

24.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Março de 1964

Número 1829

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

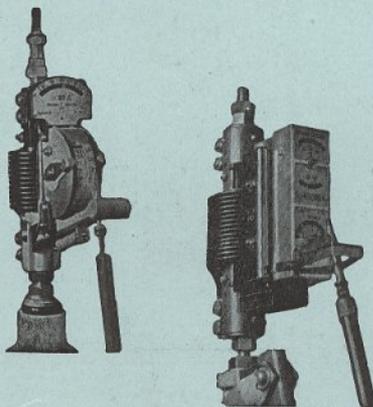
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

DEPÓSITO LEGAL
- 0. MAR 1964

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luis, Estados Unidos, 1904

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA



1829



1 — MARÇO — 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 BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTEELHO MONIZ

SECRETÁRIOS DA FEDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
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 PIRRES CAMEIRA



S U M Á R I O

O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS.	509
Técnica—Controlo indutivo da velocidade dos comboios, por KURT BUDER	511
Os nossos colaboradores.	513
O Carnaval do Estoril.	513
Publicações recebidas.	413
Imprensa.	513
Panorama, por R. DE BETTENCOURT	514
Notas históricas — Comboios a vapor . . . fluviais, por MÁRIO CARDOSO.	515
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	516
Há 50 anos	516
O semanário «Ecos de Belém» e a sua página literária	516
Terras e povos — Os Tuaregs, esses desconhecidos, por JORGE RAMOS	517
Linhas Estrangeiras	518
Aviação	519
Parte Oficial	520



O Algarve e o seu Turismo

I

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

O Algarve está actualmente na vanguarda das nossas legítimas esperanças, quanto ao necessário desenvolvimento a dar ao seu turismo.

Na consciência geral, está hoje arreigada a certeza das actividades turísticas constituírem uma indústria rendosa, que importa, portanto, animar e desenvolver, considerados os consequentes resultados frutuozos.

O turismo é assaz estimulante do comércio e de certas indústrias, senão até da própria agricultura, pelo impulso que dele resulta para os mercados dos produtos da terra, por via do aumento dos consumos.

A hotelagem, os transportes, os divertimentos, os espectáculos e os desportos como ainda a produção local de artefactos e até o artesanato de artigos regionais, tudo beneficia, em certa medida, do desenvolvimento turístico. É este conjunto mais ou menos encadeado de circunstâncias que importa ordenar e orientar, sempre em termos de procurar o equilíbrio entre as crescentes exigências de realização turística e as possibilidades realizadoras, com a vista posta no futuro e nas próprias contingências desta actividade tão especial que até de volúvel tem um pouco.

Não poderemos, com inteira razão, afirmar que possuímos no nosso País numerosas regiões eminentemente preparadas para o turismo, embora em muitos ou quase todos os casos, se possam criar e desenvolver, em zonas naturalmente apropriadas, as actividades deste género para se alcançarem os esperados benefícios, nomeadamente sob o aspecto económico-financeiro.

De uma maneira geral e, portanto, não só a respeito do Algarve como assim de qualquer outra região, com possibilidades turísticas, o desenvolvimento delas e a desejada vinda ao nosso País de visitantes estrangeiros, determinam a entrada de divisas, o que se traduz em vantajosas compensações de carácter económico e nacional.

A nossa simpática província algarvia está, assim, exactamente naquelas condições, região esta em que alguma coisa se tem feito, mas onde falta fazer imensamente muitíssimo mais.

Nos últimos tempos e na presente quadra, têm

aportado ao Algarve uns quantos grupos financeiros, uns nacionais e outros estrangeiros, à procura de terrenos quase sempre à beira-mar desejados, atraídos com propósitos empreendedores, objectivando, pela maior parte, ou a expansão de algumas urbes costeiras ou a criação e edificação doutras, estas determinadamente concebidas e projectadas com finalidades turísticas, para o que a costa algarvia se presta, fadada como foi, com belezas e climas convidativos. Nestes termos já vários terrenos têm sido adquiridos.

Estas são, por hora, as mais volumosas realizações que se julga constituírem programas desses empreendimentos, o que não sendo tudo, é já, por ser bastante, assaz valioso.

A elas se somam, dadas as inclinações ora volvidas para o Algarve, que entrou em moda turística, outros de menor escala e de iniciativas mais restritas, partindo de níveis mais modestos — particulares ou pessoais — e a que se referem a construção de hotéis e de pensões, a instalação de casas de chá, de restaurantes modernos e acolhedores, de cafés, e a abertura, amplificação e modernização de lojas de artigos regionais e doces, típicos por velha tradição local, ou ainda os produtos da fruticultura regional, justamente apreciados, e muitos quase únicos no País.

As evidentes preferências dadas agora ao Algarve residem em circunstâncias que advêm da própria Natureza. É que esta foi generosa no Algarve, porque a este rincão do Sul do País, deu, além de inéditas belezas, a amenidade de um clima de excepção, a todos os títulos atraente e que em longa escala, sob outros aspectos, tanto contribui para a riqueza produtora das suas fecundas terras, essas que tanto se desentranham também em deliciosas frutas e saborosos legumes.

A costa algarvia, em especial no Barlavento, com as suas praias de areias finas e de águas tépidas, é um manancial de belezas, no recorte caprichoso das suas falésias fortemente vinculadas às cores de tons vermelhos e claros nas rochas fantásticas que assim oferecem aspectos de singularidade atraente.

Sem sombra de exagero, se poderá afirmar que quase todo o ano o Algarve nos oferece razões para o visitarmos e nele passarmos deliciosos dias de reconforto. Isso a nós sucede, apesar de não termos carência de dias de sol brilhante e de céu limpidamente azul, o que tanto não sucede aos europeus dos países setentrionais.

São esses que pelo Algarve muito justamente se sentem atraídos e que o procuram para se deliciarem no mar das suas ótimas praias e nas montanhas dos seus médios acidentados. Ali, encontram a amenidade morna de um perfumado ambiente algarvio, em atmosfera diáfana, ou o brilho vivo e quente da luz solar, no azul celeste dos seus céus, limpos de nuvens e serenos de ventos, ou na singularidade fortemente vermelha e não menos extasiante dos seus encantadores pores de Sol, enfim, nas noites tranquilas em que algumas vezes a fosforescência das águas do mar faz que as ondas, rebentando e espraiando-se nas areias das praias, encham estas de aspectos singularmente fantásticos.

É em tudo isto e em muito mais, que residem as fundamentais possibilidades turísticas do Algarve.

Porém, todas estas belezas com que a pródiga Natureza dotou o Algarve, só podem ser devidamente usufruídas por quem o visita ou nele se instale temporariamente a título turístico, ou não, se não faltarem os recursos locais e os atributos ao fim em vista. Só por si, as belezas naturais não são suficientes para operarem na devida grandeza o efeito que certamente se deseja, razão por que se impõe a intervenção da arte, da imaginação e inteligência humanas para mais em relevo evidenciar essas belezas, delas tirando o partido possível, realçando-lhes o encanto, em arranjos adequados e enfim valorizando-as mais e mais.

A par de tanto, há que tornar tudo conhecido através de uma publicidade gráfica e literária expandida entre nós e até aos confins do estrangeiro mas isenta de deficiências, expurgada de exageros comprometedores. Mas estas actividades publicitárias devem ir ascendendo à plenitude da sua acção, à medida que as realizações forem sendo um facto e em ter-

mos de quem nos visitar não vir a cair em desilusões sempre prejudiciais.

É ainda em prol do desejado objectivo que importa poder alojar, em comodidade mais ou menos luxuosa ou ainda utilitária e socialmente turística, a massa dos que nos visitem e por cá permaneçam, para usufruição das nossas belezas. Será preciso facultar-lhes transportes rápidos e cómodos ou estacionamento seguros e acessíveis para os seus meios de transporte. Será também necessário aliviá-los de canseiras e contrariedades para lhes tornar as estadias agradáveis e será finalmente indispensável defendê-los de possíveis especulações que nos envergonhem e nos desacreditem.

Neste capítulo, e bem assim noutros aspectos deste momentoso e complexo problema, que é o turismo entre nós, e o caso especial que ora estamos tratando, avulta-se a necessidade de ser facultada pelos poderes constituídos, através dos respectivos departamentos de serviços, uma longa escala de protecção às iniciativas do género e ainda um bem organizado serviço de fiscalização, que tempere, equilibre, auxilie a acção particular, venha ela donde vier.

As autarquias locais muitíssimo cabe no campo da protecção, do incitamento e da aberta colaboração a respeito dos pequenos e dos grandes empreendimentos, simplificando os processos, abreviando soluções e aproveitando entusiasmos que as demoras e contrariedades podem fazer abortar.

Pensa-se que devam ser amparados e estimulados esses empreendimentos pertinentes ao assunto dentro do que for moral, técnica e legalmente possível.

Há que não levantar dificuldades às colaborações dignas de aproveitamento na conjugação de esforços inteligentes e eminentemente úteis ao fim em vista—desenvolver o turismo no Algarve.

Este problema de considerável extensão bem nos parece merecer considerações muito mais pormenorizadas que serão objecto de futuros artigos com os quais, e sem pretensões, nos parece podermos modestamente concorrer para que os assuntos se ventilem e sejam estudados por quem deva resolvê-los.



O Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte onde se projecta lançar uma ponte rodoviária

TÉCNICA

Controlo indutivo da velocidade dos comboios

Por KURT BUDER

O sistema de controlo indutivo de comboios, que foi introduzido pelos Caminhos de Ferro Federais Alemães em todas as suas linhas principais, serve para controlar a aproximação dos comboios dos sinais de paragem, provocando a travagem forçada dos mesmos se o maquinista accionou demasiado tarde os freios ou se o sinal foi ultrapassado.

Ultimamente foi dada uma nova aplicação a esta instalação: mediante equipamento adicional instalado ao lado da via — e não no comboio — podem efectuar-se controlos automáticos de velocidade em determinados pontos como, por exemplo, antes de chegar a zonas de marcha reduzida, curvas ou a zonas de descidas pronunciadas. Estes controladores travam rapidamente qualquer composição que circule com demasiada velocidade.

Antes de descrevermos o funcionamento destes postos de controlo de velocidade, tratemos resumidamente o princípio do controlo indutivo dos comboios.

Este sistema, conhecido na Alemanha pela denominação «Indusi», trabalha, nas linhas germânicas, com uma instalação ressonante de três frequências. Mediante circuitos oscilantes correspondentemente sintonizados e dispostos na via, que podem conectar-se de forma activa ou inactiva, actua-se num receptor instalado no comboio. Desta maneira avalia-se o grau de atenção do maquinista em relação ao sinal avançado, quando este indica precaução. No caso de estar desatento, trava-se logo nesta altura a composição. O sistema comprova também se o comboio foi devidamente travado ao aproximar-se mais do sinal principal de paragem. Este controlador dispara um comutador temporizado, situado no comboio, 20 s. depois de haver passado o sinal avançado. Os «expressos» deverão ter reduzido a velocidade, durante este tempo, para 95 km/h. Actuando novamente, o receptor do comboio, a 150 m. do sinal de paragem, comprova se a velocidade é inferior a 65 km/h. Se for superior a esta «velocidade de prova» inicia-se a travagem forçada. Para comparar a velocidade de prova com a veloci-

dade real existem uns contactos no tacómetro do comboio. As velocidades de prova estabelecem-se segundo a classe da composição — para comboios correios e de mercadorias empregam-se três circuitos de frequências ressonantes. Assim, por exemplo, a frequência de 2000 c/s serve para o disparo imediato da travagem forçada ao ser ultrapassado um sinal de paragem.

Denomina-se «trajecto de prova» cada zona de controlo de velocidade. O funcionamento de um trajecto de prova baseia-se numa medição de espaço-tempo. O tempo que necessita um comboio para percorrer um trajecto de medição compara-se com o tempo correspondente à velocidade máxima permitida nesse trajecto. Se o tempo real necessitado pelo comboio para percorrer uma distância curta, 10 m. por exemplo, é menor que o tempo de comparação, no final do dito trajecto a composição passa por cima de um íman de via que está activo e faz travar. Se, pelo contrário, o tempo necessário para o trajecto de prova é maior que o tempo de comparação, o comboio pode passar sem impedimento porque a instalação deixou, entretanto, inactivo o íman até à sua desconexão.

O tempo de comparação é fornecido por um comutador electrónico de tempo e equivale ao tempo que necessita um condensador para se descarregar e tornar a carregar-se com polaridade invertida através de uma resistência. O processo de conexão desenvolve-se da seguinte forma:

Ao circular um comboio por sobre o receptor de via, o enrolamento do receptor é atravessado pelo campo magnético comum dos três circuitos ressonantes do íman do comboio. A tensão induzida faz que se excitem os dois «relés» receptores polarizados (tendo-se instalado dois «relés» por questões de segurança). Os seus contactos mudam de posição e a partir da bateria provocam a mudança de polaridade de um condensador no comutador electrónico de tempo. O tempo que dura esta inversão de polaridade determina-se mediante uma resistência variável, ajustando-se assim também o tempo de prova.

Uma vez decorrido o tempo de prova, o «relés» de comando é excitado e com o seu contacto deixa inactivo o íman de via. O processo de accionamento explicado, desde a excitação do receptor de via até ficar inactivo o íman da mesma, dura sòmente 0,5 s. para o valor de prova de 80 km/h. Para outros valores diferentes pode ajustar-se o tempo de prova escolhendo a resistência correspondente ou variando o comprimento do trajecto.

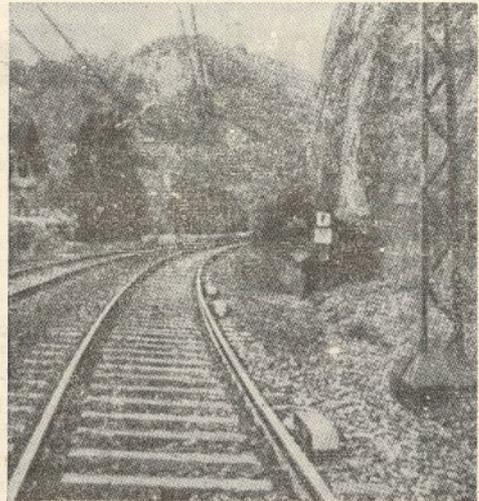
O campo electromagnético dos circuitos ressonantes do íman da composição não experimenta qualquer variação, junto ao receptor de via, que actue sobre os «relés» de impulsos da instalação Indusi. Mas se passa sobre o íman de via, a seguir, e este está activo, terá lugar um efeito retroactivo sobre o circuito ressonante de 2000 c/s da instalação do comboio. O «relés» de impulso do circuito de 2000 c/s muda de posição e o circuito seguinte actua sobre um grupo de accionamento de freio que, através de uma válvula de emergência, provoca um escape de ar na tubagem dos freios, com que se inicia a travagem rápida.

Ao mesmo tempo que o íman do comboio passa sobre o receptor de reposição, a instalação da via volta à posição inicial para efectuar outras provas. Os enrolamentos de reposição dos dois «relés» receptores são excitados por indução e estabelecem de novo o estado normal da instalação. O circuito executado na prática — realizado em colaboração com o Departamento Central dos Caminhos de Ferro Federais, em Munique — satisfaz plenamente todos os requisitos de segurança referentes ao autocontrolo dos componentes eléctricos, considerando mesmo possíveis perturbações no cabo condutor ou falhas na bateria. As possíveis irregularidades só se traduzem por aumento da segurança do serviço, já que provocam a conexão activa dos ímans da via. Os filtros bloqueadores evitam que os «relés» receptores sejam excitados pelos campos magnéticos estranhos produzidos pelos freios magnéticos de via ou pelas correntes de retorno que circulam pela linha nos trajectos electrificados.

A desconexão da instalação, assim como o seu retorno à posição normal, pode também efectuar-se empregando em lugar de um receptor de reposição um elemento retardador ou dependente de um sinal posterior.

Os trajectos de prova desta natureza podem estabelecer-se em qualquer ponto da linha férrea, visto não requererem condução de energia mediante cabos. Estas instalações trabalham em combinação com todos os equipamentos Indusi de comboio, tanto de tipos anteriores como dos mais modernos. Uma pequena bateria de níquel-cádmio, hermética ao gás, de 18 V e 1,5 A, provê ao reduzido consumo de energia, servindo vários meses sem substituição. Pesa sòmente 900 g. e pode trocar-se facilmente soltando uma ficha de corrente.

Os «relés» e os grupos construtivos electrónicos são também ligados por fichas e podem substituir-se rapidamente se for necessário. Para a recarga das



Instalação para o controlo de velocidade no troço perto de Geislingen. Por ordem, vê-se em primeiro plano o receptor de via, depois o íman de via, e logo o receptor de reposição. A direita a caixa de conexão.

pequenas baterias empregou-se uma instalação especial de carga e prova para ligação a qualquer rede de iluminação de 200 V.

Criou-se, para a supervisão da instalação, um comprovador de funcionamento com o qual podem controlar-se facilmente os processos de conexão que têm lugar no breve espaço de tempo (0,3 a 1,8 s.) que decorre entre a indução do receptor de via e a conexão inactiva do íman de via quando da passagem de uma composição. Ao introduzir-se uma cavilha de prova na tomada da caixa de conexão a lâmpada indica que a instalação se encontra na posição normal.

Se sobre a instalação circula um comboio com ímanes apaga-se a citada lâmpada e acende-se uma outra de controlo de tempo, a qual se apaga quando, uma vez decorrido o tempo de medição, o íman de via passa da posição activa à inactiva. Uma vez dada a desconexão — quando o comboio passa sobre o receptor de reposição — acende-se novamente a primeira lâmpada, indicadora do estado normal da instalação. A tensão da bateria pode medir-se num voltmetro da unidade adicional de prova. Além da mudança de baterias para serem recarregadas, estas instalações não necessitam trabalho de manutenção. O seu funcionamento está assegurado para temperaturas compreendidas entre -20 e $+50$ °C. Os receptores e ímanes de via unem-se às travessas ou carris, de modo habitual, mediante um suporte e ligam-se à caixa de conexão por meio de cabos

Os nossos colaboradores

Eng. José Manuel Vieira de Barros

No presente número desta revista, inicia a sua valiosa colaboração o distinto engenheiro sr. José Manuel Vieira de Barros.

Tendo iniciado a sua carreira profissional em 1923, nos Serviços de Via e Obras e de Construção, na Direcção dos Caminhos de Ferro Sul e Sueste, passou, depois, para a Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro, onde permaneceu até 1951, data em que foi criada a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, para onde foi transferido e onde se encontra em serviço.

Autoridade em assuntos relativos aos transportes terrestres, é-o também em questões que se referem à indústria do turismo.

Trazido para a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» pela mão amiga do nosso Director, sr. eng.º Luís da Costa, é com júbilo que saudamos o nosso novo e ilustre colaborador.

O Carnaval do Estoril

Mais uma vez o Sol marcou encontro com o Carnaval do Estoril, realçando com a sua luz a beleza dos artísticos carros que desfilarão pelas áreas do parque para alegria dos foliões nacionais e estrangeiros, que nas tardes de Domingo e Terça-feira ali acorrem.

A iniciativa do grande impulsionador do turismo nacional que é Teodoro dos Santos cria, de ano para ano, pela propaganda e principalmente pelos seus próprios méritos, maior renome internacional que se traduz na afluência de forasteiros e de turistas que, vindo para participar na Festa Alegre do ano não deixam de aproveitar depois a amenidade do nosso clima para conhecerem os encantos da nossa terra.

A «batalha do turismo», é preciso ganhá-la: o Carnaval do Estoril é um óptimo veículo para se atingir a meta desejada. Chamemos ao nosso País os estrangeiros, que eles se encarregarão de fazer a propaganda mais eficaz: a ditada pela imparcialidade. E essa temos a certeza que nos será favorável.

vulgares. Para se proteger as caixas de conexão das radiações solares colocaram-se chapas-toldo e pintaram-se com tinta reflectora bronze-alumínio.

Desde Novembro de 1961 que se encontram ao serviço sete instalações deste tipo no troço de descida pronunciada e com muitas curvas perto de Geislingen. Tais instalações controlam a velocidade das composições antes das curvas na descida e provocam a frenagem automática quando alguma delas circula a mais de 80 km/h. nos trajectos de prova. Estão em preparação outras instalações deste tipo.

Os novos equipamentos comprovadores de velocidade trazem assim, em combinação com o controlo indutivo de comboios, uma maior segurança ao serviço ferroviário.

(De «Ingenieria Ferroviaria Latinoamericana», Setembro-Outubro de 1963)

Publicações recebidas

Lisboa Carris

Recebemos o n.º 81 (correspondente aos meses de Novembro e Dezembro de 1963) da revista «Lisboa Carris», excelente órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da «Companhia Carris de Ferro de Lisboa» e de que são, respectivamente, director, redactor principal e editor, os srs. D. Francisco Avillez, Silva Bastos e Pedro da Conceição.

Dedicado ao Natal, este número abre com uma Mensagem do Administrador-Geral da Carris, Mr. Richard Waytt, e refere-se, em reportagens ilustradas, ao jantar de confraternização dos componentes da Banda de Música, e ao almoço de homenagem aos campeões do Grupo Desportivo, na época de 1962-63.

Duas páginas são dedicadas à última cerimónia da entrega de distintivos de antiguidade de serviço, efectuada em 17 de Dezembro passado. A colaboração é assinada pelos srs. Alfredo F. dos Santos e Homero Serpa.

As capas são ilustradas com fases dos dois espectáculos de circo no Coliseu dos Recreios, oferecidos, em 22 e 29 de Dezembro, pela Administração da Companhia aos filhos dos seus empregados que trabalham em Santo Amaro, Cabo Ruivo, Amoreiras e Arco do Cego.

Imprensa

Vida Ribatejana

Com a sua edição de 22 de Fevereiro, entrou no 48.º ano de publicação o semanário vilafranquense «Vida Ribatejana», de que é proprietário, fundador e director o ilustre jornalista Fausto Nunes Dias.

Semanário identificado com os interesses locais, nas suas páginas encontra-se a história da evolução da castiça Vila Franca de Xira em cerca de meio século de porfiadas e justas campanhas. O jornalista, sempre pronto a pugnar pela manutenção das tradições do concelho, e pela realização das suas legítimas aspirações, nunca deixou de prestar a sua colaboração leal a todos aqueles que, à frente dos destinos e problemas da populosa região vilafranquense, se têm esforçado por fazer dessa riquíssima região agrícola e industrial uma das mais progressivas terras do País.

O Concelho de Vila Franca de Xira não deixará de prestar ao jornal e ao seu director, por ocasião do cinquentenário de «Vida Ribatejana» (faltam apenas dois anos) a devida homenagem de gratidão.

A Fausto Nunes Dias e aos seus distintos colaboradores as nossas felicitações.

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Ilha Mártir dos Açores

São muito más as notícias que, neste momento, continuam a chegar dos Açores: a Ilha de S. Jorge, uma das mais valiosas pérolas do Atlântico, fustigada por furiosos temporais e quase destruídas as moradias das suas pitorescas vilas e freguesias por violentos sismos, está vivendo horas atribuladas de pavor, embora, a espaços, a esperança em melhores dias venha iluminar as almas e os corações daquela boa gente. Os açorianos sempre acreditaram em milagres e os milagres nunca se negaram às gentes que povoam essas ilhas maravilhosas. Milagre de beleza é a sua paisagem; milagre é a exuberância e a fertilidade do solo, trabalhado com amor; tudo, nessas ilhas de sonho, é milagre.

A Ilha de S. Jorge, das mais bem dotadas do Arquipelago, com suas poéticas lagoas, com a exuberância da sua vegetação e a fertilidade do seu solo; com as suas romarias e as toiradas à corda (não tão frequentes como as da vizinha Ilha Terceira) com as suas magníficas estradas, em cujos bordos, na época estival, florescem as hortensias, está destinada a grande um futuro, tanto mais que é também opulenta na caça.

É, pois, uma ilha destinada a grande futuro, uma Ilha de surpreendentes encantos que a maioria dos próprios açorianos desconhece, que os turistas de passagem para o Pico, para o Faial, Flores e Corvo, nunca percorrem de ponta a ponta.

São más, muito más as notícias que nos chegam da Ilha Mártir. Mas os jorgenses, que herdaram a fé dos seus maiores, que alimentam no mais íntimo do coração uma esperança, que nunca morre, acreditam em que tudo, muito brevemente, entrará na tranquilidade dos velhos tempos. Estamos às portas da Primavera. Tudo se renovará na Natureza. Os dias bons hão-de voltar também aos Açores.

Ribeiro Couto

Numa bela edição de «Livros do Brasil» saiu recentemente uma obra do saudoso poeta e diplomata Ribeiro Couto: *Sentimento Lusitano*. É o nobre depoimento de um brasileiro que muito amou e compreendeu o nosso País. Compreender é amar. A António de Souza-Pinto — esse poeta da indústria do livro — temos que agradecer a publicação desse belo volume.

Portugal turístico



OLIVEIRA DE AZEMÉIS
Um lindo trecho do Parque de La-Salette

A lenda da flor do maracujá

*Flor do maracujá, tua semente
Foram amargas lágrimas de dor
Que a mulher de Magdala, penitente,
Chorou ao pé da cruz do seu Senhor.*

*Coração abrasado em fé ardente,
Quis Deus agradecer aquele amor
E no Calvário, milagrosamente,
Nasceu de cada lágrima uma flor.*

*Eram formosas como a Madalena
E para mitigar a sua pena
Traçiam os emblemas da Paixão;*

*Assim ficou escrita na Montanha,
Nas letras vivas desta flor estranha,
A mais bela Epopeia do Perdão.*

Ezequiel Moreira da Silva

NOTAS HISTÓRICAS

Comboios a vapor... fluviais

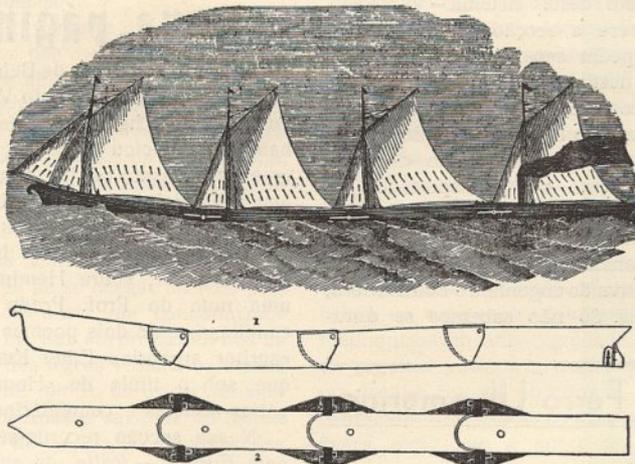
Por MÁRIO CARDOSO

F OI em Inglaterra que, por meados do século passado, surgiu na revista *Ilustração* uma notícia referente a «comboios fluviais». Ao contrário do que a denominação parece indicar, o plano não se relacionava com os caminhos de ferro propriamente ditos, mas sim com o sistema de tracção usado pelos comboios, e daí o paradoxo.

O seu autor, o engenheiro Bourne, concebera o projecto devido às dificuldades de navegação nos rios da Ásia, continente em que a Inglaterra possuía grandes interesses. Estes rios, embora muito extensos, não permitiam a navegação aos navios do tempo

uma fortaleza flutuante, como se vê pelo relatório que o oficial encarregado dos estudos realizou:

«Os comboios marítimos a vapor (Steam-train) satisfazem plenamente a todas as necessidades da navegação fluvial, pois demandam apenas dois pés de água; no estado actual de guerra em que se acha a Índia Britânica, semelhantes navios prestariam utilísimos serviços, podendo transportar até 1000 soldados de cada viagem; é fácil montar nestes *comboios* muitas peças de artilharia de grosso calibre, e assim tornarem-se poderosos instrumentos de guerra, pois é sabido que a maior parte das cidades e pontos for-



porque são muito pouco profundos e as embarcações roçavam com o casco no leito. E idealizou então o seguinte, segundo as palavras da *Ilustração*:

«O engenheiro constrói vários barcos de fundo chato e, ligando-os uns aos outros, como as carruagens no caminho de ferro, fá-los puxar, com a velocidade de 10 milhas por hora, por uma forte máquina a vapor, de especial sistema, estabelecida numa barca independente».

O plano foi acolhido com muito entusiasmo pelo governo, pois os técnicos projectavam fazer da embarcação uma poderosa arma de guerra, tornando-a

tificados da Índia são situados nas margens dos rios, ou próximo delas; finalmente, terminada a luta que hoje ali se trava, os *comboios marítimos a vapor* podem servir óptimamente ao transporte de algodão, açúcar e madeira para os portos da costa, e destes levar para o interior os produtos da indústria europeia; é possível e fácil ainda estabelecer uma polícia severa, contendo em respeito as povoações limítrofes dos rios».

A opinião pública mostrou-se favorável à ideia e foram feitas enérgicas recomendações ao governo para que tomasse medidas para a construção do novo

tipo de navio. E embora a revista inglesa não mencionasse pormenores técnicos, vamos nós apresentar os planos dum tipo de embarcação que o «Archivo Pittoresco» de 1858—posterior portanto—citou, e cujas características são tão nitidamente semelhantes que nada nos custa a acreditar fosse já a concretização do projecto do engenheiro inglês. Diz-nos esta notícia que apareceu neste ano nas docas da Índia oriental um navio de ferro construído em compartimentos ou secções, e que tinha por particularidade ser cada secção um baixel distinto, completo por si, e conexo com as outras secções por uma junta móvel de extrema simplicidade e resistência. As juntas eram fabricadas de maneira que, dando à immediata extremidade de cada secção uma forma côncava, lhes proporcionava ajustarem-se e embeberem a proa, convexa, da secção adjacente. As secções do navio eram ligadas entre si, em ambos os bordos, por ferrolhos corridos, de ferro, firmemente ligados ao casco. Estes ferrolhos, que serviam de fulcros das juntas, prendiam-se por meio de alavancas, debaixo da cobertura, de maneira que podiam ser puxados para dentro se se queriam desunir as secções, ou empurrados para fora se se queriam ajustar. Os pontos de união das secções eram flexíveis, de maneira a poderem acompanhar o movimento das ondas.

A grande vantagem deste sistema—vantagem teórica, pelo menos—era a secção em que estava instalada a máquina poder separar-se do conjunto, chegados ao porto de destino, e poder ir acoplar-se noutro conjunto—tal como a locomotiva—, não ocasionando perdas de tempo com as cargas e descargas.

Como vemos pela gravura extraída do «Archivo Pittoresco», que representa um transportador de pedra, podia também adaptar-se, além da máquina a vapor, um jogo de velas que, em caso de avaria da máquina, seria providencial.

A capacidade inventiva do engenheiro Bourne dera, afinal, frutos palpáveis. Só não sabemos se duradouros...

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Brevemente devem começar a embarcar na Alemanha as novas locomotivas Diesel fornecidas pela Krupp no quadro da cooperação daquele grupo industrial alemão com a Companhia Mineira do Lobito, para apetrechamento do caminho de ferro de Moçâmedes.

Com a entrada em serviço dessas novas locomotivas, a linha prepara-se para suportar, com eficiência, o enorme aumento de tráfego que há-de registar logo que esteja construído o ramal ferroviário de Cassinga.

Esse ramal permitirá escoar o minério de ferro daquela região para o porto de Moçâmedes, por onde já se têm efectuado rotundos embarques de minério.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Março de 1914)

Linhas portuguesas

Linha de Portalegre — Realizou-se em 26 de Fevereiro o novo concurso para a construção da linha de Portalegre, tendo ficado deserto, o que não nos surpreende.

Mediaram mais de seis meses entre a publicação da lei e o primeiro concurso. Perdeu-se muito tempo, e entretanto pioraram sensivelmente as condições dos mercados financeiros, tornando-se inviável uma combinação que, três ou quatro meses antes, poderia ter vingado.

Beira Alta — Está muito adiantada a construção da nova estação de Contendas, sendo o novo edifício composto de rés-do-chão e 1.º andar, e ficando desviado 100 metros a leste do actual apeadeiro do mesmo nome, junto à estrada que, naquele ponto, atravessa a linha.

O novo restaurante de Vilar Formoso parece que será inaugurado no próximo dia 15 do corrente. É seu arrendatário o sr. Chapado, antigo arrendatário do restaurante da Guarda.

— Estão já prontas as novas carruagens construídas nas oficinas da Figueira da Foz, mistas de 1.ª e 2.ª classe, com todo o conforto moderno, devendo entrar em serviço provavelmente ainda este mês, nos comboios n.ºs 3 e 4.

Iniciou-se já a construção de duas carruagens de 3.ª classe, iguais em dimensões àquelas, e providas de corredor lateral, retrete, etc.

O semanário «Ecos de Belém» e a sua página literária

O semanário «Ecos de Belém», fundado há 32 anos por Júlio Vieira e António Vieira, e actualmente na posse de seus herdeiros, que o dirigem com devoção bairrista, iniciou recentemente, com o título «Sol», uma interessante página dirigida pelo nosso prezado amigo e colaborador Jorge Ramos.

O segundo número dessa página, de variada colaboração, além de um breve ensaio, subscrito pelo director, sobre Hemingway e Faulkner; de uma nota do Prof. Prado Coelho à novelística camiliana, e de dois poemas, um deles traduzido do escritor argentino Ethel Kurlat, insere uma secção que, sob o título de «Homens e Obras», abrange várias notícias e comentários.

Nessa secção recorda-se um livro — *Viajando pela Europa — Itália*, da autoria do nosso saudoso amigo e director Carlos d'Ornellas; anuncia-se a próxima publicação dum número especial do diário «Província de Angola» dedicado à obra poética de Tomás Vieira da Cruz, e finalmente, com palavras generosamente amáveis, alude-se à obra poética e jornalística de Rebelo de Bettencourt, secretário da Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Felicitemos «Ecos de Belém», nas pessoas de Custódio Baptista Vieira e João Baptista Vieira, seus directores, e de Adérito Cabral, seu redactor principal, pela publicação da página «Sol» da distinta direcção do nosso prezado camarada Jorge Ramos.

TERRAS E POVOS

Os Tuaregs, esses desconhecidos...

Por JORGE RAMOS

XVI

O século da velocidade e do progresso orgulha-se de ter penetrado nas regiões menos exploradas do globo, mas a verdade é que o homem, impellido por uma curiosidade que prova a sua pequenez de criatura deslumbrada perante a imensidade do planeta, não foi muito além das fronteiras que separam a civilização dos territórios ainda hoje, em grande parte, desconhecidos. A audácia dos evangelizadores das missões científicas tem custado muitas vítimas — por sertões e glaciares. Consegue-se traçar o esboço de novas cartas geográficas e erguer padrões. Os mapas ficam incompletos visto erguer-se diante de esforços, por vezes sobre-humanos, o espectro de uma barreira intransponível: as grandes extensões.

Os meios rápidos de transporte não substituíram ainda no deserto a pista das caravanas. Não é de avião mas de trenó que se alcançam os *igloos* dos esquimós, e a selva da Amazônia, densa, vastíssima, impenetrável, continua a desafiar a aventura heróica das expedições. O que sabemos nós da Gronelândia, incomensurável região insular, cuja massa triangular está sempre coberta de um manto de gelo de noventa mil quilómetros? Com uma superfície equivalente à da Europa, essa Islandia mantém-se inacessível a todas as tentativas de se chegar ao Pólo pela linha aparentemente mais curta. Se consultarmos um mapa da América do Sul surpreendem-nos as dimensões assombrosas das terras virgens banhadas pelo Amazona — continente dentro de um continente — com as inumeráveis pampas e savanas, os *igapós* estendidos por milhares de léguas, as suas grandes nações de índios dispersas por tão gigantesco cruzamento florestal, os seus «desertos verdes» onde a Natureza tem uma expressão maciça, obscura, compacta, na vegetação intensa, inextricável. Pouco se conhece de uma parte da Ásia que teima em velar a fisionomia misteriosa: o Alto Tibet, com as suas cidades ascéticas entre cordilheiras e abismos varridos constantemente por tempestades furiosas. É possível que sob as neves eternas do círculo polar estejam sepultadas remotas civilizações que não deixaram rastro; que na «jungle» infinita, atravessada pelo soberbo Amazonas, desde a corda de serranias ciclópicas do Perú ao Atlântico, vivam ainda os descendentes de alguns povos que constituíram impérios desaparecidos.

É possível, também, que no Saara, monstruoso oceano de areia, se submergissem raças, metrópoles florescentes. Teria existido a Atlântida, antes das areias cobrirem essa imensidão da África setentrional? Um cataclismo cósmico teria subvertido a Atlântida, e os sobreviventes da catástrofe, segundo as mais autorizadas opiniões, seriam os Tuaregs — último vestígio de uma raça forte que se foi definhando pouco a pouco, em contacto com uma natureza cada vez mais hostil.

Os Tuaregs são a raça preponderante do imenso mar de dunas e de planaltos pedregosos, que se prolongam do Atlântico ao Egito, entre Estados barbarescos e o Sudão. Vemo-los para lá dos contrafortes de Hoggar, onde Pierre Benoit e Ridder Hagard «situaram» a Cidade Morta. Sedentários, indolentes, fatalistas, foram os salteadores de ontem, atacando as caravanas, soltando o grito de guerra das razias. Hoje são mercadores ambulantes vivendo em cidades que se contam pelas dezenas de milhar de tendas espalhadas no grande espaço saariano. Como todos os árabes, respeitam o nome de um só Deus, evocando-o constantemente: não foi em vão que o Antigo Testamento inspirou a Maomé as bases de uma religião monoteísta triunfando sobre os cultos idólatras que faziam de alguns pobres seres humanos o *bellah* ou o escravo. Semicristianizados, os Tuaregs reconquistaram uma dignidade onde, se há ressaibos de orgulho guerreiro, transparece também a crença no destino imortal do homem. Vivendo em boa paz com as outras tribos, os dois milhões de Tuaregs do Saara estão sob a jurisdição do Grande Caíd de Regan.

No oásis de Aouleff, surgem montando os camelos taciturnos — as mulheres formosas como netas de Sulamite, os homens de rosto velado. Caçando, comerciando, dormindo sob o maravilhoso encanto desse céu de Marrocos tão recamado de estrelas como as noites sortilegas do Equador, bebendo tranquilamente o seu chá, entoando canções nostálgicas transmitidas de geração em geração, conservam nas suas tendas o fulgor do indesvendável mistério da Ilha Perdida. E talvez ao crepúsculo, no areal sem fim, a sombra dos Tuaregs seja o último traço de uma grande História — lentamente apagada no crepúsculo das idades...

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

A gare de classificação de Mannheim está actualmente em completa transformação, com vista a uma maior segurança para o pessoal. Para assegurar, sem perigo, o acesso a um edifício central de serviço encontrou-se a seguinte solução: um largo tubo em betão, com o diâmetro interior de 2,6 m., foi metido entre o entulho que ia ser colocado para fazer o novo «cavalo», ao lado donde passa o caminho de acesso ao dito edifício. Este tubo foi em seguida simplesmente coberto pela acumulação de terra necessária ao morro. As despesas estão deste modo avaliadas em metade do que custaria a ulterior perfuração de um túnel sob o «cavalo». Nesta passagem há ainda espaço suficiente para nela se colocarem cabos.

— Experimenta-se actualmente em Estugarda um novo processo que deve obstar, no futuro, à formação de longas bichas diante dos postigos de venda de bilhetes. Estas originam-se, normalmente, quando os passageiros desejam um título de transporte cujo itinerário é complicado. Agora, um funcionário está especialmente encarregado de se ocupar dos desejos particulares e dos casos difíceis a resolver.

O passageiro, que deve depois esperar, recebe uma ficha — como se faz em alguns bancos — cujo número é chamado por alto-falante logo que o bilhete está pronto. O agente encarregado de satisfazer estes pedidos pode assim trabalhar mais tranquilamente, e os outros passageiros não são incomodados. Esta medida foi observada com bons resultados durante o tráfego do fim do ano.

Se se continuarem a observar resultados positivos os Caminhos de Ferro Federais introduzirão o sistema noutras gares, pelo menos durante as épocas de grande movimento.

GRÃ-BRETANHA

Firmou-se um acordo entre os SNCF, os «British Railways» e a «British United Airways», para um serviço combinado de comboio e avião, que coloca em quatro horas e meia a distância entre a estação Norte, de Paris, e a estação Victória, de Londres. Do coração de Paris ao coração de Londres com o comboio «Flecha de prata».

Um entroncamento, que foi construído na costa francesa em tempo «record», permite que o comboio se detenha a poucos metros do «Viscount», que descola imediatamente, atravessando a Mancha em vinte e cinco minutos, indo pousar junto da composição para Londres.

O serviço encontra-se já em pleno funcionamento, com bons resultados.

ITÁLIA

No decurso do exercício de 1962/3, os Caminhos de Ferro do Estado transportaram mais de 368 milhões de passageiros e aproximadamente 58,8 milhões de toneladas de mercadoria.

No que respeita ao transporte de passageiros, o ligeiro abaixamento verificado no número de pessoas transportadas foi largamente compensado pelo aumento do percurso médio por passageiro, que passou de 75,40 a 77,96 km. — correspondente a um aumento de 3,4% — o que elevou o número de passageiros-quilómetro, que se cifrou em 28,690 biliões, contra 28,334 biliões do precedente exercício.

Estes últimos resultados confirmam a tendência já revelada nos anos anteriores — uma mais intensa e constante utilização do caminho de ferro nas viagens de média e longa distância.

Quanto ao tráfego-mercadorias, após um primeiro semestre um pouco incerto e com tendência negativa, registou-se para o fim do exercício um decidido aumento. Em comparação com o ano anterior, nota-se no conjunto um aumento de toneladas transportadas (+ 3,38%) e de toneladas-quilómetro, cifrando-se estas últimas em 15,745 milhões (+ 0,6%).

As receitas atingiram mais 8,26%, consequência do aumento tarifário de 1 de Julho de 1961 e do aumento do tráfego.

— O conselho de administração dos F. S. deu recentemente o seu acordo à electrificação — em corrente contínua de 3 Kw — da linha Milão-Mortara; estes trabalhos fazem parte da primeira etapa do plano de modernização e extensão dos caminhos de ferro italianos.

Logo que o percurso Milão-(Mortara)-Alexandria, menos longo que o que passa por Voghera, esteja completamente electrificado, as comunicações entre os dois grandes centros serão sensivelmente melhoradas e suprimir-se-á a tracção a vapor em toda a região de Milão.

As despesas de electrificação reduzir-se-ão a cerca de metade do que seriam outra forma, pois a alimentação das linhas de contacto pode ser assegurada por subsecções já existentes nas duas extremidades do troço. Este melhoramento terá importante repercussão na actividade económica da zona atravessada, especialmente quanto às numerosas empresas industriais que ali estão instaladas.

JAPÃO

Tóquio, que é hoje a cidade mais populosa do Mundo, tem ruas estreitas demais para o trânsito moderno. Isso levou a dar preferência ao caminho de ferro monocarril que pode circular acima dos pavimentos. A primeira linha, que deverá ficar concluída antes dos Jogos Olímpicos deste ano, ligará o aeroporto de Haneda a um dos centros comerciais da capital nipónica. E está planeada a construção de mais seis linhas, todas convergentes para o centro da cidade.

AVIAÇÃO

O mais moderno aeroporto da Europa

Até fins de 1967 o Aeroporto Reno-Meno de Frankfurt deverá transformar-se no mais moderno da Europa. Actualmente, de acordo com a sua importância ocupa ele o terceiro lugar do continente depois do aeroporto Heathrow de Londres e de Orly em Paris.

Considerando-se a intensificação sempre crescente do tráfego internacional, o aeroporto Reno-Meno será ampliado de maneira a poder servir por ano à média de 12 milhões de passageiros. Para 1967 entretanto, ano em que estarão concluídas as obras de ampliação, conta-se com um número de 5 milhões de viajantes.

Dentro do programa das obras de alargamento destaca-se o projecto de um gigantesco salão de recepção em formato de Y, cuja construção está orçamentada em 265 milhões de marcos. Esta construção permitirá que se alcance a entrada do avião por intermédio de uma ponte desmontável coberta e de visão panorâmica, sem que o passageiro se exponha ao vento e ao tempo. Para os passageiros que deverão fazer trasbordo, haverá uma passagem subterrânea provida com escadas rolantes. A bagagem será transportada mecânicamente, e para aqueles que descerem no aeroporto utilizar-se-á um processo de eficiência comprovada em Nova Iorque e Los Angeles. Um «carrocel de bagagens» circulará lentamente na frente dos passageiros até que eles possam identificar as suas.

A «pista sul» de decolagem do aeroporto de Frankfurt deverá ser aumentada de 3.000 a 3.700 m, a fim de satisfazer plenamente as exigências do tráfego cada vez mais intenso dos pesados aviões a jacto. Em 1964 a Lufthansa colocará à disposição do tráfego aéreo europeu 6 aviões a jacto do tipo «Boeing 727», enquanto que planos futuros prevêem a utilização de tais aparelhos também para a navegação aérea interna alemã.

Nas instalações actuais do aeroporto de Frankfurt já está em funcionamento uma base de radar especialmente destinada às possantes máquinas supersónicas. Além disso, este campo de pouso está a planear a construção de seis estações que se prestam à medição dos ruídos causados pelos aviões que chegam e saem, com o fito de estudar as possibilidades de diminuição do barulho. Espera-se com essa medida disciplinadora dos pilotos contribuir-se grandemente para o combate de um dos maiores males da civilização: o ruído.

Resultados da SWISSAIR em 1963

Em 1963 a SWISSAIR aumentou a sua produção total para 424 milhões de toneladas-kilómetros, ou seja, 10% em comparação com 1962. Como a procura também aumentou de 10% o factor médio de utilização referente aos serviços regulares passou para 51,8%. O factor médio de ocupação foi de 52,7%.

O transporte da carga aumentou de 22% e o do correio de 8%, enquanto o tráfego de passageiros subiu de 7%. O número de passageiros transportados passou de 1 672 304 em 1962 para 1 801 599.

Segundo informações dos técnicos da IATA (Associação Internacional do Transporte Aéreo), a fricção do ar sobre a fuselagem de um avião que voe à velocidade de 500 quilómetros por hora produz uma temperatura de 16 graus Fahrenheit.

Os aviões supersónicos, em parte para evitar este inconveniente, voarão acima de 25 000 metros de altitude onde a densidade do ar é menor e onde, portanto, essa fricção é também menor.

A força do ar que desliza sobre as asas e a fuselagem de um avião supersónico é dez ou doze vezes maior do que a de qualquer furacão que há notícia. Com os aviões supersónicos, uma milha será percorrida em 3 segundos e 7 décimos.

SABENA

No número das suas realizações, a SABENA conta o prosseguimento do equipamento das suas instalações no aeroporto de Bruxelas-Nacional e particularmente das instalações postas à disposição dos passageiros em trânsito. A abertura de um «Aerohotel» com 15 quartos e o estudo de um serviço de recepção comercial são o exemplo do que atrás se diz.

O arranjo dos escritórios deste último serviço, que permitirão oferecer aos homens de negócios passando por Bruxelas-Nacional a possibilidade de redigir e de expedir o seu correio ou de efectuar reuniões em escritórios inteiramente equipados, está actualmente em vias de acabamento. Citemos ainda o Aerogrill, restaurante que foi inaugurado na parte da aerogare com acesso ao público.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

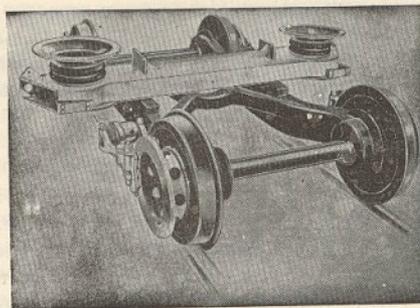
Decreto-Lei n.º 45033

(Conclusão)

Dinamarca: Sr. Th. Jensen, Director-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês, Sr. H. J. Soltoft, chefe de secção da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Dinamarquês. Espanha: S. Ex.º Sr. Alonso Alvarez de Toledo y Mencos, Marquês de Miraflores, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Espanha na Suíça, Sr. F. de Reparaz, professor da Escola Técnica Superior de Engenharia, Sr. A. Imedio, doutor em Direito, chefe adjunto do Departamento Comercial da RENFE, Finlândia: S. Ex.º Sr. Osmo Orkomi, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Finlândia na Suíça, Sr. N. G. Nerval, inspector principal, chefe de secção da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado da Finlândia. França: S. Ex.º Sr. Etienne Dennery, embaixador extraordinário e plenipotenciário da França na Suíça, Sr. Ch. Girard, conselheiro da Embaixada de França em Berna, Sr. Y. Mas, primeiro-secretário da Embaixada da França em Berna, Sr. Ed. Corbin, engenheiro geral das pontes e calçadas, encarregado das relações internacionais do Ministério das Obras Públicas e dos Transportes, Sr. Ed. Dorges, engenheiro geral das pontes e calçadas, presidente da Secção dos Assuntos Económicos e Internacionais do Conselho Geral das Pontes e Calçadas, Sr. J. Gabarra, secretário dos negócios estrangeiros da Direcção Económica do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Sr. J. Vrinat, fiscal geral dos transportes do Ministério das Obras Públicas e dos Transportes, Sr. G. Maurel, fiscal geral dos transportes do Ministério das Obras Públicas e dos Transportes, Sr. G. Caillau, director dos Estudos Jurídicos e do Contencioso da SNCF, Sr. L. Lacoste, engenheiro-chefe, chefe da Divisão do Tráfego-Mercadorias da Direcção Comercial da SNCF, Sr. J. Poulet, engenheiro-chefe, chefe da Divisão Tráfego-Passageiros da Direcção Comercial da SNCF. Grécia: Sr. A. Hart-Soutzos, segundo-secretário da Embaixada, encarregado de negócios a. i. da Embaixada Real da Grécia em Berna. Hungria: Sr. O. Skonda, chefe da Divisão dos Assuntos Internacionais do Ministério das Comunicações e dos Correios, Sr. G. Baksa, conselheiro superior do Ministério das Comunicações e dos Correios, Sr. B. Nánassy, director superior do Ministério das Comunicações e dos Correios, Sr. St. Bitta, conselheiro da Legação da República Popular Húngara em Berna. Itália: Sr. L. Branca, vice-director-geral dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado, Sr. A. Benazzo, conselheiro da Embaixada da Itália em Berna, Sr. Morganti, inspector-geral da Inspecção-Geral MCTC do Ministério dos Transportes, Sr. G. Sessa, inspector principal do serviço comercial e do Tráfego da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado. Líbano: S. Ex.º Sr. Emir Raif Abillama, embaixador extraordinário e plenipotenciário do Líbano na Suíça. Listenstaina: Sr. A. Hilbe, secretário da Legação do principado de Listenstaina em Berna. Luxemburgo: Sr. A. Clemang, comissário do Governo para os assuntos de caminho de ferro. Noruega: S. Ex.º Sr. Hen-

rik Broch, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Noruega na Suíça, Sr. L. Tveten, director da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês, Sr. O. Heier, director adjunto da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês. Holanda: Sr. H. E. Scheffer, conselheiro geral do Ministério da Justiça, Sr. H. J. Druiff, subchefe da Divisão dos Transportes Ferroviários Internacionais do Ministério dos Transportes e do Waterstaat, Sr. A. Parent, inspector chefe do Serviço dos Assuntos Económicos da S. A. dos Caminhos de Ferro Neerlandeses, Sr. J. Schuttevaer, inspector chefe do Serviço dos Assuntos Económicos da S. A. dos Caminhos de Ferro Neerlandeses, Sr. J. F. W. Hoebé, secretário da Organização Neerlandesa dos Utentes (EVO), Amsterdão, perito. Polónia: Sr. St. Baktowsky, engenheiro, director do Departamento das Relações Internacionais do Ministério das Comunicações, Sr. E. Holy, chefe de divisão do Ministério das Comunicações, Sr. W. Bras, conselheiro superior do Ministério das Comunicações. Portugal: Sr. M. Dias Trigo, engenheiro, director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, do Ministério das Comunicações, Sr. R. A. Torroais Valente, economista do serviço comercial e do tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sr. L. Góis Figueira, segundo-secretário da Embaixada de Portugal em Berna. Roménia: Sr. G. Nistoran, director-geral adjunto do Ministério dos Transportes e das Telecomunicações, Sr. D. Petrovici, engenheiro, chefe de serviço do Ministério dos Transportes e das Telecomunicações. Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte: Sr. J. Roocke O. B. E., commercial counsellor, Her Majesty's British Embassy, Berne, Sr. A. H. Kent, assistant treasury solicitor, Ministry of Transport, Sr. J. Love O. B. E. principal, Ministry of Transport, Sr. J. H. Jones, assistant solicitor, British Transport Commission, Sr. H. J. Bourn, continental superintendent, British Railways, Southern Region, Sr. L. S. J. Keys, assistant commercial superintendent to Continental Traffic and Shipping Manager, British Railways, Eastern Region.

Sensação em Travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Suécia: Sr. C. Nordström, conselheiro jurídico do Ministério das Comunicações, Sr. S. B. Leffler, director superior dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco, Sr. N. E. Hansson, director adjunto, serviços comerciais, Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco, Sr. N. R. Ennefors, primeiro-secretário da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco, Sr. B. Cedercrantz, membro da delegação sueca dos utentes dos transportes. Suíça: Sr. A. Schaller, conselheiro nacional e conselheiro do Estado cantão de Bâle-Ville, presidente da comissão administrativa da Repartição Central, Sr. J. Burckhardt, ministro plenipotenciário, chefe da Divisão das Organizações Internacionais do Departamento Político Federal, Sr. A. Martin, subdirector da Repartição Federal dos Transportes, Sr. F. C. Vaney, chefe do Serviço das Tarifas e do Tráfego da Repartição Federal dos Transportes, Sr. J. Fabre, director-geral dos Caminhos de Ferro Federais, Sr. M. Ingold, chefe de secção da Divisão do Contencioso dos Caminhos de Ferro Federais, Sr. H. Herold, secretário da União Suíça do Comércio e da Indústria, Sr. F. Dufour, primeiro-adjunto do Departamento Político Federal. Checoslováquia: S. Ex.^a o Sr. Jan Obhlidal, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário da República Socialista Checoslovaca na Suíça, Sr. A. Kábrt, chefe de divisão do Ministério dos Transportes e das Comunicações, Sr. O. Skrivánek, director do Ministério dos Transportes e das Comunicações, Sr. Katzer, secretário do Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Socialista Checoslovaca. Turquia: Sr. H. Ugan, conselheiro principal dos Caminhos de Ferro do Estado Turco, Sr. H. Aktin, presidente do Serviço Comercial dos Caminhos de Ferro do Estado Turco. Jugoslávia: Sr. V. Nikolic, Secretário de Estado, director-geral da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos, Sr. M. Iljadica, director do Secretariado do Conselho Federal Executivo para os Transportes e Comunicações, Sr. M. Stevanovic, director do Serviço Comercial da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos, Sr. R. Milisavljevic, engenheiro inspector superior, perito juridico do serviço comercial da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos, Sr.^a S. Sinanovic, inspectora, perita jurídica do Serviço Comercial da Comunidade dos Caminhos de Ferro Jugoslavos.

II

Delegados de empresas de Estado ou de partes de territórios de Estado (1)

Alemanha: Deutsche Bundesbahn: Sr. O. Maier, conselheiro ministerial, chefe de delegação; Sr. G. Tiebert, conselheiro ministerial, perito jurídico; Sr. R. Franta, conselheiro ministerial, perito jurídico. Deutsche Reichsbahn: Sr. H. Weiprecht, Secretário de Estado, chefe de delegação; Sr. S. Zachmann, primeiro-secretário; Sr. F. Szezepecki, chefe de divisão; Sr.^a E. Wiegand, conselheira superior; Sr. V. Kolloch, conselheiro principal,

III

Observadores

a) Organizações internacionais governamentais:

Comissão Económica para a Europa (CEE): Sr. P. M. le Vert, director da Divisão de Transportes, Sr. S. Deputa, funcionário encarregado dos assuntos económicos da Divisão dos Transportes.

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT): Sr. M. Mange, secretário-geral, Sr. G. Santoni Rugiu, director central do Ministério dos Transportes em Roma e presidente do grupo da CEMT encarregado do estudo dos problemas de caminhos de ferro.

(1) Ver Protocolo adicional de 11 de Abril de 1953 e Protocolo B de 18 de Junho de 1953

Comité para os Transportes por Caminhos de Ferro da Organização para a Colaboração entre os Caminhos de Ferro (OSJD): Sr. L. Kádar, engenheiro, membro do comité, presidente da comissão II.

Instituto Internacional para a Unificação do Direito Privado (Unidroit): Sr. G. Santoni Rugiu, director central do Ministério dos Transportes em Roma.

Comunidade Europeia do Carvão e Aço (CECA): Sr. W. Klaer, conselheiro da Alta Autoridade, Sr. J. Werner, director da Direcção dos Transportes, Sr. W. Koch, administrador principal da Direcção dos Transportes.

Comunidade Económica Europeia (CEE / Mercado Comum): Sr. A. Reinartz, director da Direcção-Geral dos Transportes.

b) Organizações internacionais não-governamentais:

União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC): Sr. P. A. Rousseau, chefe dos serviços executivos.

Comité Internacional dos Transportes por Caminho de Ferro (CIT): Sr. H. P. Amberg, chefe da Divisão do Contencioso dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, Sr. R. Richemond, inspector da Direcção Comercial da SNCF.

Câmara do Comércio Internacional (CCI): Sr. R. Bourgeois, engenheiro, conselheiro sobre transportes na Câmara Sindical da Siderurgia Francesa, Paris, Sr. E. Naegeli, vice-director de Danzas, S. A., Zurique, Sr. K. J. van Es, chefe do Departamento dos Transportes de Koninklijke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken N. V., Ijmuiden.

Federação Internacional das Associações de Transitários e Similares (FIATA): Sr. P. Borgognon, administrador-delegado de S. A. de Transportes Internacionais Tramarsa, Genebra, Sr. D. Weber, conselheiro jurídico da Casa Rittmann S. A., Basileia.

Associação Internacional dos Utentes dos Ramais Particulares (AIPEP): Sr. W. Kesselring, presidente da Associação, Sr. G. Storsberg, conselheiro jurídico, Deutscher Industrie und Handelstag, Bona.

IV

Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro

Sr. J. Haenni, director, Sr. R. Parateau, vice-director.

Secretariado da Conferência

Conselheiros da Repartição Central: Sr. A. Wildhaber, Sr. J. Wick, Sr. Z. Matyassy, Sr. L. Gonin, secretário da Repartição Central, Sr. H. Vidon, secretário, chefe da chancelaria da Repartição Central, Sr.^a Y. Pyrathon, tradutora da Repartição Central.

Os delegados elegeram: Presidente, Sr. A. Schaller, primeiro-delegado da Suíça. Vice-presidentes: S. Ex.^a o Sr. Etien-



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agrecida com o Grau de Comendador do Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos

Institutos Comercial e Industrial

ne Dennery, primeiro-delegado da França, Sr. O. Skonda, primeiro-delegado da Hungria, Sr. St. Batkowky, primeiro-delegado da Polónia, Sr. J. S. Rooke, primeiro-delegado do Reino Unido.

A conferência nomeou seis comissões, cujos presidentes e vice-presidentes foram os seguintes:

Comissão I — Verificação dos poderes: Presidente: Sr. Scheffer (Holanda). Vice-presidentes: Sr. Kempler (Áustria), Sr. Nistoran (Roménia).

Comissão II — Questões CIM: Presidente: Sr. Holy (Polónia). Vice-presidentes: Sr. Morganti (Itália), Sr. Heier (Noruega).

Comissão III — Questões CIV: Presidente: Sr. Martín (Suíça). Vice-presidentes: Sr. Dragomirov (Bulgária), Sr. de Reparaz (Espanha).

Comissão IV — Questões comuns à CIM e à CIV: Presidente: Sr. Nordström (Suécia). Vice-presidentes: Alvin (Bélgica), Sr. Stevanovic (Jugoslávia).

Comissão V — Questões de ordem geral: Presidente: Sr. Dorges (França). Vice-presidentes: Sr. Burckhardt (Suíça), Sr. Kabrt (Checoslováquia).

Comissão VI — Redacção: Presidente: Sr. Vrinat (França). Vice-presidente: Sr. Hart-Soutzos (Grécia).

A conferência tomou como base as suas deliberações:

a) O projecto de «Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM)», texto baseado nas deliberações das comissões preliminares de revisão;

b) O projecto de «Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminhos de ferro (CIV)», texto baseado nas deliberações preliminares de revisão.

Considerando as deliberações da conferência tais como são relatadas nas actas das comissões I, II, III, IV, V e VI, assim como nas duas sessões plenárias, os delegados concordaram em submeter à assinatura dos respectivos plenipotenciários dos Estados os projectos adiante indicados:

Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de ferro (CIM) com dez anexos.

Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminho de ferro (CIV) com quatro anexos.

Assim como um Protocolo adicional a estas Convenções.

A conferência aprovou o relatório das actividades da comissão administrativa da Repartição Central lhe apresentou referente ao seu primeiro período de funcionamento, 1956-1960, e designou os Estados seguintes que formarão a comissão por um período de cinco anos com início em 1 de Março de 1961: Suíça (sede permanente), Bélgica, Dinamarca, França, Grécia, Itália, Polónia, Portugal e Checoslováquia.

A conferência renunciou a elaborar disposições tendentes a determinar a composição da comissão para os períodos ulteriores e encarregou a nova comissão administrativa de estabelecer um projecto para o período quinzenal seguinte.

Os delegados constataram, além disso, que a conferência tinha dado poderes à Repartição Central dos Transportes Internacionais em Caminho de Ferro para:

Prosseguir os trabalhos em matéria de unificação da responsabilidade do caminho de ferro em caso de morte, ferimentos ou qualquer outro dano à integridade física dos passageiros, com vista à elaboração de um projecto de Convenção adicional à CIV para ser submetido a uma conferência extraordinária;

Estudar o problema de uma modificação da estrutura das Convenções CIM e CIV e elaborar um projecto para a próxima conferência de revisão ordinária.

Por último, a conferência tomou conhecimento de uma declaração do delegado do Líbano nos termos da qual este país está pronto a assinar as Convenções CIM, CIV, mas que, de momento, se encontra na impossibilidade de aplicar as disposições dessas Convenções enquanto existir uma solução de conti-

LINHAS PORTUGUESAS

Acompanhado por alguns técnicos, esteve em Albergaria dos Doze, em visita de inspecção às obras do túnel de Albergaria, o director-geral dos Caminhos de Ferro Portugueses. Esta obra, que importa em perto de doze mil contos e está na fase final, vai permitir dentro de breves dias a circulação dos comboios em via dupla em toda a extensão da linha do Norte.

Com a electrificação da linha até à cidade de Coimbra e a conclusão desta obra, espera esta localidade, que serve por estrada a sede do distrito, lhe seja concedida a paragem de um minuto, nesta estação, dos comboios rápidos incluindo o «Sud-express», pois este é o comboio mais utilizado pelos milhares de emigrantes desta região que trabalham na Alemanha e na França e que, com relativa frequência, visitam os seus familiares.

— Está já organizado o programa das excursões de ferroviários estrangeiros a Portugal de acordo com os Serviços de Turismo da Companhia dos Caminhos de Ferro.

Mais de quinhentos ferroviários de diversas nacionalidades, na maioria franceses e suíços, visitarão o nosso País nos próximos meses, em grupos de vinte e cinco.

— O Governo adjudicou, por 3190 contos, a empreitada da construção da variante à estrada nacional 13, junto a Caminha, a qual possibilitará a eliminação da passagem de nível de Coura.

nuidade entre a rede de caminhos de ferro libaneses e a dos outros Estados contratantes.

Pede à Repartição Central que prossiga as diligências empreendidas, de entendimento entre os Governos Libanês e Turco, para que sejam satisfeitas as condições requeridas com vista à aplicação das duas Convenções pelo Líbano.

Em fé do que a presente Acta final foi assinada.

Feita 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 de que uma cópia autêntica será enviada a cada um dos Governos representados nesta conferência

Pela Áustria: *Dr. Krempler*. Pela Bélgica: *Alvin*. Pela Bulgária: *S. Dragomirov*. Pela Dinamarca: *Th. Jensen*. Pela Espanha: *Marqués de Miraflores*. Pela Finlândia: *Osmo Orkomiés*. Pela França: *E. Dennery*. Pela Grécia: *A. Art-Soutzos*. Pela Hungria: *Skonda Odón*. Pela Itália: *Luigi Branca*. Pelo Líbano: *Ralf Abillana*. Pelo Listenstaina: *A. Hilbe*. Pelo Luxemburgo: *A. Clemang*. Pela Noruega: *Henr. A. Broch*. Pela Holanda: *H. E. Scheffer*. Pela Polónia: *Batkovsky*. 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 Obhidal*. Pela Turquia: *H. Ugan*. Pela Jugoslávia: *V. Nikolic*.

Cópia certificada conforme ao original.

Berna, 15 de Junho de 1961. — Pelo Departamento Político Federal, *F. Dufour*.

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

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

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 2 70 15

LISBOA
R. Gonçalves Crespo, 55, 5.º-Esq.
Telef. 5 27 55

Instalações de A. T.

- ★ CENTRAIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS

Instalações de B. T.

- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO

Deseja beber um café?
Mas um café?



TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL