

# GAZETA

# DOS CAMINHOS DE FERRO

A

## SOREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

## SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA  
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE  
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

**SCIAKY**, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR  
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em **PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)**

Representantes Exclusivos:

**SORVAL** — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

L I S B O A

TELEFS. { 65 12 29  
65 12 20  
65 18 12

Delegação no PORTO — Rua de Santos Pousada, 571 -- Telef. 5 69 21

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 3201 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

### Director:

#### ENG. LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal  
do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento  
de Transportes Terrestres.

### Directora-Gerente e Editora:

#### FERNANDA D'ORNELLAS

### Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado,  
por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FÁRIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);  
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL



DEPÓSITO LEGAL  
- 0 JUN 1966

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

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 PIRES CAMEIRA

Sumário

1 de Abril de 1966

Um ponto de reflexão na problemática da Coordenação dos Transportes: a Coordenação Técnica, pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE . . . . .	59
Inovações no Festival Internacional na Feira do Ribatejo. Substídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO . . . . .	62
Emigração selectiva e emigrantes qualificados, pelo Dr. NUNO SIMÕES . . . . .	63
Hanover, Metrópole de Feiras e Exposições . . . . .	65
No 60.º Aniversário de Propaganda de Portugal . . . . .	66
Segurança e velocidade em caminhos de ferro . . . . .	67
A Sabena encomendou um simulador de pilotagem para o Boeing 727 . . . . .	69
Oliva — Revista de Moda e Literatura . . . . .	70
Publicações recebidas . . . . .	70
Caminhos de Ferro Ultramarinos. . . . .	70
Interesse em França pela Feira Nacional de Agricultura de Santarém . . . . .	71
Coronel Fernand Burniat. . . . .	71
Erico Verissimo visita de novo Portugal . . . . .	71
Vida Literária. . . . .	72



Nota de abertura

*Lisboa continua a merecer a designação de capital de congressos internacionais. É um título de que todos nos podemos orgulhar. A escolha da mais bela e populosa cidade do País para nela se realizarem reuniões deve lisonjear-nos. No próximo mês de Maio de 3 a 12, vai realizar-se nos Pavilhões da Feira Internacional, à Junqueira, a reunião anual das 4.ª, 5.ª e 7.ª comissões Técnicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro, em cujas sessões de trabalho serão estudadas questões de Exploração, Material, Tracção e Instalações Fixas. Para essa próxima reunião ferroviária já se inscreveram cerca de 250 delegados de 35 países.*

*O mês de Maio costuma a ser dos mais belos de Portugal em toda a roda do ano. A sessão inaugural será presidida pelo ilustre director-geral da C. P. sr. Engenheiro Roberto Espregueira Mendes.*

*Dada a nossa tradicional e sempre louvada e agradecida hospitalidade é de crer que na próxima reunião de ferroviários, não só ganharemos uma grande batalha, mas conquistaremos novos e numerosos amigos.*

# Um ponto de reflexão na problemática da Coordenação dos Transportes: a Coordenação Técnica

Comunicação apresentada no I Colóquio Nacional de Transportes, realizada em Março de 1965 em Lisboa e organizado pela Corporação dos Transportes e Turismo.

pelos Drs. Rogério Alberto Torroais Valente

Economista Subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.)

1. É facto inegável que a chamada «coordenação técnica» vem assumindo na Europa de Aléim-Pirinéus, nos últimos dez anos, um papel cada vez mais importante no contexto desse problema mais vasto, que é a *coordenação dos transportes*.

Em contraste com outras modalidades de coordenação, que visam a estabelecer entre o caminho de ferro e a estrada um «modus vivendi», a coordenação técnica tem em vista a utilização combinada dos diversos meios de transporte de forma a deixarem de ser concorrentes para se tornarem complementares, e associando assim, de certo modo, as vantagens técnicas de uns e de outros.

Por outras palavras poderá dizer-se que ela procura, através de processos «técnicos»-material, dispositivos e arranjos especiais—conferir aos meios de transporte em presença de um carácter de complementaridade em elevado grau.

Este objectivo de complementaridade em elevado grau é só por si aliciante.

Mas, antes de prosseguirmos, convém todavia salientar que, apesar de tudo, a coordenação técnica não relega para plano secundário ou torna inúteis as outras modalidades de coordenação (regulamentar, fiscal, tarifária, etc.). E a tal propósito é bem pertinente escutar a opinião do Sr. Louis Delacarte, Director Comercial da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro (S. N. C. F.):

«La coordination technique n'est certainement pas la meilleure des solutions théoriques; mais c'est celle qui soulève le moins de remous puisqu'elle respecte en principe tous les intérêts en présence: ceux des usagers, des transporteurs, de la collectivité. Comme toutes les transactions, ce n'est pas toujours, pour la collectivité, la solution économique ou financière la meilleure.

Précision nécessaire pour éviter la conclusion facile que les trois autres moyens de coordination deviendraient inutiles des lors qu'on aurait mis au point une coordination technique satisfaisante».

Por nossa parte diríamos mesmo que uma coordenação técnica da dimensão conveniente tornará aconselhável ou mesmo exigível um aperfeiçoamento prévio de outras modalidades de coordenação—coordenação normativa—ao mesmo tempo que para certos estados de desenvolvimento económico a coordenação técnica se deve processar muito intimamente com a coordenação de investimentos ou nesta ter mesmo adequada inserção.

Deixando agora de lado a coordenação técnica no transporte de passageiros—campo onde, aliás, tanto haveria a referir e em que os caminhos de ferro da Península Ibérica já estão na fase de realizações de ordem prática (o

caso dos vagões apropriados para o transporte de elevado número de automóveis dos turistas)—é nossa intenção focar uns tantos aspectos da coordenação técnica do transporte de mercadorias.

Na verdade, ante um Colóquio Nacional de Transportes que procura essencialmente a apreciação de problemas com traço ou interesse comum aos sectores representados, afigura-se-nos que este tema se reveste de incontestável oportunidade, tanto mais que são postas em causa as técnicas que tradicionalmente os vários meios de transporte vêm utilizando entre nós. Que o mundo de reflexões que naturalmente ele suscita possa, mesmo em pequena medida, aproveitar ao propósito de consciencialização e aperfeiçoamento que nos trouxe a todos a este encontro, são os votos que de momento nos limitamos a formular.

2. A coordenação técnica no transporte de mercadorias abrange uma tão vasta gama de processos e sistemas que certamente daria assunto para muitas palestras e só por si motivo para se deslocarem aqui numerosos especialistas a ensinar-nos o que de há muito se vem implantando nos respectivos países.

Já pela indole deste Colóquio, já porque nos faleceria qualificação para tarefa de tal magnitude—além do mais requerendo o conhecimento técnico de pormenor e a experiência que, salvo raros aspectos, não existe no nosso País—é óbvio que estaria aqui deslocada a explanação dos processos e sistemas em uso.

Por isso, quanto ao aspecto propriamente técnico, limitar-nos-emos a uma breve enumeração de processos com directa aplicação à coordenação carril-estrada, meramente com a ideia de facultar um panorama de conjunto e uma certa ordenação, apoiando-nos com tal intuito nos trabalhos de sistematização já há anos levados a cabo pelo Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa (O. N. U.).

Assim, dois grandes agrupamentos se podem considerar:

- 1.º—Engenhos utilizados para os transportes combinados carril-estrada sem transbordo da mercadoria.
- 2.º—Meios utilizados para facilitar o transbordo da mercadoria do caminho de ferro para a estrada e vice-versa.

Desta simples classificação ressalta que a operação do transbordo constitui a grande preocupação da coordenação técnica. E este «ponto fraco», que a passagem de uma técnica à outra implica, com as suas sujeições e custos, que a coordenação técnica dos nossos dias visa suprimir ou simplificar.

Caem no primeiro agrupamento:

— os contentores (com os seus variados tipos, desde os grandes contentores que requerem dispositivos de adaptação no veículo portador<sup>(1)</sup>), os contentores-cisternas para líquidos, rolando na estrada sobre «chassis» adequados<sup>(2)</sup>, as caixas de vagão amovíveis ou engenhos «Feraut»<sup>(3)</sup>, os contentores de borracha até aos pequenos contentores com capacidade entre 1 m<sup>3</sup> e 3 m<sup>3</sup> e os contentores dobráveis e desmontáveis);

— as «palettes» e as caixas-«palettes» (que poderemos traduzir talvez por *estrados* ou *estrados de carregamento e caixas-estrados*);

— os reboques porta-vagão;

— os veículos mistos carril-estrada (com as duas espécies de rodados, de caminhos de ferro e estrada, funcionando por conseguinte ora como vagões ora como semi-reboques rodoviários);

— os vagões especiais rebaixados com trem de rolamento rodoviário intermudável para o transporte de mercadorias volumosas e pesadas;

— os veículos rodoviários carril-estrada («rail-route»), transportados sobre vagões ordinários ou especiais; e

— os vagões especiais para o transporte de veículos rodoviários ordinários (vagões rebaixados).

É neste grupo que se encontram porventura as formas de coordenação técnica que mais devem reter a atenção das empresas ferroviárias e rodoviárias quanto a propósitos de futura actuação simultânea.

Embora alguns dos referidos engenhos (mormente os contentores, reboques carril-estrada e «palettes») possam ocasionar aumento relativo do peso morto transportado e redução do volume oferecido para carregamento no veículo portador, são geralmente apontadas pelos especialistas as vantagens técnicas seguintes:

— eliminação das rupturas de carga no transporte das mercadorias (porta a porta integral),

— supressão ou aligeiramento das embalagens,

— simplificação e aceleração das manutenções,

— adaptação destes engenhos às unidades comerciais de distribuição.

Por seu turno estas vantagens têm no transporte manifesta incidência económica, bem justificando em grande número de casos os investimentos adicionais que os sistemas requerem.

No segundo grupo, ou seja no conjunto de meios para facilitar o transbordo das mercadorias de um para outro meio de transporte, arrumam-se tanto os veículos de transporte especializados quer ferroviários quer rodoviários, como outros veículos propriamente de manutenção. Temos assim:

— os vagões-silos e os camiões-silos (para as mercadorias pulverulentas);

— os vagões com tecto de abrir e de correr; e

— os guindastes-móveis e os carrinhos elevadores com forca.

A influência deste material, no aspecto técnico e económico, é considerável, sobretudo em transportes «massivos». Mais adiante algo acrescentaremos a este respeito.

3.— Quanto aos engenhos incluídos no primeiro grupo somente contentores e «palettes» estão já a ser utilizados entre nós, aliás em escala que, no primeiro caso, se tem de qualificar de modesta e que, no segundo caso, tem ainda expressão deveras limitada.

(1) «Grands containers à porteur aménagé (pa)».

(2) Conhecidos usualmente na Suíça sob o nome de «Swiss Containers Cars».

(3) Grandes caixas de vagão independentes do «chassis» ferroviário e que podem ser transbordadas sobre o «chassis» rodoviário ou vice-versa.

Creemos poder afirmar que num caso e noutra a respectiva utilização começou a ser feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tendo mesmo os contentores já cerca de duas décadas de divulgação, sobretudo em serviço combinado entre as duas mais importantes cidades do País<sup>(1)</sup>.

Muito resta pois a fazer entre nós quanto a engenhos deste tipo e há por assim dizer um vastíssimo campo que aguarda a actuação combinada não só dos transportes terrestres como dos transportes fluviais, marítimos ou aéreos.

O nosso ainda escasso parque de contentores — cerca de um milhar de unidades, algumas sem os requisitos de aceitabilidade internacional — bem contrasta com os parques de outros países europeus, como a Alemanha Federal (124 000), a França (84 000), a Grã-Bretanha (46 500) e a Suécia (7 500).

E não é de esquecer o papel meritório de alguns organismos internacionais na divulgação e uniformização de normas (inclusive a adopção de um tipo de contentor universal), em que se deve destacar a *Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. C.)* e o *Bureau International des Containers (BIC)*.

Quanto a «palettes» limitar-nos-emos a lembrar que a expansão deste inestimável auxiliar da manutenção exige uma séria conjugação de esforços de todos os meios de transporte público bem como dos próprios particulares.

É que para se extrair da «paletização» das cargas todo o seu rendimento é indispensável que tal operação comece ou finalize em casa do cliente, no armazém, na fábrica ou na própria quinta, com passagem sucessiva por todos os meios de transporte quer públicos quer particulares (através de um sistema de devolução de número de unidades que compense os da carga «paletizada»).

E à semelhança do que há anos se consagrou já em França, Suíça, Alemanha, etc. (verdadeiros acordos com a clientela ou «pool de palettes»), parece-nos que o caminho de ferro, logo que as circunstâncias o justifiquem, terá que adoptar normas tarifárias adequadas ao funcionamento desse regime de trocas multilaterais (com todos os utentes interessados).

A «paletização» só por si, constituiu um dos aspectos da coordenação técnica que está a exigir sem demora uma larga acção à escala nacional. Não se esquece, é certo, que há aqui também um problema de investimentos, sobretudo quanto ao necessário material de manutenção (carros empilhadores e «transpalettes»), mas também se acredita que as economias que resultem e as maiores produtividades darão àqueles ampla justificação.

Para se avaliar da importância que a «paletização» já assume lá fora basta dizer que na Suíça o respectivo parque era em 1960 de cerca de 600 000 unidades e que numa grande estação como a de Berne 50% do tráfego de remessas parcelares ou de detalhe (isto é, que não constituem remessas de vagão completo) estava «paletizado».

4.— Quanto às restantes soluções de coordenação técnica contempladas no primeiro grupo são praticamente inexistentes entre nós.

Deixando de lado os reboques porta-vagões (as conhecidas zorras tão divulgadas nalguns países estrangeiros) mas que em Portugal nunca granjearam, não sabemos bem porquê, o interesse nem da camionagem combinada nem das actividades comerciais ou industriais espalhadas pelo País fora, e bem assim os veículos mistos «rail-route» (ao que sabemos só ensaiados na Alemanha), é o transporte de ve-

(1) Pela C. P. foram, por outro lado, estabelecidas as condições tarifárias necessárias à circulação de contentores particulares tanto em tráfego nacional como internacional.

culos rodoviários sobre vagões que nos vai merecer maior desenvolvimento na nossa exposição.

Na realidade, são essas soluções que, quanto a nós, constituem o exemplo mais característico da coordenação técnica, já pelo procedimento técnico propriamente dito, já pela organização posta em prática para garantir a viabilidade do empreendimento, já ainda pela expansão alcançada pelos transportes que se apoiam em tais soluções.

Pode dizer-se que algumas destas formas fazem o *casamento do carril com a estrada*.

A França faculta-nos exemplo muito elucidativo da vastíssima obra já realizada neste domínio e poderá constituir amanhã preciosa fonte de inspiração e esclarecimento dos nossos departamentos oficiais, das nossas empresas e dos nossos técnicos.

Dois grandes sistemas se encontram ali em prática:

—o emprego dos semi-reboques rodoviários tipo U.F.R. (*Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers*), reboques esses rebaixados, em regra de dimensão e capacidade médias <sup>(1)</sup>, transportados em vagões plataformas normais;

—o emprego de grandes camiões, reboques e semi-reboques <sup>(2)</sup> transportados em vagões rebaixados ou em vagões de concepção especial que os franceses designam por «vagões canguru», constituindo comboios completos sob a designação de «*Le Poids Lourd Express*».

Limitaremos ao estritamente essencial a descrição técnica destes sistemas para nos determos mais nos aspectos de organização e funcionamento. E o que constará dos números que imediatamente seguem.

5. Assim, o semi-reboque U. F. R., análogo a qualquer semi-reboque, mas devidamente rebaixado (para respeitar o «gabarit» ferroviário), dispõe para facilidade de carregamento sobre o vagão de um duplo jogo de rodas: do lado interior, de rodas ordinárias de pneu para circulação na estrada e do lado exterior, de duas rodas em aço (jantes auxiliares); à frente, pequenas rodas também de aço sub-

tituem os tradicionais suportes ou «muletas» dos semi-reboques.

O vagão é um vagão-plataforma vulgar mas munido de cada lado, no sentido longitudinal, de um carril destinado a conduzir e a guiar os reboques.

A continuidade de uns vagões para os outros de uma composição é assegurada por duas «passerelles» móveis e carris de intercomunicação.

Através deste sistema de semi-reboques o transbordo ficou satisfatoriamente resolvido <sup>(1)</sup> embora à custa, é certo, de alguns condicionamentos técnicos. Estes consistem não só no conveniente rebaixamento dos semi-reboques para respeitarem o «gabarit» ferroviário (visto que são utilizados vagões plataformas normais), como no dispositivo dos rodados. Por isso tais engenhos são considerados mais aptos para o transporte por estrada a curta e média distâncias.

É vulgar num mesmo vagão poderem carregar-se 2 semi-reboques. Estes podem apresentar o tipo do «furgão» ordinário ou isotérmico ou ainda o tipo de cisterna para líquidos ou gases.

Vejamos agora como está organizado o sistema e como tem funcionado na prática.

Embora concebido em 1934 e executado já no período da II Guerra Mundial, compreende-se que só a partir de 1945 tenha podido expandir-se, o que na realidade tem sucedido em ritmo deveras apreciável.

Para isso muito contribuiu a criação naquele ano, de acordo com a S. N. C. F., do chamado *Groupement Technique des Transports Mixtes Rail-Route* (abreviadamente G. T. M.), entidade completada mais tarde (1947) pela sociedade anónima *SOFRAMIXTE*, a que nos referiremos no número seguinte.

<sup>(1)</sup> O conjunto de duas operações de carregar (com o tractor em recuo) e de calçar um semi-reboque sobre uma composição de vagões a partir de um cais de topo não leva mais do que 2 a 3 minutos, incluindo a retirada do tractor rodoviário. Nas estações em que se procede aos carregamentos em série, chega-se a médias de 25 semi-reboques por hora. Note-se ainda que em vez de cais de topo podem utilizar-se rampas simplificadas.

<sup>(1)</sup> É frequente a utilização de unidades de carga útil entre 6,5 t e 7,5 t. Certas unidades podem ir no entanto a 20 t.

<sup>(2)</sup> A capacidade de carga destas unidades chega a atingir 23 t.

(Continua no próximo número)

**A PORTA DOS GRANDES LUCROS**

**É-LHE ABERTA PELA**  
**empresa predial**

.....

**Nortenha**

**PONDO AO V/DISPOR TODA**  
**A COMPETÊNCIA NA**

**COMPRA E VENDA DE Propriedades**  
**COLOCAÇÃO DE Capitais**

**PORTO·LISBOA·COIMBRA**

INC  
NOR1  
NORTEN  
NORTENHA  
NORTENHA-N  
NOR  
NORTE  
NORTENH  
NORTENHA  
NORTENHA-NC  
NORTENHA-NOR1  
NORTENHA-NORTENHA-NORTEN  
NORTENHA-NORTENHA-NORTENH



# Inovações no Festival Internacional de Folclore na Feira do Ribatejo

Os últimos dias da Feira do Ribatejo são habitualmente preenchidos com o Festival Internacional de Folclore, realização em que além de vários Países europeus costumam participar Grupos representativos de várias Províncias Portuguesas. Costuma ser uma alegre e colorida parada de danças, de cantares e de outras manifestações festivas através das quais cada País ou cada região expressa o mais característico dos seus hábitos tradicionais. Vários Países europeus se têm apresentado nos anteriores Festivais Internacionais de Santarém.

A Espanha, a França, a Alemanha, a Itália, a Irlanda, o Luxemburgo, a Grécia e a Suécia, já tiveram oportunidade de revelar os encantos do seu folclore. Aliás os primeiros desses quatro Países estarão de novo este ano na Capital do Ribatejo. A Espanha representada pelos Grupos de Albacete e de Caceres, a França pelo agrupamento de Sant Troupés (a terra onde habita a B. B.) e a Alemanha e a Itália por Grupos ainda a designar. Mas as grandes novidades do Festival Internacional de Folclore da Feira do Ribatejo estão nas presenças dos agrupamentos de extraordinária categoria artística que este ano enviam os Estados Unidos, a Checoslováquia e a Argentina. É a primeira vez que se regista a presença de um grupo da América, como de um representante da Checoslováquia em realizações deste género levadas a cabo em Portugal. Dos Estados Unidos vem um Grupo formado por 36 figuras cujo guarda-roupa e riqueza de reportório vão constituir um verdadeiro sucesso. O seu vasto programa inclui desde as arcaicas manifestações artísticas dos Índios até às danças de Sociedade, o que implica a apresentação do mingado vestuário do homem primitivo mas também dos luxuosos fatos de salão. Por seu lado, o Grupo Checoslovaco oriundo da Cidade de Safárikovo foi escolhido como o mais idóneo dos agrupamentos amadores do País. Só ele poderá preencher uma sessão, pois é capaz de realizar um espectáculo de duas horas, sempre variado e rico de significado folclórico. O seu guarda-roupa,

obriga o Grupo a deslocar-se em autocarro desde a longa distância a que fica o seu País para poder transportar o volumoso vestuário, que é uma das razões do habitual sucesso do excepcional conjunto artístico-popular checo.

Na véspera da abertura oficial do Festival, que está marcado para sábado, 18 de Junho, realizar-se-á na Típica Casa do Campino uma sessão para ante-estreia dos representantes dos Estados Unidos e da Checoslováquia, por forma a permitir a realização de um espectáculo em que os referidos Grupos revelem todo o seu talento artístico e exibam bem distintas facetas folclóricas.

Além da América do Norte estarão presentes no Festival grupos representativos de outras zonas americanas, pois também pela primeira vez estará entre nós um Grupo representativo da Argentina, que será enviado oficialmente pelo Ministério da Educação daquele País aos Festivais de Tunes, S. Sebastian, Caceres e Santarém. Trata-se de um agrupamento de excepcional nível artístico, só isso justifica a sua escolha para representar oficialmente a sua Pátria em tão prestigiosos certames internacionais.

O Grupo dos Estados Unidos constitui uma secção de Danças e Cantares de uma Universidade de 20 mil estudantes, sendo enviada à Europa com o objectivo de actuar na Holanda, em França e em Portugal (só em Santarém).

É sua missão prestigiar o nível artístico do País e da Universidade que representam.

Por seu lado o Grupo Checoslovaco desloca-se sob o patrocínio das instituições culturais do seu País e é sabido quanto cuidam das suas representações artísticas os Países da Europa oriental.

Deste encontro de representantes de vários Países, de continentes diferentes e de distintos conceitos de folclore resultará por certo o Festival Internacional da Feira de Santarém este ano um acontecimento de grande relevo e de um interesse ímpar quer para os estudiosos quer para os interessados num grandioso espectáculo de cor, alegria e tipismo.

# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

d) Regula o emprego dos fundos de reserva e determina o emprego dos fundos disponíveis;

e) Autoriza a alienação de valores, rendas e efeitos pertencentes à companhia;

f) Fixa e modifica as tarifas e o sistema de arrecadação, nos termos dos contratos de 30 de Julho de 1859 e 15 de Setembro do mesmo ano, faz as transacções necessárias e regulamentos para a organização do serviço e para a exploração dos caminhos de ferro e outros estabelecimentos;

g) Dirige ao Governo todas as pretensões sobre prolongamentos de caminhos de ferro entroncamentos, novas concessões, exploração de minas, criação e exploração de estabelecimentos metalúrgicos e outros, salvo prévia autorização da assembleia geral ou rectificação posterior;

h) Contrata sempre, salvo prévia autorização da assembleia todos os empréstimos necessários para as operações da companhia e submete à assembleia geral as propostas sobre prolongamento das linhas, construção de entroncamentos, fusão ou contratos com outras companhias, prorrogação ou renovação de concessões, alienação ou arrendamentos de caminhos de ferro, terrenos ou edifícios concedidos, modificação ou adicionamento aos estatutos, especialmente o aumento do fundo social e prorrogação da companhia;

i) Nomeia ou demite o director da companhia e fixa o seu ordenado;

j) Fixa as despesas gerais da administração;

k) Faz, para a conservação e exploração do caminhos de ferro de todas as empresas da companhia, os contratos de compra e venda, e ajuste de qualquer natureza; regula os fornecimentos e autoriza a compra ou venda de todos os materiais, máquinas, e outros objectos necessários para a exploração ou por ela produzidos;

l) Autoriza todas as reivindicações diferenciais, transportes, vendas de valores, fundos e quaisquer outros efeitos da companhia;

m) Passa todas as quitações, especialmente aquelas que dizem respeito ao preço da venda de imóveis;

n) Requer todos os levantamentos de sequestros judiciais, embargos e baixas nos registos de hipoteca, desiste de privilégios, da quitações definitivas faz renúncias procedendo pela forma marcada nas leis;

o) Autoriza todas as acções judiciais, todas as medidas conservatórias, todas as transacções e compromissos;

p) Nomeia e demite, sob proposta do director, todos os empregados e autoriza o director a fazer todas ou parte dessa nomeações; fixa-lhes suas atribuições e ordenado; concede-lhe todas as gratificações: enfim, resolve todos os negócios compreendidos na administração da companhia.

Artigo 20.º A direcção de todos os serviços pode ser confiada, debaixo da vigilância do conselho de administração, a um director que se denominará director geral.

Poderão juntar-se-lhe um ou mais subdirectores.

O director assiste às deliberações do conselho, tem voto consultivo, é exclusivamente encarregado da execução das decisões do conselho, tem às suas ordens todos os funcionários ou empregados dos serviços administrativos e especiais, propõe ao conselho de administração a nomeação ou demissão dos empregados e os seus vencimentos, nomeia e demite os empregados cujas nomeações o conselho lhe tenha delegado; propõe a modificação e taxa das tarifas e regulamentos relativos à organização do serviço, prepara os contratos relativos à organização e exploração dos caminhos de ferro e outras empresas que constituem o objecto da companhia.

O conselho de administração poderá delegar no director todos os mais poderes que julgar convenientes.

Artigo 21.º Os membros do conselho de administração não contraem, em virtude da sua gerência, nenhuma obrigação pessoal ou solidária, relativamente às obrigações da companhia; respondem unicamente pela execução do seu mandato e pela observância das prescrições dos estatutos.

Artigo 22.º Os actos que dizem respeito à trans-

ferência de fundos e títulos de crédito público pertencentes à companhia, os actos de aquisição, de venda e troca de propriedades, as transacções, contratos e outros actos que podem obrigá-la, os recibos e endossos, ordens sobre o banco e todos os depositários de fundos sociais devem ser assinados por um administrador ou pessoa designada pelo conselho, excepto se o conselho designar para este efeito os seus poderes num administrador ou director geral, ou em qualquer outra pessoa.

Neste caso, porém, a autorização deverá ser dada perante tabellão, e registada no registo público do comércio.

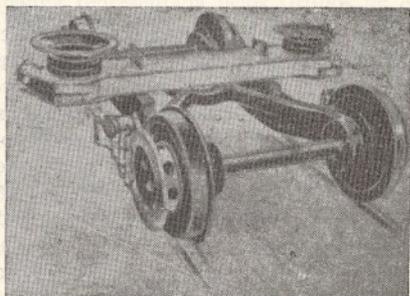
Artigo 23.º O conselho pode delegar, no todo ou em parte, os seus poderes, para a expedição dos negócios correntes, a um ou mais administradores, cujas atribuições o conselho regulará.

Poderá ser dada aos administradores ou administrador delegado uma remuneração cuja importância será fixada pelo conselho de administração.

O conselho pode delegar, em quem quiser todos ou parte dos seus poderes, mas unicamente por um mandato especial e para um determinado assunto.

Artigo 24.º É proibido aos administradores tomar ou conservar interesse directo ou indirecto numa empresa ou num contrato feito com a companhia ou por sua conta salvo se para isso forem autorizados pela assembleia geral.

### Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING  
Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

**LISBOA**

## TÍTULO IV

### Do Conselho Fiscal

Artigo 25.º O conselho fiscal será composto de dez membros, tendo o presidente voto de qualidade. Anualmente serão eleitos dois dos membros.

A sorte designará nos primeiros cinco anos os membros do conselho que deverão sair, e depois se procederá como para o conselho de administração, isto é, por antiguidade; a reeleição é sempre permitida.

Cada um dos membros do conselho deverá possuir cinquenta acções, que serão inalienáveis durante o exercício das suas funções, e depositadas na caixa social.

Além disso terão a percentagem a que se refere o artigo 45.º.

Artigo 27.º O conselho reunirá, pelo menos, em Janeiro, Abril, Julho e Outubro, e todas as vezes que o conselho de administração o reclamar.

As suas atribuições são as que lhe confere o artigo 22.º da lei de 22 de Junho de 1867.

## TÍTULO V

### Da Assembleia Geral

Artigo 28.º A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

As suas deliberações são obrigatórias para todos, mesmo para os ausentes, os dissidentes e os interditos.

Artigo 29.º A assembleia geral ordinária compõe-se dos cem maiores accionistas da companhia.

As acções nominativas, para darem direito aos seus possuidores e tomarem parte na assembleia geral, deverão estar averbadas um mês, pelo menos, antes do dia da primeira reunião; e as acções ao portador depositadas nos cofres que o anúncio da convocação designar, quinze dias antes da mesma data.

Ao depositante de acções ao portador será dado um recibo indicando o número de acções, o dia e a hora do depósito.

A carta de admissão na assembleia geral assinada pelo accionista servir-lhe-á de prova de identidade de pessoa quando lhe seja exigida.

§ único Havendo um accionista que tenha um número de acções igual aquele possuído pelo centésimo será preferido o que primeiro tiver feito o depósito.

Artigo 30.º Qualquer accionista pode delegar noutro o direito de tomar parte na assembleia geral, contando que o procurador tenha assento na mesma assembleia.

A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assinatura será legislada em França pelo «maire» da comuna, e em Portugal e Espanha por tabellão, sem outra qualquer formalidade legal.

(Continua)

# Emigração selectiva e emigrantes qualificados

PELO DR. NUNO SIMÕES

Nos quinze anos de actividade do C. I. M. E. a vida universal modificou-se completamente, sob muitos aspectos, o que tem obrigado a organização a ir-se adaptando ao novo condicionalismo.

Os países prósperos, à quem ou além-mar, desfrutam a estabilidade política e a económica em expansão. Os países ricos pode dizer-se que continuam a enriquecer. O emprego e até o superemprego nos países ricos cujas economias se expandem absorvem todas as disponibilidades de mão-de-obra existentes em certos países da Europa ou em regiões limítrofes.

As razões dos países de imigração não europeus pouco ou nada divergem, salvo as diferenças de carácter social que os caracterizam, dos que determinam a deslocação dos trabalhadores estrangeiros nos países da Europa. São as melhores possibilidades de trabalho que atraem os emigrantes, tanto os que se deslocam dentro da Europa como os que a trocam por outros destinos.

Contudo é preciso compreender que de momento os países não europeus de imigração não devem esperar receber e aguardar as mesmas categorias de trabalhadores, atraídos pelas possibilidades de trabalho do centro da Europa, da França e da Suíça.

Não há dúvida de que a emigração da Europa continental para os países extra-europeus continuará mas enfraquecendo. Há uns dez ou quinze anos, tratava-se de receber imigrantes seleccionados. É preciso não esquecer que na Europa ocidental as escolas primárias e secundárias cada vez visam mais a preparar jovens para o ensino profissional, superior e especial.

O ensino torna-se a grande, a maior indústria, de bastantes países europeus. Os produtos dessa indústria, trabalhadores qualificados, diplomados e técnicos, deixaram de ter parte importante nas emigrações maciças anteriores. Os jovens com formação superior, lançam-se na Europa a uma concorrência cada vez maior e submetem-se a critérios selectivos cada vez mais altos. Se a emigração de trabalhadores qualificados e de profissionais livres continuar, há que verificar que a proporção deles no total emigrado tem, sem dúvida, aumentado. Em

Maio de 1965 numa conferência da OCDE sobre os movimentos internacionais de cientistas, o delegado canadiano declarou que mais de 30 % dos canadianos eram estrangeiros ou imigrantes naturalizados.

Na mesma altura, o delegado dos Estados Unidos assinalou que o seu país tinha recebido da Europa cerca de 5000 pessoas dessas categorias (engenheiros, arquitectos, médicos, especializados em pesquisa ou práticos, etc.).

Há poucos meses o ministro canadiano da Cidadania e da Imigração afirmou que o seu país sofria de uma penúria grave e mesmo crítica de trabalhadores com formação profissional ou técnica e que tal penúria poderia bem retardar o seu desenvolvimento.

Pensa-se nos meios do C. I. M. E. que a situação, assim descrita, poderia generalizar-se à Austrália, à África do Sul e aos países de imigração não europeus. E ninguém tem dúvidas sobre a necessidade e vantagem duma política de imigração selectiva e adaptada à situação decorrente.

Há sem dúvida, embora não sejam numerosos, emigrantes de profissões livres e trabalhadores altamente qualificados que podem contribuir para a satisfação de tais necessidades. A emigração europeia não se estancou e não se estancará. Para o concluir bastará verificar que 800 pessoas responderam a uma oferta de emprego do C. I. M. E. feita num só jornal europeu pedindo um especialista para preencher um posto vago na América Latina.

Como se vê, o problema de emigração europeia está assumindo aspectos novos que importa considerar, sem demora.

Somos um país de emigração. Vimos, pelo condicionalismo monetário principalmente afrouxar, de modo extraordinário, a nossa emigração para o Brasil, quebrando uma tradição secular. Diminuiu extraordinariamente a emigração para esse país e de um modo geral, para os países hispano-americanos. E vimos substituir essa corrente emigratória pelas dirigidas para países europeus: França, Bélgica, Holanda e Alemanha, mais acentuadamente. Motivos de alteração? A situação económica e financeira

mais favorável desses países e as necessidades de mão-de-obra. Os outros países europeus continuam a mandar emigrantes mas agora emigrantes qualificados para o Ultramar, pois a mão-de-obra sem qualificação passou a dirigir-se de preferência dos países europeus carecidos dela.

Porque a nossa emigração não diminuiu. E até, ao contrário, tem aumentado, mercê dos baixos salários que os nossos trabalhadores recebem e pela necessidade de os procurar mais elevados e compensadores. Sobre o movimento de emigração nos países europeus está-se criando já uma lenda. Nas últimas férias de Natal que trouxeram ao nosso País grande número de emigrantes, movimentaram-se verbas impressionantes não só de transportes, pagos às empresas ferroviárias, sobretudo às estrangeiras, mas importâncias avultadíssimas de economias. As trocas de moeda estrangeira, na nossa fronteira foram muito elevadas.

Infelizmente a nossa emigração de gente válida continua em ritmo assustador. E a circunstância de se tentarem medidas de prevenção e de protecção aos emigrantes e de serem dadas facilidades para que possam emigrar, mal evita ou não evita que continui a emigração clandestina maciça, todos os dias assinalada nos registos policiais. O efeito psicológico desses registos agrava ainda a situação que soluções teóricas ou doutrinárias não bastam para esclarecer e muito menos para resolver. A situação é gravíssima. Por um lado a emigração traz para o país recursos valiosos mas priva-o de recursos humanos mais valiosos ainda, independentemente de outros prejuízos enormes que provoca na estrutura económica e social.

Não há dúvida de que a emigração não selectiva continua a ser a menos desejável para nós. E as vantagens materiais, derivadas dela, não compensam dos males de ordem política, económica e social e tantos são, que sofremos por ela.

Desde as perdas para o povoamento ultramarino até ao desfalque de ordem cultural que sofre a nossa influência no Brasil; desde os males de toda a ordem que a carência de mão-de-obra apta implica às dificuldades consequentes, incluindo o agravamento dos salários, aliás incrivelmente baixos, tudo são inconvenientes para a vida normal do País, que a entrada de invisíveis não basta de nenhum modo para contrabater.

Jamais como neste momento, vivemos numa hora tão difícil quanto aos problemas demográficos e ao mercado de trabalho que se está tornando angustioso para os que o carecem e sentem todos os dias agravar-se a situação, com a perda definitiva de gente válida que abandona o País, enquanto as necessidades e imposições da soberania dele afastam também tantos braços cuja cooperação construtiva os nossos inimigos não deixam aproveitar devidamente

(do Jornal do Comércio)

# HANOVER

## Metrópole de Feiras e Exposições

Hanover, capital do estado da Baixa-Saxónia, é uma cidade interessante, agradável e cheia de contrastes. Costuma mesmo ser chamada a cidade dos jardins e a metrópole das feiras. E, de facto, assim é: as belezas naturais desta bela cidade sabem coordenar-se harmoniosamente com o seu carácter industrial. Cidade de feição nitidamente moderna, Hanover não esqueceu, ao levar a efeito o plano de reconstrução, o seu glorioso passado. Procurou, pelo contrário, fazê-lo reviver e assim ele aparece hoje, lado a lado com o desenvolvimento moderno, mostrando aos visitantes que a técnica dos nossos dias não apaga a tradição antiga. Edifícios faustosos, reconstruídos no estilo da época e muitos deles encerrando tesouros de arte, encontram-se com frequência em largas artérias, impondo-se como sentinelas firmes no seu posto tradicional.

Em qualquer estação do ano, Hanover oferece sempre o mesmo encanto; no Verão, os parques floridos que constituem uma grande parte da graciosidade desta cidade cosmopolita, apresentam-se com todo o seu esplendor. Os Jardins Reais de Herrenhausen, famosos em todo o mundo são, nessa altura, cenário de espectáculos culturais de deslumbrante beleza, enquanto nas suas estufas se albergam verdadeiras jóias de floricultura. No Outono e Inverno pode-se assistir a uma série de interessantes manifestações culturais e artísticas, quer nos variados museus, quer nos inúmeros teatros em funcionamento na altura. É, no entanto, na Primavera que ocorre maior número de forasteiros à cidade, pois as principais feiras e exposições mundiais realizam-se então e revestem-se de carácter verdadeiramente internacional. Entre todas, a Grande Feira Internacional ocupa todos os anos um papel preponderante no panorama da política económica. Selecção do mercado em toda a sua extensão, a Feira Internacional de Hanover é uma extraordinária competição de grande valor informativo, pois permite estabelecer novos contactos entre comerciantes e expositores de todos os pontos do globo.

Graças à sua situação central no velho continente, todos os meios de transporte terrestres conduzem facilmente a Hanover, a qual, através do seu aeroporto, está igualmente em constante comunicação com os grandes centros mundiais.

# No 60.º Aniversário da Sociedade de Propaganda de Portugal

## Uma homenagem à memória de Leonildo Mendonça e Costa, fundador daquela prestante Sociedade e da Gazeta dos Caminhos de Ferro num artigo do ilustre jornalista Mimoso Moreira

O ilustre jornalista Mimoso Moreira, que foi um dos mais prestantes e notáveis colaboradores de Mendonça e Costa, fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», na habitual «Carta de Lisboa», para o conceituado jornal «A Província de Angola», que se publica em Luanda, presta homenagem a Mendonça e Costa, não apenas como fundador da «Gazeta», mas também como fundador da Sociedade de Propaganda de Portugal. Pelo seu excepcional interesse passamos a arquivar na íntegra o referido artigo de Mimoso Moreira, a quem agradecemos a homenagem prestada à memória do nosso fundador e primeiro director. Segue a transcrição:

Está por fazer a história do turismo em Portugal, que certamente, mais tarde ou mais cedo, encontrará quem a isso se disponha. Terá que reportar-se ao princípio deste Século, pois teve seus primórdios por 1906 com a fundação da Sociedade de Propaganda de Portugal. Foi seu fundador e propulsor um funcionário superior da C. P., chamado reunião de destacadas personalidades da época Leonildo de Mendonça e Costa, que promoveu a numa reunião celebrada na Liga Naval Portuguesa, podendo dizer-se que a gestão atractiva de forasteiros teve seu início por influência desta colectividade particular.

Mendonça e Costa era um espírito esclarecido e tinha efectuado viagens ao estrangeiro; possuía uma empresa editorial e porque nos anos de 1907/18 trabalhamos na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e na manufactura do *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro* (horários e tarifas de passagens) de sua direcção e propriedade, acompanhámos de perto a actuação desse patriota entusiasta pelo progresso do País. Deve-se-lhe também uma publicação de préstimo e que teve, segundo nosso conhecimento, três edições, uma delas em idioma francês: o *Manual do Viajante em Portugal*, que orientava percursos pelas terras metropolitanas, com explicações históricas e de auxílio indicativo aos que deambulassem no território, por necessidade ou recreio.

Teve grande notoriedade a Sociedade, que interveio na disciplina hoteleira e a esta concedeu patrocínio, estabelecendo selecções e atribuindo «placas de recomendação» aos hotéis que ofereciam mais garantias de alojamento e acolhimento. Promoveu a realização do primeiro Congresso Internacional de Turismo em Lisboa, em 1911, que reuniu estrangeiros com entidades nacionais, para discussão de problemas afins; dois anos depois influíu na vinda de representantes da Imprensa inglesa a Portugal, pois a propaganda promovida pela colectividade visava especialmente a atracção de britânicos e franceses, que se apoiou no estabelecimento de delegações em cinco capitais da Europa. Teriam sido estas as precursoras das casas de Portugal; como as Comissões de Iniciativa regionais o podem ter sido das actuais Juntas de Turismo. Desenvolveu também a sua acção a funções culturais, não só no País, como em Paris, Havre e Londres, para audições de música portuguesa; promoveu as primeiras excursões escolares de estudantes portugueses às Universidades de Madrid e Zurique; pequenos acessórios de acolhimento, como miradouros e pérgolas (alguns ainda existem, como seja o de Penacova, que deve ser dos mais antigos); instalação de postos de observação meteorológica de carácter particular (o mais antigo o do Monte Estoril); e muitas outras iniciativas similares, pois só mais

tarde foi criado o Secretariado Nacional de Informação e Turismo, absorvendo oficiosamente a acção coordenadora do turismo.

A tudo isto prestou infatigável interesse e cooperação de experiência L. de Mendonça e Costa; e vale a pena citar, entre entusiastas que fizeram essa época, dois precursores do turismo nacional: Fausto de Figueiredo e Alexandre de Almeida, este, felizmente, ainda vivo.

★

Levado pela morte o fundador da Sociedade de Propaganda de Portugal, manteve continuidade prestigiosa Luís Caldeira Lupi, eleito director secretário, nesse cargo mantendo execução há uns bons 35 anos. Pessoalmente sabemos dos seus esforços, não só para que a Sociedade, ilaqueada da sua influência na indústria do turismo, mantivesse posição; como até para que ela não desaparecesse. Pode dizer-se que deve a Lupi a sua sobrevivência.

A presença ou participação da colectividade evidenciou-se sempre que se realizaram congressos ou reuniões para tratar de problemas relacionados com o turismo; outros foram mesmo promovidos ou influenciados por ela, como sucedeu com o primeiro

Congresso Internacional de Turismo Africano em Lourenço Marques, em 1955. Atribuída à influência da Sociedade de Propaganda de Portugal, outros empreendimentos se devem a Luís Lupi; em 1945 criou a agência noticiosa «Lusitana», que sempre funcionou sob a sua direcção na sede da agremiação, num prédio do Largo do Chiado, em Lisboa, proporcionando meritório intercâmbio noticioso entre a Metrópole e as Províncias ultramarinas; semelhantemente foi fundado um núcleo de convívio, denominado «Círculo Bayette», que influi para reuniões episódicas de antigos funcionários e residentes no Ultramar, na sua maioria de categorizada posição social; e um núcleo de estudos e propaganda ultramarina, conhecido pelo «Geul».

Com estas iniciativas a S. P. P. actualizou e generalizou a sua actuação além-mar, contribuindo para uma melhor compreensão e interesse pelo Mundo Português, numa obra que merece justo elogio.

★

Foi agora comemorado o 60.º aniversário da sua fundação, com várias cerimónias, e que reuniu sócios e simpatizantes, promovida pela sua actual direcção, a que preside o sr. almirante Vasco Lopes Alves. Antes, este cargo exerceu, com relevado interesse pela obra da Sociedade e sua posição, o sr. almirante Magalhães Correia.

Após uma missa, efectuaram os manifestantes romagens, para colocação de flores — ao largo de Mendonça e Costa, fundador da S. P. P. e ao túmulo do príncipe D. Luís Filipe, que fora o primeiro presidente honorário da agremiação. Num jantar se reuniram depois, onde foram proferidos discursos alusivos; ágape que teve lugar no Hotel Metrópole, sito no Rossio, por colaboração de Alexandre de Almeida, pois este estabelecimento de acolhimento recebeu a primeira placa de recomendação da S. P. P.

Sessenta anos decorreram de actividade e colaboração num sector que evoluiu ao ponto de marcar na sociedade e na economia nacional, posição destacada. Há na Metrópole algumas agremiações que bem merecem a consideração geral, como sejam a Sociedade de Geografia de Lisboa, a Liga Naval, a Sociedade Histórica de Portugal, a Liga de Profilaxia Social (Porto), a empresa da Revista Militar e esta Sociedade de Propaganda de Portugal. Talvez nos estivesse escapando alguma... com bons anais de serviços prestados à Nação e à colectividade portuguesa. Mas nestes tempos do «yé-yé» e das torcidas pelas vários manejos de bola, com os pés e com as mãos; bem merecem, esta e outras, instituições particulares venerandas e prestáveis, que se lhes manifeste preto de homenagem.

M. M.

Nos revestimentos com termolaminados  
utilizem o excepcional

*Laminite*

produto da **SONAE**

Não há melhor e  
é português

PORTO-R. de Gonçalo Cristóvão, 314-Apart. 414-Tel. 23514/5  
FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196  
LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259

# SEGURANÇA E VELOCIDADE

## em caminhos de ferro

Desde a inauguração da Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações (IVA) em Munique, que o Caminho de Ferro Federal Alemão pôs em movimento entre Munique e Augsburg, comboios directos que são os mais rápidos da Europa. Circulam à velocidade máxima de 200 km/h e cobrem o percurso de 65 km em 26 minutos.

Como outras composições mais lentas ocupam também esta linha, foi preciso conceber, para os primeiros, uma nova sinalização que oferecesse uma segurança absoluta nas altas velocidades. Este sistema, aplicado pela primeira vez na artéria Munique-Augsburg, tem o nome de «controlo imperativo dos comboios em toda a linha».

A sinalização actual (sinais fixos) continua válida e subsistirá para os comboios que circulam com velocidades máximas de 160 km/h. De 1 500 em 1 500 m um sinal verde (para a passagem) ou vermelho (para a paragem) mostra ao maquinista que o troço seguinte está ou não livre. O sinal principal está precedido de um outro sinal avançado, o que permite que os comboios travem a tempo, mesmo que as condições de visibilidade sejam más.

A distância entre estes dois sinais é geralmente de 1 000 metros; não é portanto suficiente para os comboios que rodam a 200 km/h, visto que a sua superfície de travagem tem de ser pelo menos de 3 000 metros. É por isso que o «controlo imperativo dos comboios» vem completar o sistema actual de segurança, trabalhando unicamente com os chamados sinais de cabina. As informações importantes destinadas ao maquinista são transmitidas de uma forma

visual ao seu posto de condução. Estes sinais não se revelam aos comboios que não forem dotados de dispositivos de «controlo imperativo».

Para transmitir às locomotivas dos comboios rápidos as informações a partir dos postos fixos de comando — há quatro para cada direcção entre Munique e Augsburg — colocou-se um «condutor» ao longo das linhas, no interior da via, a todo o seu comprimento.

As informações são «introduzidas» no «condutor» sob a forma de impulsos eléctricos de aproximadamente 30 Kiloherztz, a partir de postos de comando que se encontram tanto num pavilhão de engrenagem, como noutros edifícios de exploração, a cerca de doze quilómetros uns dos outros. Estes dados passam seguidamente por uma bobina receptora situada debaixo da locomotiva em frente do primeiro eixo. Por seu lado, a locomotiva assinala igualmente, sem cessar, à central a sua posição por intermédio do condutor.

O posto de comando determina a posição dos sinais fixos que se encontram no troço que lhe pertence; assim como a posição do primeiro sinal do troço seguinte; regista igualmente os percursos de afrouxamento permanente ou temporários e estabelece para cada comboio rápido a velocidade a observar, tendo em conta uma superfície de travagem de 3 000 metros. É igualmente tomada em consideração a distância correspondente, após a qual a velocidade estabelecida deve ser atingida; a velocidade prescrita é então calculada electrónicamente para o momento próprio e deve corresponder o mais possível à velocidade real inscrita no taquímetro.

Estes quatro valores «velocidade a observar», «distância correspondente», «velocidade prescrita» e «velocidade real», assim como outras indicações suplementares, são constantemente transmitidas aos instrumentos da cabina da locomotiva; eles dão ao maquinista a possibilidade de conduzir o comboio com toda a segurança, mesmo à velocidade de 200 km/h, numa forma completamente independente das condições de visibilidade.

Desde que a velocidade real ultrapasse a que está prescrita e transmitida, opera-se uma travagem de urgência no caso do maquinista não ter intervindo antes.

(Do Boletim do Caminho de Ferro de Benguelá)

### 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

## A Sabena encomendou um simulador de pilotagem para o Boeing 727

Com o objectivo de poder assegurar, nas melhores condições possíveis, a formação do pessoal chamado a pilotar os quatro trireactores Boeing 727 que lhe serão entregues na Primavera de 1967, acaba a Sabena de encomendar um simulador de pilotagem deste aparelho. Este simulador, do qual a Sabena é a primeira companhia europeia a adquirir uma unidade, será entregue à companhia belga em Fevereiro de 1967 e logo após a sua instalação em Bruxelas-National, entrará em serviço num regime intensivo de 16 horas diárias e de 7 dias por semana, de modo a formar as tripulações destes novos aparelhos de médio-curso.

### Com movimento em três dimensões

A cabine de pilotagem do simulador será móvel dando assim, a ilusão do voo propriamente dito. Os movimentos reproduzidos terão, no entanto, uma amplitude reduzida. É assim, que será possível obter uma rotação de 10° quer de um lado quer do outro o um balançaço de cabine de 10° na descida e de 15° na subida a uma «altitude» de 60 cm. Realização técnica à medida dos progressos realizados no domínio da exploração espacial, o «cérebro» deste simulador de pilotagem é constituído por um ordenador do tipo «digital» Link GP-4, dotado duma memória que lhe permite reter 130 000 palavras compostas, cada uma delas, por 18 a 24 caracteres.

Graças a esta fenomenal memória, os dados relativos à 511 estações de rádio podem ser captados por este ordenador em vez das seis estações que os simuladores de tipo mais antigo podem abranger. Além disso uma precisão no cálculo da altitude da ordem de 20 cm. pode ser obtida em vez de 30 metros com que antes era necessário contentar-se.

### Um primeiro passo para o simulador do avião supersónico

A capacidade do ordenador permite-lhe alimentar o posto de pilotagem de dois aviões da mesma classe do Boeing 727. Utilizado separadamente, este ordenador poderia nos próximos anos comandar o posto de pilotagem de um simulador de avião de transporte supersónico.

O conjunto «ordenador-posto de pilotagem», que compõe o simulador é de dimensões impressionantes: 10 m. de comprimento, 8,30 m. de largura e 5,20 m. de altura. O seu peso é de cerca de 17 toneladas e o seu funcionamento exige uma energia eléctrica de 50 kilowatts.

### «Frota» dos simuladores de pilotagem da Sabena

A «frota dos simuladores compreende actualmente

10 «link-trainer» para treino dos processos de aterragem e do voo sem visibilidade, dois Redifon que, graças a diversas combinações, permitem a reprodução de determinadas condições de pilotagem do Convair Metropolitan, do DC-3 e do Cessna, bem como do DC-7C e do Caravelle. Finalmente, a Sabena dispõe, ainda de um simulador do voo Boeing 707-320.

## OLIVA — Revista de Moda e Literatura

Da magnífica revista ilustrada «Oliva», da direcção da ilustre escritora e poetisa Alice de Azevedo recebemos mais um número: o 45.º da sua brilhante série. Bem colaborada por distintos escritores e artistas plásticos, essa revista, que se publica trimestralmente, honra o Porto e as oficinas gráficas onde é composto e impresso.

Colaboram neste número os seguintes escritores Hugo Rocha, Amador Rezende, Jorge Ramos, dr. João Vieira dos Santos, Armando Vasconcelos, Casimiro Mourato, Martha de Mesquita da Câmara; a poetisa açoriana Bernadete Falcão e Casimiro de Carvalho.

Colaboram neste número 45 artistas: entre eles Domingos Pinho, com uma ilustração de interesse.

## Publicações recebidas

Skal Clube de Lisboa — Boletim trimestral n.º 6.

Do Skal Clube de Lisboa está publicado o n.º 6 do seu magnífico boletim trimestral correspondente ao mês de Março do corrente ano, este Boletim oferece leitura de grande interesse e honra não só a entidade na interpretação, com o sr. Mário Bastos, na qualidade do seu ilustre Director e Administrador.

Abrindo com referências elogiosas ao bolseiro do Skal Club sr. José Alexandre Tiago de Castro Biahí, que frequentou a Escola Hotelaria Ceria, com assinalável aproveitamento, honrando assim a Escola Hotelaria Alexandre de Almeida, o Skal Clube de Lisboa e o nosso País, esta publicação reproduz, as palestras proferidas por alguns dos seus sócios, na reunião de consócios, fechando com a notícia de que, na cidade do Funchal se fundou recentemente um novo Skal Club graças aos esforços dos srs. Jean Mopalvers, Secretário-Geral e dr. Ruy Leitão membro da Direcção do Skal Clube de Lisboa.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### MOÇAMBIQUE

Foram desembarcadas em Lourenço Marques as primeiras 6 locomotivas «Diesel» eléctricas, de uma encomenda de 16 feita a uma firma norte-americana e especialmente destinadas à linha de Limpopo.

As locomotivas vão agora ser montadas nas oficinas dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

## Interesse em França pela Feira Nacional de Agricultura de Santarém

Existem inequívocos sintomas de que está a desenvolver-se em França um forte movimento de interesse pela Feira Nacional de Agricultura que no dia 5 de Junho próximo se inaugurará em Santarém. Do lado das entidades ligadas à organização da Feira esse interesse manifesta-se através da ampliação e melhoramento do Pavilhão que a França possui na Capital do Ribatejo. Tendo em conta o desenvolvimento que a Feira está a tomar, foi decidido dar maior amplitude à representação francesa e, considerando que a Praça de Touros, situada no coração do recinto da Feira, sofreu beneficiações no seu aspecto exterior que lhe dão lugar de relevo, os architectos responsáveis pelo Pavilhão daquele País entenderam ser de bom gosto criar-lhe uma fachada voltada para o majestoso tauródromo scabitanano. A par destas manifestações de apreço pelo certame, regista-se uma série de pedidos de informação oriundos dos mais variados pontos daquele País relativos à data de inauguração da Feira, pormenores sobre o Concurso de Equinos — agora que o Cavallo está na moda —, à realização de touradas, e às manifestações relacionadas com a presença da raça bovina charolesa representada na Feira em elevado número. Estas solicitações nem sempre surgem dos meios turísticos interessados nos aspectos típicos da Feira, pois regista-se também o interesse da parte dos homens de negócios ou dos que mantêm o culto pelas manifestações hípicas.

## Coronel Fernand Burniat

O sr. coronel Fernand Burniat, ilustre representante em Portugal da Sabena, ao cessar as suas funções como director-geral daquela companhia no nosso País teve a delicadeza, que muito nos sensibilizou de apresentar as suas despedidas.

Veio substituí-lo o sr. coronel Leopold Yollignon, que é também um antigo e distinto oficial da aviação belga e com certeza não deixará de ser como o seu antecessor, um grande amigo de Portugal.

O sr. coronel Fernand Burniat, que fixou residência em Lisboa, tem sido alvo de várias manifestações de simpatia por parte de entidades portuguesas. De grande significado foi a homenagem que lhe prestou o Skal Clube: a última reunião de convívio que se efectuou no Hotel Fénix com a comparência de numerosos associados e constituiu, pois, uma grande e justa homenagem daquela instituição de estudos turísticos, ao sr. Coronel Fernand Burniat, que cessou há pouco as suas funções como Director-Geral da Sabena em Portugal.

A reunião, à que assistiram dirigentes de Empresas relacionadas com a actividade turística, agentes de viagens, jornalistas de turismo e muitas outras individualidades, decorreu num ambiente de grande elevação e cordialidade.

Aos brindes, o ilustre Presidente da Direcção do Skal, Luís F. Trigueiros, pronunciou um discurso de saudação ao Sr. Coronel Fernand Burniat, cuja brilhante carreira militar evocou, e comunicou que, em virtude dos grandes serviços ao Skal Clube de Lisboa, a respectiva Direcção resolvera nomeá-lo seu sócio benemérito. Falou seguidamente o Sr. Eng. Vaz Pinto, Presidente do Conselho de Administração da TAP, que se referiu à actividade desenvolvida pelo Sr. Coronel Burniat, como Delegado de Sabena em Lisboa, tendo referido, a propósito, o espírito de colaboração que preside às relações da Companhia Nacional com as Companhias congéneres estrangeiras, com vista ao objectivo de expansão e desenvolvimento que lhes são comuns.

O sr. Coronel Fernand Burniat agradeceu as palavras do Presidente do Conselho de Administração da TAP e do Presidente da Direcção do Skal e a distinção que este organismo lhe concedera.

## Erico Veríssimo visita de novo Portugal

Erico Veríssimo encontra-se de momento a realisar mais uma visita à Europa e virá a Portugal ainda durante o mês em curso. Presentemente no Sul da França, o ilustre escritor brasileiro pronunciará a 10 de Maio uma conferência em Madrid, a convite dos círculos intelectuais mais representativos da capital da Espanha. Dirige-se em seguida à Galiza, visitando Santiago de Compostela, vindo então a Portugal.

Antes de entrar na Europa, Erico esteve em Israel a convite do respectivo governo. Teve então oportunidade de conhecer esse País, avistando-se com Ben Gurion, com quem conversou mais de uma hora no «kibutz» onde vive, em pleno deserto de Nager. Também se avistou com Golda Meier, antes de partir para a Grécia, país que já visitara e sobre o qual decidiu publicar um livro: «Grécia: Sol e Mel».

A notícia da próxima vinda de Erico Veríssimo a Portugal, nação a que consagra particular amizade, vai certamente provocar a mais viva alegria nos seus numerosos leitores, que tanto admiram a sua obra. Os seus livros, publicados entre nós pela editorial «Livros do Brasil», constituem «leitura obrigatória» para as mais vastas camadas do nosso público leitor.

# Vida Literária

Destinado a trazer até ao público leitor português as obras mais representativas do romance contemporâneo, a colecção «Dois Mundos», da editorial «Livros do Brasil», tem continuado a cumprir rigorosamente o seu programa. Seria longa a indicação de todos os grandes escritores contemporâneos que já surgiram da colecção «Dois Mundos». A lista dos próximos lançamentos basta para salientar a orientação seguida:

De Franz Kafka será publicada a tradução de «O Castelo» incluindo em apêndice, as frases rasuradas pelo autor. O «Don Tranquilo» do escritor russo M. Cholokov, recentemente distinguido com a alta consagração do Prémio Nobel da Literatura, está contratado para edição em língua portuguesa. Ernest Hemingway surgirá mais uma vez na colecção «Dois Mundos» com uma obra póstuma aclamada por toda a crítica: «Paris é uma Festa». John Steinbeck já largamente representado na colecção, terá publicados «Viagem com Charley» e «Correspondente de Guerra». De Roger Vailland, o grande escritor francês que faleceu há poucos meses, será apresentado o último romance, intitulado «La Fruite», na língua original. E, a estes títulos, a publicar num futuro imediato, agregar-se-ão obras de Marcel Proust, Alberto Moravia, Franz Kafka, Malaparte, Pearl S. Buck. A abrir esta série de lançamentos, a edição do extraordinário romance de Heinrich Böll, «Casa Indefesa», um retrato pungente, vigoroso e implacável da Alemanha, nos dolorosos meandros da Segunda Guerra Mundial.

O viver diário na França da Renascença, no tempo em que Montaigne no seu reduto de Bordéus, passava ao crivo do cepticismo todas as verdades aceites e reconhecidas: no tempo em que Rebalais submetia a uma vigorosa sátira muitos ídolos de pés de barro; no tempo em que os homens eram testemunha de uma revolução gigantesca — tal é o tema, sugestivo e aliciante, da autoria de Abel Lefrance, que a colecção «Vida Quotidiana», da editorial «Livros do Brasil», vai publicar em breve. As transformações da vida, das instituições, dos costumes, das formas de pensar e de proceder são descritas, com vivacidade inextinguível por um grande especialista que é também um escritor vigoroso.

Depois de «Os Países das Fomes», do sacerdote jesuíta Noël Drogat, perito em questões de subdesenvolvimento, (obra em que a visão objectiva e humanista dos problemas se alia a um raro talento

de divulgador) a colecção «Enciclopédia LBL» publicará «Cerébrós Electrónicos — princípios e funcionamento das máquinas de pensar». O autor é W. Sluckin. A edição original foi publicada na conhecida e apreciada colecção britânica dos «Pelican Books».

## O Mercenário

Todo o apreciador de literatura policial já tomou contacto com os romances de Mickey Spillane, um dos astros mais populares deste novo género literário. Através da colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» leu com certeza «A Grande Caçada», «A Minha Arma não Perdoa», «A Longa Espera», «A Vingança é Minha», «O Homem Poderoso», «O Beijo Fatal», «Ladrões de Raparigas». Obras emocionantes, em que a violência empolgante da acção, a variedade de episódios, a vertiginosa sucessão de situações de situações escravizam o leitor, dominando a sua atenção.

É dessa estirpe «O Mercenário», que a mesma colecção acaba de lançar em tradução de Fernando Pinto Rodrigues. Mickey Spillane inaugura, através de «O Mercenário», uma nova temática, polarizada pela situação explosiva das Caraíbas. Para a personagem central desta nova obra, a aventura tanto pode situar-se nas escarpas agrestes da Sierra Maestra como na paisagem doce e tranquila de Miami. Mas, em qualquer destes pontos, é sempre a emoção que predomina em todas as situações, de forma que, «O Mercenário», iniciando uma nova temática continua a ter a marca inconfundível, pessoal e plenamente característica, de Mickey Spillane.

Uma obra de Mickey Spillane é sempre um êxito incontestável. Isso nos leva a vaticinar a «O Mercenário» o melhor e plenamente merecido sucesso. A aventura, o amor, o mistério são os seus ingredientes principais. Como em todos os livros de Spillane — haverá quem o acrescente. Mas nesse caso será preciso acrescentar então que, a despeito disso, cada livro de Spillane é um livro novo e um novo *best-seller*.

À carreira auspiciosa que «O Mercenário» há-de por certo obter não será alheia a capa, de rico colorido e acentuado bom gosto que para mais esta edição da colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» foi desenhada pelo distinto pintor Lima de Freitas.



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE