociedade de Autores e Compositores Portugueses» exercia ultimamente o cargo de administrador da Companhia Amélia Rey-Colaço-Robles Monteiro.

A toda a família enlutada a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta a expressão do seu profundo pesar.



COMPANHIA DE SEGUROS BONANÇA

A MAIS ANTIGA

COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA

FUNDADA EM 1808



SEGUROS NOS PRINCIPAIS RAMOS

Rua Áurea, 100

L I S B O A

Caminho de Ferro de Benguela

1414 km através de Angola

VIA LOBITO E

CAMINHO DE FERRO
DE BENGUELA

L I G A Ç Õ E S

MAIS RÁPIDAS ■ MAIS CÓMODAS
MAIS ECONÓMICAS

D A

EUROPA E AMÉRICAS

PARA A

ÁFRICA CENTRAL

ANGOLA

(BENGUELA - HUAMBO - BIÉ - MOXICO - LUNDA)

CONGO (Kinshasa) - ZÂMBIA - RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA ÁFRICA DO SUL

LISBOA ■ LOBITO ■ LONDRES