

21.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1964

Número 1826

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

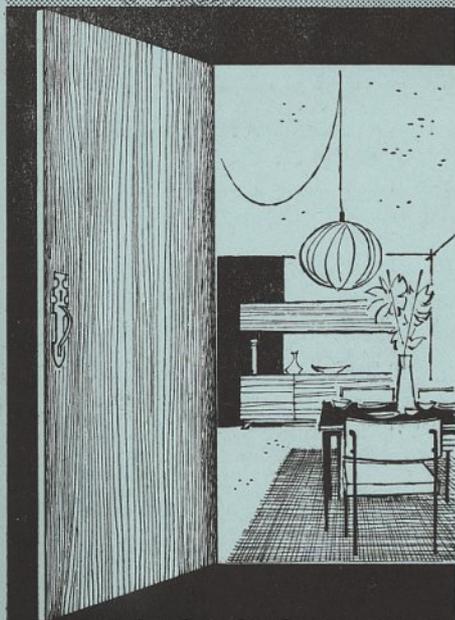
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

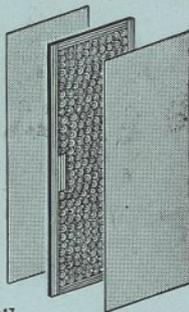
Telefone P B X 320168 — LISBOA



placarol

**painel perfeito
para portas
e divisórias**

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



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 362331

PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 32526 e 36017

publigrafic

DEPÓSITO LEGAL
1964

Revista dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora interina e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

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

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 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, 1893. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



1826

16-JANEIRO-1964

ANO LXXVI

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

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BDAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTORA INTERINA

FERNANDA D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

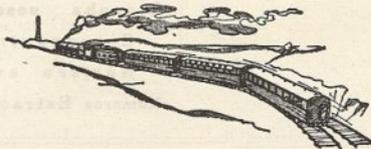
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

Economia e Finanças de Angola.	461
Terras da nossa Terra —Alpedrinha, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	463
João dos Santos Camarinhas	464
Panorama, por <i>R. DE BETTENCOURT</i>	465
5.ª Feira Internacional de Lisboa.	466
Gazeta dos Caminhos de Ferro	466
A nossa estante—O Segredar das horas, versos de Augusto Ricardo	467
Publicações recebidas.	467
Natal da Carris	467
Há 50 anos	468
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	468
Linhas Estrangeiras	469
Recortes sem comentários	470
A Ponte sobre o Tejo	470
Congresso de Ferroviários esperantistas em Inglaterra	470
Pelo Mundo fora.	471
Espectáculos	472
Parte Oficial	473



Economia e Finanças de Angola

Os Caminhos de Ferro no primeiro semestre de 1963

O n.º 23 do Boletim Trimestral do Banco de Angola, organizado pela sua respectiva Repartição de Estudos Económicos e referente aos meses de Julho, Agosto e Setembro de 1963, oferece-nos leitura de muito e justificado interesse. Registando, em primeiro lugar, a histórica viagem do Sr. Presidente da República, Almirante Américo Thomaz, através de toda a Província de Angola; a declaração de 13 de Agosto do Sr. Presidente do Conselho e a grandiosa manifestação, poucos dias depois, a 27, de que foi alvo o Doutor Oliveira Salazar, o Boletim informa-nos que no final do 1.º semestre de 1963 a balança comercial da Província fechou com um elevado saldo positivo de quase 350 milhares de contos.

As principais mercadorias exportadas foram: café em grão, diamantes, sisal, petróleo bruto, madeiras, minério de ferro, feijão e milho. As principais mercadorias importadas foram: máquinas e aparelhos, vinhos, azeite para usos alimentares, automóveis para transporte de mercadorias, tractores e tractores-guinchos. Os principais clientes foram o Reino Unido, a Metrópole, a Holanda e a Alemanha Ocidental.

O Boletim ocupa-se seguidamente dos problemas respeitantes a: Mercado Único Português, agricultura e pecuária, algodão, cultura e comercialização de rícino, Grémios e Casas de Lavoura; anuncia para breve o início da laboração de uma fábrica de cerâmica situada nas Mabubas, concelho do Dande, junto da Central Eléctrica, na qual estão investidos (edificações e equipamento mecânico) cerca de 14 mil contos.

Refere-se o Boletim em seguida à evolução da indústria da pesca. O capítulo Comunicações e Transportes abrange: movimento portuário, movimento ferroviário e movimento aéreo.

Na secção referente a Finanças Públicas, lemos que, segundo os dados definitivos publicados no Relatório das Contas Gerais de Angola, o exercício de 1962 encerrou-se com um saldo positivo de 342 943 contos.

Um noticiário geral e um registo de legislação fecham este número do Boletim do Banco de Angola.

Interessando-nos particularmente o que nele se lê sobre o movimento ferroviário, passamos a registar os números, todos eles

referentes ao 1.º semestre de 1963, nas diversas linhas da Província.

No Caminho de Ferro de Benguela transitaram 233 922 passageiros — contra 324 839 em 1962; a carga transportada não foi além de 688 195 toneladas, contra 1 675 007 toneladas em 1962; houve também uma baixa no transporte de cabeças de gado: 6 097 contra 8 751 em 1962; e a receita ascendeu a 225 841 contos contra 292 420, no ano anterior.

Vejamos agora o que se verificou no Caminho de Ferro de Luanda. O movimento de passageiros é expresso pelo número 90 935, o que representa um apreciável aumento em relação ao ano anterior, que registou um movimento de 78 741 passageiros. No transporte da carga verifica-se uma descida sensível: 178 348 toneladas em 1963, contra 252 918 toneladas em 1962. Uma subida, porém, se nota no transporte de gado: 205 cabeças em 1963, quando, em 1962, se transportaram apenas 37 cabeças. A diminuição no transporte de mercadorias influiu bastante no numerário das receitas: 18 562 contos contra 24 682 contos em 1962.

No Caminho de Ferro de Moçâmedes as coisas, felizmente, correram muito melhor no primeiro semestre de 1963: as receitas que no ano anterior tinham atingido 12 310 contos, subiram a 13 940 contos, ou seja um aumento substancial de 1 630 contos.

Vejamos a que se deve esse aumento. O número de passageiros que, em 1962, foi de 34 506, subiu para 34 685, o que representa um ligeiro aumento de 179. A carga transportada, que somara 101 573 toneladas, passou para 103 616 toneladas, o que represente um aumento animador de 2 043 toneladas. O número de cabeças de gado também aumentou sensivelmente: 13 940 contra 12 310 em 1962.

No Caminho de Ferro de Amboim registou-se também, em relação a 1962, um aumento de receitas, devido ao movimento de passageiros e do transporte de mercadorias. No 1.º semestre de 1962 transitaram neste caminho de ferro 4 496 passageiros, e em igual período de 1963 o número ascendeu a 5 419. Quanto à carga (9 224 toneladas em 1962) verifica-se que, em 1963, atingiu 9 505 toneladas, ou seja um aumento de 371 toneladas.

Aguardamos com bastante interesse a publicação do próximo número do Boletim Trimestral do Banco de Angola, correspondente aos três últimos meses de 1963, na esperança de encontrarmos números mais positivos. A implantação de novas unidades industriais e o desenvolvimento de outras mais recentes hão-de concorrer para a melhoria das condições económicas da nossa grande província angolana, hoje mais portuguesa do que nunca.



TERRAS DA NOSSA TERRA

Alpedrinha

Um artigo do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSARIO

Um pouco antes da linha férrea da Beira Baixa passar a portela que, para além da Serra da Guardunha, a conduz à Cova da Beira, serve, a 264 km da Capital, uma das mais pitorescas e curiosas povoações do nosso País: a velha vila de Alpedrinha, ainda muito esquecida dos roteiros turísticos.

Visitámo-la recentemente e ficámos maravilhados, muito embora já alguma coisa houvéssemos lido dos encantos alpedrinenses. Situada na encosta da Serra, a vila tem amplos horizontes, ar puro e um céu de luminosidade surpreendente. As muitas curiosidades artísticas, monumentais e arqueológicas existentes nela e nas suas imediatas proximidades preencherão um agradável dia de viagem de quem quer que mantenha gosto pelo nosso património histórico.

A estação fica bem perto da vila, que tem como espinha dorsal a estrada nacional n.º 18. No caminho da estação para a vila, vêem-se dois belos solares em estilo português que logo revelam ao forasteiro a nobreza da pátria do célebre Cardeal de Alpedrinha, D. Jorge da Costa. Na vila, há diversas pensões e uma moderna estalagem capaz de atender os turistas mais exigentes.

A população é muito acolhedora e hospitaleira; e nós tivemos a feliz sorte de logo encontrar dois obsequiosos e dedicados ciceros: um, o sr. Dr. Álvaro de Gamboa, distinto clínico reformado e estudioso incansável das relíquias que a vila conserva; outro, o pároco, Rev. P.º Augusto Ruivo, digno mensageiro divino em tão simpática terra.

Iniciámos a visita, em companhia do culto vigário, pela Igreja Matriz, vasto templo de três naves, com tecto de madeira em caixotões, de raiz românica, mas profundamente alterado no reinado de D. Sebastião e, mais tarde, no século XVIII. Na frontaria, um singelo pórtico do Renascimento, sobre o qual se vê o escudo do Desejado, sobrepujado pela coroa de D. Luís; no interior, são de assinalar dois belos altares laterais de talha de gosto clássico. Anexo, existe um pequeno mas rico Museu, infelizmente mal instalado o que muito prejudica a conveniente apreciação do seu recheio. Nele se guardam, entre outros objectos de arte sacra, um belo jogo completo de paramentos brancos para missa solene, com o escudo

dominicano, do século XVI, um grande pálio de seda preta, bordado a branco, e um outro, vermelho, de brocado, e ainda uma magnífica escultura de Cristo.

Próximo da Igreja, fica a Casa da Comenda, dos Condes de Atouguia, uma das residências nobres da vila e, poucos passos andados, chega-se ao monumental chafariz, obra executada no reinado do Rei Magnânimo, segundo se lê numa curiosa inscrição latina nele gravada, de que damos seguidamente a tradução livre: «A magnificência da Câmara de Alpedrinha por ordem e mercê do sereníssimo Rei de Portugal, D. João V, construiu este aprazível chafariz de esplêndida água para felicidade da pátria à custa dos seus tributos prediais, a partir do ano do Senhor de 1714» (Cf. Dr. Álvaro de Gamboa, *O Chafariz de Alpedrinha*). O chafariz obteve recentemente obras de restauro que muito o valorizaram.

Junto do chafariz — acaso um dos maiores de todo o País — passa um troço de via militar romana, muito bem conservada, que, pela Guardunha acima, segue em direcção ao Fundão. A calçada está ainda em uso presentemente, pois, para quem vai a pé, encurta muito a distância entre as duas vilas, conquanto a parte romana hoje existente se limite ao percurso até Alcongosta. Um passeio a pé de Alpedrinha até essa povoação, seguindo a milenária estrada, constitui uma das mais agradáveis caminhadas que se podem fazer na Guardunha.

Logo acima do chafariz, situa-se um enorme edifício de linhas barrocas, do século XVIII, que nunca chegou a ser concluído e de que hoje não restam mais do que as paredes: é a Casa do Picadeiro, solar dos Sarafanas. Apesar de arruinado, o seu conjunto é imponente e, por certo, bem mereceria condigno restauro e conclusão, pois deve ser dos nossos mais notáveis edifícios daquele século.

Sobranceira ao abandonado solar, vê-se a capelinha de São Sebastião, muito singela, mas com um elegante alpendre; dela se goza magnífica vista.

Descendo, de novo, ao centro da povoação, depara-se-nos uma casa de seiscentos (datada: 1684), com portal do Renascimento e uma janela lavrada; mais abaixo, na Rua Fria, vêem-se ainda numerosas casas quinzentistas, com os característicos recortes nas vergas das portas e das janelas. Interessa também

apontar a casa brasonada conhecida como a casa do Cardeal de Alpedrinha, situada também a caminho do chafariz.

Na Praça da vila — que foi sede do concelho de 1675 a 1855 — ergue-se ainda o esbelto pelourinho, símbolo da perdida autonomia administrativa: tem coluna octógona e o remate com a forma de prisma quadrangular; numa das faces, o escudo nacional, noutra, a esfera armilar, e nas outras, inscrições, uma delas com a data [1675]. Defronte, ergue-se o imponente edifício da Câmara, de dois andares, que ostenta o escudo nacional e a data de 1680. O entusiasta Dr. Álvaro de Gamboa, após porfiada luta, conseguiu das entidades oficiais o reconhecimento do valor de tão interessante edifício, que vai ser restaurado e ter utilização condigna.

O monumento mais interessante de Alpedrinha não o pudemos infelizmente contemplar. Trata-se da capela, conhecida por capela do Leão, por estar próxima de uma pequena fonte na qual a água brota da boca do rei dos animais, esculpido em granito. Esta capela — justamente classificada como monumento nacional — é propriedade particular e o seu dono tem-na fechada, conservando a chave em seu poder, em Lardosa, a uns quinze quilómetros de Alpedrinha. Na vila, não há quem tenha a chave e, segundo fomos informados, acontece frequentes vezes aparecerem os turistas — alguns até de nacionalidade estrangeira — e, dada a dificuldade de conseguirem acesso ao interior da capela, partem sem a ver, sobretudo quando o tempo de que dispõem é limitado, como foi o nosso caso. Não percebemos por que razão a chave ou um seu duplicado se não encontra em poder do pároco ou de outra pessoa de confiança do proprietário que a mostrasse aos interessados, até mediante o pagamento de uma pequena taxa de entrada, que poderia reverter, ou para essa pessoa, com o encargo de assegurar a limpeza do templo, ou para fins benemerentes. Cheios de pena, tivemos de nos resignar a ver apenas o portal, de rijo e escuro granito, lavrado no mais fino gosto do Renascimento pelo escultor francês Nicolau Chanterène; cremos, porém, que urge encontrar solução adequada para este problema a bem do turismo e do bom nome nacionais. No interior da capela, construída em dois períodos, pois o altar-mor é gótico-manuelino e o corpo da capela é renascentista, haveria para admirar um magnífico políptico, de nove tábuas, arrecadado, ao que parece, algures pelo seu proprietário.

Próximo de Alpedrinha, ficam algumas povoações de bastante interesse, entre as quais cumpre salientar Castelo Novo, cuja visita pode ser combinada com a daquela vila, tal como nós fizemos. Em números próximos procuraremos dar a conhecer mais alguns dos muitos encantos da região, mas, antes de terminarmos, gostaríamos de chamar a atenção para a necessidade, que cada vez se faz sentir de forma mais imperiosa, de conservar o pouco que nos resta

João dos Santos Camarinhas

Passou à reforma o sr. João dos Santos Camarinhas, funcionário exemplar da C. P., que começando muito jovem e modestamente a servir a Companhia, ascendeu pelos seus próprios méritos ao cargo que desempenhava actualmente: Chefe do Serviço de Fiscalização das Receitas.

Dotado de um interesse pela sua profissão verdadeiramente extraordinário, a sua acção valeu-lhe alguns louvores e a amizade e dedicação de quantos com ele contactaram. Justíssima foi, pois, a festa de homenagem e despedida que lhe foi proporcionada, no passado dia 30 de Dezembro, pelos seus colegas, amigos e superiores, entre os quais o sr. Prof. Dr. João Faria Lapa, seu antigo chefe de Divisão, que embora também já reformado, não quis deixar de se associar à homenagem do seu antigo subordinado.

A propósito, recordaremos que entre o sr. João dos Santos Camarinhas e o nosso saudoso director Carlos d'Ornellas, existiu uma grande amizade e uma grande camaradagem, nascidas uma e outra nos campos de batalha na França, na Guerra de 1914-1918. Ambos fizeram parte do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro, comandado pelo general Raul Esteves, então no posto de capitão. Ambos também fizeram parte da Comissão organizadora das reuniões anuais comemorativas do regresso a Portugal do «Sempre Fixe», reuniões de confraternização em que tomavam parte oficiais superiores, sargentos e soldados e a que presidia o general Raul Esteves, que honrou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» na qualidade de colaborador e de presidente do nosso ilustre Conselho Directivo.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se, por tudo isso, muito sinceramente, à homenagem que ao sr. João dos Santos Camarinhas foi prestada.

do nosso outrora riquíssimo património artístico e arqueológico — restaurando o que ameaça perder-se e mantendo e valorizando os conjuntos de interesse, não consentindo que os mesmos se adulterem com modernices tolas e descabidas, como vem a acontecer em muitas terras do nosso País que, pouco a pouco, se têm convertido de pitorescas vilas em desenxabidas povoações sem o mínimo carácter.

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Na Sociedade Nacional de Belas Artes

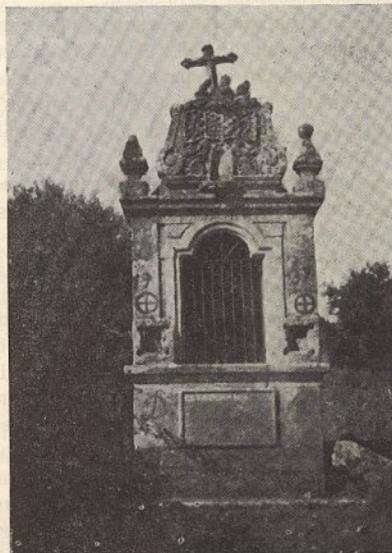
Mestre João Reis voltou de novo ao palácio da rua Barata Salgueiro. Ali se reúnem, todos os anos, em assembleia-geral, os seus numerosos admiradores e amigos. Ali o grande pintor estabelece com eles um maravilhoso diálogo. Desta vez, João Reis, que se apresenta cada vez mais pessoal, falou-lhes da sua viagem a terras da Galiza e da sua nova visita às paisagens de Torres Novas, riso-nha pátria do grande Carlos Reis, seu pai.

João Reis demorou-se na Galiza não apenas como pintor mas também como turista. Daí o interesse da sua esplêndida exposição. Cambarro, aldeia de pescadores, e a Catedral de S. Tiago de Compostela são quadros de um grande artista. O poeta lírico, que ele é, no fundo, patenteia-se com exuberância nos quadros que Torres Novas, principalmente, lhe inspirou.

Círculo dos Artistas

É bem pouco significativa a denominação deste grupo de pintores, os quais, aliás, são dos melhores valores com que a Arte conta actualmente. É esta a 2.ª exposição deste Círculo. No catálogo, a abrir, estampa-se merecida homenagem aos notáveis pintores Alda Machado Santos, Fernando Santos, Eduarda Lapa e Domingos Rebelo. Nomes prestigiosos, nomes de mestres, que, nesta época desconcertada, como é a nossa, dão um exemplo admirável da sua fidelidade a uma escola portuguesa, em que se contam, no século passado, um Sequeira, um Visconde de Meneses, um Silva Porto, um Carlos Reis, um Columbano, um José Malhoa. O que é essencial num artista é a sua originalidade, não procurada, mas achada natural e espontaneamente. Maria Fernanda Amado, Maria Emília Barbosa Viana, João Mário Ayres de Oliveira encontram-se na plena posse de uma técnica expressiva. De modo nenhum o seu estilo de pintar pode ser considerado antigo e obsoleto. Pelo contrário, devemos estimar esses artistas como renovadores da técnica de pintar. Nesse Círculo, os pintores Augusto Bértholo, Joaquim Bértholo e Maria de Lurdes Melo e Castro concorrem para o alto nível desta exposição que nos deu a impressão de a Primavera ter chegado a Lisboa dois meses mais cedo do que era costume.

Portugal pitoresco



Capela existente na freguesia dos Cortiços (Macedo de Cavaleiros), mandada construir, no ano de 1766, por Leonardo José da Cunha Alcoforado.

S Ú P L I C A

*Passa um comboio. Vidas ignoradas
Vão lá dentro... Felizes?
Por instantes cruzaram-se na minha...
São já de outros países!*

*Alguém, breves segundos, os seus olhos
Nos meus olhos poisou:
Sombra que veio dos confins da terra
E para lá voltou.*

*Amor não foi talvez o que eu senti.
Saudade... porquê?
Pesar, desejo, comoção, ternura?
Ah, não sei o que é.*

*Tantos caminhos pelo mundo fora,
Tantos o mundo tem...
Em qual eu vou? Que Deus ao meu encontro
Não mande mais ninguém!*

(Do livro «Cancioneiro» — Coleção
«Poetas de Hoje» — da Portugália)

Cabral do Nascimento

5.^a Feira Internacional de Lisboa

De 9 a 23 do próximo mês de Junho realiza-se a 5.^a Feira Internacional de Lisboa, admirável iniciativa da Associação Industrial Portuguesa.

A Feira Internacional de Lisboa tem percorrido, nos seus quatro anos de feliz experiência, uma trajectória de progressiva expansão. O número de expositores, que foi de 890 em 1960, subiu para 1010 em 1961, para 1473 em 1962 e para 1501 em 1963, e no último certame estiveram já presentes 23 países, não só através de vastos grupos de expositores especializados como, em muitos casos, com postos de informações económicas que consagraram oficialmente a sua presença.

A grande afluência do público em geral e, sobretudo, de comerciantes e industriais interessados, incluindo numerosos estrangeiros, tem também aumentado em escala apreciável e testemunha a irradiação crescente do significado económico da Feira.

Em conformidade com as tendências dos certames do género, a Feira Internacional de Lisboa tem assumido um carácter cada vez mais acentuadamente comercial e técnico. Não é uma exposição estática e supérflua das criações da indústria contemporânea, mas um verdadeiro centro de convivência útil, de preparação de transacções exportadoras e importadoras e de aproximação entre as forças vivas da produção na sua dinâmica ascensional. Por outro lado, está a converter-se em tradição estimuladora o hábito de se reservar para o período do certame a apresentação de novidades técnicas das empresas nacionais e estrangeiras representadas, que tomam assim o contacto necessário, e nas condições mais favoráveis, com o público que se interessa directamente com as suas criações.

A Feira é, pois, uma parada viva do mundo económico contemporâneo nas suas relações mais fecundas com o mercado português.

Procurando valorizar todos os seus recursos de trabalho e de riqueza colectiva, Portugal lançou-se no caminho da industrialização, com o decidido propósito de afirmar uma válida presença económica na Europa dos nossos dias. Por isso o seu mercado interno é hoje um interessante campo de experiência e de acção, não só para as actividades produtoras nacionais que nele encontram crescentes possibilidades de apoio, como para as indústrias e para o comércio exportador estrangeiro.

A Feira Internacional de Lisboa, que vem a realizar-se anualmente desde 1960, é o lugar de encontro das correntes mais vivas e dinâmicas de comércio, que desvendam e impulsionam no mercado português

perspectivas cada vez mais amplas e de mais prolongada projecção.

Tomando a iniciativa de promover todos os anos a Feira Internacional de Lisboa, na continuidade da Feira das Indústrias Portuguesas, cuja realização manteve a partir de 1919, a Associação Industrial Portuguesa foi intérprete de fundamentais interesses do País e das suas relações externas. Com mais de um século de existência, a Associação prossegue nos nossos dias a missão de alto interesse público que determinou a sua longa história. A Feira é uma afirmação de vitalidade e de confiança nas virtualidades da economia portuguesa, um instrumento da sua projecção internacional e um estímulo permanente de convivência e de progresso.

A construção das instalações da Feira Internacional de Lisboa, em localização magnífica a curta distância da capital e junto ao Tejo, que tem sido tradicionalmente a via da irradiação externa da grei, representou um esforço de grande significado a que não faltou o compreensivo e estimulador apoio das esferas oficiais.

Instalados em pavilhões de moderníssima estrutura, o conjunto exposicional da Feira possui todas as condições para um certame de prestigiosa grandeza, ao nível dos que consagram hoje, em todos os países civilizados, a progressiva evolução das actividades económicas mundiais.

Como nas anteriores exposições, as indústrias ligadas aos transportes ferroviários estarão representadas nesta 5.^a Feira Internacional.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Uma corrigenda a fazer

O artigo — «Eurofima — Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário», da autoria do nosso ilustre colaborador, sr. eng. Luís da Costa, e publicado no nosso número especial de 1 do corrente, páginas 415 e 416, saiu, nesta última página e quase no fim da 1.^a coluna da esquerda, com uma gralha que é de toda a conveniência corrigir: onde se lê «Do que atrás se disse, só poderiam ser portadoras de acções A as administrações ferroviárias fazendo parte da Convenção «Europ», deve ler-se: «Do que atrás se disse, só poderiam ser portadoras de acções B as administrações ferroviárias», etc.

A NOSSA ESTANTE

O Segredar das horas

Versos de Augusto Ricardo

Jornalista ilustre, prosador dos mais perfeitos e poeta a quem se devem sonetos magistrais e quadras saborosas que o povo, se as conhecesse, havia de decorar e adoptar como suas, Augusto Ricardo envia-nos um novo livro de poemas: *O Segredar das Horas*.

Há quem diga que o jornalismo é a profissão que mata e queima, inexoravelmente, os homens de letras. Mas são precisamente os jornalistas que desmentem esse como que lugar comum. Artur Portela, grande jornalista, deixou uma obra cheia de interesse; Norberto d'Araújo, mestre de repórteres, escreveu novelas e deixou, igualmente, páginas modelares; Guedes de Amorim, jornalista profissional, dos mais bem dotados, é autor de livros de grande projecção.

Podíamos citar numerosos exemplos que contradizem, brilhantemente, a velha e pouco feliz asserção. Basta-nos agora afirmar que o poeta Augusto Ricardo pertence ao número daqueles homens de letras que, fiéis ao seu extraordinário e embalador sonho de beleza, continuam a viver, apaixonadamente, para a literatura.

Do seu novo livro reproduzimos esta lindíssima página, tão sentida e profunda como uma lição de compreensão e de amor à vida. Intitula-se *Lenda* essa página:

*Despertou hoje em mim um sentimento,
tão vivo e luminoso que julguei
ter acordado em meu entendimento
o mundo de alegrias que sonhei.*

*Essa visão que há pouco me alarmou
não foi o acenar de uma saudade,
nem um resto de vida que passou,
nem a firmeza viva da verdade.*

*A vida tem maneiras caprichosas,
surpresas impossíveis de entender:
— há nas horas tristonhas, impiedosas,
desejos de abraçar e bem-querer.*

*Apenas sei que sinto neste instante
alguma coisa mais que a própria vida,
e me trouxe à ideia alucinante
a evocação da Fénix renascida.*

Dois sugestivos desenhos da autoria do artista pintor Manuel Lúcio ilustram *O Segredar das Horas*. Edição da «Livraria Portugal».

Publicações recebidas

Fuerzas Electricas del Noroeste, S. A. (Fenosa)—Aprovechamiento Hidroeléctrico de Belesar

Por amável oferta do ilustre delegado oficial do Turismo Espanhol, sr. D. Alejandro Freijal del Villar, recebemos um livro de bastante interesse: — *Aprovechamiento Hidroeléctrico de Belesar*, obra levada a efeito pelas «Fuerzas Electricas del Noroeste» S. A. (FENOSA).

O desenvolvimento industrial e económico galego dependeu, nestes últimos vinte anos, quase totalmente, da evolução da indústria eléctrica. As «Forças Eléctricas do Noroeste, S. A.» desempenharam nesse progresso um papel da maior importância e o volume presente, ilustrado com numerosas fotografuras, algumas delas coloridas, constitui um documentário dos pormenores técnicos relacionados com a instalação desta importante obra de Belesar.

Agradecemos os exemplares enviados a esta Redacção.

Fundação Calouste Gulbenkian — Relatório de 1962

Por oferta do Conselho de Administração da Fundação Calouste Gulbenkian, recebemos o Relatório e Parecer da Comissão Revisora de Contas, referente ao ano de 1962.

As notas e números que se alinham nas páginas deste Relatório revelam a inalterável continuidade que o Conselho de Administração da Fundação Calouste Gulbenkian tem dado à sua admirável acção, simultaneamente previdente — pois acautela o futuro, pela consolidação e ampliação do património que administra; e prestimosa — dado que beneficia tantas actividades, em perfeita obediência aos altos fins designados pelo Fundador, grande amigo que foi de Portugal, como o demonstrou, tão generosamente, com o seu belo testamento.

Segundo tivemos o prazer de ler no Parecer da Comissão Revisora de Contas, o assinalado progresso de valores patrimoniais e das posições líquidas mais reforçaram a solidez da Fundação, o que permite a esta desenvolver no futuro a sua acção específica.

Natal da Carris

A Companhia Carris de Ferro votou este ano 1200 contos para o Natal do pessoal e suas famílias

À semelhança do que tem sucedido em anos anteriores, a Companhia Carris distribuiu ofertas do Natal aos seus empregados e assalariados, e aos filhos menores de todo o seu pessoal. Desta última vez promoveu duas festas com espectáculos de circo, no Coliseu dos Recreios, nas manhãs dos dias 22 e 29 de Dezembro, dedicadas especialmente aos filhos do pessoal da Empresa.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Janeiro de 1914)

A questão da Caixa de Reformas — Greve do pessoal

Para resolução da divergência entre o Sindicato do Pessoal dos Caminhos de Ferro portugueses e a Companhia Portuguesa, sobre as condições do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões, teve, no dia 8, a comissão eleita na assembleia de 6 de Janeiro do ano passado, uma larga conferência com o seu presidente, o Sr. Presidente do Ministério, sendo-lhe por este lido o projecto do regulamento elaborado pela Companhia.

Entre outras modificações que esse projecto apresenta, nota-se que a pensão de reforma será de 55% do vencimento ou salário médio do interessado, considerando-se como tal não só o vencimento ou salário como também os abonos pagos pela Companhia ao pessoal, que não tendo a característica de reembolso das despesas, de socorros ou gratificação extraordinária, representam prémios concedidos pela aplicação duma fórmula regulamentar, abonos de exercíctos aos agentes da gare, lucros dos trabalhos de empreitada ou tarefa, abonos de residência e de alojamento.

O empregado ou operário terá direito à reforma quando complete 60 anos de idade e 30 de serviço, excepto o pessoal de comboios e chefes de depósito e de reserva, aos quais estes mínimos são reduzidos a 55 e 25 anos.

O empregado ou operário que se impossibilitar por doença terá direito à reforma depois de 15 anos de inscrito na Caixa.

A importância da pensão de reforma, ordinária ou antecipada, não poderá, em caso algum, ser superior a 75% do vencimento ou salário médio, nem exceder 1.200.000 réis anuais. Os mínimos são fixados em 720 anuais para os homens e 540 anuais para as mulheres.

Aquele que voluntariamente deixar de fazer parte da Caixa, terá direito à restituição da totalidade das quotas pagas, e ainda a um donativo extraordinário, não inferior a três meses do vencimento ou salário se for demittido ou exonerado por doença.

As viúvas, filhos menores de 18 anos, filhas solteiras e às mães viúvas, são concedidas pensões na importância de metade da reforma.

A Caixa será administrada por uma comissão de sete membros, sendo cinco nomeados pelo Conselho de Administração e dois eleitos, por dois anos, pelos empregados e operários inscritos na Caixa.

A uma pergunta sobre a situação em que ficaria o pessoal, no caso de se resolver o resgate das linhas, respondeu o Sr. Presidente do Ministério que o resgate, quando se torne um facto, não cercearia por principio algum nenhuma das regalias que o pessoal já disfruta, e que esse resgate se efectuaria logo que as circunstâncias do País o permitissem, o que lhe parecia não estar longe.

Inquirindo também se o regulamento agora apresentado era a última palavra da Companhia, confirmou o facto dizendo: «que a Companhia não podia dar mais do que estava indicado no regulamento».

A comissão, reunindo em seguida, resolveu por unanimidade demittir-se, entregando à classe o seu mandato, aguardando a primeira reunião magna para prestar contas dos seus trabalhos.

Esta reunião estava convocada para a noite de 14, na Caixa Económica Operária.

Inesperadamente, na noite anterior, à 1 hora, o pessoal declarava-se em greve, suspendendo-se a circulação dos comboios desde a manhã de 14, chegando apenas a sair um que não pas-

sou de Braço de Prata, por aí estar interceptada a linha, além da estação, com dois vagões carregados, que estão na transversal, tomando três vias.

Noutros pontos foi também feita sabotagem, já avariando-se os aparelhos telegráficos, já fazendo parar as máquinas e delas retirando algumas peças; constando também que as agulhas, em várias estações, estão fechadas e trancadas, tendo desaparecido as chaves das fechaduras Bourret.

Os telegramas do comité grevista que, para registo, copia-mos, dão ideia desta atitude:

Entroncamento, às 3,3 h. da madrugada — Aos camaradas de toda a linha. Guardem os livros bem seguros F. 33 e 138, guias, talões, cartas de porte de P. V. e G. V. e folhas de carregamento de vagões em trânsito, e em caso de violência inutilizem. «Comité Central».

Entroncamento, às 7 horas — O Governo toma conta das estações. Não haja receio. As notícias vão por via terrestre. Inutilizem o aparelho telegráfico. Haja união e solidariedade. A greve mantém-se em todas as linhas com êxito. Não aceitem informações a não ser enviadas por este comité. Mantenham-se unidos e a vitória será nossa. Pedimos suas adesões.

Entroncamento, às 18 horas — Não consintam a circulação de qualquer comboio, custe o que custar, pois as duas vias não estão em condições de assegurar a vida dos passageiros. Em todos os pontos as ordens são terminantes. Camaradas dedicados, defendam a greve e previnam o pessoal de tracção que tenham cautela com a situação da linha que pode estar dinamitada.

As estações de Lisboa têm estado fechadas e guardadas por Guarda Fiscal e Nacional, conservando-se nos seus postos o pessoal que não aderiu à greve.

Ontem, dia 15, tentou-se fazer sair um comboio de Lisboa-R a Sintra, mas os grevistas, em Campolide, impediram-no de avançar, prevenindo o maquinista de que havia nisso grande perigo.

Como acima dizemos, os grevistas reuniram-se em assembleia geral, na noite de 14, resolvendo, com grande entusiasmo, continuar a greve, e nomeando uma comissão para se entender com a Administração da Companhia. Esta, porém, respondeu à comissão que, visto ter-se o pessoal declarado em greve, não podia recebê-la.

A comissão executiva e os directores adjuntos da Companhia e commissariado do Governo têm estado reunidos, tendo-se também realizado em 14 e 15 várias conferências com o Sr. Ministro do Interior.

Este, perguntado por um deputado na Câmara, qual a atitude do Governo, respondeu simplesmente (extracto official):

«O Governo não tem programa, tem apenas que cumprir a lei. Garantirá a liberdade de trabalho e o direito à propriedade.»

* * *

Até à hora do nosso jornal entrar na máquina a situação conserva-se sem solução.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

A Imprensa Sul-africana anuncia que o porto de Nacala, em Moçambique, será utilizada pela Nias-salândia, para as suas exportações, através de um ramal ferroviário de 65 milhas a construir entre Freixo, em Moçambique, e a rede ferroviária da Niassalândia.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Acompanhando o desenvolvimento da tecnologia, os Caminhos de ferro federais alemães estão ensaiando a aplicação de material plástico nas suas carruagens. É possível, portanto, que dentro de algum tempo estejam superados os «comboios de aço, que passaram a ser preferidos há cerca de 50 anos e tão bons serviços vêm prestando.

Interessando três dos principais fabricantes de material rolante do país, a Administração dos Caminhos de ferro federais fez construir composições diesel de material plástico, cuja caixa é 50% mais leve que as de aço convencionais, sendo o peso total 30% menos. Espera-se que sejam diminuídas as despesas de manutenção, aliando-se às vantagens de comboios mais rápidos e mais longos, para a mesma potência de tracção.

BÉLGICA A Companhia dos Caminhos de ferro Belgas (SNBC), por um acordo feito com a «Companhia dos Wagons-Lits», converteu doze das suas carruagens de passageiros, construídas em 1950, em carruagens de passageiros-vagões restaurantes.

As carruagens, que originalmente eram constituídas por 8 compartimentos e 2 lavabos, ficaram reduzidas a 4 compartimentos (um deles para não-fumadores), e o restante foi completamente remodelado e adaptado a vagão-restaurant, com cozinha anexa.

O arranjo e a decoração foram especialmente cuidados: as paredes dos compartimentos de passageiros foram cobertos com painéis de «Melamina» brancos e vermelhos, e os do restaurante com painéis vermelhos alternando com espelhos. O chão foi coberto com oleado vermelho e cinzento. As mesas, em número de sete, e as cadeiras, de cabedal vermelho, permitem uma lotação de 20 pessoas. A temperatura é regulada por um sistema de ar condicionado, e a cozinha, com armários para a respectiva bateria, está equipada com água quente, gás engarrafado e uma máquina de fabricar gelados.

Todas estas felizes modificações foram destinadas a proporcionar aos passageiros maior satisfação e conforto.

FRANÇA A Imprensa francesa revelou há pouco os planos de um novo e revolucionário meio de transporte, de que se ocupam os técnicos franceses: — «o aerocomboio».

Este novo transporte seria propulsionado por um motor de avião e alcançaria a velocidade de 400 quilómetros

horários, circulando sobre um só carril montado sobre uma plataforma de cimento. Mover-se-ia sobre uma espécie de tapete de ar comprimido, à semelhança do «hovercraft.» Disporá de rodas para parar e para uso em caso de emergência.

O «comboio aéreo» não oferece interesse especial para o transporte de mercadorias nem para o de passageiros em distâncias curtas; por outro lado ser-lhe-ia difícil competir com a aviação, principalmente em distâncias superiores a quinhentos quilómetros. Mas, além da sua extraordinária velocidade, apresenta outras vantagens sobre os demais meios de transporte, o custo da montagem é menos elevado que o dos caminhos de ferro usuais; a segurança é quase absoluta e o conforto quase total.

Mais que um inimigo do comboio e do avião, este projecto apresenta-se como um terceiro marco, como um aliado, cuja presença pode representar um alívio notável em todos os aspectos. Daí o interesse que os construtores de comboios e aviões mostraram, imediatamente, por tão audaciosa ideia.

GRÃ-BRETANHA Um grande projecto de modernização acaba de ser realizado no Nordeste. A gare de manobra de Healey Mills, cuja construção durou perto de quatro anos e cujo custo se elevou a 3 e $\frac{3}{4}$ milhões de libras, acaba de ser colocada ao serviço.

Trata-se da terceira gare moderna aberta este ano no Nordeste, após as de Tees, em Maio, e de Tyne, em Junho. Estudam-se actualmente os planos de uma quarta gare de manobra, a de Stourton.

— Os Caminhos de ferro britânicos acabam de pôr ao serviço, entre Harwick e Hook van Holland, um novo barco, o s. s. «Avalon». Ele juntou-se ao s. s. «Amsterdam» e s. s. «Aruhem», que asseguram já os serviços nocturnos entre a Grã-Bretanha e o Continente.

Este navio de 6720 toneladas, é o maior da frota dos Caminhos de ferro britânicos, tendo substituído o «Duque de York». Dotado do último tipo de estabilizador anti-vagas Denny-Brown — A. E. G., de ar condicionado, e do maior conforto, a nova unidade pode transportar, além da tripulação, 750 passageiros de primeira e segunda classes. Compreende 277 cabines e 600 camas, um restaurante, uma «cafeteria», alguns salões de fumo e duas «boutiques.»

Os porões são espaçosos e podem conter mercadorias e um número limitado de automóveis de todo o género.

— A região Norte dos Caminhos de Ferro britânicos decidiu efectivar, recentemente, um projecto que vira a luz já em 1959, mas que tivera de ser modificado, o de reunir as duas gares, Leeds City e Central, numa só. O novo edifício será construído no lugar onde actualmente está a gare da City.

Ponte sobre o Tejo

Ligação ferroviária

A primeira parte, agora concluída, compreendia as instalações da via, uma nova sinalização, e alguns trabalhos nas pontes, devidas à correcção do traçado. O Ministério dos Transportes autorizou a que se passasse agora à segunda parte, que prevê o arranjo da própria gare.

Os trabalhos serão provavelmente finalizados em 1965.

— Em 1962, os serviços rodo-ferroviários londrinos transportaram 3153 milhões de passageiros (estrada: 2485; caminho de ferro: 668), o que representa a diminuição de 1,4 % em relação a 1961. Esta perda, mesmo assim, é menos marcada que a dos anos de 1960 e 1961, em que se cifrou em 4,6 % e 2,1 %, respectivamente. Este facto é devido, sobretudo, ao melhoramento dos serviços rodoviários, a uma menor falta de pessoal, à diminuição dos engarrafamentos, assim como à entrada em serviço de «trolleybus», que trouxeram novas e numerosas possibilidades de deslocação ao público.

É preciso também ter em conta a introdução de novos comboios na rede metropolitana e o aumento extraordinário da população (64 000 pessoas) na zona dos transportes londrinos, que compreende agora cerca de 10 170 000 habitantes. A situação está melhor, actualmente, do que no ano transacto, mas a falta de pessoal de «autobus», sobretudo de motoristas, continua como um dos principais problemas dos transportes londrinos, e uma das causas mais graves das lacunas nos horários.

O número de passageiros que utilizam os transportes, públicos e privados, para o centro de Londres, durante as «horas de ponta» matinais, continua a aumentar. De 1956 a 1962, este aumento foi de 9 %; o metropolitano e os caminhos de ferro registaram uma subida de mais de 14 %. Ao invés, o tráfego rodoviário público diminuiu de 17 %. Durante estes seis anos, os transportes privados cresceram um terço; contudo, eles representam somente 10 % do conjunto total dos transportes que os londrinos usam para se dirigirem aos seus locais de trabalho.

Recortes sem Comentários

Sol, moscas e passarinhos

MANITOWOC (ESTADOS UNIDOS) — Jonh Coppersmith, que morreu, com 78 anos, deixou à sua viúva uma propriedade no valor de 50 mil dólares (cerca de 1.450 contos). No seu testamento, agora aberto, declarou mais: aos meus restantes parentes deixo o Sol, as moscas e os passarinhos, onde quer que os sobreditos Sol, moscas e passarinhos possam ser encontrados. — (ANI).

Se todos os portugueses saudáveis, dos dezoito aos sessenta anos, doassem o seu sangue uma vez na vida, não se registaria falta de sangue para tratar doentes e acidentados.

Foi publicado no «Diário do Governo» o decreto-lei que autoriza o ministro das Comunicações a conceder as verbas necessárias às obras referentes à futura ligação ferroviária, através da ponte sobre o Tejo, com o sul do País.

Assim, para a construção do troço sul do túnel ferroviário foi atribuída, pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres, a verba de 15 500 contos a ser distribuída por três anos sucessivos. O cuidado com que foi feito o estudo desta obra revela-se no preâmbulo do diploma, em que se lê:

«O estado actual dos estudos mostra que o traçado do caminho de ferro de acesso à ponte, na margem sul, deverá ficar situado, em certa extensão sob a grande praça de portagem, em construção. Essa circunstância aconselha a que desde já se tomem todas as disposições para que a construção desse troço de túnel ferroviário se efectue em conjugação com a daquela grande praça, não só para evitar futuras demolições — com conseqüente encarecimento apreciável da obra — mas também para evitar gravíssimas perturbações no futuro tráfego rodoviário que se traduziriam em apreciáveis prejuízos económicos».

Congresso de Ferroviários esperantistas em Inglaterra

Realizou-se em Stoke-on-Trent, Inglaterra, o 15.º Congresso anual da Associação Internacional dos ferroviários esperantistas.

Tomaram parte no congresso 450 ferroviários de dezasseis países, que se reuniram nas instalações da câmara municipal. Durante as sessões de trabalho, a maior parte das quais públicas, trataram-se questões de organização tendentes a reforçar os laços de amizade e culturais dos ferroviários à base da língua internacional. Assim, tomou-se a decisão de criar um comité de direcção da Associação, no qual os países serão representados segundo o efectivo dos seus membros.

Ao tratar-se das questões profissionais o secretário de direcção S. J. Pickard falou sobre o tema «Os Caminhos de Ferro Britânicos e o Continente, hoje e amanhã». Os trabalhos do «Comité para os termos profissionais» estão bastante avançados: um dicionário contendo 2 000 das expressões mais usuais aparecerá antes do próximo congresso, que se reunirá, este ano, em Bruxelas. O «lord-mayor» ofereceu um banquete oficial destinado a saudar pessoalmente cada participante.

Em presença da Imprensa e da Televisão, baptizou em seguida uma rua da cidade com o nome de «Esperanto Way». É a primeira vez que o Dr. Zamenhof, autor da língua universal, e a sua obra são homenageados oficialmente em Inglaterra.



De automóvel até à estação

As pessoas que há dias se encontravam perto de uma estação de caminho de ferro abandonada viram com espanto um automóvel azul Humber «Hawk» circular pelos carris, passar em frente do semáforo, atravessar as agulhas e entrar na estação.

Os seus seis passageiros, que acabavam de percorrer um pouco mais de três quilómetros de via férrea em desuso, viajavam num «Railmobile», concepção de um garagemista de 60 anos que está convencido haver grandes oportunidades de aplicação do seu invento agora que os caminhos de ferro britânicos vão proceder a uma severa limitação da sua rede.

As rodas traseiras do automóvel assentam sobre um rolo existente no tampo da vagoneta ferroviária. As rodas do automóvel fazem girar esses rolos e o movimento destes é transmitido por correntes às rodas da vagoneta.

O inventor, Mr. Charles Prescott, gastou três anos e cerca de 3000 libras, no aperfeiçoamento do seu invento.

«O consumo de gasolina e o desgaste do carro são menores — diz Mr. Prescott — e é possível viajar no mesmo espaço que na estrada».

Os ensaios foram tão convincentes que o Ministério dos Abastecimentos e os Caminhos de Ferro Britânicos estão interessados no invento para fins comerciais e militares.

Caminhos de Ferro Sul-Africanos

A maior organização de transportes em operação no continente africano é a Companhia dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos, que, apesar do seu nome, não é apenas um agregado de caminhos de ferro mas um vasto e bem organizado complexo industrial, que inclui transportes por caminho de ferro, rodoviários, aéreos, navegação marítima, portos e outros serviços auxiliares. Ocupando uma posição proeminente na vida económica da República, constitui a maior entidade patronal e possui um capital de cerca de 56 milhões de contos.

O primeiro troço, de três quilómetros, de caminho de ferro na África do Sul, entre a Praça do Mercado e a Ponte, em Durban, foi inaugurado em 1860. A partir de então a expansão tem-se feito rápida-

mente, mercê principalmente do movimento originado pela exploração das minas de ouro, de diamantes e de carvão existentes no país. Deste modo, a rede actual compreende uma extensão de 22300 quilómetros, sendo 21448 com bitola de 1,07 m. e o restante com bitola de 0,61. 2392 km. encontram-se já electrificados e está prevista a electrificação de mais 1016 km. de via. Durante o ano fiscal de 1961/62, os caminhos de ferro transportaram cerca de 90 milhões de toneladas-mercadorias e 315 milhões de passageiros, utilizando mais de 3000 locomotivas-eléctricas, Diesel-eléctricas e a vapor. Por outro lado, durante o ano fiscal de 1962/63 os lucros da Companhia atingiram o montante de aproximadamente 490000 contos.

Actualmente, com vista a conservar o tráfego de passageiros e a ampliá-lo, a Companhia esforça-se por tornar mais atraente o transporte. Assim, os serviços de reserva de lugares nos comboios foram modificados, puseram-se ao serviço carruagens-restaurantes e carruagens-camas de luxo e modificaram-se para melhor os horários das linhas principais de passageiros.

As tarifas do «Comboio Azul», que constitui o orgulho da Companhia, pois é o mais rápido da África do Sul, percorrendo os 1600 km. que separa Pretória da cidade do Cabo em 27,5 horas e pode ser praticamente considerado um hotel de luxo montado sobre rodas, foram consideravelmente reduzidas.

Oferece dinheiro aos passageiros para não utilizarem os seus comboios

O presidente de uma companhia americana de caminhos de ferro ofereceu a duzentos utentes, que viajam numa linha suburbana, mil dólares (cerca de 29 contos) a cada um, se deixarem de utilizar a carreira.

Irving Maidman, presidente dos caminhos de ferro, disse que a linha de Butler lhe dá prejuízo e que por isso pretende mudá-la para uma carreira de comboios de mercadorias.

Ofereceu dinheiro aos utentes se todos concordarem em achar meios diferentes de viagem, mas explicou que se tratava de uma oferta para todos ou para nenhum; se algum rejeitasse a oferta, ninguém receberia dinheiro.

Burlão burlado e vice-versa!

Em Swansea, David Thomas vendeu a David Roberts uma estação de caminho de ferro abandonada, que não lhe pertencia, e Roberts pagou-lhe com um cheque sem cobertura.

Thomas moveu um processo por burla contra Roberts, mas o juiz que julgou o caso considerou a queixa improcedente pois, uma vez que Thomas não era o legítimo proprietário daquilo que vendeu, os dois podem considerar-se empatados.

Thomas alegou que, ao vender a estação por trinta libras a Roberts, estava convencido de que a transacção era legal, pois tinha-a «comprado» a um desconhecido por cinco libras.

O primeiro comboio eléctrico suíço data de 1888

Foi no ano de 1888, na linha Vevey-Montreux-Chillon, que entrou em funcionamento o primeiro comboio eléctrico suíço.

Treze viaturas do mesmo modelo asseguravam um serviço regular. Havia sido construídas pela Sociedade Industrial Suíça, em Schaffhouse, enquanto o equipamento eléctrico saíra das Oficinas Electromecânicas Miauton, em Vevey. A potência de tracção era de 15 cv. o que permitia atingir uma velocidade de 16 quilómetros por hora!

O único exemplar destas viaturas que foi conservado encontra-se, presentemente, na colecção do Museu Suíço dos Transportes, em Lucerna, onde faz companhia à primeira locomotiva de corrente alterna da Europa e à primeira locomotiva de corrente monofásica do Mundo.

Automotora a 400 kms. à hora

Foi apresentado em Paris um modelo reduzido de automotora, impulsionado por hélice como os aviões e deslocando-se sobre uma «almofada de ar», podendo atingir velocidades superiores a 400 quilómetros horários.

A sociedade construtora do protótipo — que apresenta uma forma alongada, idêntica à fuselagem dos aviões, com a lotação de 100 passageiros em lugares individuais — anuncia maior comodidade para os passageiros e velocidade excepcional.

O veículo, quando parado, assenta num carril de ferro que orienta a sua marcha. Durante o percurso, uma série de jactos de ar, projectados do bojo da automotora em direcção ao solo, criam uma camada de sustentação e reduzem o atrito ao mínimo.

Está em estudo a construção de um metropolitano em Copenhaga

Proseguem os estudos para a construção de um metropolitano em Copenhaga, aguardando-se a conclusão de um relatório, elaborado por uma comissão especial, nomeada pelo Governo para estudar o pro-

blema e que deve ser entregue ao ministro do Tráfego, Kai Lindberg, na próxima Primavera — anuncia-se em Copenhaga.

Calculado em 1 000 milhões de coroas dinamarquesas (4 250 000 contos) o orçamento para a realização do empreendimento, debate-se agora quem vai pagar a obra, pois embora a municipalidade de Copenhaga seja favorável ao financiamento feito pelo Estado, as autoridades da província opõem-se abertamente à ideia, alegando que muitas pessoas morrem sem visitar a capital e, portanto, não é justo que o Governo gaste dinheiro sem que todos os dinamarqueses beneficiem por igual do investimento.

Da Checoslováquia à Dinamarca agarrado aos eixos das carruagens dos comboios, noventa e seis horas sem comer e a tiritar de frio

Um checoslovaco de cinquenta e nove anos fugiu do seu país natal agarrado aos eixos da carruagem de um comboio e assim escondido conseguiu chegar, quatro dias depois, à Dinamarca.

Foram os ferroviários da estação central de Copenhaga que o descobriram sob um «Wagon-Lit». Às suas perguntas o desconhecido respondeu em alemão misturado com checo. Um dos dinamarqueses percebeu que se tratava de um refugiado e repetiu-lhe por várias vezes a palavra «Dinamarca». O desconhecido teve um largo sorriso e depois desatou a solçar.

Imediatamente foi transportado para um hospital a fim de receber curativo a ferimentos vários, alguns dos quais provocados pela exposição excessiva ao frio.

Enquanto ferroviários aguardavam a chegada da ambulância, relataram à polícia que tendo reparado em algo que se movia sob uma carruagem-cama internacional, se aproximaram para investigar. Ao chegarem perto, um homem idoso, andrajosamente vestido, deixou-se cair do eixo a que vinha agarrado, sob a composição. Estava muito fraco e tiritava de frio.

Por seu turno o refugiado contou que havia deixado a Checoslováquia há 96 horas, pendurado à parte inferior de um vagão de carga. Mudara de comboio várias vezes e pensara que estava na Suíça, quando a composição parou em Copenhaga. Durante a evasão não comeu nem bebeu e como único agasalho embrulhava-se numa gabardina usada e esburacada. — (ANI).

ESPECTÁCULOS**CARTAZ DA SEMANA**

EDEN—Às 16,50 18,15 e 21,45 — «Pão, Amor e... Totobola»
COLISEU — Circo.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

ARTIGO 6º

Texto da Convenção. Traduções oficiais

A presente Convenção foi concluída e assinada em língua francesa, de acordo com o uso diplomático assente.

São juntos ao texto francês um texto em língua alemã, um texto em língua inglesa e um texto em língua italiana, que têm o valor de traduções oficiais.

Em caso de divergência é o texto francês que faz fé.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo assinados, munidos dos seus plenos poderes, que foram reconhecidos em boa e devida forma, assinaram a presente Convenção.

Feito em Berna, a vinte e cinco de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e um, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e do qual será entregue uma cópia autêntica a cada uma das Partes.

Pela Áustria, *Dr. Krempler*; Pela Bélgica, *F. Seynaeve*; Pela Bulgária, *S. Dragomirov*; Pela Dinamarca, *Th. Jensen*; Pela Espanha, *Marqués de Miraflores*; Pela Finlândia, *Osmo Orkomies*; Pela França, *E. Dennery*; Pela Grécia, *A. Hart-Soutzos*; Pela Hungria, *Skonda Odön*; Pela Itália, *Luigi Branca*; Pelo Líbano, *Raif Abillama*; Pelo Listenstaina, *A. Hülbe*; Pelo Luxemburgo, *A. Clemang*; Pela Noruega, *Henr. A. Broch*; Pela Holanda, *H. E. Scheffer* (para o reino na Europa); Pela Polónia, *Batkowsky*; Por Portugal, *Mário Dias Trigo*; Pela Roménia, *G. Nistoran*; Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, *J. S. Rooke e A. H. Kent*; Pela Suécia, *Clas Nordström*; Pela Suíça, *Schaller*; Pela Checoslováquia, *Jan Obhlidal*; Pela Turquia, *H. Ugan*; Pela Jugoslávia, *V. Nikolic*.

ANEXO I

(ARTIGO 21)

Formulário da senha de bagagem

O formulário é constituído por três folhas do modelo indicado no «Diário do Governo». As empresas de caminhos de ferro determinam quais dessas folhas são preenchidas por decalque.

ANEXO II

(ARTIGO 58)

Regulamento relativo à Repartição Central dos Transportes Internacionais por caminho de ferro

ARTIGO I

§ 1. A Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro tem a sua sede em Berna, sob os auspícios do Governo Suíço.

A fiscalização da sua actividade, tanto no plano administrativo como no plano financeiro, exerce-se dentro do âmbito esta-

belecido pelas disposições do artigo 58 da Convenção e está confiada a uma comissão administrativa.

Para este efeito, a comissão administrativa:

a) Zela a boa aplicação, pela Repartição Central, das Convenções, bem assim como dos outros textos emanados das conferências de revisão, e preconiza, se for preciso, as medidas próprias para facilitar a aplicação destas Convenções e textos:

b) Dá pareceres motivados pelas questões que podem interessar à actividade da Repartição Central e que lhe são submetidos por um Estado contratante ou pelo director da Repartição.

§ 2. — a) A comissão administrativa reúne-se em Berna. É composta por nove membros escolhidos entre os Estados contratantes.

b) A Confederação Suíça dispõe de um lugar permanente na comissão, de que assume a presidência. Os outros Estados membros são nomeados por cinco anos. Uma conferência diplomática determina, para cada período quinquenal, por proposta da comissão administrativa em exercício, a composição da comissão administrativa, tendo em conta uma equitativa distribuição geográfica.

c) Se se der uma vaga entre os Estados membros, a comissão administrativa designa ela própria um outro Estado contratante para ocupar o lugar vago.

d) Cada Estado membro designa como delegado à comissão administrativa uma pessoa qualificada em virtude da sua experiência em questões de transportes internacionais.

e) A comissão administrativa estabelece o seu regulamento interno e constitui-se a si própria.

Tem, pelo menos, uma reunião ordinária por ano e tem, além disso, reuniões extraordinárias quando, pelo menos, três Estados membros o solicitarem.

O secretariado da comissão administrativa é assegurado pela Repartição Central.

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 frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOÃO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39

As actas das sessões da comissão administrativa são enviadas a todos os Estados contratantes.

f) As funções de delegado de um Estado membro são gratuitas e as despesas de deslocação que elas acarretam ficam a cargo desse Estado.

§ 3. — a) A comissão administrativa elabora o regulamento respeitante à organização, funcionamento e estatuto do pessoal da Repartição Central. O Governo Suíço apresentar-lhe-á um projecto para esse efeito.

b) A comissão administrativa nomeia o director, o vice-director e os conselheiros da Repartição Central; o Governo Suíço apresentar-lhe-á propostas para esse efeito. Para estas nomeações a comissão administrativa terá especialmente em conta a competência dos candidatos e uma distribuição geográfica equitativa.

c) A comissão administrativa aprova o orçamento anual da Repartição Central tendo em conta as disposições do artigo 2 abaixo mencionado, assim como o relatório anual de gerência.

A verificação das contas da Repartição Central, que apenas diz respeito à conformidade da escrituração e dos documentos de contabilidade, dentro do plano do orçamento, é feita pelo Governo Suíço. Este transmite estas contas, acompanhadas de um relatório, à comissão administrativa.

A comissão administrativa comunica aos Estados contratantes, juntamente com o relatório de gerência da Repartição Central e o extracto das suas contas anuais, as decisões, resoluções e recomendações que entende dever formular.

d) A comissão administrativa envia a cada conferência de revisão, dois meses, pelo menos, antes do seu início, um relatório sobre o conjunto da sua actividade desde a conferência precedente.

ARTIGO 2

§ 1. As despesas da Repartição Central são suportadas pelos Estados contratantes proporcionalmente à extensão das linhas de caminho de ferro ou dos percursos aos quais se aplica a Convenção. Contudo, as linhas de navegação participam nas despesas proporcionalmente apenas a metade dos seus percursos. A contribuição é de um máximo de 0,80 francos por quilómetro para cada Estado. Excepcionalmente, esta contribuição pode, após acordo entre o Governo interessado e a Repartição Central, e com a aprovação da comissão administrativa, ser reduzida de 50 por cento, no máximo, para as linhas exploradas em condições especiais. O montante do crédito anual referente aos quilómetros é fixado, para cada exercício, pela comissão administrativa, depois de ouvida a Repartição Central. Esse montante é sempre cobrado na totalidade. Quando as despesas efectivas da Repartição Central não tiverem atingido o montante do crédito calculado nesta base, o saldo não despendido é lançado num fundo de reserva.

§ 2. Na altura em que envia aos Estados contratantes o relatório de gerência e o extracto das contas anuais, a Repartição

ção Central convida-os a entregar a sua quota-parte na contribuição das despesas do exercício findo.

O Estado que na data de 1 de Outubro não tiver entregue a sua quota-parte é, pela segunda vez, convidado a fazê-lo. Se esta recordatória não produz efeito, a Repartição Central volta a renová-la no princípio do ano seguinte, na altura em que envia o seu relatório de gerência referente ao exercício findo. Se na data de 1 de Julho seguinte não foi tida em nenhuma conta esta recordatória, é feita uma quarta diligência junto do Estado retardatário para o persuadir a pagar as duas anuidades vencidas. Em caso de insucesso a Repartição Central avisará esse Estado, três meses mais tarde, de que, se o pagamento aguardado não for efectuado antes do fim do ano, a sua abstenção será interpretada como manifestação tácita da sua vontade de se retirar da Convenção. Na falta de seguimento dado a esta última diligência antes de 31 de Dezembro a Repartição Central, tomando em consideração a vontade tácitamente expressa pelo Estado em falta de se retirar da Convenção, procede à irradiação das linhas deste Estado da lista das linhas admitidas ao serviço dos transportes internacionais.

§ 3. As quantias não cobradas devem, tanto quanto possível, ser cobertas por meio dos créditos ordinários de que dispõe a Repartição Central e podem ser repartidas por quatro exercícios. A parte do *deficiz* que não possa ser assim coberta é levada, numa conta especial, a débito dos outros estados contratantes, na proporção do número de quilómetros de linhas sujeitas à Convenção quando do fecho das contas e, para cada um deles, na medida em que durante o período de dois anos que terminou com a retirada do Estado em falta tenha sido participante na Convenção.

§ 4. O Estado cujas linhas foram irradiadas nas condições indicadas no § 2 acima mencionado só pode fazê-las readmitir ao serviço dos transportes internacionais pagando previamente as quantias de que ficou devedor para os anos em causa, e isto com um juro de 5 por cento, a contar do fim do sexto mês decorrido a partir do dia em que a Repartição Central o convidou pela primeira vez a pagar a quota-parte que lhe incumbia.

ARTIGO 5

§ 1. A Repartição Central publica um boletim mensal contendo as informações necessárias à aplicação da Convenção, especialmente as comunicações relativas à lista das linhas de caminho de ferro e de outras empresas e aos objectos excluídos ao transporte ou admitidos sob certas condições, assim como os estudos que julgar convenientes inserir.

§ 2. O boletim é redigido em francês e em alemão. Um exemplar é enviado gratuitamente a cada Estado contratante e a cada uma das administrações interessadas. Os outros exemplares pedidos são pagos por um preço fixado pela Repartição Central.

(Continua)



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. olog. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

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

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*

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



*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

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL