

46.º do 73.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1961

Número 1755

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. de «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6. Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0168 - LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

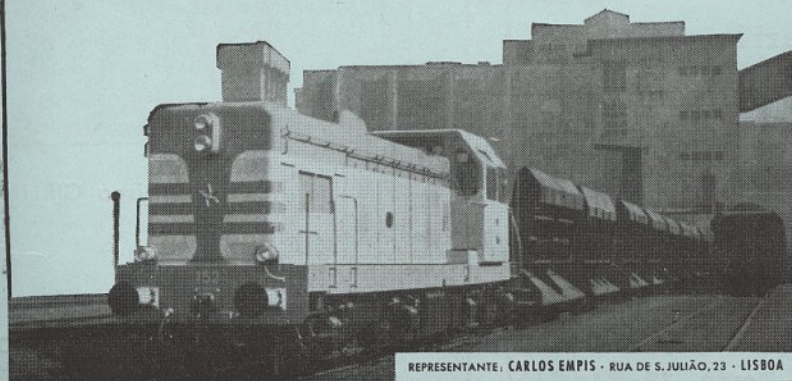
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica - 2 motores - 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor - 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor - 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Uma nova industria nacional ao serviço da

- arquitectura e decoração
- construção civil e naval
- marcenaria

Placa prensada de aglomerado de madeira

Características :

dois tipos : normal e leve
 forma e volume constante
 espessura garantida
 não racha
 absolutamente plana
 resistente ao caruncho
 isolante acustico, termico

O ideal para :

portas
 lambrins
 tectos
 divisorias
 mesas
 balcões
 prateleiras
 mobiliario
 cofragens ci-
 mento armado
 etc. etc.

Aparite pode-se :

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaixar	aparafusar	plasticos,
tupiar	envernizar	papel, te-
ensamblar	polir	cidos etc.
emalhetar	pintar	folhear com
armilhar	lacar	madeira
aplainar		

Fabricante **Siaf** Soc. de Iniciativa e Aproveitamentos Florestais sarl

Vendas Lisboa : r S Julião 139, tel. 3 23 31
 Porto : Palacio Atlantico 403, tel. 3 25 26
 e nos armazenistas

madeira — mas melhor!

Medalha de ouro da Exposição de Bruxelas de 1958

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

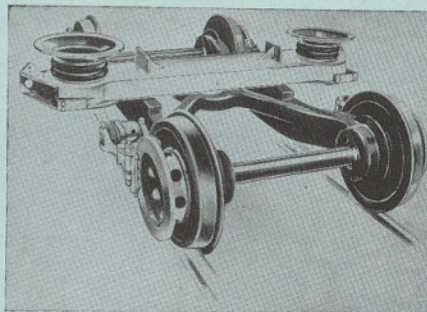
Carris
 Máquinas-ferramentas
 Material de
 Caminho de Ferro
 Material Decauville
 Armas e Pólvoras de Caça

Fornecedores da C. P.

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
 gramas BEBRA — Lisboa

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

DEPOSITO LEGAL
- 0.FEV. 1961

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1895 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

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. Luís, Estados Unidos, 1904



1755



1 — FEVEREIRO — 1961



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

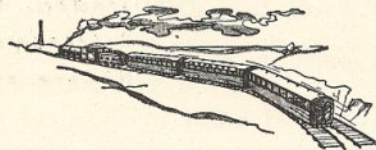
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O problema das passagens de nível e os caminhos de ferro . . .	451
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	455
O navio «Estremadura», da C.P.	456
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	457
Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i>	438
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	439
Imprensa.	441
Parte Oficial	441
Há 50 anos	441
Os Caminhos de Ferro na Literatura Portuguesa	442
Curiosidades e distracções da Gazeta	445
Linhas Estrangeiras	414



O problema das passagens de nível e os caminhos de ferro

No Vale de Santarém — declaro ao Sr. Eng.º Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas — vão ser suprimidas as passagens de nível

O sr. Eng.º Arantes e Oliveira, ilustre Ministro das Obras Públicas, visitou, no dia 19 de Janeiro, a cidade e o Vale de Santarém, a fim de estudar ali importantes assuntos de interesse regional, cuja solução depende da acção do seu Ministério. Entre esses assuntos figura o problema das passagens de nível.

Acompanharam o sr. Ministro, na sua visita, os srs. Eng.º Sousa Viana, seu secretário; general Flávio dos Santos, presidente da Junta Autónoma das Estradas; Eng.º Sales Henriques, director dos Serviços de Construção da mesma Junta; e Eng.º Cavaleiro de Ferreira, director-geral dos Combustíveis.

Aguardado, no limite do importante concelho, pelos srs. Governador Civil e presidente e vice-presidente da Câmara Municipal de Santarém; pelos directores das Estradas e dos Serviços de Urbanização do Distrito; Eng.º António Calheiro Lopes e muitas outras individualidades, o sr. Ministro das Obras Públicas dirigiu-se para as passagens de nível do Vale de Santarém, numa das quais, muito recentemente, como a imprensa diária noticiou, um comboio eléctrico destruiu um camião de transporte de 20 toneladas, provocando a morte de um dos tripulantes.

As autoridades de Santarém, perante o

trágico acidente, insistiram junto do Governo para que fossem suprimidas aquelas passagens de nível que, além de bastante perigosas, causavam quase sempre prolongados atrasos no tráfego ferroviário e, consequentemente, muitos e graves prejuízos. Como se tratava de um problema de indiscutível importância, o sr. Eng.º Arantes e Oliveira quis estudá-lo no próprio local para, deste modo, tomar as necessárias providências.

Uma vez chegado à primeira passagem de nível, o sr. Ministro examinou o projecto de uma variante, elaborado pela Junta Autónoma de Estradas, cuja construção resolverá definitivamente o problema. Em seguida, o sr. Eng.º Arantes e Oliveira percorreu, a pé, até em frente da segunda passagem, oitocentos metros de via férrea da Direcção Geral dos Combustíveis, que a Empresa Carbonífera de Rio Maior utiliza para transformar as suas linhites para a fábrica de briquetes que possui próximo da estação de Vale de Santarém. É de notar que circula nessa linha apenas um comboio por mês e mesmo que a produção daquela empresa atingisse o máximo de intensidade, o tráfego nunca iria a mais de um comboio de ida e volta por dia.

O sr. Ministro das Obras Públicas examinou detidamente as condições locais,

trocou impressões com as entidades que o acompanharam e prometeu solucionar o assunto o mais rapidamente possível.

Conversando com os jornalistas sobre as hipóteses de solução encaradas, o sr. Eng.º Arantes e Oliveira afirmou:

— A solução óptima — que se encontra estudada há muito tempo — diz respeito à construção de uma variante que, saindo do fim da descida de Santarém, a cerca de um quilómetro da estação, passaria, sobre um viaduto de dois arcos, por cima da ribeira de Asseca e da linha férrea e passaria junto à Estação Zootécnica Nacional, da Fonte Boa, indo desembocar no alto do Vale de Santarém, junto às bombas de gasolina. A execução desse projecto — acentuou o ilustre estadista — além de demorada, na execução, seria cara, pois está orçada em 10 000 contos. Não é, portanto, oportuna.

Prosseguindo, o sr. Ministro das Obras Públicas acrescentou:

— Resta o aproveitamento da via férrea da Direcção-Geral de Combustíveis nestes oitocentos metros que vimos de percorrer e onde a construção do troço de estrada custará uns seiscentos contos. Dentro desta solução, há duas hipóteses: deixar esse troço utilizável simultaneamente por comboios e pelo tráfego rodoviário, ou apenas por este, ligando o resto da linha do Rio Maior às da C. P., junto desta segunda passagem de nível, como se vê, em frente da ponte sobre a ribeira da Asseca.

É-nos profundamente grato registar aqui a visita que o sr. Ministro das Obras Públicas fez ao Vale de Santarém a fim de estudar no local o problema das passagens de nível, e que, além de outras individualidades, o acompanharam o presidente da

Junta Autónoma das Estradas e o director dos Serviços de Construção daquela referida Junta. Toda a gente que supunha que os problemas das passagens de nível corriam pela C. P. ficou de certo modo ciente de que a sua supressão não depende daquela Companhia, mas, sim, do Ministério das Obras Públicas, com a colaboração da Junta Autónoma das Estradas. Assim sucederá com as duas passagens de nível do Vale de Santarém.

Não é só em Portugal que existe a necessidade de suprimir as passagens de nível. O problema é quase universal e nem todos os países, onde ele existe, conseguiram resolvê-lo. Por melhor vontade que haja da parte da C. P., por mais justificadas e legítimas que sejam as razões apresentadas pelas autarquias das regiões interessadas, servidas pelo caminho de ferro e pela auto-estrada, as passagens de nível constituirão, por algum tempo, um problema, e esse problema nunca poderá ter, de um dia para outro, repentina e improvisada solução.

À frente do Ministério das Obras Públicas encontra-se um distinto Engenheiro que tem até agora honrado o seu diploma e demonstrado plenamente, no alto cargo para o qual, em boa hora, foi chamado, o seu interesse pelo progresso do País. Rodeado como está, como tem estado sempre, de bons e competentes colaboradores, há que confiar plenamente na sua acção. O seu passado e o seu presente são garantia da sua obra futura.

As passagens de nível do Vale de Santarém vão ser suprimidas dentro de breve tempo. A estas, outras, a seu tempo, deixarão também de constituir um problema sério.



Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

A rede ferroviária da União Indiana

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A rede ferroviária da União Indiana é de todas a mais vasta da Ásia e em extensão a quarta em todo o Mundo. A totalidade das suas linhas férreas atinge cerca de 55.600 kms., dos quais 26.390 kms. são de via larga com bitola de 1.676 m., 24.900 kms. de via métrica, 4.300 kms. de via estreita e ainda aproximadamente 720 kms. também de via estreita, pertencentes a empresas particulares.

Para maior facilidade de administração, esta tão longa rede está dividida em oito zonas, cada uma das quais sob a direcção de um Director-Geral, repartindo-se ainda cada uma em muitas subdivisões, sob a superintendência de um inspector Divisionário, que assume as funções de Director Regional. O controlo central é exercido directamente pelo Ministro dos Caminhos de Ferro, por intermédio do «Railway Board», o Conselho dos Caminhos de Ferro, um organismo constituído por engenheiros e administradores especializados, com sede em Nova Dehli.

O ministro é, perante o Parlamento, directamente responsável por toda a exploração e é ele quem atende e responde às difíceis e numerosas perguntas ou às críticas severas dos partidos da Oposição. A título de exemplo, basta registar que mais de 1818 perguntas lhe foram feitas nas duas Câmaras Parlamentares durante o exercício de 1857-1958.

O orçamento dos caminhos de ferro ocupou igualmente uma grande parte das sessões, numa totalidade de nove dias. Além da discussão nas duas Câmaras, é usual, todos os anos, chamar a Nova Dehli os Directores-Gerais para responder aos pedidos de informação apresentados pelos deputados no Parlamento.

Durante o ano de 1957-1958, os caminhos de ferro indianos transportaram cerca de 1.400 milhões de passageiros e 113 milhões de toneladas de mercadorias, com uma receita de, aproximadamente, 198 milhões de libras com um saldo credor de 77 milhões, sendo 34 milhões destinados aos fundos de reserva e de amortização.

Depois da Índia se tornar independente em 1947, o tráfego aumentou e no curso dos dez anos decorridos, desde 1948-1949 — o primeiro período completado depois da independência — até 1959 a tonelage de mercadorias aumentou 61 % e o número de passageiros 24 %. Este acréscimo aumenta continuamente e calcula-se que em Março de 1961 os caminhos de ferro poderão ter transportado 161 milhões de toneladas de mercadorias, ou sejam mais 42,5 % do que em Abril de 1958.

As instalações e o material para transporte de passageiros não têm, contudo, acompanhado tão rapidamente este desenvolvimento, notando-se apenas, durante o mesmo período, um aumento de 10 % no tráfego por via larga e 23 % por via métrica.

É que a União Indiana, ao obter a sua independência em 1947, herdou uma rede em muito mau estado, em consequência dos imperativos resultantes da Segunda Guerra Mundial. Durante esse período, o tráfego aumentou extraordinariamente com o movimento de tropas e o transporte de fornecimentos para guerra, com a agravante da guerra com o Japão ter motivado a perda da liberdade dos serviços marítimos em toda a Baía de Bengala, passando todo o movimento, que até ali se fazia por mar, a ser feito por terra e, na sua maior parte, por caminho de ferro. Além disto, o Governo inglês, sob cujo domínio a Índia então estava, fez transitar, primeiro para o Próximo Oriente e depois para o Irão, um grande número de locomotivas, vagões, carris e travessas, com o propósito de abrir uma nova via de fornecimentos de guerra para a U. R. S. S.

Seguindo o exemplo de outros países, a União Indiana estabeleceu, depois da sua independência, uma sucessão de planos quinquenais para o desenvolvimento dos caminhos de ferro em todos os sectores de exploração. O primeiro plano foi iniciado em Abril de 1951 e concentrou-se necessariamente sobre a melhoria do material rolante e de todo o equipamento em mau estado. Entre Abril de 1951 e Março

de 1956, foram compradas perto de 1.600 locomotivas, 4.800 carruagens e 61.000 vagões com dois eixos. Foram reconstruídos 690 kms. de linhas secundárias, que tinham sido abandonadas durante a guerra, e 600 kms. de novas linhas foram abertas à circulação, tendo também sido renovados 11.260 kms. em mau estado.

O material móvel foi em grande parte construído nas novas instalações das Oficinas de Locomotivas de Chittaranjan, que entraram em laboração durante este período, tendo sido ali construídas 348 locomotivas bem como, também, na «Integral Coach Factory» de Perambur, perto de Madrasta que também então iniciou os seus trabalhos. Todos estes fornecimentos custaram um total de 318 milhões de libras.

Um segundo plano quinquenal está actualmente a ser ultimado (Abril de 1956 a Março de 1961) e para fazer face às despesas resultantes, foi prevista uma verba de 1.100 milhões de libras. Mas, devido à limitação das fontes de receita e aos requisitos de outros campos de acção da colectividade, a soma destinada aos «Indian Railways» foi reduzida para 844 milhões de libras.

Para perfazer esta importância, 280 milhões são retirados das receitas de exploração, dos quais 170 milhões cobertos pelos Fundos de Amortização e os restantes, dos fundos gerais do Estado, esperando-se, assim, que estes créditos permitam atingir o fim desejado.

O programa do desenvolvimento compreende os seguintes trabalhos:

- a) construção de cerca de 1.354 kms. de novas linhas destinadas essencialmente a satisfazer as necessidades das indústrias carboníferas e siderúrgicas.
- b) desdobraimento de aproximadamente 2.580 kms. de vias.
- c) conversão de 425 kms. de linhas de bitola métrica para bitola larga.
- d) electrificação de 2.160 kms. das linhas já existentes, onde a densidade do tráfego é tal que a tracção a vapor não consegue assegurar o transporte para o movimento oferecido.
- e) renovoamento de 12.850 kms. de via.
- f) aquisição de 2.364 locomotivas, 11.575 carruagens para passageiros e 107.250 vagões para mercadorias (expresso em veículos de dois eixos).

Os estudos para a construção da primeira linha de caminhos de ferro no subcontinente indiano, datam de poucos anos, após ter sido vencida, em 1857, a grande revolta dos cipaiois que pôs em risco a dominação britânica. Os planos obedeciam a três fins principais: o primeiro, a garantir o transporte de passageiros e de mercadorias; o segundo, tendente a obter um lucro normal de nunca menos de 5,5 a 6% para o capital investido e o terceiro, a que o traçado oferecesse todas as facilidades de deslocamento e de

comunicação entre os principais centros populacionais, salvaguardando as necessidades militares de defesa interna e externa, e também o transporte rápido de alimentos para protecção das populações atingidas pelas vagas periódicas de fome.

Dada por finda a administração da majestática «Companhia das Índias Orientais», que tão maléfica foi para os interesses portugueses, uma *magna carta* era concedida pela rainha Vitória garantindo a todos os indianos o acesso livre a cargos públicos, sob a autoridade suprema de um vice-rei inglês, passando o rei de Inglaterra a considerar-se o Imperador da Índia (1877) e nessa qualidade chefe máximo dos príncipes indianos, maarajás, rajás, nababos, etc.

Sob este domínio inglês assim fundamentalmente estabelecido, a construção das linhas de caminho de ferro passou a efectuar-se mediante a garantia do Estado e quase todas as grandes linhas principais foram abertas à exploração sob este sistema.

Em 1870, já uma nova política havia sido estabelecida no sentido de dar ao Estado toda a administração das linhas de maior importância e desde então todas as companhias particulares transferiram para ele a direcção de todo o seu movimento. E, apesar de todas as dificuldades provenientes das transições políticas e das consequências da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais, o progresso no número de passageiros e mercadorias transportadas acentua-se progressivamente e os caminhos de ferro dão hoje emprego a mais de um milhão de indianos.

A sua exploração tem, porém, que contar com dois problemas inexistentes em outros países: duas bitolas diferentes obrigando a trasbordos demorados e inconvenientes, e o facto dos comboios que transportam as classes mais inferiores, sempre indisciplinadas, andarem muito superlotados, principalmente em épocas festivas, ou de grandes peregrinações, nos quais a cobrança exacta dos bilhetes é materialmente impossível e a fiscalização praticamente nula.

O problema de diferença de bitolas tem sido estudado e julgou-se primeiramente que a necessária modificação em regiões menos desenvolvidas, não oferecendo uma tonelagem suficiente de mercadorias nem um número bastante de passageiros, não justificaria a construção de novas linhas de via larga ou de via normal. Graças, todavia, ao desenvolvimento comercial dessas zonas, esse problema apresenta possibilidades de solução.

A maior estação de triagem da rede ferroviária indiana é a de Mughalsarai, situado no centro da zona dos caminhos de ferro de via larga, em plena planície gangéatica, onde a linha principal da «Grand Cord Line», da «Eastern Railway», procedente de Calcutá, corta as linhas do «Northern Railway», com destino a Allahabad e Lucknow.

O tráfego vindo de Leste é essencialmente constituído por carvão destinado a ser distribuído pelas regiões servidas pelas linhas de Allahabad e Lucknow.

No sentido inverso, as composições são formadas por vagões vazios que voltam às hulheiras, ou que transportaram artigos de exportação destinados ao porto de Calcutá.

A estação foi construída para uma capacidade de 1.400 vagões por dia, mas, com as instalações suplementares que têm sido construídas, garante actualmente um movimento duplo, com 14 linhas de recepção, 35 de desvio e 12 de partida, efectuando 2.500 vagões diários, esperando-se que, com os melhoramentos em curso, a capacidade passe a ser de 4.000 vagões em 24 horas.

As grandes oficinas de locomotivas de Chittaranjan começaram a ser construídas em Março de 1948. Dois anos decorridos, forneciam as primeiras 7 máquinas, e no período de 1958 a 1959, forneceu à circulação 165, tendo de 1959 a 1960 construído 175 locomotivas.

A produção concentrou-se primeiramente na locomotiva normal para comboios de mercadorias pesadas em via larga, e da série W. G., com uma disposição de eixos 2-8-2. Esta potente máquina desenvolve um esforço de tracção nominal de 17.700 kgs., a 85% do «timbre», que é 14,75 kgs./cm.². Com 18 ts. de carvão e 22,7 m³ de água no tender, com quatro eixos, pesa um total de 177 ts. Estão também a ser construídas algumas locomotivas-tênders W. T., do tipo 2-8-4, estando também encomendadas 36 locomotivas para comboios de passageiros do tipo *Pacific W. P.*

Até agora, as oficinas têm somente construído locomotivas a vapor, mas estão já encomendadas 10 máquinas eléctricas para corrente contínua de 3.000 vóltios, bem como estão negociações em curso para a construção de 42 locomotivas de corrente alternativa de alta tensão.

Para fazer face ao acréscimo de tráfego resultante da construção das novas oficinas siderúrgicas, e o desenvolvimento da indústria no Bihar e na Regala ocidental, o «Railway Board» decidiu electrificar certos troços das linhas principais destas regiões onde o movimento é maior. Foi escolhido um sistema de corrente monofásica a 25 kV, 50 Hz, adoptado pela S. N. C. F. em França e espera-se que a electrificação projectada de 1.285 kms. esteja concluída durante o decurso do Segundo Plano Quinquenal.

Nos troços já electrificados do «Eastern Railway», foram em 1960 postas em exploração várias unidades múltiplas fornecidas por construtores britânicos, suíços e japoneses, seguindo todos a mesma concepção geral e o mesmo caderno de encargos. Cada composição consta de três carruagens compreendendo uma motora e uma rebocadora com um posto de condução em cada extremidade. Pode receber 290 passageiros sentados e 290 em pé mas, em circunstâncias excepcionais, não raras na União Indiana, mais 290 passageiros em pé, além dos já indicados, ou seja um total de 870. Estão também já ao serviço várias locomotivas eléctricas Co-Co de 3.120 cv. capa-

zes de rebocar um comboio de passageiros de 630 ts. a 112 km/h. em planície e um comboio de mercadorias de 2.600 ts. a 64 km/h.

A exploração da extensíssima rede ferroviária da União Indiana apresenta dificuldades que não existem em outros países. Na grande linha de Calcutá a Bombaim, a principal da União, numerosas brigadas de vigilantes estão empregadas numa luta constante contra legiões de corvos que escolhem o topo dos postes telegráficos e de sinalização para construir os seus ninhos motivando curta-circuitos e avarias dispendiosas. Nos troços electrificados, os isoladores, colocados nas partes superiores dos suportes das catenárias, têm que ser encerrados em caixas, de maneira que as aves não possam provocar desarranjos. Há igualmente que contar com os macacos que habitam as grandes zonas florestais, não obstante ter-se já notado que estes, possivelmente mais inteligentes, deliberaram passar a manter-se a boa distância das linhas de contacto . . .

Outra dificuldade, além da moeda, é a diversidade de idiomas, cerca de duzentos, distribuídos por um número considerável de indivíduos que falam o *panjabi*, o *rajastani*, o *gujrati*, o *concani*, o *orissa*, o *bihari*, o *landa*, o *industani* como mescla do *hindi* e do *urdu*, o *bengali*, o *marati*, que é falado em Goa, Damão e Diu, etc.. São cerca de 430 milhões, que tantos são os habitantes da União Indiana. Em todo o território, porém, fala-se hoje, com maior ou menor facilidade, a língua inglesa, língua oficial, a única através da qual núcleos de raças diferentes se conseguem entender, sendo digno de registo o facto de, nos antigos domínios portugueses, e falar a língua portuguesa mais ou menos adulterada.

Por muito estranho que tal pareça, os indianos não possuem nos seus idiomas uma palavra própria para exprimir o nome do seu país, o de Índia, por que é designada esta região asiática, e que deriva do rio Indo, o primeiro que os invasores ocidentais defrontaram, na invasão dos Persas de Ciro e Dario, na dos Gregos de Alexandre, etc.; e ainda a dos Árabes no 1.º milénio da nossa era, a dos Turcomanos, Chins e Judeus na primeira metade do segundo milénio e, finalmente, a dos europeus das costas atlânticas, até aos nossos dias, entre os quais os Ingleses, que de todos foram os que maior influência exerceram sobre a população hindu.

A acção britânica, que outrora se limitara à exploração comercial, indiferente aos coeficientes de civilização do povo submetido, também a acção dos portugueses, com a sua obra missionária do Padroado do Oriente, de tão profunda influência, conseguiram chamar cada vez mais ao seu convívio civilizador a população da Índia, através de todo esse vasto continente asiático.

São centenas de milhões de indivíduos, a sexta parte da população do Globo, e onde menos de um milhão age em nome da maioria, que o Padroado do

O navio «Estremadura», da C. P.

destinado à carreira LISBOA-BARREIRO, entrou ao serviço no dia 23 de Janeiro

Como informámos, no nosso número de 16 de Janeiro, a C. P. mandou construir, ao abrigo do II Plano de Fomento Económico, nos estaleiros de Viana do Castelo, dois barcos, de idênticas características, para a carreira Terreiro do Paço-Barreiro: o «Estremadura» e o «Algarve». O primeiro destes, que fora visitado, no dia 12, pelo sr. Ministro das Comunicações, efectuou a viagem inaugural no dia 23 do mês passado. O segundo, que já se encontra no Tejo, desde o dia 21, entrará também ao serviço muito brevemente.

Com estas duas magníficas novas unidades, a Companhia vai poder servir melhor as necessidades de transporte dos seus numerosos passageiros — nada mais nada menos, presentemente, de quatro milhões por ano.

As principais características destes barcos são as seguintes:

Comprimento de fora a fora 50,000 m.; comprimento entre perpendiculares 45,000 m.; boca na ossada 9,500 m.; pontal 3,150 m.; imersão 2,299 m.; deslocamento correspondente 580 ton. e velocidade máxima 13 nós.

Lotação: pessoal superior da C. P. 12 lug.; pas-

Oriente, estabelecido por portugueses, tem procurado civilizar.

Essa grande maioria sofre de uma vida económica e social precária, com índices de autêntica miséria e nudez imposta pelo clima e explorada por uma camada activa de comerciantes, industriais e agricultores, como antigamente o era pelas chamadas *castas superiores*.

A administração dos caminhos de ferro da União Indiana tem pois que contar com o espírito de uma tal população a que não é estranha a sua ética religiosa, que nas classes menos cultas, exerce uma tirania absoluta.

Basta apenas frisar que todos os comboios são fortemente afectados pela fraude que se calcula ser de mais de 6 % dos passageiros, o que significa uma perda de receitas anuais de mais de 4 milhões de libras!

NOTA — Todas as informações numéricas foram obtidas no «Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer», N.º 7, de Julho de 1960.

sageiros da classe superior 431 lug.; passageiros da classe geral 579 lug. Total: 1 022 lug.

Cada uma destas unidades está equipada com 2 motores Diesel, de 510 CV, a 348 rpm. e possui todos os dispositivos de segurança aconselhados pelas autoridades marítimas para o serviço em que vai entrar, designadamente radar, sonda de fundos e radiotelefone.

Ao número das suas comodidades, há que acrescentar ainda bar e cozinha para os passageiros de todas as classes, além de outros apetrechamentos destinados a assegurar o maior conforto do público, incluindo doentes.

A entrada ao serviço do «Estremadura», no referido dia 23 de Janeiro — na mesma data, por feliz coincidência, em que, precisamente há um século, fora mandado abrir à exploração o primeiro troço dos caminhos de ferro do Sul (entre Barreiro-Vendas Novas e Pinhal Novo-Setúbal) — constituiu a garantia de uma carreira mais rápida e mais cómoda, melhoria que vem coroar, de maneira brilhante, as diligências em que a C. P. se tem activamente empenhado para bem do público.

Na primeira viagem do «Estremadura» participaram, entre outras individualidades, os srs. Dr. Miguel Rodrigues Bastos, Governador civil de Setúbal, que também representava o sr. Ministro das Comunicações; Major Mário Costa, delegado do Governo, e os membros do Conselho de Administração da C. P., Conde de Penha Garcia, dr. Nogueira Soares, General Frederico Vilar e dr. Costa Macedo; Engenheiros R. de Espregueira Mendes e Nuno de Brion respectivamente Director-Geral e Subdirector da C. P.; Eng.º Horta e Costa, Montoia, Belém Ferreira, Brush, Botelho da Costa, Ferrugento Gonçalves, Jorge de Vasconcelos; Conde de Penalva de Alva, director, em Portugal, dos «Wagons-Lits», Prof. Dr. João Faria Lapa; Conde de Almada; drs. Pereira Coutinho, Xavier Brilhante, Cândido dos Reis e Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.»; Eng.º António Bual, director da S. E.; capitão-de-mar-e-guerra Santos Cardoso, capitão do Porto de Lisboa; eng.º Pedro Nunes, director do Porto de Lisboa; dr. Jorge de Melo e engs. Rocha e Melo e Vasco de Melo, da Cuf; o presidente e vice-presidente da Câmara Municipal do Barreiro; e o rev. padre Santos Costa, prior do Barreiro.

A viagem inaugural do «Estremadura» deixou em todos os convidados as melhores impressões.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Na morte de um grande Actor

Ramalho Ortigão, apesar de ter falecido, à beira dos oitenta anos, nunca foi, rigorosamente, um velho. Aos setenta anos — disse-me uma vez Antero de Figueiredo, que almoçara com ele na casa de António Cândido — tinha a robustez de um atleta, e, à mesa, comia com o apetite de um rapaz e bebia como um homem. Por sua vez, o escritor açoriano Câmara Lima, que foi seu vizinho, asseverou-me que o grande jornalista de «As Farpas», ainda aos 79 anos subia as escadas do prédio onde habitava, com a firmeza e a ligeireza de um jovem na força da vida. Não fora o terrível cancro que o prostrou, teria ultrapassado, julgo eu, o centenário. Se o homem, pela sua condição humana, não podia ser eterno, a sua obra literária, todavia, tem o indelével toque da imortalidade. As páginas de *As Farpas* continuam vivas. Do volume 9.º, pág. 315-16, dessa obra, transcrevo a passagem seguinte:

«... Os senhores têm visto nos teatros, quando olham do palco por um dos buracos que tem o pano-de-boca, um sujeito humilde, sujo, quase esfarrapado, que está na galeria, atento, ávido, rindo no meio da sua barba hisurta, ou limpando as lágrimas da face ao canhão da blusa? Pois esse miserável, roto, descamisado, desconhecido, sem nome, sem estudos, sem crítica, sem *toilette*, sem nomeação oficial, vale para um artista mil vezes e tem mil vezes mais autoridade do que todos os governos, todos os júris e todas as academias. Os senhores, meus caros amigos, mudam de emprego, mudam de terra, passam de moda como as escolas que representam, desaparecem, morrem. Aquele que lá está em cima, no *galinheiro*, espreitando, esse é que não muda, que não desaparece, que não morre. Há dois séculos que ele ali vai sentar-se, obscuro, ignoto. Daqui a outros tantos séculos lá o encontrarão ainda. É ele o que premeia e o que condena definitivamente. Chama-se o Povo, chama-se o Público. Ele é que é a história. Ele é que é a imortalidade».

O Público, sempre fiel a si próprio, que acompanhara Angela Pinto à última morada; que não faltou ao funeral, há poucos anos, de Vasco Santana, também prestou comovida homenagem a João Villaret. Foram impressionantes os funerais do insigne actor e recitador. O Povo estremeceu-o. E chorou-o.

Os nossos artistas



PAISAGEM ALGARVIA — Carvão de Lyster Franco



D E S E J O

*Queria ser luar a ungir os ninhos
E a pratear os matagais e as eiras,
Ter a macia alvura dos arminhos
E a limpidez das águas das ribeiras...*

*Ser a flor ignorada das urgeiras
Ou das silvas, à beira dos caminhos;
Estar no fogo vivo das lareiras
Para aquecer os pés aos pobrezinhos...*

*Vibrar na voz dos sinos, como um eco,
Ou desfazer-me, como um galho seco,
Em labareda e fumo pelos céus;*

*Ser a bruma que envolve os horizontes,
Ou crescer, como os choupos pelos montes,
De braços sempre erguidos para Deus...*

(Do livro TERRAS SAUDOSAS
Edições da revista «Lusitana», Porto, 1959)

JOSÉ CRESPO

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

O Porto leva a efeito a sua I Exposição Aeronáutica

A culminar as comemorações das suas «bodas de prata», o Aero Clube do Porto está realizando, no Palácio dos Desportos, a I Exposição Aeronáutica do Norte, que é a segunda levada a efeito no nosso País, mas que supera tudo quanto se tem feito entre nós. Com o patrocínio da Câmara Municipal do Porto, Força Aérea, Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, Companhias de Aviação e Aero Clube de Portugal, o certame mostra-nos tudo quanto pode interessar ao leigo e ao admirador dos progressos da aviação.

Planadores, aviões ligeiros, um caça de jacto, motores, maquettes de todos os aviões construídos em Portugal, fotografias, relíquias dos grandes cometimentos aéreos dos portugueses, material dos serviços meteorológicos, uma secção de aviminiatura, e uma desenvolvidíssima secção biblio-iconográfica onde se historia, com curiosos documentos, a aviação nacional desde os primeiros passos dos bulões que voaram em Portugal; vasta colecção distribuída por três salas.

A Exposição, que foi inaugurada pelas entidades oficiais e forças vivas da Cidade Invicta, foi possível graças à extraordinária actividade da Comissão Executiva a que preside o sr. Carlos Agrelos, presidente do Aero Clube do Porto e muito especialmente ao sr. Carlos Lopes Pinto, Secretário Geral do Clube e da I Exposição Aeronáutica.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» felicita gostosamente os promotores de tão belo certame.

O voo Lisboa-Guiné-Angola--Moçambique-Lisboa efectuou-se há vinte e cinco anos

Um dos mais importantes cometimentos da Aviação Militar Nacional foi indubitavelmente o chamado «Cruzeiro Aéreo às Colónias», levado a efeito há um quarto de século, ao longo do percurso Lisboa-Guiné-Angola-Moçambique-Lisboa, em 175 horas e 50 minutos de voo efectivo em que foram percorridos 29.723 Km.

Tomaram parte no voo 1 avião «Junker» — «Monteiro Torres» e 8 aparelhos «Vickers»: «Ibiz», «Milhafre», «Chaimite», «Águia», «Albatroz», «Mongua», «Peneireiro» e «Falcão». Os pilotos que comandaram as máquinas eram os aviadores Cifka Duarte, Ribeiro da Fonseca, Humberto da Cruz, Pinheiro Correia,

Pinho da Cunha, Oliveira Viegas, Amado da Cunha, Moreira Cardoso, Joaquim Baltazar, Fernando Tártaro e José Pimenta. Acompanharam os aviadores prestando a sua eficiente assistência aos motores os mecânicos Manuel Gouveia, Pedro Gomes, Abílio dos Santos, Aníbal Ramos, Monteiro, Simões e Dinis.

A partida para o cruzeiro foi a 14 de Dezembro de 1935, da pista da Amadora, e a chegada a



Um novo recorde de altitude: - O capitão J. B. Jordan, das Forças Aéreas Americanas, acaba de alcançar a altitude de 51.515 metros (recorde homologado pela F.A.I.), a bordo dum aparelho «Lockheed F-104 C», igual ao aparelho que vemos em voo, pertencente às Forças Aéreas Canadianas

Lisboa a 8 de Abril de 1936, mas, por diversas dificuldades mecânicas, só três pilotos e três mecânicos completaram a viagem de retorno: Moreira Cardoso, Pinho da Cunha e Joaquim Baltazar.

O 1.º voo dos célebres irmãos Wright

Foi no dia 17 de Dezembro de 1903 que os irmãos Orville e Wilbur Wright, realizaram, em Dayton, o seu primeiro e histórico voo de 266 metros em 59 segundos, à «impressionante» velocidade de 12 km/h.!!

A extraordinária proeza levada a cabo há 57 anos, foi o primeiro voo mecânico de um «mais pesado do que o ar», realizado na América, e ficou, para todo o sempre, inscrito no «Livro de Ouro» da aeronáutica mundial. Paralelamente, pode observar-se, noutra secção desta página, o «Lokheed» vencedor do recorde mundial de altitude, e que voa a 1000 km/h... Quão distante dos 12 quilómetros dos Irmãos Wright.!

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Para substituir metais está a fabricar-se um novo plástico tão resistente como o aço e o cobre: o *delrinio*. É termoplástico, e devido à estrutura molecular é de grande rigidez. Os japoneses estudam a possibilidade de construir locomotivas e carruagens com este novo material.

(de *Le Cheminot* - Paris)

Próximo do Polo Sul desenterraram-se bactérias geladas, que ressuscitaram uma vez submetidas à acção do calor. Os micróbios foram recolhidos pelo bacteriologista Charles Myer. Devem ter três mil anos, dada a profundidade (30 metros) a que os encontraram no gelo.

(de *L'Echo du Peuple* - Liège)

Foram descobertos vestígios de um antigo entreposto, que data do século V antes de Cristo, numa pequena localidade de pescadores entre as cidades de Haifa e Telavive. Entre os objectos encontrados figuram fragmentos de ânforas de vinho de Rodes, moedas gregas de bronze e lampiões de barro com desenhos delicados

(de *El Diálogo Español* - Bogota)

Cinco esqueletos do Homem de Neanderthal (90.000 anos) foram descobertos por uma expedição sueca que se encontra no Iraque. A expedição procede a escavações nas cavernas de Shanidar, as célebres grutas a que fazem referências os viajantes portugueses do século XVIII.

(da revista *Chuo Koron* - Tóquio)

Está atingindo extraordinário êxito de venda na Inglaterra a máquina electrónica de tricotar completamente automática. Confecciona um vestido inteiro em seis minutos, incluindo gola, mangas, bandas da gola, pregas, etc., tudo devido ao cérebro electrónico que comanda oito sistemas simultâneos de tricotar.

(do diário *La Meuse* - Bruxelas)

Os rapazes e raparigas da América do Norte têm, actualmente, mais cinco centímetros de que os jovens de há sessenta anos segundo revelam as estatísticas. Em média os homens têm 1,77, enquanto a altura das mulheres raramente ultrapassa 1,66. No final do século passado estes números eram, respectivamente, de 1,72 e 1,58.

(do *Bel-Abbés Journal*)

Uma valiosa descoberta efectuou-se recentemente em Kef, na Tunísia: um pote de barro contendo a mais importante colecção de moedas de prata. Cerca de duas mil moedas trazem a efígie de César.

(do *Frankfurter Abendpost*)

Próximo de Salina, no Kansas, foi encontrado um túmulo pré-histórico onde estão 140 esqueletos de índios gigantesco que habitavam a região antes de Coronado descobrir o território no século XVI.

(do *All India Post* - Nova Delhi)

Recentemente uma expedição científica regressou à Dinamarca com um carregamento de 9.000 ossos e utensílios fabricados de osso pelo povo *sargag*, de origem mongólica, como os esquimós do Alasca, que habita a Groenlândia para onde se deslocou cerca do ano 1.000 antes da nossa era. Os *sargag* chegaram a atingir um grau elevado de civilização.

(da revista *Tour Latine* - Perpignan)

A missão arqueológica da Universidade do Cairo descobriu uma rica colecção de peças antigas num cemitério de Eneba, na Nulia, remontando a três dinastias: 450 tumbas contendo cerca de 1.000 múmias. Encontraram-se também utensílios de cobre e outros metais que serviam para mover o *khol* («rimmel»). O cemitério compreendia os túmulos de súbios que viveram na terceira fase da história de Nulia (2.500 anos antes da era cristã).

do diário *Veracruzano* - Vera Cruz (Uruguai)

Em Hampton, pequena cidade da Virgínia, foi descoberto o esqueleto quase completo de uma enorme baleia que viveu há cerca de 20 milhões de anos. Os ossos desse mamífero do período miocénio desenterrados por acaso próximo de um areal. O esqueleto media 22 metros de comprimento. A baleia devia pesar, viva, 60 toneladas. Os corais encontrados à volta do esqueleto permitem deduzir que a água do mar em Hampton era há 20 milhões de anos tão quente como é hoje o Mar das Caraíbas.

(de *La Gazette Regional* - Rognac)

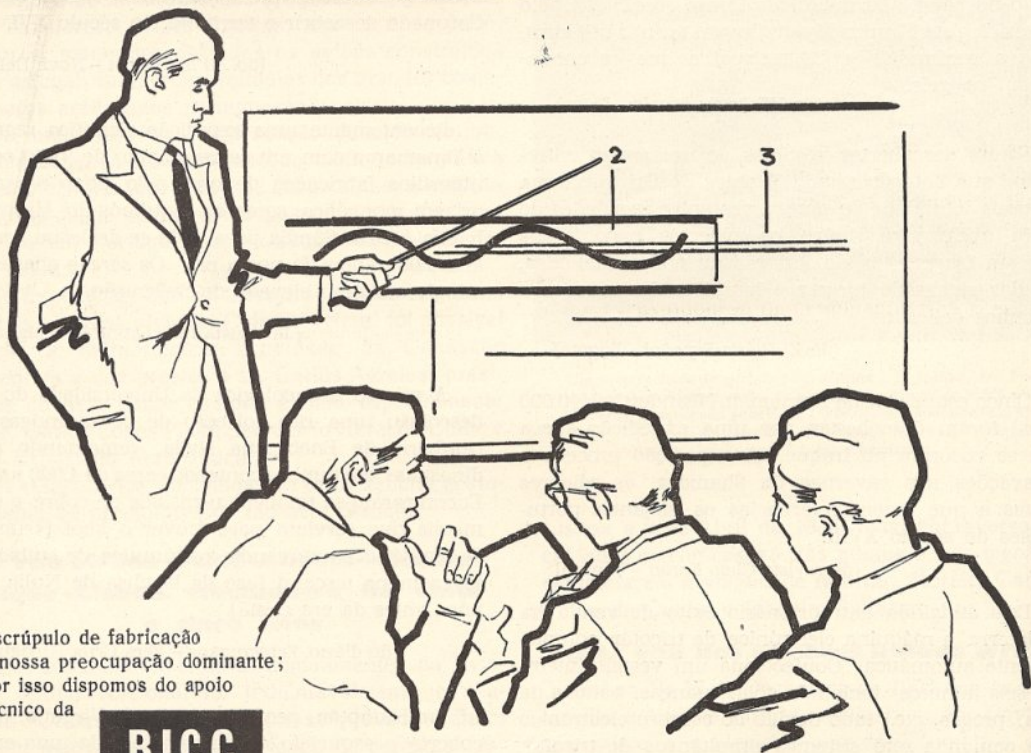
CEL

CABOS ELÉCTRICOS

CAT

Sempre na vanguarda na indústria de cabos eléctricos em Portugal, deve-se à acção destas unidades fabris, a introdução nos mercados portugueses da Metrópole e Ultramar, de novos tipos de material.

Utilizando pessoal especializado em número apreciável, encontram-se ao seu serviço mais de 700 técnicos, empregados e operários.



Escrúpulo de fabricação é nossa preocupação dominante; por isso dispomos do apoio técnico da

BICC

BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED

FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.
CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

Imprensa

A Voz

Com a sua edição de 29 de Janeiro, o diário «A Voz» entrou no XXXV ano de existência.

Nesse número, em nota da Redacção, presta-se justiça, bem merecida e oportuna, ao seu ilustre Director, nosso querido amigo Pedro Correia Marques. Dessa nota transcrevemos as seguintes linhas:

«As horas da vida nacional que vamos atravessando — singularmente graves — exigem de todos vigilância, firmeza e lucidez. «A Voz» tem procurado servir, nas várias emergências, o melhor que pode, e não nos seja levado à conta de orgulho imperdoável o sentirmos que somos, hoje, uma voz quase imprescindível nestas horas mendigas de coragem e de espírito de luta!

Sob a orientação experimentada e segura de Correia Marques, vamos ocupando, neste jornal, um autêntico quarto de sentinela. Não nos move o interesse material: somos pobres e sentimo-nos bem assim. A nenhum anima a vaidade pessoal: aprendemos de Correia Marques esta lição de humildade jornalística — o nosso jornal serve uma ideia, perante a qual os homens se apagam e desse modo se enobrecem ainda mais. Somos poucos, mas servimos, do mais velho aos mais novos, sem temor e de coração puro! É essa a nossa maior força — e é esse também o nosso melhor título de nobreza!»

A Pedro Correia Marques, que possui o condão raro de ter amigos em todos os sectores da Imprensa e da sociedade — graças ao seu carácter, à sua lealdade e à pureza dos seus ideais — apresentamos as nossas melhores saudações, extensivas, escusado será acrescentar, a todos os seus colaboradores.



PARTE OFICIAL

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

Concurso n.º 27/61

O «Diário do Governo», n.º 21, III Série, de 25 de Janeiro de 1961, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 15 horas do dia 29 de Março de 1961, para o fornecimento de:

Onze carruagens de 5.ª classe; oito para Lourenço Marques e três para Moçambique.

O programa de concurso, modelo de proposta, caderno de

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Fevereiro de 1911)

Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado

Poucos dias depois da exoneração concedida ao Sr. Fernando de Souza, de vogal secretario do Conselho, aparece no *Diário* a demissão do Presidente e dos outros vogaes do Conselho.

O Sr. Conselheiro Pereira de Miranda foi substituído pelo Sr. José Cupertino Ribeiro; o Sr. Dr. Leopoldo Mourão pelo Sr. Xavier Esteves; o Sr. Dr. Izidro dos Reis pelo Sr. Innocencio Camacho; e o Sr. Perfeito de Magalhães pelo Sr. Nuno Taborda.

O Sr. D. João de Alarcão já fôra substituído pelo Sr. Dr. Fernandes Costa, que por seu turno deve ser agora substituído por outro ajudante do Procurador Geral da Republica.

Do primitivo Conselho fica apenas o Sr. General Justino Teixeira.

Serviu o Conselho com 15 ou 16 ministros das mais variadas côres politicas, desempenhando sempre a sua missão com inalteravel correcção e patriotismo. Sobranceiro á politica conseguiu emancipar de tão pernicioso influencia as linhas do Estado. Promoveu o seu desenvolvimento e reconquistou-lhes o credito que tinham perdido.

Não tinham os membros do Conselho remuneração pecuniaria, com excepção de tres engenheiros que alli exerciam a sua commissão de serviço.

Merece menção especial o seu digno presidente, cuja respeitavel individualidade imprimiu caracter á instituição á testa da qual se achava. Relevantes serviços prestou desinteressadamente ao paiz em tão alto cargo, não curando da politica dos governantes e sim do interesse nacional.

Deram-lhe abruptamente por finda a missão, bem como aos seus collegas. Podem-se retirar com a consciencia tranquilla e com a satisfação propria de quem bem serviu.

O novo secretario do Conselho, o Sr. Pedro Arnaut de Menezes, é um engenheiro distincto e justamente considerado pelas suas qualidades de intelligencia e caracter.

Conhecidos são tambem os merecimentos do Sr. Nuno Taborda, novo vogal da Commissão executiva, para que seja necessario pô-los em relevo. Já tinha servido como chefe da secretaria na Administração dos Caminhos de ferro do Estado, logar que deixou para ir dirigir a repartição de caminhos de ferro.

encargos e desenhos encontram-se patentes; em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Qualimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique. O depósito provisório para admissão ao concurso é 275000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edificio dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 28 de Dezembro de 1960. — O Director dos Serviços, *Brasão de Freitas*.

OS CAMINHOS DE FERRO NA LITERATURA PORTUGUESA

O elogio do comboio num romance alentejano

Quando, em 1956, se celebrou no País o Centenário dos nossos Caminhos de Ferro, a C. P. tomou a louvável iniciativa de celebrar a data com diversas e notáveis manifestações, quer de ordem histórica, quer de ordem cultural e artística, as quais constituíram acontecimentos de grande projecção. Entre essas manifestações, figurou, entre outros volumes valiosos, um de especial interesse: *Cem Anos de Caminhos de Ferro na Literatura Portuguesa*, da autoria do Eng.º Frederico de Quadros Abragão, que a morte arrebatou tão precocemente, quando tanto havia a esperar ainda do seu saber técnico, da sua experiência, da sua cultura e da sua paixão pela sua nobre profissão de ferroviário.

Se ainda pertencesse ao número dos vivos, o saudoso engenheiro e escritor não deixaria de incluir, em segunda edição do seu acima citado volume, o depoimento que o novo e distinto escritor alentejano Antunes da Silva fez no seu recente e bem construído romance *Suão*, publicado pela «Portugália Editora», na sua colecção «O Livro do Bolso».

Desse romance vamos, pois, transcrever, de páginas 189, 190 e 191, os seguintes passos, que os ferroviários de coração e temperamento não deixarão de ler com justificada curiosidade. É o elogio do comboio:

«Em dias de trovoadas, ouvia-se distintamente o comboio, ainda longe. E o assobio da máquina, tão agudo e demorado, era uma mensagem de saudade a suavizar o coração da malta:

*Lá vai o comboio, lá vai,
Lá vai ele a assobiar...*

«A estação dos caminhos de ferro ficava a quatro quilómetros de distância. Ia-se lá por uma estrada alcatroada, que terminava numa praça com alguns eucaliptos. Por seu turno, a camioneta parava todos os dias, pelas cinco horas da tarde, no Largo da vila, em frente da loja do sr. Sabino. À volta dela, como que esperando as novidades dos outros concelhos, agrupavam-se rapazes, meninos e homens de juízo. Mas o resto, os empregados, os pequenos ou grandes lavradores, que tinham os filhos nos estudos ou pessoas de família doentes a tratar em Évora ou Beja ou em banhos de mar na praia de Sines, esses utilizavam unicamente, e com que pre-

dilecção, o comboio, como meio de transporte. A camioneta servia aos marchantes, aos apressados, aos que tinham de estar, a tal hora, numa localidade de passagem, para tratar dos negócios. Demais, a camioneta, no Estio, não tinha uma comodidade por aí além. Entrava o sol e entrava o pó, dava grandes solavancos, um cidadão chegava a casa, depois da jornada, todo sujo e fatigado. O comboio, sim, era outra loiça. Os estudantes que vinham a férias ou regressavam às escolas, mesmo as senhoras de maneiras delicadas, os próprios ganhões, gostavam alvoroçadamente do comboio. Sentiam-se as pessoas mais satisfeitas da vida, podiam levantar-se, sentar-se, passear nos corredores, e até cumprir as normas secretas duma necessidade, sem incomodar ninguém! Além disso, havia um homem na estação, que era o chefe, de boné branco, com galões e divisas douradas, mandando outros homens vestidos de farda. Era outro asseio. Tinha-se uma outra sensação. Aí está que o prestígio do comboio mantinha no povo um hábito de maior préstimo. E quando o seu apito se ouvia distintamente na vila maior de Sam Jacinto, bibibi!, a malta cantava e os pássaros também. Era como um aviso benéfico do bom e do mau tempo a todos os corações impacientes».

E o capítulo, de que extraímos estas linhas, tem este remate, referindo-se a uma das personagens do romance, a jovem e apaixonada Maria Pompina, e continuando a fazer a apologia do comboio:

«Maria Pompina não fugia à regra. Gostava do comboio! Era uma voz diferente na grandeza da planície, como que um grito do vasto mundo, a po voar de alegria o seu coração.

«E nessa tarde de Primavera, depois de ter recebido os recados da mãe, ficou sonhando numa viagem de comboio a Beja, como da outra vez, quando fizera o exame de admissão, e onde num castelo alto e antigo, desabitado, se divisava o Liceu onde Francisquinho Real aprendia nos livros, e também, para lá do horizonte, o campo de milhentas searas maduras».

Termina aqui o panegírico do comboio por um escritor alentejano que, na solidão e na grandeza da planície da sua Província, nunca se sentiu alheio à poesia do silvo da máquina que faz «cantar a malta e os pássaros também».



Comboios do passado e comboios do futuro

Como se sabe, a Inglaterra é o país onde nasceu e se desenvolveu o caminho de ferro. Com efeito, o primeiro comboio que existiu foi o de Stockton a Darlington em 1825. Cinco anos mais tarde, George Stephenson pôs a sua famosa locomotiva «Rocket» a funcionar entre Liverpool e Manchester e assim começou o século do progresso ferroviário.

A febre ferroviária depressa alastrou a outros países e, durante 35 anos – de 1840 a 1875 – ardeu em todo o mundo a paixão do caminho de ferro. De então para cá a prosperidade de um país podia medir-se pela densidade da sua rede ferroviária.

Mas, em fins do século XIX e princípios do século XX, o motor de combustão interna adaptado aos carros «sem cavalos» começou a fazer sombra ao comboio. Como o defunto Henry Ford I dizia, não fazia sentido que se imobilizassem milhões para transportar umas escassas centenas de toneladas de mercadorias e uns punhados de passageiros, quando automóveis e camiões podiam fazer muito melhor e incomparavelmente mais barato.

A pouco e pouco, em todos os países, os caminhos de ferro transformaram-se, de uma aplicação de capital vantajosíssima, em empresas deficitárias, vivendo com dificuldade à custa de onerosos subsídios dados pelo Estado.

A Grã-Bretanha foi, talvez, o país em que o caminho de ferro resistiu mais, graças à densidade da sua rede ferroviária e à excelente organização dos serviços.

Assim, apesar da sua tremenda capacidade de transporte (por exemplo, em 1958, transportaram 243 milhões de toneladas de mercadorias e 900 milhões de passageiros), os comboios britânicos têm vivido em «deficit» crescente (em 1958 o «deficit» foi superior a 90 milhões de libras elevando o «deficit» total de 1956/58 a 207 milhões).

Esta situação alarmante levou, em 1955, à criação de uma Comissão encarregada de estudar um plano de reequipamento e modernização ferroviária o qual estava previsto para durar 15 anos e custar 1 500 milhões de libras. Este plano foi evoluindo e actualmente calcula-se que deve importar em 1 660 milhões de libras.

Um dos aspectos mais importantes do plano é a electrificação de certas linhas, a qual está sendo executada com rapidez.

Porém, o Ministro dos Transportes tem em estudo um plano revolucionário para transformar radicalmente os caminhos de ferro, plano este que reduziria sensivelmente o orçamento dos 1 660 milhões.

Trata-se do célebre «Pairo-Deslizador» – a mais revolucionária invenção dos transportes modernos – aplicado ao caminho de ferro.

Em 1970, segundo o plano Marples, começarão a substituir-se os comboios vulgares por pairo-deslizadores que, à velocidade de 170 kms. por hora, deslizarão sobre as linhas pairando a alguns centímetros e, portanto, sem lhes tocar.

Muito brevemente o Ministério dos Transportes publicará um «Livro Branco» que descreverá em pormenor este projecto revolucionário.

O «Oriente Expresso» é, agora, uma simples recordação

Neste mundo materialista em que actualmente vivemos, só contam os negócios bastante remuneradores. Os técnicos ferroviários da Europa, reunidos em Leninegrado, na segunda quinzena de Outubro de 1960, consideraram ruínosa a exploração do «Oriente Expresso» e, sem ter em conta o passado brilhante desse famoso comboio, resolveram suspender a sua circulação. Daqui por diante só funcionará o «Simplon Oriente Expresso», que vai também à Turquia, mas pelo norte da Itália e da Jugoslávia.

Entre 1883 e a segunda guerra europeia, foi extraordinário o prestígio do «Oriente Expresso». Na imaginação popular ele sugeria as mais fabulosas visões de aventura, luxo e escândalo. Inspirou também grandes novelas a ilustres escritores do género, entre os quais Paul Morand e Agatha Christie, a popularíssima mestra do romance policial.

O Presidente da República francesa e o Sultão da Turquia, no dia da inauguração do grande expresso tomaram assento numa plataforma especial. A «Gare do Este» resplandecia como nunca, engalanada com as bandeiras dos países que o comboio devia atravessar. A viagem até ao Bósforo demorava então seis dias e seis horas. Em 1905, fazia-se o mesmo trajecto

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL

Os Caminhos de Ferro da África do Sul adquiriram dois helicópteros para seu uso particular e de outros departamentos do governo. Com a aquisição desses helicópteros resolveu-se um dos mais graves problemas do caminho de ferro: a presença de médicos e praticantes e o abastecimento de medicamentos nos acidentes ferroviários graves em locais da linha difíceis de atingir.

Estes aparelhos utilizam-se também para o reconhecimento prévio antes de construir novas linhas, para socorrer comboios bloqueados, para tirar foto-

em dois dias e doze horas. Era o tempo dos brocados e das madeiras raras; e também dos empregados de libré e calção curto.

Terminada a primeira grande guerra, naquele turbilhão de modas e mudanças sensacionais, o «Oriente Expresso» retomou o seu funcionamento com modernos vagões de aço em que prestavam serviço funcionários com uniformes castanho escuro. Mais tarde, os aviões haviam de fazer-lhe concorrência. Depois da segunda guerra europeia, conheceria a sua ruína total. No ano de 1958, a diminuição do tráfego chegou a acusar o mais baixo nível previsto. O de 1959 foi a confirmação de uma queda inevitável.

O «Oriente Expresso» entrou já no número das recordações.

grafias aéreas e para a inspecção a baixa altura de portos, vias de classificação e grandes estações.

ESPAÑA

Despertou bastante interesse em toda a Europa e especialmente em Espanha a notícia do acordo adoptado pelos Caminhos de Ferro de Marrocos, pela Companhia Transmediterrânea, pela RENFE e pelos Caminhos de Ferro Franceses para o enlace directo, por via férrea e marítima, entre Casablanca e Paris, através de Espanha, com a duração de quarenta e oito horas e cinquenta e cinco minutos.

Por esse acordo, os passageiros que utilizam o referido serviço podem demorar-se em qualquer cidade espanhola com fins turísticos, sem perda de validade para os seus bilhetes.

Para facilitar esse enlace, o barco que presta o serviço entre Tânger e Algeciras, começou a sair do porto marroquino, diariamente, às 3,10 da tarde.

FRANÇA

O Jardim de Aclimação de Paris recebeu recentemente da Divisão de material ferroviário da fábrica Renault sete novas locomotoras tipo «Par West» destinadas ao seu «pequeno comboio», as quais efectuaram o seu primeiro percurso no Bosque de Bolonha, na presença de numerosas personalidades.

Há trinta e cinco anos que as locomotoras Renault rebocam o pequeno comboio que une o Jardim de Aclimação à porta Maillot. As primeiras locomotoras, procedentes, em 1926, da fábrica de Billancourt, estavam equipadas com um motor de gasolina Renault de 10 cavalos.

Vários modelos idênticos estão sendo utilizados nas minas para o reboque de vagonetas.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

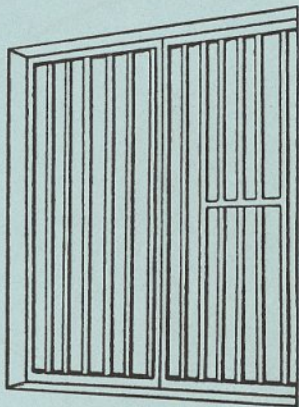
Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

PORTAS

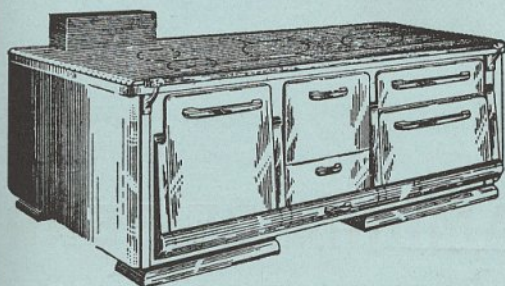
**EM
CHAPA
CUNHADA**

Suspensas
Articuladas
«Acordeon»

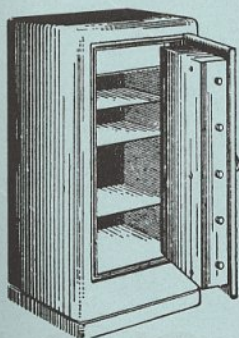


Modelo patenteado n.º 4081

Resistentes e de fácil manejo
Montadas em muitos Quartéis, Edifícios do
Estado e particulares



FOGÕES a lenha, carvão, gazoil e gás,
de todos os tipos



COFRES

Tipo Monobloco
Simples e de 2 portas

Alumínios Anodizados

Estruturas Metálicas

**OFICINAS METALÚRGICAS
JOSÉ DA SILVA CARTAXO**

Antigo Sócio de Alberto da Silva & Irmão, Lda.

Casa Fundada em 1888

Estabelecimento de vendas:
129, Rua Arco Bandeira, 131
Telef. 2 44 63

Escritório e Fábrica:
36, Rua do Sol a Chelas, 38
Telef. 84 06 36 e 84 84 74

LISBOA



**NOS BONS
MOMENTOS...**

ESPUMANTE
NATURAIS DAS

Caves Aliança
SANGALHOS

**VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES**

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telef. 381596 e 382155

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) - LISBOA
Telefone 66 4972

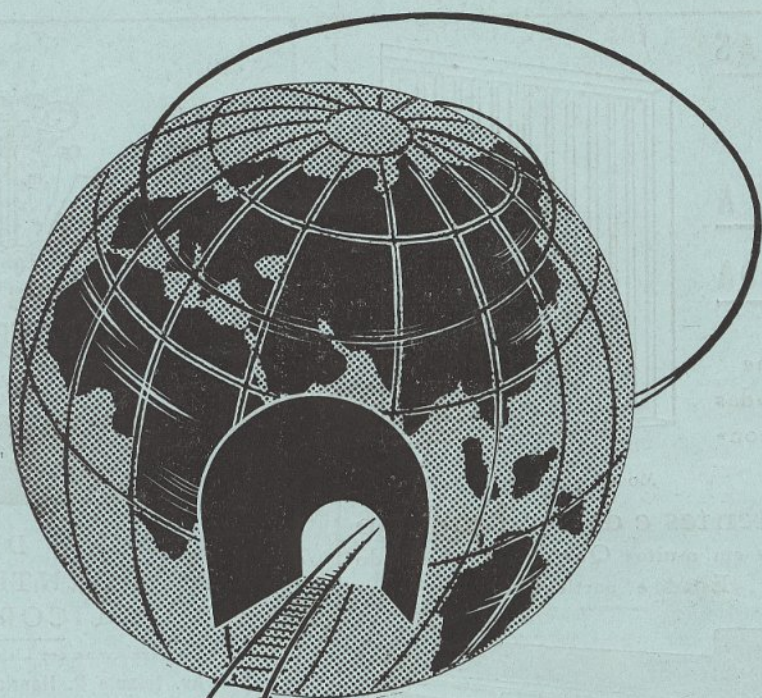
ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE