

22.º do 74.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1962

Número 1779

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 3201 68 — LISBOA



HENSCHEL

Locomotiva diesel-eléctrica
HENSCHEL-GM, modelo J 12,
de 1425 CV,
disposição dos eixos BoBo,
incorporada como tipo
VL 2050 no serviço dos
Caminhos de Ferro Federais
Austriacos



O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a electrificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rendabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austriacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

HENSCHEL - WERKE A G KASSEL

Ericsson
LM

- SISTEMAS TELEFÓNICOS DE TODOS OS TIPOS
- SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO
- SISTEMAS DE SONORIZAÇÃO
- APARELHAGEM DE MEDIDAS E ENSAIO
- CONTADORES ELÉCTRICOS
- CABOS E APARELHAGEM TELEFÓNICA E ELÉCTRICA



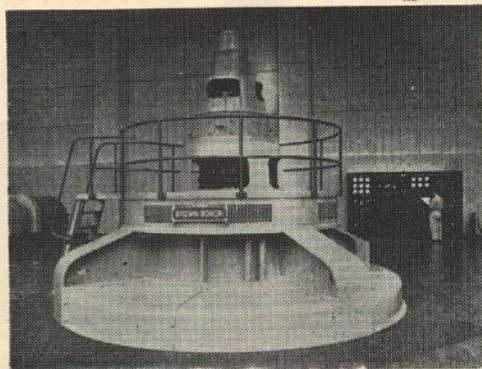
Sociedade Ericsson de Portugal, L.da

Rua Filipe Folque, 7, 1.º — Telefone (PPC 2 linhas) 57193

Projectos — Montagens — Reparações — Assistência Técnica

**BROWN
BOVERI**

Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas. Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradelá

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

- Q. FEV. 19€ 2

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 32 01 58; Direcção: 3275 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 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



1779



1 — FEVEREIRO — 1962



ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
 ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
 Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
 Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

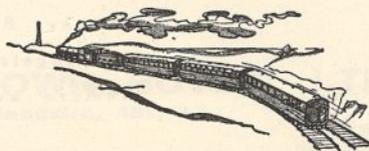
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
 Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
 Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
 EURICO GAMA
 Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
 Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO



S U M Á R I O

O problema das passagens de nível	447
Os caminhos de ferro do Brasil e o ano de 1961	449
Livros e autores	450
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	451
Linhas Estrangeiras	452
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	454
Há 50 anos	456
Curiosidades e distrações da Gazeta	458
Publicações recebidas	459
Dr. R. Torroais Valente	459
Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro	459
Parte Oficial.	460
Imprensa Técnica	460



O problema das passagens de nível

O que se tem feito em vários países. Existem, nos Estados Unidos, 220.000 passagens de nível

OS graves acidentes verificados nas passagens de nível, em vários países, colocaram este problema entre os de maior interesse público.

Parece-nos, por consequência, digno de se mencionar o que se tem feito na Suíça e noutros países para a segurança das passagens de nível e, particularmente, no que se refere às mais recentes instalações de segurança.

O problema das passagens de nível é tão velho como o caminho de ferro. Já nos seus primeiros tempos se adoptaram numerosas medidas de precaução aptas para oferecer certa segurança, uma vez que se desconhecia então que só as estradas que não cruzassem, de nível, a via férrea, podiam garantir absoluta segurança.

Vejam, pois, o que se tem feito no estrangeiro.

Na França introduziram-se, recentemente, as meias-barreiras, que bloqueiam somente a metade da longitude da estrada e que, uma vez baixadas, não aprisionam o

veículo que se encontre, eventualmente, no seu interior.

No caso de não funcionarem os sinais de controlo, disposições especiais obrigam a deter o comboio antes da passagem de nível. Previu-se, para as passagens sem guarda, a adopção de sinais acústicos. As novas instalações de «pré-aviso de comboios» nas instalações com barreiras, contribuem também para dar maior garantia de segurança.

Na Alemanha as passagens de nível estão bastante difundidas. As barreiras encontram-se normalmente fechadas e só se abrem quando é reclamada a sua abertura. Também se fizeram experiências com televisão, com o fim de vigiar as passagens de nível.

Na França empregam-se também as meias barreiras e os sinais intermitentes como medida de segurança. Cartazes com a indicação de «Um comboio pode ocultar a chegada de outro» e que se colocam nas imediações das passagens de nível de via

dupla, assinalam os perigos e estimulam uma prudência maior.

Na Dinamarca introduziram-se as meias barreiras automáticas e na Inglaterra fizeram-se também, recentemente, experiências com uma passagem de nível, no género das que se usam na Alemanha.

Nos Estados Unidos, que batem muitos «records», as passagens de nível são em número astronómico: nada menos que 220.000, das quais 80 por cento estão apenas assinaladas com as cruces indicativas. Em 1884 as «Reading Lines» já tinham adoptado o sinal «*Railroad Crossing, Stop, Look and Listen*» que logo a seguir foi também adoptado pelas restantes linhas ferroviárias. Este aviso «*pare, olhe e escute*» seria mais tarde introduzido na Europa, reconhecido que foi o seu uso para aumentar a segurança.

São números impressionantes aqueles que se referem às despesas que vários caminhos de ferro têm tido com o melhoramento dos cruzamentos das estradas com as linhas férreas.

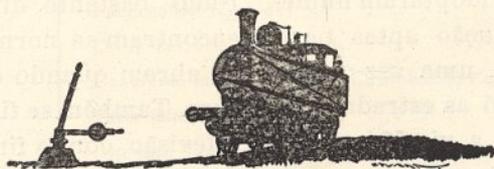
Os Caminhos de Ferro Federais Suíços

despenderam, no ano de 1960, 16 milhões de francos suíços para a eliminação de passagens de nível e 400.000 francos para melhorar as restantes. Nos três distritos dos Caminhos de Ferro Federais encontram-se em obras, para a sua supressão, oito passagens de nível.

Na Alemanha, estão também em obras, igualmente para a sua supressão, trinta e cinco passagens de nível, que serão substituídas por outras passagens superiores ou inferiores, e em breve começarão as obras em mais cinquenta. As despesas correspondentes a estas obras estão orçadas em 170 milhões de marcos, dos quais 65 correspondem aos DB.

O ideal, quer dizer uma separação completa do caminho de ferro e da estrada rodoviária, é impraticável devido ao seu elevado custo.

Enquanto, em todos os países, não forem suprimidas as passagens de nível, impende sobre todos os condutores de automóveis e de outros veículos, o dever de serem atentos e de não terem demasiada pressa.



OS CAMINHOS DE FERRO DO BRASIL E O ANO DE 1961

A necessidade de uma política de transporte

Com o título de *Estradas de Ferro do Brasil 1961*, a «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, publicou em Dezembro passado, um volumoso suplemento, de interessante leitura, do qual vamos recortar, integralmente, o artigo inicial.

Nesse artigo, intitulado *Esperança Nascente*, apela-se para uma política de transporte capaz de atender aos exactos interesses nacionais do Brasil.

Segue a transcrição do artigo:

«O ano de 1961 raioi com uma esperança nascente para as estradas de ferro do Brasil. Largadas ao quase abandono por um período de cerca de três décadas e deixadas à margem de qualquer interesse ou cuidado pela sua sobrevivência durante mais de um quinquénio, todas elas viram brilhar o novo ano imbuídas de confiança em uma nova administração do país que, se nada prometera em seu favor, pelo menos se apresentava à nação com um governo de austeridade e zelo pela coisa pública.

Até ao ano de 1960, no decurso daquele longo e passado período, as ferrovias nacionais não viveram. Apenas se opuseram à morte. No triste transcurso que tão amargamente enfrentaram, sofreram os maiores vilipêndios. Excepto o pouco auxílio que receberam, representado por pequena ajuda trazida em parcos suprimentos facilmente absorvidos pelo vulto de suas necessidades reais frente ao trabalho que deveriam efectuar, quase todas as estradas — particularmente as estradas da União, padeceram agruras, o ácido travo de quererem realizar um transporte que crescia em razão de um natural desenvolvimento de produção que todo o país acompanhou, e não o poderem fazer por lhe faltarem condições compatíveis.

E porque faltavam essas condições às nossas estradas de ferro? Ninguém ignora que ao tempo que assim se passava, o próprio governo, desenvolvendo sem controlo o rodoviário nacional, estimulou, orientou e intensificou a criação de uma rede de rodovias paralelas às ferrovias. E essa rede, num crescendo desconexo até hoje, ao sabor de suas vantagens, as empresas de transporte que logo se foram organizando pelas facilidades encontradas

não tiveram a menor dificuldade em atrair o passageiro e a mercadoria, deixando as estações despoçadas e os vagões das estradas inertes, formando extensas filas ao longo dos desvios dos seus pátios. É certo que as estradas não pararam. Possivelmente terão transportado um pouco mais que nos anos anteriores. Mas facilmente é reconhecível que, conquanto os transportes possam haver apresentado algum acréscimo de volume na somatória das empresas que deles se encarregaram sobre trilhos, a diferença a favor das organizações que os fizeram sobre caminhos sempre foram maiores.

Não terão sido só essas, todavia, as únicas razões que trouxeram as estradas de ferro do Brasil à condição em que ingressaram no ano de 1961. A rede rodoviária poderia existir mais ampla até, e a concorrência dos caminhos seria um facto natural, devendo coexistir a ferrovia e a rodovia sem que uma prejudicasse a outra, se nos orientássemos por uma verdadeira e sã política de transporte capaz de atender aos exactos interesses nacionais. Infelizmente nunca tivemos essa orientação. E é dentro dela, entretanto, só nela que poderemos encontrar a solução para todos os problemas, desde os que vão da obtenção de recursos para o aparelhamento das ferrovias, tornando-as aptas a transportarem com segurança e rapidez, como é sua finalidade, até o desenvolvimento da própria rede rodoviária, mas em harmonia com os interesses comuns que, afinal, são os interesses nacionais.

Por falta dessa política de transporte é que as nossas estradas de ferro desceram ao ponto em que nos encontramos. Nunca lhes foi dada a menor importância, nem no conjunto — através a coordenação que tanto tem sido reclamada, nem sequer a cada campo individual ferroviário, rodoviário, marítimo, fluvial ou aéreo. Cada um deles vive a seu modo, solto, largado às suas conveniências ou inconveniências. No campo ferroviário, a que mais nos queremos referir, então, temos chegado a verdadeiros disparates. O pouco suprimento que lhe fazem não obedece a programa algum e tem sido ditado mais por interesses políticos que pela utilidade no transporte. Iniciam-se construções sem qualquer uti-

lidade através regiões desérticas, despovoadas, sem a mínima produção; invertem-se aí somas incrivelmente extraordinárias, consomem-se dinheiro e tempo inútilmente, e abandonam-se estradas inteiras e não se aparelham outras, dando em resultado caminhões transportarem minério e o gado em pé...

Por falta dessa política, também, as empresas rodoviárias têm a faculdade de escolher mercadorias que preferem transportar, cobrando pelo serviço o preço que melhor entendem e só fazendo o transporte quando lhes é conveniente, ou seja, quando a carga escolhida lota o veículo ou quando, para o retorno, já tem outra assegurada, embora a primeira pague toda a despesa de ida e volta, com larga e incontrolada margem de lucro. Às estradas de ferro, entretanto, seja lá por que motivo, impede-se estabelecerem tarifas correspondentes ao próprio custo dos transportes. Algumas delas transportam abaixo dos custos que despendem e ainda se dão por felizes quando não são apedrejadas pelos clientes insatisfeitos...

Por falta dessa política, em resumo, é que as nossas ferrovias não podem deixar de ser precárias nem de reflectir esse mau estado nos resultados económicos dos crescentes déficits que, sem cessar, acusam. Ninguém poderá responsabilizá-las pelo insucesso. Desaparelhadas, falhas de recursos, sem meios materiais, outro não pode ser o seu comportamento. Não haverá exagero em afirmar-se que muitas delas só têm subsistido pelo esforço sobrenatural das suas administrações individuais e pelo trabalho não diferente que lhes emprestam ferroviários abnegados. Foram eles que reuniram as migalhas sobradas para manterem o tráfego das suas velhas composições sobre as más linhas que constituem a maior parte da nossa rede de mais de 38.000 quilómetros.

O estado das ferrovias nacionais assumiu características de tal forma alarmante que mesmos os círculos alheios ao seu trato passaram a deles occupar-se. A imprensa diária focalizou a situação mil e uma vezes e o Clube de Engenharia chegou a promover estudos entre técnicos, ferroviários e económicos, através de uma série de conferências, palestras e debates que atraíram enorme interesse mas redundaram em nada. As conclusões a que chegou o Clube foram reunidas em um volume e entregues circunspectamente ao governo por intermédio do seu ministro de Viação convidado especialmente para recebê-las. Mas o ministro era político, o país atravessava uma fase eminentemente política, e politicamente, também, tudo deu em nada. Nenhuma das conclusões foi adoptada, nem foi sequer ensaiada. E as estradas continuaram a carpir o seu mau destino.

Não se diga que dentro desse panorama desolador encontravam-se apenas as estradas da União. Em absoluto. Por motivos parecidos, senão análogos aos que elas defrontavam, também as ferrovias de

propriedade dos Estados e as particulares debatiam-se nas mesmas crises e de uma dessas — a que sempre foi padrão em todas as características de empresa de transportes sobre trilhos, chegou a ser encampada, como solução para a sua crise financeira.

Final, entrou o ano de 1961 e com ele, já agora, algumas esperanças para as estradas de ferro do Brasil. A Rede Ferroviária do Brasil — que reúne sob a sua égide dezóito unidades operacionais de propriedade do Estado, e o «Departamento Nacional de Estradas de Ferro» — órgão cúpula que tem como encargo, entre outros, zelar pela execução do Plano Nacional de Viação, promover estudos, projectos e construções de novas linhas, organizar estatísticas sempre actualizadas, articular-se com as entidades incumbidas de serviços correlatos e, essencialmente, a fiscalização sobre todas as ferrovias existentes no país, passaram por sensíveis modificações de estrutura para melhor se desempenharem das suas funções. Re-estruturadas como foram e com a indispensável e valiosa colaboração da «Contadoria Geral de Transportes» e do «Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico Económicas», esses dois grandes órgãos muito poderão fazer pelo reerguimento das nossas estradas. Não lhes falta capacidade nem ânimo. Poderá faltar-lhes, se faltar — o apoio governamental. Honestamente, entretanto, não é isso que se espera. Todos querem confiar em que os nossos homens sejam melhor inspirados, dispensando aos assuntos ferroviários o trato que eles merecem e há tantos anos reclamam pela sua sobrevivência útil.»

LIVROS E AUTORES

Viajando — Crônicas de Guerra Maio

Com prefácio do ilustre Prof. Doutor Costa Sacadura, Guerra Maio apresenta-nos mais um excelente volume de crônicas.

Grande viajante — gaba-se, e é verdade, de ter corrido todos os países do Mundo — o nosso distinto colaborador deu ao seu novo volume o justo título que não podia deixar de dar: *Viajando*.

Uma das principais características de Guerra Maio, como escritor, é saber contar; outra, o de ser claro e sóbrio. Outra ainda: ter espírito, aquele pronto e cintilante espírito que faz dele um magnífico conversador.

Constituído este volume por crônicas de viagem e pequenos contos — quase todas essas páginas foram recolhidas de várias publicações, entre as quais a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — *Viajando* é uma obra de leitura agradável e indispensável como companheiro de viagem — naturalmente de comboio ou de barco, pois que as viagens feitas de automóvel ou autocarro nem sequer nos permitem ler a notícia de um jornal.

Depositário deste volume: «Livraria António Maria Pereira».

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Turismo alemão

Nesta secção publicámos, no número de 1 de Agosto, uma local em que chamávamos a atenção das entidades competentes para o processo novo de fazer publicidade grátis, por intermédio do turismo alemão, no nosso País.

É muito natural que o Director desses serviços, no nosso País, esteja habituado a pregar «calotes», mas o que nos admira é o silêncio da Chancelaria da Legação da República Federal da Alemanha, em Lisboa, sobre o nosso protesto por o Turismo ter burlado a nossa administração em 400 escudos.

Americanices

Uma Agência estrangeira acaba de comunicar que o Exército Americano na Alemanha Ocidental resolvera dissolver a sua Orquestra Sinfónica Europeia como medida económica.

Depois de um rigoroso inquérito, que foi apresentado ao general Clarke, este considerou a manutenção da Orquestra como mero luxo militar.

Com este gesto superior o senhor general contribuiu com mais uma verba para os ensaios com matérias de destruição que, numa futura guerra, ajudarão a aniquilar o Mundo.

Ponte sobre o Tejo

Foi já entregue ao sr. Ministro das Obras Públicas o projecto definitivo da Ponte sobre o Tejo, que deverá estar concluída dentro de 4 anos. Este acto realizou-se em 3 de Novembro, numa das salas do Conselho Superior de Obras Públicas.

Os trabalhos preparatórios para a sua construção continuam a fazer-se progressivamente.

No Conselho Superior de Obras Públicas esteve exposto o modelo da ponte, da autoria do escultor Ticiano Violante.

O projecto, constituído por 100 volumes com cerca de 10.000 páginas e 500 desenhos, está elaborado de modo a, mais tarde, permitir também a circulação de comboios, podendo a todo o tempo ser executado o reforço da ponte para esse efeito.

Os estudos pelo lado português foram conduzidos pelo Gabinete da Ponte sobre o Tejo e neles colaboraram vários serviços, como o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, no estudo da parte estrutural. A ponte, que será a maior da Europa,

será também a maior do Mundo para estrada e caminho de ferro, ocupando o quinto lugar em relação às grandes pontes enquanto estiver apenas a funcionar como ponte rodoviária. Tem, no entanto, certas particularidades que a tornam ímpar, como por exemplo a circunstância de ter a viga contínua de maior extensão que se conhece — 2.300 metros.

Além da ponte e do grande viaduto de acesso, que já ficará preparado para suportar o tráfego ferroviário na segunda fase, da obra faz parte a construção de trinta pontes pequenas, algumas delas de certa importância, como é o caso do viaduto sobre o Vale de Alcântara, que tem cerca de trezentos e cinquenta metros de extensão e a altura de trinta metros.

O Governo tem noventa dias para se pronunciar sobre o projecto e, aprovado este em definitivo, poderão as obras começar na próxima Primavera, prolongando-se por quatro anos.

Com esta ponte, Lisboa ganha mais um motivo para o seu engrandecimento.

Um ferroviário ilustre

Noticiaram os jornais ter falecido recentemente, com oitenta e cinco anos, um dos espanhóis que mais amou o caminho de ferro, «um romântico da locomotiva a vapor».

O escritor D. António de Obrigon disse que D. José Maria Mencos Rebolledo e Palafaz, Espelete e Guzmán, duque de Saragoça, conde de Arcos e marquês de Cañizar e de Lazan, era um personagem curioso e quase lendário, que não se sabia se vivia ou não, pois era um duque que, em vez de estar em Biarritz correndo nos seus fogosos cavalos, era engenheiro e pilotava muitas vezes uma locomotiva ostentando os seus óculos negros e acamardando com fogueiros e chegadores, o que despertava grande curiosidade entre o pessoal ferroviário espanhol, de todas as categorias. Acrescentou o referido escritor que, quando rapaz de escola e parava na estação da sua localidade, os ferroviários olhavam para a máquina e diziam:

— Olha, o duque de Saragoça.

Os jornais e revistas, sempre que o Rei D. Afonso XIII e sua esposa se deslocavam a Barcelona ou a Sevilha, sublinhavam que quem conduzia o comboio era o Duque de Saragoça.

Conhecido bem por todos os ferroviários espanhóis, o aristocrata, filho do capitão-general, em vez de cultivar o desporto pela caça ou pelo automobilismo, frequentava as «fondas» e os «bares» das estações e apeadeiros com um à-vontade como se fosse um cliente de modesta categoria. Sempre que conduzia um comboio trocava cigarros com os maquinistas e era um «operário» que sabia da sua profissão ferroviária, sempre com entusiasmo pela

Linhas Estrangeiras

O Conselho de Produtividade dos Caminhos de Ferro Britânicos dirigidos pelo presidente do seu Conselho de Produtividade, sr. Ratter, e pelo vice-presidente da Comissão de Transportes Britânicos, Sir John Bentead, avistou-se recentemente, em Francfort, com a administração-Geral dos DB.

Os convidados estudaram as diversas instalações e mecanismos, bem como os métodos de trabalho que servem para elevar a produtividade dos DB. Os referidos membros foram recebidos pela presidência dos DB. Em seguida houve uma troca de ideias a propósito dos resultados obtidos na Inglaterra e na República Federal, acerca das medidas adoptadas para aumentar a produtividade na exploração ferroviária.

Os peritos ingleses visitaram as instalações ferroviárias de Francfort, a sede do sindicato alemão de ferroviários de Königstein (Taunus) e no dia seguinte os vagões de mercadorias especiais e os equipamentos de carga e descarga, destinados a reduzir o trabalho de expedições em Heilbronn. No terceiro dia os hóspedes visitaram a estação de classificação de Grenberg, cujas instalações foram explicadas pelos representantes dos DB de Colónia.

A Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro de Victória publicou uma estatística relativa ao número de motoristas que sofrem acidentes ou com comboios ou nas barreiras de passagens das nível.

Aquela referida Direcção citou cinco incidentes devidos a uma condução irresponsável por parte dos motoristas nas passagens de nível de Victória. Em cada um destes casos foi dada parte à polícia com o fim de que esta procedesse a investigações.

As reparações a que deu lugar ascendem a muitos milhares de libras, e os Caminhos de Ferro vão tomar as medidas necessárias para se resarcirem das despesas feitas em todos os casos produzidos.

Ao fazer constar que, geralmente, o condutor do carro havia fugido sem deixar rastro nem sinais da

máquina a vapor a qual não abandonava, tanto de dia como a qualquer hora da madrugada, chegando mesmo a perder noites para satisfazer o seu desejo de completar uma marcha indicada para a viagem.

O Duque de Saragoça, que possuía um livre trânsito nos comboios espanhóis, nos quais viajava, manejava com facilidade todas as máquinas a vapor e possuía em sua casa modelos de algumas com dedicatórias das fábricas fornecedoras de material ferroviário.

Morreu um Duque ferroviário.

sua identidade ou da aceitação da sua responsabilidade, a Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro pensa que é difícil compreender como estes condutores irresponsáveis continuam a chocar contra as barreiras das passagens de nível, a não ser que os seus carros não se encontrem em boas condições e não tenham em bom estado os freios, ou então que são culpados por negligência de condução.

As passagens de nível, especialmente aquelas que são dotadas de barreiras corrediças, são bastante visíveis, especialmente de noite.

No plano de modernização e aumento de potência dos Caminhos de Ferro italianos, teve uma grande importância a recente entrada ao serviço de dois novos tipos de comboios eléctricos. O aumento de potência do material é o assunto que mais interessa a maior parte dos passageiros, por estar mais em contacto com as suas exigências e experiência.

A primeira novidade neste sector foi a transformação dos velhos comboios eléctricos ETR 200 de três carruagens, que se modernizaram, tanto na sua capacidade como na sua comodidade com o aumento de uma nova carruagem.

O novo comboio eléctrico — que se denomina ETR 220 — é composto de quatro carruagens em lugar de três, destinando-se a quarta para os serviços de cozinha, correio, equipagem, etc. Com o aumento de uma nova carruagem foi possível aumentar o número de lugares sentados de 100 a 154; por outro lado, na carruagem acrescentada, existe já um pequeno bar com os serviços modernos e de um espaço onde os passageiros podem permanecer de pé ou sentados em tamboretos fixos e confortáveis.

A segunda novidade são os novos comboios eléctricos ETR 250, que podem considerar-se como os mais modernos, rápidos e racionais de todos os caminhos de ferro europeus. Constituem um intermédio entre os antigos comboios eléctricos ETR 200, em serviço nas linhas Roma-Milão, Milão-Veneza, Roma-Génova e Roma-Veneza, e os comboios eléctricos de luxo ETR 300 («settebello»).

Compostos de quatro elementos articulados, são o resultado de estudos cuidadosos e experiências precisas, quer sob o ponto de vista técnico quer funcional, feitos em colaboração entre os técnicos do Gabinete do Estudo dos C. F. e da Sociedade Breda.

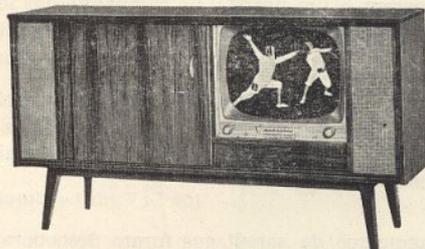
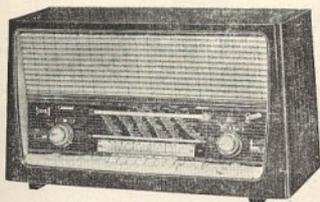
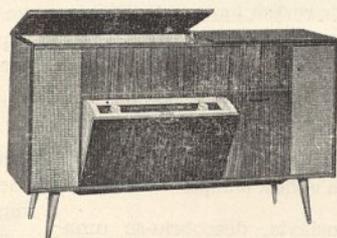
Os motores de tracção, em número de seis, são de novo projecto e dispõem de uma potência horária de 250 Kw. Prevê-se uma velocidade máxima de 160 quilómetros por hora, mas, nas experiências, os ETR 250 atingiram facilmente 180 Km. por hora.

— A realização do programa de electrificação dos caminhos de ferro italianos vai ser acelerada, especialmente nas linhas de tráfego internacional.

Até agora já foram electrificados 8.000 quilómetros dos 16.000 que somam toda a rede italiana.

Graetz

**RÁDIO
TELEVISÃO
GRAVADORES**



**CONCEITO DE
TÉCNICA AVANÇADA**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

PORTO — E. T. ROBERTO CUDELL, LDA. — LISBOA

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A Inglaterra vai comemorar, com uma exposição e diversos actos, o... 135.º aniversário da invenção do fósforo. O primeiro fabricado, deve-se ao famoso químico John Walker, em 1827...

(de *Il Diário Italiano* - Milão)

Cerca de trezentas moedas romanas de diversas épocas foram encontradas no fundo do lago Trasimeno, por uma draga que procedia, ali, a trabalhos de limpeza e escavação.

(do diário *Blackburn Times*)

A França, a Alemanha e a Inglaterra estão, actualmente, produzindo 270 milhões de alfinetes por dia. A Alemanha produz, à sua parte, cento e onze milhões.

(de revista *Iraz* - Sarajevo)

Ao velho paquete «Europe», condenado à sucata, concederam-se mais seis meses de vida: servirá de hotel flutuante na Feira de Seattle. O transatlântico foi um dos «campeões do mar» que tocou em quase todos os portos da Europa e do Novo Mundo.

(da revista *Mirages* - Tunis)

Em Sremeka, na Jugoslávia, descobriu-se uma caixa de bronze com instrumentos de cirurgia que pertenceram a um hospital de campanha das legiões romanas. Sremeka era a antiga cidade de Syriminum.

(do semanário *Settigiorno* - Bari)

Num cemitério da Pensilvânia faz-se publicidade. Assim, ao alto do largo portão lê-se este cartaz: «Se quer entrar o mais tarde possível neste cemitério, beba coca-cola X...».

(de *La Verdad* - Murcia)

Fragments de sarcófagos foram descobertos em Farnellucio. Depois de estudados, determinou-se que datam do século III antes da nossa era. Possivelmente, faziam parte de uma necrópole.

(do semanário *Adesso* - Milão)

Segundo estudos recentes, uma criança recém-nascida dorme exactamente 17 horas durante o seu primeiro dia de vida, 16 horas e 50 minutos durante o segundo e 10 horas e 20 minutos ao terceiro dia. Aos oito meses dorme uma média de onze horas.

(do diário *Magyvilag* - Budapest)

Nos últimos cinco anos o preço das especiarias aumentou oito vezes. A canela foi vendida com o aumento de mais de mil por cento em relação ao preço que vigorava há cinco anos; a pimenta por mais 180 e o cravo da Índia com o aumento de 750.

(de *Réveil du Cameroren* - Yaounde)

Vários indivíduos operados ao coração, vivem com pequenas caixas de plástico que contêm uma bateria de transistores instalada no músculo cardíaco a fim de estimular e fortalecer a actividade do coração.

(da revista *Concretezza* - Milão)

Um templo do século V, antes da nossa era, foi descoberto em Vasselagi. Tem forma rectangular e, no interior, encontraram-se «ex-votos» e estatuetas representando personagens mitológicas, armas de ferro e punhais.

(de *L'Echo d'Ostende*)

O ministro da Agricultura de um país da Europa Central pode, sem olhar para o relógio, falar exactamente durante 55 minutos. Esta aptidão ficou-lhe do tempo em que era professor.

(do *The Citizen* - Londres)

Graças ao fabrico de favos de cera, as abelhas não precisam agora de trabalhar tanto no sentido de trazer aquele «material» indispensável para a construção dos favos, podendo dedicar-se exclusivamente ao fabrico do mel.

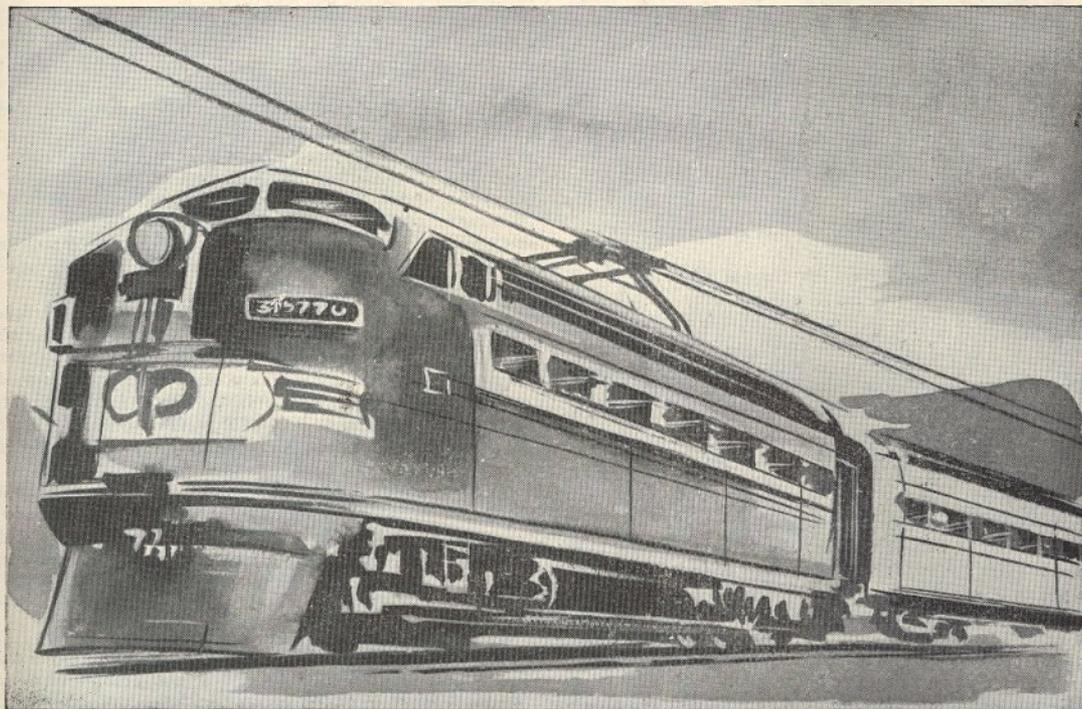
(do magazine *Intervall* - Ragusa)

Na igreja de S. Leonardo, próximo de Siena, foi descoberta uma cripta pré-românica de particular importância, pois permite confirmar que o templo foi construído em três fases: gótico, românico e pró-românico.

(de *L'Action Régionaliste* - Gerbevellier)

O consumo de frutas e verduras pelos suecos elevou-se o ano passado a 2 bilhões e setecentos milhões de coroas, o que significa um aumento de 50 por cento durante os últimos dez anos, incluindo um incremento de 100 por cento para frutos importados.

(do *Teeni Tekni* - Istambul)



CEL

CABOS ELÉTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Fevereiro de 1912)

Os caminhos de ferro no Parlamento

Foi ha poucos dias votado no Senado o projecto de lei que auctorisa a construcção do caminho de ferro de Evora a Reguengos.

O que se podia ter feito em 1909 ficou adiado mais de dois annos, mercê de melindres pueris e apprehensões sem fundamento, suscitados pelo panico que se apoderou dos montemorense e os levou a pedir a passagem, para o Estado, dos encargos do emprestimo para a construcção do seu ramal.

Ao menos para alguma coisa serviu a demora havida. O rendimento dos ramaes de Aldegallega e Montemór mostrou a segurança das previsões em que se baseou a formula adoptada. Pode-se pois emprender a construcção da linha de Reguengos sem receio de encargos.

Em 1909 dei conta aqui dos projectos da linha, que mede 40,2 e está orçada em 481:500\$00 réis.

Compreende este orçamento: as expropriações, que erão na maior parte gratuitas; a via com carril de 56 kilogrammas, que pode ser substituido pelo de 30 kilogrammas, sufficiente para uma linha secundaria e de pequeno trafego, o que representa uma economia de 16 contos; a duplicação da linha em certa extensão a partir da estação d'Evora, que ficou essente ser substituida por um posto de bifurcação.

Estas e outras modificações na pratica permitem a redução do custo da construcção.

Como esta pode ser rapidamente levada a effeito, suppondo que dure dois annos, tempo mais que sufficiente, os encargos de juros intercalares cabem folgadoamente dentro da verba de 500 contos auctorisada.

A annuidade para um praso de 40 annos a 5 1/2 % é, em relação a 500 contos, de 31, ou cerca de 775\$00 réis por kilometro; isto na hypothese de se gastarem na integra os 500 contos auctorisados.

O rendimento da nova linha, calculado com segurança, não pode ser inferior a um conto por kilometro. Ficam pois para pagamento da exploração cerca de 10 contos e a receita obtida nas linhas actuaes pelo tributo do novo affluente. Ainda mesmo que se calcule em 700\$00 x 40 = 28 contos aquella despesa, bastará que esse tributo determine uma receita de 18 contos para não haver o minimo encargo para a Administração. A applicação de tarifas mais altas, adequadas á economia da região, permite, como nos ramaes de Aldegallega e Montemór, obter receita mais que sufficiente para todos os encargos.

Em artigo publicado na *Gazeta* de 16 de Setembro de 1909, tendo em conta que a população directamente servida é de 20:000 almas e que a zona de Borba, Villa Viçosa e Alandroal, com 18:700, tem condições similares de trafego, tomei para base de calculo o numero de unidades de trafego que em 1907 passaram entre Estremoz e Arcos, que foram 26:515 passageiros, 590 toneladas de recovagem 14:625 em pequena velocidade. Applicando a essas unidades de trafego as taxas de 17,5 réis por passageiro, 70 réis por tonelada de recovagem e 35 á pequena velocidade, chega-se a perto de um conto de receita.

Para que se veja a elasticidade d'esse rendimento, basta attentar na estatistica de 1909, que já accusa 30:305 passageiros, 514 toneladas de recovagem e 14:638 toneladas de pequena velocidade.

Convém observar que a região drenada pela linha de

Reguengos é muito mais vasta e tem atraz de si uma zona espanhola fronteiriça, que a aproveitará.

Não pode haver pois a menor duvida sobre a cifra de um conto de réis de rendimento kilometrico minimo, o que torna a operação de credito absolutamente segura e livre de encargos para a Camara de Reguengos.

Publicada a lei, resta executal-a, que é o essencial. Tres entidades tem que intervir no assumpto: a Camara de Reguengos, auxiliada pelo Syndicato Agricola, cujo benemerito presidente, dr. Joaquim Rojão, tem sido a alma do movimento a favor da construcção da linha, a Caixa geral de depositos e a Administração dos caminhos de ferro do Estado.

Tem a primeira que contrahir o emprestimo e promover que as expropriações sejam quasi todas gratuitas, pelo menos em herdades. Com a sua boa vontade pode-se contar.

A Caixa geral poderá, ou não, fazer agora a operação, conforme os recursos de que dispõe e que o Governo lhe não absorva. Suppondo que os tenha, é para desejar que encare o assumpto com criteriosoa boa vontade, convencendo-se de que não faz um contracto aleatorio, e que não tem que sentir receios pelo pagamento da annuidade, nem deve exigir á Camara consignação de rendimentos equivalentes á totalidade do encargo, como se o rendimento da linha fosse nullo.

Ultimado o emprestimo á Administração dos caminhos de ferro incumbe a construcção rapida e economica, segundo a feição da linha, de modo que a despesa se contenha dentro do limite auctorisado e que a exploração comece o mais cedo possivel.

Não foram as linhas do Alto Minho tão felizes como a de Reguengos, pois jaz no limbo parlamentar desde 1908 o projecto que lhe diz respeito.

Modificado e completado, foi apresentado de novo nos fins de 1911, emitindo-se sobre elle proficiente parecer favoravel elaborado pelo distincto engenheiro o sr. Ezequiel de Campos.

A importancia desse documento, extremamente illucidativo, aconselhava a sua publicação, que é feita neste numero da *Gazeta*.

Duas questões essenciaes tinham que ser resolvidas por via legislativa: modificação da directriz da linha do Valle do Lima, facultade especial de emissão de obrigações assegurada pela garantia de juro.

Ambas as soluções são pela commissão julgadas conformes com o interesse publico.

Entra o projecto em discussão. Ninguem o impugnou. A opinião de todos os lados da Camara era-lhe manifestamente favoravel. E' certo que houve affirmações de preferencia da construcção pelo Estado, preferencia que só pode ser platónica, a não se querer travar um melhoramento de tão grande alcance para a provincia do Minho.

Pois o Estado tem que construir tantos kilometros de linha no Sado, de Portimão a Lagos, de Villa Viçosa a Elvas, de Móra a Ponte de Sôr, de Seixal a Cezimbra, de Barreiro a Cacilhas, de Carviças a Vimioso, da Regoa a Villa Franca, de Vidago à fronteira, de Amarante a Cavez, de Contumil a Leixões, de Valença a Melgaço, carece para isso de muitos milhares de contos, sem falar nos melhoramentos das linhas em exploração, nem na aquisição de material circulante, e ha de avocar a si obras no valor de 3:000 contos, que consegue realizar com uma garantia nominal, ou compensada por augmento de receitas, de 3%?

Pois não se estão vendo as difficuldades encontradas no emprestimo de 2:400 contos para o Sado e Cacilhas?

Apesar d'essa quasi unanimidade o projecto ainda não foi votado, e mal se poderia imaginar porquê, se o não referissemos. E' porque vae d'encontro ao artigo 196.º do Codigo Commercial.

E' caso para perguntarmos se esse código faz parte da Constituição e o que explica o respeito supersticioso que inspira.

Julgavamos ingenuamente que o recurso ás camaras era sempre devido á necessidade de modificar a legislação, e tanto assim que as alterações explicitas de leis são sempre completadas pela formula generica: «fica revogada a legislação em contrario».

Ha no código commercial um preceito generico mal accommodado ás exigencias do fomento do paiz. Offerece-se um caso concreto de conflicto entre esse preceito e o interesse publico. Demonstra-se que o intuito de protecção do capital dos obrigacionistas, que dictou a redacção do código, é melhor attendido pela consignação de uma garantia de juro, que pela realização de igual quantia em acções.

Por outro lado, razões de toda a ordem aconselham a prompta solução de um assumpto de que depende o desenvolvimento da viação accelerada no extremo norte do paiz, sem encargos para o Thesouro. O interesse economico financeiro e até politico levaria a apressar quanto possivel a construcção das linhas do Alto Minho e a sua fusão com as da Povoa e Guimarães.

Que aconselhava o bom senso? Qual era o caminho direito e pratico a seguir? Era manifestamente examinar com attenção o caso especial e concreto, que se apresentava, aquilatar-lhe a solução para se ver se estava em harmonia com o interesse geral; desde que se chegasse a essa conclusão, liberal-o dos estorvos provenientes do artigo do código commercial.

Depois se veria se convinha alargar a excepção até ás ensanchas de preceito generico que substituisse o do Código.

A' maneira do methodo de indução, predominante nas sciencias experimentaes e insubstituivel pela sua efficacia, em que o exame dos casos particulares precede a formula geral e as monographias individuaes são a base de definição da especie, a resolução de um problema bem definido e caracterisado abria caminho á reforma do código feita com a ponderação devida. Sempre se entendeu que era muito mais pratico e prudente subtrahir especificadamente á lei casos especiaes, deixando de pé o preceito generico, do que reformar este á pressa, com risco de se reconhecer mais tarde que a formula adoptada os não abrange todos.

Em vez disso, que se fez?

Oppoz-se ao projecto que ia de encontro ao código e que portanto era preciso reformar este primeiro! Pois para que funcionam os parlamentos, senão para darem força de lei a

providencias de excepção, que transcendem as facultades do poder executivo, que só se pode mover no ambito de leis vigentes? Acaso o Código Commercial faz parte da Constituição?

E' preciso reunir uma assembléa constituinte para alterar a proporção entre o capital acções e obrigações de uma empresa?

Bem ponderava eu no final do ultimo artigo: o racional é o improvavel, formula que, invertida, confere todas as probabilidades de exito ao absurdo. Resolveu-se portanto que fosse apresentado um projecto de reforma do art.º 196 do Código Commercial, depois de votada a qual se votaria o projecto do Alto Minho.

Acha-se pois a Camara obrigada, ou a discutir um projecto elaborado precipitadamente, de formula generica, que tem, como os seus similares, o inconveniente grave, em assumptos de ordem pratica, de mal se poder adaptar ás mil circumstancias especiaes dos casos particulares que a complexidade da vida commercial e industrial do paiz pode suscitar, ou a adiar por largo tempo a resolução do problema da viação accelerada no Minho, com prejuizo, tanto do interesse geral, como dos legitimos direitos e interesses particulares, que lhe andam adstrictos.

Por acaso o Parlamento francez tem feito depender as numerosissimas reformas de convenções celebradas com as companhias de caminhos de ferro de previa reforma generica da lei geral? O que se tem feito lá succede em todos os parlamentos do mundo, que examinam os casos concretos que lhe são postos, e os resolvem consoante as conveniencias publicas, entendendo que a excepção justificada confirma a regra e dispensa formulas geraes, sempre difficéis de adaptar ás multiplas exigencias da pratica.

Que ao menos a resolução tomada não surta, na pratica, efeitos que dêem ares de ardil dilatatorio.

Oxalá que a reforma do código seja feita depressa e bem, em termos que facilitem iniciativas sem diminuir as garantias dos obrigacionistas, e que ao mesmo tempo se proceda de modo que as linhas do Alto Minho sejam mais alguma coisa que thema para artigos e discursos e escolho de boas vontades.

Poderá essa reforma aproveitar a linha de Portezegre, a cujo concessionario tôra prometida a iniciativa parlamentar precisa para facilitar a emissão de obrigações.

Esperemos que o bom senso e o interesse geral tenham a ultima palavra.

J. Fernando de Souza.



CAVES ALIANÇA

As grandes Caves de Espumantes Naturais de Portugal
Vinhos de mesa de grande classe — Aguardentes velhas (Brandys) — Licores superfinos

Caves Aliança-Vinicola de Sangalhos, S. R. A. L.
Sede em Sangalhos. Telegramas: ALIANÇA
Telef. 7 41 66 e 7 41 67

ARMAZÉNS EM LISBOA

(Filial): Av. Infante Santo a Cabo Ruivo
Telefs. 38 21 55 e 38 15 96



Uma admirável iniciativa dos caminhos de ferro da Dinamarca

Assinada por N. Sloth, lemos, no número 816 da magnífica revista ferroviária *La Vie do Rail*, uma curiosa crónica da Dinamarca intitulada «*Ainda mais do que nós precisamos eles de viajar*». Com a devida vénia, publicamos, a seguir, a sua tradução.

«Outubro de 1960. Um comboio bastante estranho estaciona na gare de Frederiksberg, em Kobenhavn, na Dinamarca: compõe-se de duas carruagens-camas, uma carruagem restaurante, duas carruagens ordinárias e dois furgões. Mais estranhos ainda que o comboio são os passageiros; mutilados, paralisados, todos bastante defeituosos. Pregados há muitos anos aos seus leitos ou aos seus carros de enfermo, economicamente fracos, na sua maioria, eles têm enfim a alegria de partir em viagem. Graças a quem?

A história deste comboio principia em 1952. O sr. Hedegaard, chefe dos Serviços de Imprensa e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Dinamarqueses, conversa com o sr. Norgaard, redactor de um grande quotidiano de Kobenhavn. Conta-lhe que seu irmão, atingido por essa doença terrível que é a esclorose em placas, não pode mais abandonar o leito. É apenas com um espelho que ele pode descortinar uma árvore e uma nesga de céu. «Se eu pudesse mostrar-lhe outra coisa... transportá-lo a qualquer parte, estou certo que isso lhe faria bem».

— «Eis uma coisa possível viajando de comboio»
— replica o sr. Norgaard.

Foi assim que, rapidamente, nasceu no espírito desses dois homens generosos a mesma ideia: permitir a todos os enfermos retomar contacto com o exterior e, por isso mesmo, com a vida. Meteu imediatamente ombros ao trabalho e em breve os D. S. B. ofereceu-lhes locomotiva, carruagens e pessoal acompanhante; a Companhia dos Wagons-Lits, duas carruagens-restaurante, duas carruagens-camas e também pessoal. Dez enfermeiras e numerosos benfeitores declaram-se prontos a consagrar-lhes as suas férias. Industriais, comerciantes e particulares fazem-lhes numerosos presentes. A boa vontade de cada um torna enfim possível esse belo projecto e a primeira viagem realiza-se com entusiasmo geral.

Naquela manhã de Outubro de 1960, assistimos

à nona partida. As ambulâncias transportaram os viajantes até ao cais. A orquestra dos ferroviários toca em sua honra, oferecem-lhes flores e presentes. Às nove horas, o comboio põe-se em marcha e rolará todo o dia em direcção para Skive, no norte da península da Gutlândia. Pouco a pouco, os passageiros apresentam-se uns aos outros, mostram-se joviais e em breve no comboio só se ouvem risos e canções. A chegada a Skive é triunfal: discurso de boas-vindas, flores e mais ofertas. No dia seguinte, organizam-se excursões em autocarros dos D. S. B. e carros particulares juntam-se igualmente ao cortejo. À noite, o comboio torna a partir para outras localidades que ficarão gravadas na memória dos passageiros como outras tantas lembranças felizes.

Hoje já nada subsiste do cepticismo despertado em 1952 por este projecto. Algumas pessoas perguntavam-se se, depois de tal evasão, não seria mais penoso aos doentes retomar a sua vida quotidiana. Provou-se largamente que não. Os próprios médicos reconheceram que estas viagens restituíam confiança aos enfermos, que os ajudavam a ter um pouco de esperança e algumas vezes até auxiliavam a sua cura. Que bela recompensa para aqueles que as organizaram!

A maior alegria dos ferroviários dinamarqueses é, talvez, a de saber que a sua realização comoveu vivamente outras administrações ferroviárias. Formulamos como eles votos para que cedo se multipliquem, em todos os países, os comboios de mutilados.»

Comboios sanitários

Os estaleiros da Buire, em Lyon, construíram no ano de 1896 o material ferroviário encomendado pela Companhia Paris-Lyon-Mediterrâneo, que era formado por seis grandes carruagens de um modelo completamente novo e destinado a serviços sanitários. Podia circular-se interiormente em toda a extensão desse comboio.

As carruagens não tinha portas nem bancos e recebem o ar e a luz por pequenas janelas dispostas no tecto.

Cada uma destas carruagens tinha pintada nos lados a cruz das ambulâncias militares.

Publicações recebidas

Turismo Espanhol

Por amável oferta do sr. Alejandro Freijal del Villar, ilustre Delegado Oficial em Lisboa do Turismo Espanhol, recebemos várias publicações, entre as quais a revista *Málaga* (n.º 13, Inverno de 1962), e *La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles em 1960* («Comentários sobre os resultados do Exercício» e «O Caminho de Ferro e a Política Energética») e um folheto ilustrado de propaganda de Tenerife.

Com estas publicações recebemos também o programa das touradas da Feira de Sevilha, a qual se realizará de 1 a 6 de Maio, e o programa das touradas da Páscoa.

A Espanha, que vem realizando uma obra notável no seu aspecto turístico, não descarta o problema hoteleiro como não deixa de intensificar os seus programas culturais, como a organização de cursos universitários para estrangeiros.

Agradecemos ao Turismo Espanhol as publicações recebidas.

Dr. R. Torroais Valente

No prosseguimento de anteriores conferências efectuadas em Barcelona, em Janeiro de 1960, e em Málaga em Fevereiro de 1961, reuniu-se em Cannes (França), de 23 a 26 de Janeiro findo, mais uma conferência do tráfego internacional de frutas (excepto citrinos) e produtos hortícolas.

A C. P. esteve representada pelo nosso prezado amigo e ilustre colaborador, sr. Dr. Rogério Torroais Valente.

Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

No próximo mês de Junho e em data que será conhecida brevemente, realiza-se na Baviera, Alemanha, a 18ª sessão do Congresso dos Caminhos de Ferro, promovida pela Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. Portugal estará representado nesse Congresso.

Eis a lista dos países que estão devidamente inscritos para essa reunião de grande projecção Internacional:

África do Sul, Alemanha Ocidental, América do Norte, América do Sul, Austrália, Áustria, Bélgica, Birmânia, Bulgária, Camboja, Congo, Dinamarca, Espanha, Filipinas, Finlândia, França, Ghana, Grécia, Guiné, Holanda, Hungria, Índia, Indonésia, Iraque, Irão, República Irlandesa, Japão, Jugoslávia, Líbano, Luxemburgo, Malásia, Marrocos, Noruega, Nova Zelândia, Polónia, Portugal, Reino Unido da Grã-Bretanha, da Irlanda do Norte e dos Territórios do Ultramar dependentes, Síão, Síria, Sudão, Suécia, Suíça, Tunísia, Turquia, União das Repúblicas Socialistas Soviéticas e Vietman.

A escolha de Munique para sede desta 18ª sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro foi, por muitos títulos, feliz. A capital da Baviera é uma das mais lindas e características cidades da Alemanha, pelos seus Monumentos arquitectónicos, pela sua rica pinacoteca, e em cujas cervejarias, todas célebres, ainda se reúnem estudantes, artistas e intelectuais, para discussão de problemas superiores do Espírito.

Rádio Vitória, L.^{da}

A EMBAIXADA DO BOM GOSTO

CANDEEIROS • LUSTRES • ABATJOURS

Apliques, Lanternas e Ferro Forjado
O maior e mais lindo sortido de modelos modernos e de estilo

APARELHAGEM ELÉCTRICA E A GAZ

Aparelhagem de TELEVISÃO e RÁDIO das melhores marcas
Material eléctrico para todo o género de instalações

Nesta casa encontra V. Ex.^a os melhores artigos aos melhores preços

Vendas com facilidades através das C. R. G. E. até 24 meses

SALÃO DE VENDAS:

RUA DA VITÓRIA, 46-48 - Rua dos Correios, 98 a 104

SALÃO DE EXPOSIÇÃO - no 1.º andar

ESCRITÓRIO:

RUA DA VITÓRIA, 42-1.º - LISBOA

ARMAZÉNS: Rua da Vitória, 42-3.º

Telefones P. P. C. 32 04 89-36 29 11



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Portaria n.º 18 998

O «Diário do Governo», n.º 20, I Série, de 30 de Janeiro de 1962, publica o seguinte:

Verificando-se a vantagem da aplicação às linhas férreas portuguesas da Disposição Complementar Uniforme ao artigo 7.º, § 6, alínea e), da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM), elaborada pelo Comité International des Transports (CIT):

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aprovada a Disposição Complementar Uniforme anexa referente ao artigo 7.º, § 6, alínea e), da CIM, em complemento das Disposições Complementares Uniformes presentemente em aplicação pelas Portarias n.ºs 45 334, 47 833 e 48 364, respectivamente de 21 de Abril de 1956, de 18 de Julho de 1960 e de 28 de Março de 1961, para ser adoptada pelas empresas portuguesas de caminhos de ferro do continente na execução dos serviços internacionais de transportes que tenham a exercer, nos termos da citada Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM).

Ministério das Comunicações, 30 de Janeiro de 1962. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Imprensa Técnica

Revista Ferroviária

Em Dezembro de 1961 completou 22 anos de existência a magnífica «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro sob a competente direcção do sr. Eng. Jorge de Moraes Gomes, e tem como principais colaboradores os srs. Sérgio Pereira Baptista, Ary Koerner de Assis, Guilherme Campos, Flávio Vieira, e outras individualidades marcantes no ferriarismo brasileiro.

A todos, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta a expressão da sua camaradagem e as felicitações muito sinceras pelo 22.º aniversário da «Revista Ferroviária» que muito honra a imprensa técnica do Brasil.

Disposição Complementar Uniforme do artigo 7.º da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM), de 25 de Outubro de 1952.

ARTIGO 7.º

A sobretaxa prevista no § 6, alínea e), é calculada sobre o preço aplicado ao conjunto da carga; quando a remessa for constituída por mercadorias taxadas de maneira diferente, cujo peso esteja inscrito separadamente na declaração de expedição, o preço mais elevado aplicado a uma parte da carga é o que deverá ser considerado.

Ministério das Comunicações, 30 de Janeiro de 1962. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

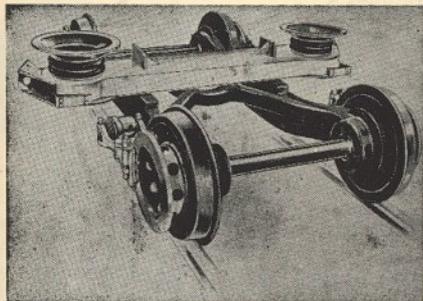
todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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



Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
 Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações—às 18 horas
 Dr. Nelson de Figueiredo — Rins e vias urinárias—às 16 horas
 Dr. Romão Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
 Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
 Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
 Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações — às 15 horas
 Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 18 horas
 Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
 Prof. Dr. Alex Saldanha — Raio X — às 16 horas
 Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas
 Dr.ª Maria José Leão — Análises clínicas — às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
 FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

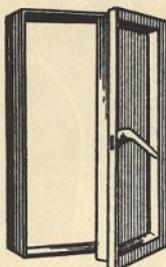
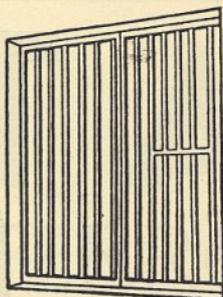
A venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correo, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

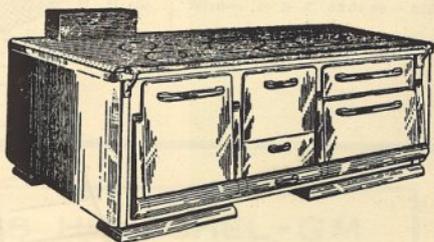
Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
 (a Santos) — LISBOA
 Telefone 66 4972

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

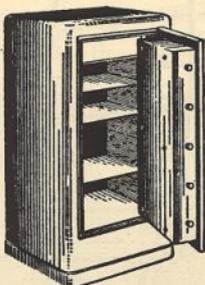
- ❑ CAIXILHARIA E FRENTE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- ❑ CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- ❑ ESTRUTURAS METÁLICAS
- ❑ PORTAS EM CHAPA CUNHADA
- ❑ TODOS OS TRABALHOS EM FERRO NA SUA ESPECIALIDADE



- ❑ FOGÕES EM TODOS OS SISTEMAS COM FUNCIONAMENTO DE ÁGUA, EM AÇO INOXIDÁVEL, TRABALHANDO COM COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E A GASÓIL



- ❑ COPRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- ❑ PORTAS PARA COPRES FORTES

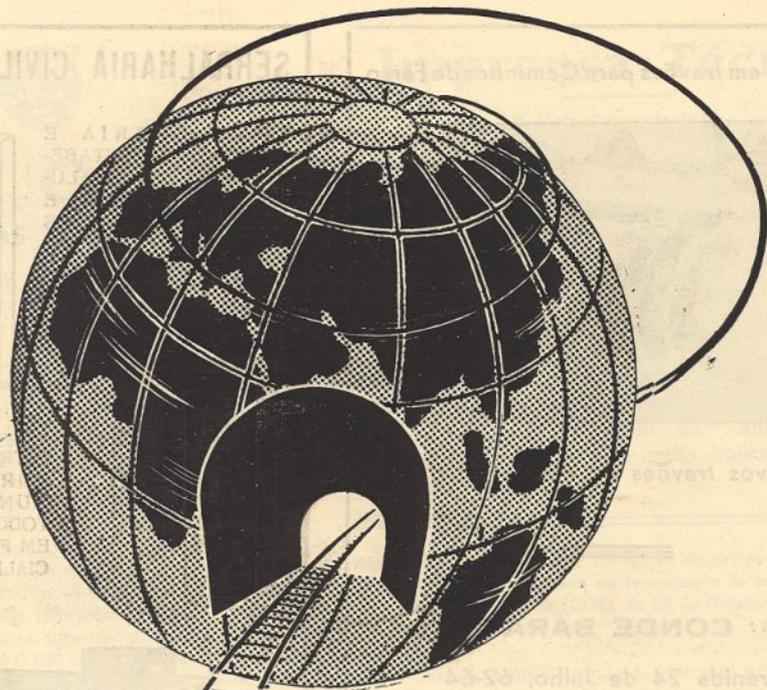
JOSÉ DA SILVA CARTAXO

ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

Alberto da Silva & Irmão, Lda.

Fábrica e Escritórios: Rua do Sol a Chelas, 36-38
 LISBOA — Telefones: 84 06 56 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
 LISBOA — Telefone: 2 44 63



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE