

IX Congresso Internacional de Estradas de Rodagem

Realizou-se, em Lisboa, de 24 de setembro a 3 de outubro de 1951, o IX Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, com a presença de cerca de 1 200 delegados, representando 40 países. O conclave foi promovido pela "Association Internationale Permanente des Congrès de la Route", com sede em Paris, e que promove estes Congressos em períodos de 4 em 4 anos. O penúltimo efetuou-se em Haia, sendo que o seguinte foi adiado até 1951, devido à última guerra e suas conseqüências naturais.

O Congresso teve todo o apoio do governo português comparecendo ao mesmo altas autoridades daquele país, além de representação oficial.

Delegação brasileira

O Brasil, país que encara com seriedade um de seus problemas capitais para seu desenvolvimento econômico e cultural, e que é mesmo a mola mestra em sua vida — vias de comunicação — não poderia estar ausente a tão oportuno e útil empreendimento de ordem técnica, cujos resultados, aplicados a nossos países não de concorrer para a solução de muitos problemas relacionados com a vida e progresso do Brasil. A delegação brasileira, foi constituída dos seguintes engenheiros: deputados MAURÍCIO JOPPERT DA SILVA e FRANCISCO SATURNINO BRAGA; FILÍVIO CERQUEIRA RODRIGUES; MÁRIO DIAS, ANGELO NICOLAU MARIA CROSATO e CARLOS SOARES PEREIRA.

Trabalhos apresentados

O número de trabalhos apresentados, alcança a 78, todos versando os vários aspectos dos problemas ligados às estradas de rodagem, e foram grupados para estudos, da seguinte maneira:

1.^a Secção — Construção e Conservação.

1.^a questão: Progresso verificado, desde o Congresso de Haia, em 1938, quanto a:

a) Emprego de cimento e outros materiais especiais nos pavimentos de estradas e pistas de aviação;

b) Preparação e utilização de materiais plásticos (alcatrões, betumes, fillers asfálticos e outros plásticos) para pavimentar essas estradas e pistas.

2.^a questão: Progresso verificado, desde o Congresso de Haia, em 1938, quanto a:

a) Determinação das propriedades do subsolo; métodos de ensaio e aparelhos de medição;

b) Estabilização do subsolo tendo em vista sua utilização nas fundações e pavimentos das estradas.

2.^a Secção — Circulação, Exploração e Administração.

3.^a questão:

a) Elementos básicos para o cálculo das características das estradas;

b) Determinação do tráfego e das condições que o influenciam, principalmente:

- Velocidade dos veículos.
- Natureza do tráfego.
- Ultrapassagens.
- Natureza dos cruzamentos.

4.^a questão:

Rentabilidade dos serviços rodoviários.

1.^a e 2.^a Secções Reunidas

5.^a questão:

a) Características das vias em geral:

b) Características das vias urbanas:

- Canalizações.
- Bondes.
- Fumaça de escapamento.
- Visibilidade.
- Inclinação longitudinal.
- Condições a serem impostas aos proprietários marginais quanto às construções futuras.

6.^a questão:

Construção e conservação de estradas em países pouco povoados ou de economia ainda pouco desenvolvida, tendo em vista as possibilidades de construção e o tráfego que incidirá sobre essas estradas.

Recursos financeiros para atender à construção e conservação dessas estradas.

A delegação brasileira apresentou uma tese denominada "Vantagens econômicas da pavimentação". Nesse trabalho, os autores focalizam com objetividade, o problema do transporte no Brasil. Salientou o trabalho, de início que o Brasil, país novo, tem sua rede de transporte dificultada pela sua topografia e geologia, que oferecem obstáculos sérios, principalmente no Sul do país, onde o clima favorece o progresso, que é prejudicado pelos obstáculos que oferece o terreno, citando por exemplo a serra do Mar,

como barreira permanente às vias de comunicação.

A conservação das estradas, por meio de pavimentação, ainda é o melhor meio de estimular as riquezas e as razões são as seguintes:

a) enquanto a pavimentação reduz o frete rodoviário em cerca de 50%, a melhoria das características técnicas reduz este mesmo frete em cerca de 5%; b) A pavimentação custa quase tanto quanto uma nova construção, em face das condições topográficas e geológicas do país, que oneram muito a terraplenagem; c) Os recursos exis-

tentes sendo escassos sua aplicação deve ser feita em obras de remuneração mais imediata; d) A pavimentação pode ser mais rapidamente concluída, provocando desde logo uma melhoria apreciável dos transportes e proporcionando em menor tempo um progresso da zona beneficiada; uma construção nova requeria ainda um certo prazo para consolidação da terraplenagem necessária à pavimentação, a menos que fossem empregadas medidas técnicas especiais (como compactação de aterros, bases de grande espessura, etc. ...) que onerariam ainda mais a construção.

Curso de Férias

A Faculdade Nacional de Filosofia, vem mantendo há vários anos, com a colaboração do Conselho Nacional de Geografia, um curso de férias, destinado aos professores do nível secundário. A este curso, têm acorrido professores de todos os recantos do Brasil, que beneficiados com uma bolsa de estudos, aqui no Rio aperfeiçoam seus conhecimentos nas diversas disciplinas do currículo secundário. Como nos anos anteriores, o número de alunos foi apreciável, dado

o interesse e utilidade dos cursos desta natureza.

O Prof. CARNEIRO LEÃO, diretor da Faculdade Nacional de Filosofia, ao encerramento do curso, fez uso da palavra, ressaltando o significado e a importância daquele curso para cada professor do curso secundário. Falou também um representante de cada disciplina, exprimindo os agradecimentos dos seus colegas de curso destacando o valor desses ensinamentos para cada um.

Sociedade Brasileira de Geografia

A Sociedade Brasileira de Geografia, tradicional instituição onde se abrigam os cultores da Geografia e ciências afins, acaba de comemorar o seu 69.º aniversário de fundação. Em 25 de fevereiro de 1882 era fundada a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, acolhendo em seu seio as figuras mais representativas da ciência geográfica da época. Durante toda sua existência, vem a Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro, hoje Sociedade Brasileira de Geografia, pugnando pela cultura da Geografia, apoiando e incentivando aqueles que, de uma maneira ou

de outra, têm engrandecido com seus conhecimentos científicos a Geografia do Brasil. Hoje, a Sociedade, tem a sua frente, o almirante JORGE DODSWORTH MARTINS, figura por demais conhecida nos nossos meios sociais. Às solenidades realizadas pelo transcurso do seu aniversário, compareceu grande número de sócios, fazendo uso da palavra, o Sr. SALADINO DE GUSMÃO e o engenheiro MOACIR SILVA. Na mesma sessão, foram aclamados sócios beneméritos o Dr. M. A. TEIXEIRA DE FREITAS e almirante RENATO GUILLOBEL.