

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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 320158 — LISBOA



ELIO 205

Uma Fonte de Economia...



Dalcopy

SIMPLICIDADE E RAPIDEZ

- compare** • Utilização dispensando câmara escura
- as vantagens** • Um único tipo de papel para negativos e positivos
- do sistema** • Um número ilimitado de positivos a partir dum único negativo
- DALCOPY** • Arquivo do negativo para posteriores reproduções
- com** • Uma única folha de papel para originais impressos numa só face
- qualquer** • Eficiente reprodução de tons contínuos
- outro** • Ampliações de microfílmes
- processo** • Cópias a partir de qualquer negativo
- de** • Discrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar** • Facilidade de manuseio, economia e rapidez

Representantes
SALVADOR PAMPULIM, LDA.
R. FANQUEIROS, 65-3.º C - LISBOA - 2 - TEL. 32 28 63 - 36 78 33
RUA FORMOSA, 432 - 1.º - PORTO - TELEF. 31 320

VINHOS DO PORTO E BRANDY
D A L V A

VINHOS DE MESA E ESPUMOSOS
B O R L I D O

AGUARDENTE VELHISSIMA
D O M V A S C O

LICORES DE LUXO
T I O S O U S A

VINHOS DO DÃO
A F I L H A D O

VINHOS DE MESA DE LUXO
D O M S I L V A N O

Vinhos da MADEIRA — XEREZ — WHISKY



AGENTE E DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

Guilherme Antunes Pereira

AVENIDA INFANTE SANTO, 70 1-1.º

Telef. 669571

LISBOA



Equipamento original
das automotoras **ALLAN**
em serviço na C. P.

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

Espumantes naturais de 1.ª categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César
"FARNEL"

Licores superfinos — Caixas frascoeiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOÃO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39

DEPÓSITO LEGAL
- 0. MAR. 1963

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1898 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: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTONIO 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



1804

16 — FEVEREIRO — 1963

ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FÁRIA LAPÁ
General JÚLIO BOTELHO MONIZ:

DI-CTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

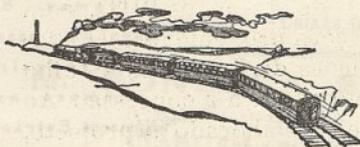
COLABORADORES:

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
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMPEIRA



S U M Á R I O

Reversão justificada, por J. F. DE SOUSA	363
Carta de Paris — O 40.º aniversário da fundação da União Interna- cional dos Caminhos de Ferro	508
Curiosidades e distrações do Gazeta	509
Brindes e Calendários	508
Espectáculos	509
Roteiro de um repórter—Uma noite em Erfurt, por JORGE RAMOS	510
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	511
Ecos & Comentários, por SABEL	512
Parte Oficial	513
Uma louvável iniciativa	515
A C. P. e o Prémio «Governador-Geral de Angola»	515
Linhas Estrangeiras	515
Recortes sem comentários	516



Reversão justificada

Por J. F. DE SOUSA

A construção de linhas férreas, encontra a cada momento, dificuldades, filhas da complexidade de circunstâncias, inerentes ao problema, ou meramente ocasionais, cuja resolução implica o esclarecimento de pontos de doutrina verdadeiramente interessantes, tanto técnicos como jurídicos. E porque se não trata de materia evidente, sujeita ao vigor inflexível e à simplicidade de processos da lógica deductiva, que rege as matemáticas puras, podem as opiniões variar, havendo vantagem no exame atento e na discussão.

Ponhamos primeiro o facto concreto que importa examinar e cuja solução pode assentar jurisprudência útilmente applicável a casos análogos.

O caminho de ferro do Vale do Vouga foi concedido por alvará de 23 de Maio de 1901, o qual definiu a linha, dando-lhe por ponto de partida as proximidades da estação de Torre de Eita na linha de Santa Comba-Dão a Viseu e prescrevendo que seguisse por Vouzela, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira, Vila da Feira, até à estação de Espinho na linha do Norte, e que se bifurcasse nas proximidades de Sever do Vouga em direcção e até à estação de Aveiro.

Esse alvará não era mais que a reprodução do de 11 de Julho de 1889, com ligeiras modificações provenientes da applicação de disposições da lei de 14 de Julho de 1899, benéficas para a concessão. Ao tempo achava-se já elaborado o projecto, que veio a ser aprovado por portaria de 30 de Outubro de 1903.

Mais tarde, a substituição da cedência de impostos de trânsito e selo, pela garantia de juro, deu lugar à lei de 20 de Dezembro de 1906 e ao contrato definitivo, de ella emergente, celebrado com a *Compagnie française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'étranger*, de 5 de Fevereiro de 1907. Nesse diploma definiu-se, por forma um pouco diversa, a directriz da linha dando-se-lhe por origem as proximidades da estação de Viseu, no caminho de ferro de Santa Comba-Dão a Viseu e determinando-se que seguisse por imediações de S. Pedro do Sul, Vouzela, Oliveira de Frades, Couto de Esteves, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Vila da Feira até à estação de Espinho, bifurcando-se nas proximidades de Sever do Vouga ou do Carvoeiro em direcção e até à estação de Aveiro.

A redacção adoptada dava mais elasticidade à directriz e atendia à conveniência de tornar a nova linha independente, até Viseu, da de Santa Comba-Dão.

Concedia o contrato à Companhia, a faculdade de elaboração de novos projectos, que tivessem em vista servir melhor o tráfego, ou melhorar a construção.

Procedeu ella, com efeito, a minuciosos estudos, de que resultou a remodelação de todo o projecto, tendo-se em vista a observância de bons princípios, hoje correntes em matéria de viação secundária, que sacrificam de boamente os traçados directos à serventia fácil e cómoda das localidades de algum valor, aliás as parcelas de tráfego, cujo somatório assegura a remuneração do capital, abandonam a via férrea, que lhes

não proporciona, pela aproximação, acesso fácil e continuam a aproveitar as estradas, abandonando o caminho de ferro.

Alongamento de percurso, planta e perfil acidentados, reversões em pontos singulares, tudo é preferível ao afastamento da linha férrea dos pontos que deve servir.

E como no caso sujeito à Companhia fora imposto um máximo de extensão das linhas para os efeitos da garantia de juro, ninguém a podia acusar do propósito de alongar de adrede e inútilmente a linha, nas variantes que apresentava.

Na revisão geral e remodelação do projecto, a que se procedeu, procurou-se pois servir melhor os pontos intermédios de alguma importância, e tão aceitável era esse critério, que a lei de 27 de Outubro de 1909 o adoptou, impondo o alongamento necessário para fazer passar o troço de Aveiro junto de A'gueda, mesmo à custa de um aumento de 6 quilómetros na extensão garantida.

Entre os pontos que convinha bem servir figurava a importante vila de Albergaria-a-Nova, cuja estação ficava longe de ela e em nível muito inferior, o que determinaria o seu abandono pelo tráfico local. Essa situação resultava da escolha feita do ponto de bifurcação em Carvoeiro, que obrigava a seguir o vale do Caima em certa extensão e a manter o traçado em nível inferior ao que convinha.

A solução que se propôs e foi aprovada por portaria de 23 de Julho de 1908 colocou a estação de Albergaria-a-Nova junto da povoação. De essa situação derivou forçosamente a directriz hábilmente delineada para a descida ao Vouga em lacetes e a localização da estação de entroncamento em Sernada, a 170 metros a jusante do Carvoeiro, em excelentes condições de seguimento do traçado para Aveiro, conforme o projecto que foi aprovado por portaria de 11 de Março de 1909.

Em harmonia com esses projectos foi construída e aberta sucessivamente à exploração a parte da linha entre Espinho e Aveiro com a extensão de 90 quilómetros.

Da situação adoptada e aceita pelo

Governo para a estação de entroncamento em Sernada resultava o traçado directo para a linha Aveiro-Viseu e a reversão naquele ponto para a direcção Espinho-Viseu.

Apreensões menos reflectidas determinaram opposição à excelente solução adoptada. Justificam-na porventura razões ponderosas de ordem técnica ou jurídica?

Eis o ponto que importa examinar.

* * *

A reversão de um caminho de ferro em ponto intermédio, obrigando os comboios à inversão para passar a máquina da frente para a cauda, tornada em nova frente, pode ser solução aceitável para evitar dificuldades de traçado, ou expediente incómodo e censurável, se não tem razões de peso que o justifiquem.

Assim, a Companhia inglesa concessionária das linhas do Sul e Sueste, no propósito de alongar o traçado da linha do Algarve e de baratear em demasia a construção, avolumando ao mesmo tempo o subsídio quilométrico, criou em Beja uma reversão dispensável, que se podia ter evitado, servindo melhor a cidade e encurtando até o trajecto para além de ela. Tratando-se de uma linha principal e determinando ali a reversão perdas de tempo bastante sensíveis e manobras complicadas, resolveu o Governo estabelecer uma ligação directa, cuja infraestrutura chegou a ser construída. Surgiram, porém dificuldades que obrigaram a abandonar esse alvitre e a linha do Sul ficou com uma reversão em Beja, o que não impediu a sua classificação como linha contínua. Cacíllas a Vila Real de Santo António, no plano aprovado por decreto de 27 de Novembro de 1902.

São inúmeros os caminhos de ferro em que as dificuldades do traçado levam à adopção de lacetes em reversões sucessivas.

Ainda não há muito foi essa solução adoptada para o extremo da linha do Seixal a Sesimbra, afim de se poder localizar bem a estação sem dispêndio sucessivo.

A existência de uma reversão numa

linha não é, pois, juridicamente incompatível com a definição genérica da directriz formulada no diploma da concessão.

O contrato da linha do Vale do Vouga define uma linha que ligue Viseu com Espinho e com Aveiro, bifurcando-se para esse duplo objectivo em determinado ponto, sem desejar, porém, a minúcias sobre a forma de resolver o problema técnico da bifurcação, nem excluir das soluções possíveis a reversão, desde que seja justificada.

* * *

Arredada a dificuldade jurídica, que não existe somente há que atender as sujeições locais e as conveniências da exploração. Desde que umas e outras estejam de acordo com a reversão, tal qual resulta logicamente do traçado executado, nada há que objectar à sua adopção.

Só a experiência e a criação das correntes do tráfego, que com o tempo se formam, permitem definir bem a feição da exploração de uma linha, que não se pode fixar *a priori*.

É cedo ainda para afirmações categóricas, tanto mais que falta por ora o troço mais importante da linha, Sernada a Viseu, com 79 quilómetros de extensão.

Os resultados de 90 quilómetros em exploração permitem porém esboçar desde já com suficiente aproximação a feição da exploração, abstraindo por enquanto da existência da reversão em Sernada.

Fica a linha do Vouga constituída por três troços: Sernada a Espinho com 62 quilómetros, Sernada a Aveiro com 35 quilómetros, Sernada a Viseu com 79 quilómetros. No ponto de convergência ficam as oficinas gerais e o depósito de máquinas, sendo pois o centro de distribuição do material de tracção, como é óbvio.

No troço de Sernada a Aveiro, com melhor perfil, podem ser aproveitadas as máquinas menos potentes.

Quanto ao tráfego, além das relações entre as zonas extremas, que são as mais importantes, há que considerar o tráfego regional de pequeno percurso, tendo os três centros de convergência ou distribuição em Viseu, Aveiro e Espinho.

Na linha já explorada a zona desde Oliveira de Azemeis para o Norte tem as suas relações mais valiosas com Espinho; a quem de Oliveira de Azemeis e sobretudo desde Albergaria, é com Aveiro que mais importa assegurar as relações sob a pena de ver o caminho de ferro abandonado.

Tem pois que haver comboios curtos entre Oliveira de Azemeis e Espinho, e entre Albergaria e Aveiro, a par dos comboios de longo percurso entre os extremos mais afastados.

O que convém, portanto, é aproveitar as máquinas menos potentes nesses comboios curtos, tornando-os ao mesmo tempo o mais directos possível, pois é em pequeno percurso que qualquer delonga ou aumento de percurso se tornam sensíveis.

Para bem explorar a linha do Vouga impõe-se a subordinação da rotação das máquinas ao centro principal da sua distribuição, isto é, ao depósito principal de Sernada. Os comboios entre Viseu e Espinho hão-de ter ali forçosamente que mudar de máquina de Sernada. À chegada do comboio, a máquina que tem de seguir acha-se preparada e abastecida; a que chegou retira para o depósito e a outra toma conta do comboio, o que se faz em poucos minutos, menos que os exigidos pelo tráfego numa estação de entroncamento.

Que influência desfavorável pôde ter na comodidade das relações a existência de uma reversão em tais condições de serviço? Nenhuma. Com a reversão, os comboios entre Viseu e Espinho chegam às estações de Sernada de um ou de outro lado, a máquina que os rebocava recolhe ao depósito, levando consigo os vagões que hajam de ter outra direcção, enquanto a outra máquina vai tomar a sua posição na cauda do comboio, que passa a ser a nova frente, sem que os passageiros hajam de sair das caruagens. Poucos minutos bastam para essa manobra, tantos quando muito como os precisos para a idêntica mudança de máquina no caso de não haver reversão, ou menos dos que seriam exigidos pelo abastecimento de água e carvão, se a mesma houvesse que seguir.

Desde que o passageiro nem tem que mudar de carruagem, nem é obrigado a maior demora, em nada o afecta a disposição do entroncamento, com ou sem reversão. Pelo contrário: os comboios curtos entre Albergaria e Aveiro, feitos sem mudança de máquina, têm a vantagem de poderem seguir directamente, isentos da reversão.

Quanto às mercadorias, tem de ser a estação de Sernadas de triagem, isto é, de concentração e distribuição de material, pouco importa o modo porque se liga para o lado de Viseu. As manobras a fazer compreendem sem gravame nem perturbação de serviço, os interesses da reversão.

Trata-se acaso de uma grande artéria destinada a ser percorrida por comboios directos de grande velocidade? De modo algum. A linha do Vouga foi desde a sua origem considerada caminho de ferro secundário, embora de valor, construído em condições económicas, e para o qual a portaria de 30 de Outubro de 1903 estipulou o limite de 90 metros para os raios de curvas. As pendentes de 25 m/m reinam em consideráveis extensões.

Que representam, em 141 kilómetros, entre Espinho e Viseu, de linha com planta flexuosa e perfil acidentado alguns poucos centos de metros mais de percurso, pela bifurcação de Sernada tal qual está delineada? Nada. Muito mais do que isso, mais de um kilómetro de encurtamento acaba a Companhia de realizar em duas variantes de Vouzela e do Banho, em que ela renuncia à vantagem da garantia em maior extensão, preferindo melhorar as estações de aquelas localidades e poupar ao tráfego percurso dispensável.

* * *

Como é que se podia evitar essa reversão, que nenhuma conveniência da exploração exige, como deixámos demonstrado?

Exigindo a concordância directa dos dois troços: Sernada-Espinho e Sernada-Viseu por uma curva de ligação, que formaria o terceiro lado de um triângulo mixtilíneo tendo por vértices a reversão actual

e os dois novos pontos de bifurcação, algo semelhante ao que se exigiu no Setil.

Com efeito quando se construiu a linha de Vendas Novas ao Setil, primeiro concedida para Santarém, teve-se em vista o serviço directo para o Norte, e por isso, permitindo-se embora a ligação para o Sul, exigiu-se a outra que se construiu... mas que nunca serviu e que as cheias do Tejo destruíram, sem que desde então, ninguém impunha a sua inútil reconstrução. E todavia trata-se ali de uma linha de via larga, de incontestável valor estratégico, em que a circulação directa e rápida de comboios directos para o lado de Santarém pode em dado momento convir. Nenhuma paridade tem esse caso com o da modesta linha de via estreita do Vouga, destinada a comboios de velocidade moderada.

São em verdade elucidativos estes dois exemplos de reversões, que se quiseram evitar em Beja e no Setil, não se chegando a concluir uma das ligações directas, nem a reconstruir a segunda, que não era utilizada.

Suponhamos que no Vouga se pretende impor à Companhia a concordância directa Viseu-Espinho. Teria a bifurcação no ramo de Sernada para Viseu que ficar a jusante da ponte do Caima, e como o troço de Sernada-Espinho sobe no limite das inclinações, ou essa ligação teria que o exceder, ou que recorrer a artifício de traçado, que obtendo desenvolvimento à custa da margem do Vouga, com estreitamento do vale exactamente logo abaixo da confluência de um afluente importante, permitisse a passagem em rampa de 25 m/m por cima da linha existente até se encontrar o outro ramo ascendente. Seria preciso assentar neste um posto de bifurcação em plena rampa de 25 m/m o que constituiria um ponto perigoso, ou eliminar a via entre esse ponto e Sernada, apesar de fazer parte de um troço aprovado pelo Governo, construído e em exploração vai para dois anos, e de toda a utilidade para o percurso directo dos comboios curtos Albergaria-Aveiro.

A vasta e bem delineada estação de Sernada ficaria mera estação de passagem do

troço de Aveiro. Seria preciso construir outra a montante no local da nova bifurcação, onde há apenas, à quem da ponte de Caima, um alinhamento recto de 178,^m35, na sua maior extensão em declive de quase 7^m/_m.

Mais para montante fica outro de 173,^m58, parte do qual em rampa de 10 e separado do primeiro por uma curva de 150 metros de raio. Parte desse alinhamento é ocupado pela ponte do Caima com 40 metros de vão.

Como é que se pode construir em tão acanhada situação uma estação conveniente? Que encargo não representa para a exploração a existência de duas estações a 600 metros uma da outra, destinadas uma à bifurcação e outra a depósito de máquinas e de material com as complicações da circulação frequente de máquinas entre elas e com a duplicação do pessoal?

Que vantagens advêm de aí ao público ou ao Estado, para que haja de se impor, sob o império de um prejuízo legalista sem fundamento, uma solução que não pode deixar de ser taxada de defeituosa, para não dizer absurda, salvo o devido respeito pelo modo de ver contrário?

Conserva-se o terceiro lado do triângulo, ficando o ponto de bifurcação na rampa? Que interessante caso de patologia ou antes de teratologia ferroviária não ficará ali para estudo e esgarçamento dos vindouros e sobretudo para arrefecer boas vontades e fazer retrair iniciativas?

Num país falho de capitais, farto de quase tudo o que demanda o fomento da sua riqueza, que vá impor encargos inúteis e pesados contra os quais protesta o senso prático de quem esteja familiarizado com exploração de caminhos de ferro, como se pode esperar que alguém se abalance a construir linhas férreas?

Que confiança pode ter na sequência de vistas e na coerência da Administração quem veja hoje aprovado um traçado, construído e aberto à exploração um troço de linha, e no dia seguinte repudiada a solução de um problema, que deriva, com a força inelutável da lógica, daquele traçado, para se exigir, por meros escrúpulos legalistas, que vão além da sensata hermenêutica de contratos, um expediente contraditório que briga com as normas de uma boa e económica exploração, sem corresponder a sérias e ponderosas vantagens do público?

Caveant consules. — Sejam os práticos, se queremos melhorar a economia do país e ter úteis colaboradores.

Justo é que se cumpram os contratos, mas sem exageros inúteis de rigor, nem violências de hermenêutica. A sua interpretação deve ser criteriosamente feita e com largueza, à luz do interesse público, que é, nesta matéria, como nas outras congêneres, a suprema lei.

Da «Gazeta» de 16-2-1913



CARTA DE PARIS

O 40.º aniversário da fundação da União Internacional dos Caminhos de Ferro

Foi precisamente no dia 28 de Novembro de 1962, ao realizar, em Paris, a sua assembleia-geral, que a U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) celebrou também o quadragésimo aniversário da sua fundação, com a presença da maioria dos directores-gerais das cinquenta administrações que fazem parte da União.

Foi com efeito em 1922 que a U. I. C. se constituiu com o fim de alargar a colaboração entre caminhos de ferro à generalidade da actividade ferroviária.

Depois da sua criação, a U. I. C. inscreveu no seu activo incomparáveis e importantes estudos e realizações nos domínios técnicos, comercial, económico e financeiro. Tornava-se necessária uma obra interior para apresentar esses estudos e realizações.

Comissões especializadas, constituídas pelos mais distintos peritos das redes, reúnem-se periódicamente para estudar os problemas comuns e determinar as orientações a tomar em todos os domínios para o melhor interesse dos técnicos ferroviários e da sua clientela.

Passaremos sobre o imenso esforço de estandarização do material que se processa de ano para ano, para apenas citar aqui os grandes estudos sobre a política geral dos transportes e sobre a utilização sistemática dos conjuntos electrónicos de gestão. Deve-se fazer igualmente menção da determinação, de acordo com as redes dos países do Este, de uma atrelagem automática moderna, que seria adoptada, nos próximos anos, por todos os países europeus, e do desenvolvimento da função de informação da U. I. C. para a criação de um Fórum mundial ao serviço, principalmente, dos caminhos de ferro dos países em via de rápido desenvolvimento.

A título de ilustração, citaremos, além do que já acima referimos, a criação de organismos tais como o Gabinete de pesquisas e de ensaios (O. R. E.), o Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de ferro europeus (C. I. P. C. E.) e o Bureau Internacional de documentação dos Caminhos de Ferro (B. D. C.) que, no seu domínio das especializações, animam e coordenam a acção das principais redes do caminho de ferro.

Entre as realizações que nasceram sob a égide

da U. I. C., encontram-se o «pool» dos vagões «Europ», em cujo seio nove redes europeias exploram em comum aproximadamente 200 000 vagões; a Sociedade «Eurofima», que permite o financiamento em comum de certos materiais unificados; a Sociedade «Interfrigo» destinada a desenvolver o transporte internacional de mercadorias facilmente deterioráveis em vagões frigoríficos; a «Europabus» e sua rede internacional de linhas turísticas de autocarros, enfim os serviços de comboios rápidos «Trans-Europ-Express de Mercadorias».

O quadragésimo aniversário da U. I. C. vai ser marcado, por outro lado, por um acontecimento importante: o acabamento de um imóvel moderno destinado a abrigar as salas de reunião e as dependências do Secretariado Geral da União.

Situado no coração de Paris, este imóvel de dez andares, disporá de sete salas de reuniões, das quais três, das maiores, serão dotadas de instalações moderníssimas, e como sucedera com o palácio das Nações Unidas em Nova York, ou com o edifício da Unesco em Paris, este imóvel, como já tivemos a oportunidade de referir, em número anterior da *Gazeta*, foi decorado com as dádivas das diversas administrações que constituem a U. I. C.

Brindes e Calendários

Por oferta do ilustre Delegado oficial do Turismo Espanhol, sr. dr. Alejandro Freijal del Villar, recebemos um lindo calendário-memorandum, ilustrado, para 1963, e vários impressos artísticos de propaganda turística, da Costa Brava, Toledo, Madrid, Barcelona, Escorial, Segóvia, Avila e Corunha.

* * *

As ofertas de magníficos calendários, com que, por várias firmas, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» foi distinguida, temos que acrescentar mais as seguintes:

Companhia de Seguros: «Mutualidade», ilustrado com a primorosa reprodução de aquarela, com aspectos de Vila do Conde, Porto, Aveiro, Nazaré, Lisboa e Portimão.

Das máquinas de costura Oliva, fabricadas em S. João da Madeira, recebemos 12 calendários para 1963.



Por que razão os caminhos de ferro circulam à esquerda?

Todos sabem que os caminhos de ferro já circulavam à esquerda na Inglaterra, seu país de origem.

Um jornal suíço explicou recentemente a razão porque os ingleses decidiram circular à esquerda. Tem interesse conhecer as razões dessa preferência.

Os antigos romanos ordenaram a circulação à esquerda em todo o seu Império e, segundo parece, durante a Idade Média, impuseram esta regra à Europa, após um longo período de irregularidade. O professor Northcote Parkinson, o criador da célebre «lei Parkinson», declara que a circulação à esquerda é um efeito da lógica de um instinto humano que quer que o homem procure naturalmente proteger o seu coração. O cavaleiro ou o viajante procura, ao sofrer um ataque, desviar do seu adversário o lado do coração; eis o motivo por que traz a espada na mão direita e usa a bainha do lado esquerdo. Mas quando a bainha está à direita, só se pode montar a cavalo do lado esquerdo, senão a bainha vem meter-se entre as pernas do cavaleiro. Os soldados seguravam a lança na mão direita e cavalgavam, por consequência, igualmente à esquerda.

O professor Parkinson pensa que o costume foi seguidamente adoptado pelos cocheiros que seguravam o chicote na mão direita. Para fazer estalar o chicote, é preciso lugar à direita: a circulação à esquerda das carruagens era, pois, muito natural. Esta regra foi introduzida oficialmente na Inglaterra, em 1853 e, em 1904, tornou-se extensiva aos veículos motorizados.

Fotografias do planeta Marte

Num futuro não muito distante, os homens do espaço dirigir-se-ão a Marte guiados por mapas baseados principalmente em fotografias a cores tiradas pelo director do Observatório de Joanesburgo.

As fotografias, que os astrónomos de todo o Mundo consideram as melhores jamais feitas do planeta Vermelho, são o fruto do trabalho dedicado do director daquele Observatório, dr. W. S. Finsen, quando o planeta Marte se aproximou consideravelmente da Terra, em 1954 e 1956, e agora vão desem-

penhar um papel muito importante no progresso do homem no espaço.

Após uma recente visita à África do Sul, o director do Observatório da Universidade de Harvard, dr. Donald Menzel, levou consigo mais alguns espécimes para servirem de base ao trabalho dos «cartógrafos do espaço» nos Estados Unidos.

A revista «Newscheck indica» como tendo afirmado: «As excelentes fotografias coloridas de Marte obtidas pelo dr. Finsen são as melhores jamais feitas. Estão a ser cuidadosamente estudadas em Harvard, como base para futuros mapas do planeta.

Trabalhando sozinho, noite após noite, depois de ter cumprido as suas funções oficiais, o dr. Finsen obteve 40 000 minúsculas «fotos» de Marte através do telescópio de 68 cm. do Observatório. Das melhores, produziu uma série de ampliações, cujo «grão» foi eliminado pelo simples expediente da sobreposição dum certo número de negativos.

«Produzindo apenas um positivo ampliado de 20 ou 25 negativos, consegui remover todos os efeitos transitórios dos originais. Dos positivos resultantes, fiz diversas cópias a preto e branco, que têm sido muito procuradas» — diz o dr. Finsen.

Caracteristicamente, prosseguiu: «Não é que isto tenha algo de especial. Sucede que também me interesso pela fotografia, nada mais. Em qualquer caso, assim que alguém conseguir um melhor ponto de observação de Marte — isto é, algures no espaço —, estas fotografias tornar-se-ão absolutamente antiquadas. É este, aliás, o progresso normal da ciência».

Mesmo através de telescópios poderosos, Marte apresenta-se apenas como um pequeno disco com algumas marcas. Portanto, até que os primeiros astronautas se ponham a caminho, as fotografias obtidas pelo dr. Finsen continuarão a ser a última palavra acerca do planeta Vermelho.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O fim do julgamento».
 COLISEU — Cinema.
 OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.

ROTEIRO DE UM REPÓRTER

Uma noite em Erfurt

Por JORGE RAMOS

O estrangeiro que descer na estação de Erfurt, distrairá uma curiosidade sem interesse emotivo, pela cidade banal que há sempre na atenção apressada de um viajante a quem as pedras das catedrais, os recantos sombrios onde dorme a lenda, as monumentais fontes onde a própria história escreve uma singular poesia, as janelas medievais deste ou daquele paço ducal, os mil pormenores de uma grande cidade rica de arquitectura e solene nas diversas características do seu aspecto, nada dirão. Esta é a impressão que o jornalista recolhe ao perscrutar até que ponto vai o desejo vulgar de conhecer a terra dos frutos saborosos e das deliciosas flores da Alemanha Central. Ao sol de Julho que clareia tudo num esplendor de luz, meus companheiros de viagem demoraram-se pelo mercado, frente à igreja de S. Severo, viram desfilar através de uma rápida dispersão de automóveis os palácio-hotéis à *quatre étages*, e perderam-se no bulfêcio das ruas animadas de uma metrópole moderna, com 145.000 habitantes.

Alguma coisa de indefinível pelo sortilégio em que Erfurt entrou nos meus nervos, me aconselhou a ir desvendar sob esta aparência de cidade-século-vinte, a velha e romântica pátria de Lutero, que esconde ainda, só aos olhos de quem não quer decidir-lhe a misteriosa legenda, as mais sugestivas emoções de relicário do século XVII. Quando a urbe moderna descansa no silêncio da noite velha, vamos deambular pela Erfurt doze vezes secular, que o arcebispo de Erpesfurt fundou em 742, na época em que S. Bonifácio introduzia o cristianismo na Alemanha.

A noite é cúmplice da sugestão de dramático medievalismo que nos incute a solidão e a grandeza da cidade luterana, onde o santo maravilhoso de Satan «*numa rua de Erfurt, à ventania...*» E um processional de fantasmas acorda no friso da Idade Média.

A escadaria monumental de Nossa Senhora, franqueada por arcarias, tem qualquer coisa de irreal que se perde na treva. O relógio de uma torre medita alto no tétrico mistério das horas mortas e como que animadas de uma comoção sobrenatural, parecem mexer-se em seus nichos as figuras

hieráticas dos antigos monges. As flexas da catedral ameaçam com uma cólera absurda a imensidade tranquila onde flutuam pálidas estrelas. Dir-se-ia que o sino enorme vai soar na «Ave Gloriosa» como em 1497... Cada pedra toma uma forma particular. As guirlandas e as figuras decorativas da maior igreja alemã parecem viver. Passa numa ronda de capas negras e espadas nuas, a guarda do conde de Gleichen. Estamos em 1264, diante de uma tela de Lucas Granach, ou de um bronze de Peter Vischer... Goethe volta ao Palácio dos Governadores... O cortejo de aparições estende-se agora à igreja do Predicador. Nas muralhas de Petersley, cinto que no século XIV defendeu a existência de catorze conventos e trinta e sete mosteiros, as flores de Steigerwald falam-nos da Turingia.

Do alto do escadório do gigantesco bloco maço do templo de S. Bonifácio, avistam-se as luzes de Arnstadt, onde o génio de Bach se inspirou na Nesse-Kirche, para criar esses poemas de música sacra que o celebrizaram em 1703. O vulto granítico do solar dos Naumburgos, adquire, na mudez impressionante da noite, proporções fabulosas. Abrir-se-á de um momento para o outro essa porta de ferro, sonolenta e severa, para deixar passar os fantasmas daqueles que, em terríveis duelos, se deixaram matar pela princesa de Schwarzburg? A mancha negra do edifício da Câmara, construído em 1388, dir-se-ia fabuloso dragão.

Erfurt dorme...

Mas nas lajes tumulares dos pórticos da Steinkirche, nove séculos de legendas sumidas, despertam, como que iluminados por invisível archote. E julgamos que numa aparição de sonho, Martinho Lutero, o bispo protestante de Eisleben, envolto no seu burel, humilde como um frade e terrível como uma imprecação, anda, errante, solitário, meditando, numa ronda mística, calmo, profético, visionário, abandonado — pela cidade estranha de Erfurt... Apagam-se no veludo tristíssimo do céu os brilhos que lantejoulam esta noite silente, e Erfurt, some-se em outras eras, afasta-se na grande noite íntima das suas lendas, como candeia que se apaga...

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

Um veio de transmissão para motores de aviões

Conta-nos a «Shell Aviation New» que as quatro hélices Ratier-Figeac dos «Breguet» 941 e 945 estão agora ligadas entre si por uma transmissão Hispano-Suiza que as sincroniza e permite concentrar a potência sobre as hélices internas ou fazer girar todas as hélices quando um motor está em *panne*. Este sistema de transmissão é ligeiro e flexível e está montado sobre suspensões elásticas, o que permite absorver as deformações das superfícies sustentadoras, devidas aos diferentes factores de carga. Igualmente a transmissão pode acompanhar o diedro da asa sem necessitar da montagem de *cardans*.

Apesar de uma velocidade de rotação de 6000 voltos por minuto as chumaceiras não aquecem nunca e podem funcionar alguns milhares de horas sem revisão.

Não obstante o momento deste completo conjunto, equipamentos auxiliares, bomba, ventiladores, tomadas de movimento, etc., este novo veio de transmissão de absoluta novidade e grande vantagem técnica, pode transmitir 1 500 c. v. unicamente com uma perda mecânica total de 1,2%.

Com vista à última criação «Boeing»

O primeiro tri-reactor Boeing 727, a última criação da «Boeing», viu pela primeira vez a luz do dia ao ser exposto ao público em frente ao hangar principal da fábrica perto de Seattle (Estados Unidos).

As características deste novo jacto, ideal para pequenos e médios percursos, são já conhecidos.

É um pouco mais pequeno e mais leve que os seus «irmãos» 707 e 720 B, tem três reactores situados na cauda, e, facto deveras importante, para a descolagem basta-lhe uma pista com metade do comprimento da exigida por qualquer outro dos grandes jactos. Poderá assim utilizar um maior número de aeroportos.

Em Janeiro começaram os voos experimentais. Até agora, foi a Lufthansa a única Companhia europeia que encomendou aviões deste tipo.

Os 12 aviões «Boeing» 727 comprados ser-ih-e-ão entregues na Primavera de 1964 e 1965 (6 de cada vez) e postos imediatamente ao serviço da sua rede europeia.

A grande reunião anual da «Sabena»

Presidida pelo sr. Coronel Fernand Burniat rea-

lizou-se no Hotel Ritz, com a presença duma centena de convidados, o jantar anual oferecido pela SABENA — Linhas Aéreas Belgas, que teve como seus convidados de honra as mais destacadas figuras do nosso Mundo Aeronáutico, entre as quais se via o dr. César Moreira Baptista, Secretário Nacional de Informação, funcionários superiores das Companhias de Aviação estabelecidas no nosso País, Direcção da Aeronáutica Civil, Adido Militar da Embaixada da Bélgica e um representante da Embaixada; o Comissário do Turismo Belga, Grémio das Agências de Viagens, Imprensa, Rádio e Televisão e outros convidados de destaque.

Falou o sr. Coronel Fernando Burniat que historiou a vida da «Sabena» desde que está estabelecida em Portugal, fazendo ao mesmo tempo o paralelo do tempo de voo entre as duas capitais Lisboa e Bruxelas que se faziam em 1947, em nove horas e presentemente, graças ao emprego do «Caravelle», se realiza em 2 horas e 50 minutos de voo.

O sr. Coronel Burniat terminou a sua interessante palestra com um viva a Portugal e outro à Bélgica.

30 milhões de dólares de prejuizos

As linhas aéreas europeias têm problemas especiais de uma rede de curtas distâncias dentro da Europa que está sendo operada com demasiada capacidade — conta-nos «Rutas del Aire», a interessante revista espanhola de aviação. Os resultados são: baixa utilização dos aviões, menos tráfego de mercadorias e baixa no rendimento económico. O «Air Research Bureau» prevê um aumento de 9% no tráfego deste ano para os seus 15 membros nas linhas da Europa, mas a capacidade aumentou também uns 10% em relação a 1961. Os lugares-milhas aumentaram em mais de sete vezes durante os últimos dez anos, e espera-se que o seu aumento seja de 7700 milhões em 1961 para 8700 milhões no ano corrente.

Espera-se também que os passageiros/milhas vão subir de 4,18 mil milhões em 1961, para 4,41 mil milhões este ano.

Um estudo da ARB sobre os resultados do ano de 1961 de dez dos seus membros, mostra um prejuízo total de 30 milhões de dólares para a rede da Europa. Luftkansa, «K. L. M.» e «Sabena» foram as Companhias que tiveram maiores prejuizos. As Companhias «Ibéria» e «Finnair» apresentaram lucros.

Por outro lado das notícias que correm da reu-

não das Conferências da I. A. T. A. parece concluir-se que a Associação encontrou uma nova forma de fazer subir as tarifas que consiste em baixar 5% sobre o desconto nas viagens de ida e volta estabelecido até agora em 10%.

O célebre «Tropheu Schneider»

Foi em 1912, fez agora 50 anos, que foi criada por Jacques Schneider a célebre taça que tem o seu nome, importante galardão para premiar as corridas de velocidade entre hidroaviões. O valor do troféu era de 1000 libras, e consistia na figura dum adolescente com asas de libélula e feito em bronze prateado e com base de mármore. Havia além disso prémios em dinheiro para os primeiros classificados. Seria considerado vencedor o que obtivesse melhor média horária num percurso não inferior a 150 milhas náuticas, e dentro dum circuito de 5 milhas.

As máquinas tinham que submeter-se a um teste demonstrativo do seu valor e resistência, antes das provas.

A primeira disputa da taça realizou-se incluída num festival para hidroaviões, que teve lugar na baía de Mónaco, em 1913. Só concorreram três aparelhos e o vencedor foi Maurice Prévost montando um monoplano «Deperdussin» com flutuadores. A sua espantosa média horária foi de 45,75 milhas!

As rainhas da Luz irão este ano à Suécia

Santa Lúcia reinou em Estocolmo quando voaram para a Suécia pela S. A. S. 15 Rainhas da Luz que foram dar início à animada festa do Inverno.

As 15 Rainhas europeias com as cabeças cingidas por cintilantes coroas de velas foram o atrativo este ano, do tradicional cortejo de archoles que percorreu as ruas de Estocolmo no dia de Santa Lúcia.

As Rainhas da Festa de Santa Lúcia — a primeira da época do Natal, na Suécia — voaram nos aparelhos da Scandinavian Airlines System da Bélgica, França, Luxemburgo, Suíça e Países Escandinavos, no dia 13 de Dezembro, e a Associação de Turismo de Estocolmo e a S. A. S. fizeram que, diferentemente da lendária tradição, as Lúcias europeias tivessem na Suécia cinco dias de festas inesquecíveis.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Abd El-Krim

Finou-se recentemente no Cairo essa figura lendária que deixou nome na França e na Espanha, onde fez derramar rios de sangue. Ainda nos recordamos dos últimos anos do general Primo de Rivera, o homem que conseguiu pôr termo a essa luta que enchia páginas e páginas do «Blanco e Negro» com fotografias dos espanhóis que ali finalizaram os seus dias lutando.

Abd El-Krim nasceu em Tafersit, perto de Melilla em 1882, e lutou tenazmente pela independência de Marrocos. Agente secreto da Alemanha durante a primeira Grande Guerra, logo se lançou na revolta do Rif com a Espanha e a França, terminando essa terrível luta em 1926 com a rendição do revoltado.

Contrabandista de grandes recursos, conseguia o armamento que necessitava e pagava em trabalhos de espionagem.

Nomeado o grande marechal Pétain que os franceses impuseram para terminar a situação de Marrocos, este, no comando único, com o auxílio das tropas espanholas pôs cobro àquela luta de guerrilhas que, durante alguns anos, incendiou e destruiu Marrocos matando franceses e espanhóis numa guerra dura, que deve ser recordada pelos homens que contam mais de 50 anos.

O terror da França e da Espanha morreu agora com 80 anos na cidade do Cairo.

Socorros urgentes

Uma ordem de serviço do Ministro da Saúde e Assistência determina que os socorros urgentes nos Hospitais Cívicos de Lisboa têm de ser prestados imediatamente.

A ordem do sr. professor Dr. Soares Martinez, Ministro da Saúde e Assistência diz:

«Sempre que qualquer pessoa recorra aos serviços hospitalares oficiais dependentes do Ministério da Saúde e Assistência em circunstâncias que reclamem socorros urgentes, porque a demora no tratamento possa pôr em risco a sua vida ou a conservação de qualquer órgão, ou agrave sensivelmente o seu estado de saúde, serão esses socorros prestados imediatamente sem dependência de quaisquer formalidades prévias destinadas a assegurar a responsabilidade pelo pagamento dos respectivos serviços.

Pelo rigoroso cumprimento destas determinações serão sempre responsabilizados os directores dos serviços, sem prejuízo das responsabilidades que caibam a outros funcionários».



End. Telog. EUROPEA
TELEPHONE: 20911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

Decreto n.º 44 827

O «Diário do Governo», n.º 298, I Série, de 29 de Dezembro de 1962, publica o seguinte:

Carece a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones de renovar a sua frota de carruagens-ambulâncias postais em dez unidades.

Concluídas as formalidades conducentes à adjudicação do fornecimento e formação do acordo, delas resulta que o encargo se reparte por mais de um ano económico. Não se verificando a circunstância prevista no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 41 597, de 24 de Abril de 1958, há que dar cumprimento ao disposto no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 41 375, de 19 de Novembro de 1957.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Fica a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones autorizada, nos termos e para os efeitos do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 41 375, de 19 de Novembro de 1957, a celebrar com a firma Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.d.ª, contrato para o fornecimento de dez carruagens-ambulâncias postais, acessórios e peças sobresselentes, pela importância de 25 088 600.ª. Esta importância está sujeita a ajustamento proveniente de eventual variação das cotações de matérias-primas e salários, conforme fórmula de correcção constante do contrato.

Art. 2.º No ano económico de 1963 não poderá a referida Administração-Geral despendir importância superior a 5 017 720.ª. Nos anos económicos de 1964 e 1965 não poderá em cada ano, despendir importância superior a 8 781 010.ª. No ano de 1966 a importância a despendir é de 2 508 860.ª, acrescida da correspondente ao agravamento de custo resultante da aplicação da fórmula referida no artigo 1.º

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 29 de Dezembro de 1962.
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — António Manuel Pinto Barbosa — Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 304, II Série, de 31 de Dezembro de 1962, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 22 562, de 23 de Maio de 1933, passar para o domínio público da Junta Autónoma de Estradas duas parcelas de terreno do domínio público do caminho de ferro, com a área total de 285,94 m², situadas dos dois lados da linha do Minho, entre os pontos quilométricos 101,314 80 e 101,359 20, conforme o desenho n.º 27 58, de 27 de Julho de 1962, arquivado no processo da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

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

O «Diário do Governo», n.º 5, II Série, de 7 de Janeiro de 1963, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro

das Comunicações, nos termos dos artigos 3.º e 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, autorizar as servidões nos terrenos dos proprietários confinantes, entre os quilómetros 230,644 e 231,760, na estação da Pampilhosa, para implantação dos postos do equipamento aéreo da referida estação do caminho de ferro.

Ministério das Comunicações, 28 de Dezembro de 1962. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 29, II Série, 4 de Fevereiro de 1963, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de uma terceira via do lado esquerdo da linha do Norte, entre os quilómetros 42,900 e 43,510, para inserção de ramais de serviço para instalações industriais, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de cinco parcelas de terreno entre os quilómetros 42,888 55 e 43,468 50 da referida linha, conforme planta parcelar n.º 18 750 elaborada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Comunicações, 24 de Janeiro de 1963. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira

2.ª SECÇÃO

Concurso n.º A/CFB/1-32/1963

O «Diário do Governo», n.º 26, III Série, de 31 de Janeiro de 1963, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 29 de Abril de 1963 para o fornecimento de:

Automotoras:

- 24 tubos de borracha de 1000 mm x 32 mm. O revestido de metal para a conduta da circulação do óleo, com as respectivas uniões, peça 8 (desenho T. W. 31 053).
- 24 tubos de borracha de 900 mm x 13 mm Ø para a conduta do combustível, com as respectivas uniões, peça 12 (desenho T. W. 31 053).
- 24 globos brancos para os faróis de costado.
- 24 globos vermelhos para os faróis de costado.
- 12 fusíveis de 10 A para o circuito de distribuição (referência n.º 35, desenho T. W. 27 013).
- 12 fusíveis de 15 A para o circuito dos ventiladores referência n.º 34, desenho T. W. 27 013).
- 6 indicadores de pressão de óleo da transmissão principal (referência n.º 22, desenho T. W. 27 014).
- 50 lâmpadas de 24/3 W-13 875-D, indicadores de pressão de óleo.
- 6 interruptores para iluminação do quadro dos instrumentos (referência n.º 39, desenho T. W. 27 013).

10. — 36 juntas, peça n.º 24, grupo 203-Z-151-565.
11. — 24 comutadores, tipo miniatura, de alavanca de baquelite, para montagem de quadros, 250 V, 6 A.
12. — 12 bacias sanitárias, peças n.ºs 1, 2 e 3 (desenho T. W. 30 002).
13. — 12 aparelhos retrovisores (desenho 751).
Locos 450:
14. — 150 tubos de fumo, de grosso calibre, 139,7 mm Ø (desenho 89/T. 3544/127).
15. — 1000 tubos de fumo, de pequeno calibre, 57,15 mm. Ø (desenho 89) T. 3544/127).
16. — 110 elementos sobre aquecedores do 1.º grupo (superiores) (desenho 89/T. 3544/127).
17. — 50 elementos sobre aquecedores do 2.º grupo (médios superiores) (desenho 89/T. 3544/207).
18. — 50 idem do 3.º grupo (médios inferiores) (desenho 89/T. 3544/207).
19. — 50 idem do 4.º grupo (inferiores) (desenho 89-T. 3544/207).
20. — 16 termossifões de 158/75 mm (desenho 89/T. 3544/202).
Locos 500:
21. — 400 tubos de fumo de pequeno calibre (desenho 78).
Locos 901/908:
22. — 12 molas da válvula de segurança da caldeira (desenho 813).
23. — 1000 tubos de fumo de pequeno calibre (desenho 767).
24. — 50 tubos de fumo de grosso calibre (desenho 767).
25. — (a) 36 tubos ebulidores (desenho 25 e 41/18).
26. — (a) 2 blocos do «pivot» central do fixe (desenho 25 e 41/94).
Locos 950/62:
27. — 20 tubos de circulação da caldeira dentro da fornalha, peças n.ºs 1 e 2 (desenho 2400/180).
28. — 1000 tubos de fumo de pequeno calibre (desenho 2400/45).
29. — 1000 copos de lubrificação, tipo «Ajax», de 1/4» (desenho 2400/908), peça n.º 8.
30. — 500 molas para rodados conjugados e motores (desenho 533).
- Motor «Stoker»:**
31. — 12 torneiras de purga com mantpulo, peça n.º 1351 para as locos 950/62.
Locos 951/62:
32. — 16 molas espirais para as bombas de tracção e choque, conforme desenho 750.
Locos 970:
33. — 10 termossifões (desenho 6.23-618.02-00).
Vagões da série 74 000:
34. — 40 rodados de 10" x 5" (desenho 80-X-6.01).
35. — 1500 molas batentes das portas (desenho 80-Y-3.20), peças n.ºs 6 e 7.
36. — 150 reforços das testeiiras (desenho 80-Y-3.02).
37. — 250 prumos (desenho 80-Y-3.20), peça n.º 4.
38. — 100 dobradiças fêmeas (desenho 80-Y-3.22), peça K.
39. — 70 dobradiças esquerdas machos (desenho 80-Y-3.21), peça n.º 3.
40. — 70 dobradiças direitas machos (desenho 80-Y-3.21), peça n.º 2.
41. — 70 dobradiças centrais machos (desenhos 80-Y-3.21), peça n.º 2.
42. — (a) 24 caixas de lubrificação (desenho 80-X-S.01), detalhe 1 e 2.
Vagões série 78 000:
43. — 50 chapas de tracção dos vagões.
Vagões série 78.500:
44. — 24 molas de suspensão (desenho 550).
45. — 12 caixas de lubrificação (desenho 557).
Carruagens de 2.ª classe e furgões:
46. — 200 uniões, tipo «Walker», para correias, («Balkers Belte for teners) de 2.1/2"».
47. — 200 idem de 3".
Auto conjuntor — disjuntor *Liliput*, tipo 3 — furgões:
48. — 30 molas com ganchos do carvão, inferiores (referência 512-Q).
2.ª classe e furgões:
49. — 50 vidros transparentes (referência G 21).
50. — 50 vidros transparentes para equipamentos (desenho 679.ª, referência G. 26).
Turbogerador «Stone»:
51. — 100 pratos de encosto (referência 2375-L).
52. — 10 pares de carriladeiras semicirculares, direita e esquerda, para carris de 30 kg m, tipo «Aldon» ou «Q. C.» (desenho 2-281-B).
53. — 200 dentes para as cabeças de engate auto-automático «Alliance» n.º 1.
54. — 1000 calços dos dentes de engate automático «Atlas» n.º 1.
55. — 100 copos de lubrificação, tipo «Ajax» de 1.3 8".
56. — 100 reservatórios de massa com chapa perfurada (referência 2491 do catálogo «Ajax»).
57. — 1800 bandas de melesco para elementos sobre aquecedores de 1.1'2" o, conforme desenho 440.
58. — 30 cintas para o «bogie» dianteiro de 579,5 mm x 725 mm (desenho 89/T. 3544/19).
59. — 16 cintas para o «bissel» traseiro de 694 mm x 834 mm (desenho 89/T. 3544/19).
60. — 60 cintas para o tênder de 719 mm x 871 mm (desenho 89/T. 3544/19).
- O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.
- O depósito provisório para admissão ao concurso referente às posições abaixo indicadas e discriminadas nesta circular é o seguinte:
- Posição n.ºs 1 a 13, 2375^{ph}.
- Posição n.ºs 14, 15, 21, 23, 24, 25, 27 e 28, 12.200^{ph}.
- Posição n.ºs 16 a 19, 10 175^{ph}.
- Posição n.ºs 20, 22, 26, 29, 31, 32 e 33, 1555^{ph}00.
- Posição n.º 30, 12 500^{ph}.
- Posição n.ºs 34 a 45, 24 595^{ph}.
- Posição n.ºs 46 a 52, 1190^{ph}.
- Posição n.ºs 53 a 57, 6415^{ph}.
- Posição n.ºs 58 a 60, 3330^{ph}00.
- Os desenhos encontram-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do caminho de ferro da Beira, aos seguintes preços:
- Desenhos n.ºs T. W. 31 953, 813, 750 e 679, a 10^{ph} cada.
- Desenhos n.ºs T. W. 27 013, T. W. 27 014, 751, 78, 767, 2400/45 e 440 a 30^{ph} cada.
- Desenhos n.ºs T. W. 30 002, 89 T., 3544/127, 89/T., 3544/207, 89 T., 3544 202, 2400/180, 2400/908, 533, 6.23-518, 02-00, 80-X-6.01, 80-Y-3.20, 80-Y-3.02, 80-Y-3.22, 80-Y-3.21, 550, 557 e 89/T. 3544/19 a 50^{ph} cada.
- (a) Os desenhos encontram-se patentes na sala de desenho do serviço de material e tracção.
- A validade das propostas: mínimo 60 dias.
- A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do caminho de ferro da Beira, na cidade da Beira.
- Nota. — Não se aceitam cotações globais.
- Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, 30 de Janeiro de 1963 — O Director dos Serviços, *Braço de Freitas*.

Uma louvável iniciativa

Serão gratificados as bilheteiras e factores que falem francês, inglês ou alemão

Fomos informados que a Direcção-Geral da C. P. resolveu conceder uma gratificação mensal às bilheteiras e factores que prestem serviço nas Secções de Informação da Companhia e tenham conhecimento suficiente de qualquer destas línguas: francês, inglês ou alemão. A gratificação obedece às seguintes modalidades: Língua francesa - 150\$00; Língua inglesa ou alemã - 200\$00; Língua francesa e outra das indicadas - 300\$00.

Trata-se de uma iniciativa simpática e útil para os estrangeiros que nos visitam e recorram aos serviços de Informações e Turismo da C. P. Os agentes interessados e que saibam falar e escrever qualquer das línguas indicadas e aspirem a ser colocados nas Secções de Informações, devem dar conhecimento das suas pretensões ao Serviço Comercial e do Tráfego, a fim de prestar prova de habilitação.

A C. P. e o Prémio «Governador-Geral de Angola»

O Conselho da Administração-Geral da C. P., a que preside o sr. Prof. Dr. Mário de Figueirido, ao ter conhecimento da iniciativa dos Transportes Aéreos Portugueses relativa à instituição do prémio Governador-Geral de Angola, o qual faculta o transporte gratuito desde Luanda até ao Aeroporto de Lisboa de elementos que praticarem actos de heroísmo ou de abnegação excepcionalmente relevantes naquela nossa Província Ultramarina, deliberou, secundando aquela muito louvável iniciativa, promover o transporte gratuito dos beneficiários do referido prémio entre Lisboa e a estação mais próxima das localidades a que destinem.

Linhas Estrangeiras

AFRICA DO SUL

Os Caminhos de Ferro da África do Sul aumentaram, em 1962, o seu parque de «containers» com mais cem veículos. Este tráfego por meio da «containers» experimentou um notável aumento em 1961.

Em 1960 era de 2928 o número desses veículos. Nos primeiros onze meses de 1961, o seu total era de 3076.

BRASIL

A «Rede Ferroviária Federal» vai dar início a um programa quinquenal de soldagem de carris, que visa à eliminação das juntas nas vias férreas e compreende 9.560 kms. de linhas principais. Além do desaparecimento do incómodo ruído provocado pelo choque das rodas sobre a junção dos carris, a soldagem permitirá redução nas despesas de manutenção da via permanente e do material rolante.

Neste plano a «Central do Brasil» figura em primeiro lugar, com 1620 kms. e um total de 268.920 juntas, seguido pela «Viação Férrea do Rio Grande do Sul», com 1.284 kms.; a «Rede de Viação Paraná Santa Catarina», com 1.073 kms.; a «Estrada de Ferro Noroeste do Brasil» com 1.044 kms. e a «Rede Ferroviária do Nordeste» com 915 kms. de soldagem.

Nos diversos trechos da «Central» cujos carris receberão soldagens em juntas, serão utilizados dois tipos de solda: aluminotérmica e eléctrica.

— Com cinco anos de existência, a «Rede Ferroviária Federal» adquiriu mais de quinhentas locomotivas eléctricas, que foram incorporadas ao tráfego das suas linhas.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS 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

Recortes sem comentários

Reacção do condenado

NOVA IORQUE, 25 de Janeiro — Frederick Wood, de 51 anos, acusado de assassinio e que deve morrer na cadeira eléctrica da prisão de Sing Sing, protestou contra um pedido que fizeram para salvar a sua vida.

Devia ser executado ontem, à noite, mas um apelo feito a semana passada por um advogado da Universidade de Nova Iorque Norman Redlich fez com que a execução fosse adiada para o dia 4 de Fevereiro.

Wood escreveu então ao director da prisão de Sing Sing, dizendo: «Queira mandar dizer a Norman Redlich que eu lastimo muito a sua intrusão, e que lhe peço para não se intrometer no meu caso. Esta intromissão, embora bem intencionada, não me é agradável... Não quero mais julgamentos.

Estou completamente preparado para morrer e não quero que alguém interfira».

Wood tinha sido culpado de um assassinio de um homem em 1942, tendo cumprido uma sentença de 17 anos de prisão, e de ter assassinado dois homens cinco semanas depois de ter cumprido aquela pena. Quando foi preso confessou o assassinio de uma rapariga de 16 anos em 1926 e a morte involuntária de outra mulher em 1933. Foi condenado à morte em 1961 — (R).

Desmaio do assaltante

ATLANTA (Estados Unidos). 20 de Janeiro — Roy Lane, de 39 anos, assaltou, à mão armada, um Banco e, depois de obrigar doze empregados e um cliente a collocarem-se a um canto, exigiu da caixa todo o dinheiro. Recebeu os maços de notas, meteu-os numa mala que levava e depois desmaiou.

Quando a Polícia chegou já estava acordado, mas amarrado e à espera de ir para a cadeia. — (ANI).

Acidentes de viação

GENEBRA, 25 de Janeiro. — Portugal é o país onde morrem mais peões em acidentes de automóvel — informa a Comissão Económica da O. N. U. para a Europa. Com efeito, de todas as vítimas de acidentes automobilísticos, os peões são em número de 50 por cento em Portugal, de 40 por cento na Inglaterra e de entre 25 e 30 por cento para os outros países.

A comissão, baseando-se nas estatísticas fornecidas por 17 países europeus, apurou ainda que os condutores de bicicletas e de motorizadas de duas rodas são, de uma forma geral, quem maior contingente de vítimas fornece, atingindo na Itália 50 por cento, na Dinamarca 48 por cento, na França 42 por cento, na

Bélgica e na Alemanha Federal 37 por cento e na Grã-Bretanha 34 por cento.

Por sua vez, é na Alemanha Ocidental que morrem mais crianças em acidentes de estrada: 40 por cento, contra 18 a 20 por cento na França e na Grã-Bretanha, onde se observa uma tendência para diminuir a percentagem de vítimas com menos de 15 anos. Por sua vez em regra, um terço das vítimas têm mais de 64 anos. — (F. P.).

Tragédia numa igreja

CASTELNUOVO DE GARFAGNANA (ITÁLIA), 24 de Janeiro — Perseo Cavani, de 25 anos, matou a tiro a sua namorada, Loredana Franchi, de quinze, no interior da igreja, pondo depois termo à vida.

A Polícia, que investiga o caso, classifica-o como edição moderna do drama de «Romeu e Julieta», provocado, ao que parece, pela oposição dos pais da rapariga ao casamento. — (ANI).

Gatunos elegantes

GENEBRA, 25 de Janeiro. — Três «cavalheiros», elegantemente vestidos, tocaram a campanha da porta principal do Hotel President, às 4 horas da manhã, e, uma vez admitidos, embuçaram-se com meias de «nylon» e à ponta de pistola encafiaram na casa de banho o pessoal de piquete. Depois esvaziaram as vitrinas, onde se expunham jóias e relógios e retiraram-se com a maior tranquilidade.

O valor do roubo atinge 640 000 francos (cerca de 4300 contos. — (ANI).

ELVAS TEM, FINALMENTE, O HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os tratamentos industriais de águas

Representantes:

SOC. COM. CROCKE D, DELAFORCE & C.^A
S. A. P. L.

Rua D. João V, 2-2.^o
LISBOA

Srs. Ferroviários:

Para a compra de seus Fatos, sobretudoos, casacos de se-hora, etc.

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A:

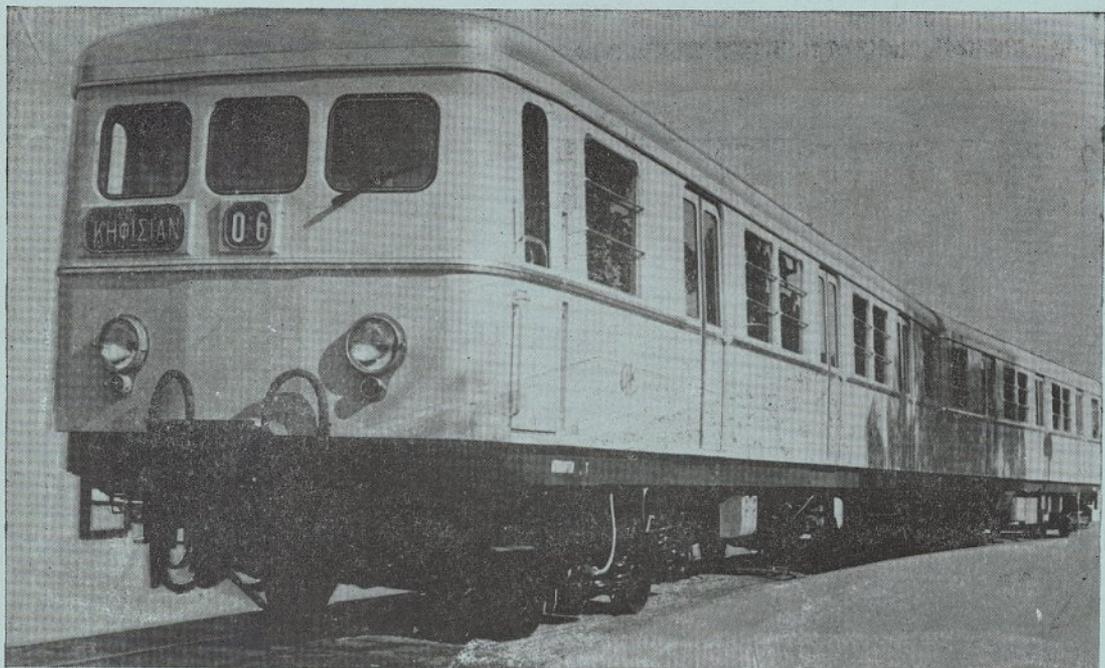
MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS

CONTRA A TOSSE



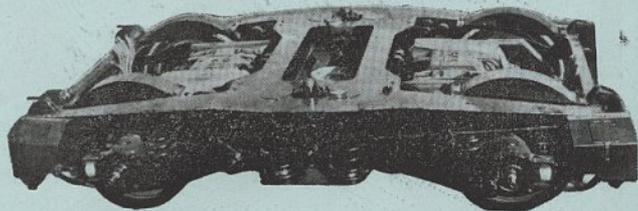
SEMPRE O PRIMEIRO



FAG

Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carrís

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

P. D. Filipa de Lencastre, 49
Tel.: 25 838 - 25 839

LISBOA

Rua do Telhal, 8 - ...
Tel.: 35 620, 36 8 666