

47.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1961

Número 1756

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P E X 20658—LISBOA

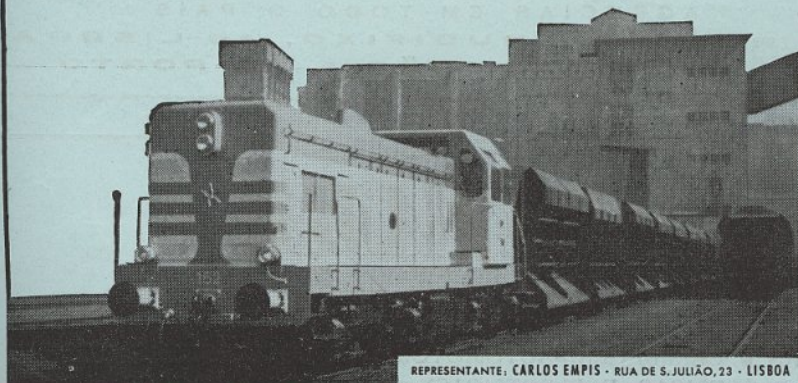
HENSCHEL

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

Sociedade Portuguesa *de* **MÁQUINAS BULL, LDA.**

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
E l e c t r o - m e c â n i c a s
e E l e c t r ó n i c a s
d e C o n t a b i l i d a d e

A V E N I D A 5 D E O U T U B R O , 7 7 , 1 . ° - D .
T E L E F O N E 7 5 4 1 8 1 L I S B O A



End. Telog. EUROPEA
TELEPHONE: 20911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

DEPOSITO LEGAL
- 0. MAR. 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 1888 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: P B X 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 1904
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904



1756



16 — 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 BDAL
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

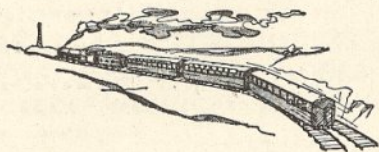
COLABORADORES:

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

A Estatística dos Transportes Terrestres e do Trânsito e os nossos Caminhos de Ferro	447
No regresso a Portugal do «Santa Maria»	448
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	449
Há 50 anos	452
Linhas Portuguesas.	452
Caminhos de Ferro Ultramarinos	452
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	453
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	454
Ateneu Ferroviário.	456
Registo	457
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	458
Imprensa Técnica	458
Linhas Estrangeiras	458
Publicações recebidas.	460



A Estatística dos Transportes Terrestres e do Trânsito e os nossos Caminhos de Ferro

As novas aquisições de material circulante na C. P. e na S. E.. O número de passageiros tanto na rede da C. P. como na linha da S. E. aumenta de ano para ano

JÁ foi distribuído o volume que contém, referente a 1959, a «Estatística dos Transportes Terrestres e do Trânsito», editado pela Direcção Geral de Transportes Terrestres do Ministério das Comunicações.

De maior interesse para nós é, evidentemente, a parte que diz respeito aos nossos caminhos de ferro, ou sejam a Rede da C. P. e a Linha da Sociedade Estoril.

Eis, em resumo, o que a presente Estatística nos informa:

Na Rede da C. P. entraram em serviço, de 1945 a 1959, as seguintes novas aquisições (via larga):

26 locomotivas a vapor; 29 locomotivas Diesel eléctricas e 15 locomotivas eléctricas; 4 automotoras com motor de explosão; 27 automotoras Diesel; 25 automotoras Diesel eléctricas; 25 automotoras eléctricas; 6 tractores Diesel; 30 tractores Diesel eléctricos.

O número de carruagens e vagões en-

trados ao serviço é também expressivo, como vamos ver:

94 carruagens; 1030 vagões e 64 vagões particulares.

Na Linha da S. E. entraram em serviço as seguintes novas unidades:

1 locomotiva eléctrica e 11 automotoras eléctricas.

Para o serviço em via estreita da C. P. foram feitas as seguintes aquisições:

9 automotoras com motor de explosão; 3 automotoras Diesel; 10 automotoras Diesel eléctricas; 8 carruagens e 50 vagões.

O número de passageiros (milhares), que transitaram em 1959 nas carruagens da C. P., ascendeu a 70 493 (em 1958 subira, também em milhares, a 65 280).

Na Linha da S. E. o aumento foi igualmente sensível:

21 184 milhares contra 19 844 milhares em 1958 e 16 496 em 1955.

No referente ao transporte de mercadorias assinalemos os seguintes números:

3 732 459 toneladas contra 3 739 717 em 1958, na C. P.; e 356 toneladas contra 275 em 1958, na Linha da S. E..

Tanto na Rede da C. P. como na Linha da S. E. houve, pois, uma diferença para menos na tonelagem de mercadorias transportadas em relação ao ano anterior.

As receitas do transporte de passageiros e mercadorias, deduzidos os reembolsos e impostos, revelam-nos números eloquentes, como vamos verificar:

O transporte de passageiros, na Rede da C. P., produziu a receita de 361 862 contos, contra 348 226 em 1958, 339 263 em 1957, 319 895 em 1956 e 301 146 em 1955. As receitas, na Linha da S. E., produzidas pelo transporte de passageiros, foram, em 1959,

da ordem dos 39 101 contos, contra 36 664 em 1958, 34 274 em 1957, 30 638 em 1956, e 29 454 em 1955.

Conclui-se da simples análise dos números acima, que as receitas provenientes do transporte de passageiros foram ascendendo sensivelmente desde 1955, tanto na Rede da C. P. como na Linha da S. E..

Quanto às receitas obtidas no transporte de mercadorias há que notar que na Rede da C. P. tendo subido, em 1956, a 367 545 contos, desceram no ano seguinte para 357 246 contos, para 339 189 em 1958, para, finalmente, caírem no ano de 1959 em 60 288.

Na Linha da S. E., pelo contrário, foram sempre subindo de 1955 a 1959.

No regresso a Portugal do «Santa Maria»

Regressou, finalmente, a Lisboa, o luxuoso paquete «Santa Maria» que, há semanas, havia sido assaltado, nos mares das Caraíbas, por um bando de aventureiros estrangeiros, sob as ordens de um ex-oficial do nosso Exército, e cujo repugnante e criminoso procedimento, por toda a gente conhecido e verberado com os mais veementes protestos, equivale a uma demissão total da sua qualidade de português.

Num mundo em crise, Portugal orgulhava-se de constituir, neste canto da Europa, uma zona de paz que os países amigos citavam, para exemplo, repetidas vezes. Tínhamos orgulho nessas citações. Elas eram, no fim de contas, uma demonstração de que Portugal continuava a ser um país acolhedor, que sabia receber, com gentilezas e nunca desmentida hospitalidade, com amizade mesmo, todos os estrangeiros que nos visitavam, não só para vir admirar os nossos valores históricos e turísticos mas também para respirar a calma atmosfera desta zona de paz.

O cobarde assalto ao paquete «Santa Maria» veio lembrar-nos o verso de Camões de que ainda se encontram, entre portugueses, alguns traidores. Todo aquele que trai a sua pátria, comete um duplo crime: porque traíndo-a, trai, simultaneamente a sua própria dignidade de homem, trai e despreza, com cinica frieza, a solidariedade espiritual que se deve a todos quantos, antes de nós, construíram, consolidaram, engrandeceram aquilo que se chama Nação e é a nossa razão de ser.

A recepção que o povo de Lisboa dispensou ao «Santa Maria» foi altamente eloquente e significativa: os portugueses continuam a ser fiéis, emotivamente, conscientemente, orgulhosamente, a Portugal.

Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

A rede ferroviária do Chile

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A PESAR da sua difícil geografia, o Chile dispõe hoje de uma extensa rede de caminhos de ferro servindo a quase totalidade do país, constituído por uma estreita faixa de terreno situada no extremo ocidental da América do Sul, com superfície de 761.767 km.², cerca de mais 652.908 km.² do que Portugal, com 89.059 km.².

Essa faixa estende-se de norte a sul com um comprimento de mais de 4.200 quilómetros e uma largura mínima de 90 quilómetros, na altura de Illapel, estando compreendida entre a mais longa cadeia de montanhas do Mundo, a cordilheira dos Andes, a leste, e o Oceano Pacífico a oeste, sendo assim limitada ao norte pelo Peru, a leste pela Bolívia e Argentina e ao sul e oeste pelo Oceano Pacífico. A sua população é aproximadamente de 7.500.000 habitantes, com muitos milhares de espanhóis, italianos, alemães e bolivianos, e o índice anual de aumento de população é de cerca de 1,5%, o que constitui um problema social de difícil solução.

A cordilheira dos Andes, em muitos pontos inaccessível, percorre o país em toda a extensão da fronteira com a Argentina, formando a sua principal característica geográfica. Apresenta altos picos como o Aconcagua, com 7.023 m. de altitude, Ojos del Salado, com 6.880 m., Mercedano com 6.770 m. e muitos outros com mais de 6.000 metros. Em todo esse vastíssimo sistema geográfico, há mais de 1.000 vulcões, alguns em actividade, como o Osorno a 2.600 m., o Maipú com 5.229 m., o Tronador com 3.400 m., o Capiapó com 6.072 m. e vários outros.

A ilha de Chiloé, com 12.193 km.² é a primeira dos numerosos arquipélagos que se sucedem por entre o rendilhado da costa, notando-se no extremo sul, ligando o Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, o estreito de Magalhães, com 592 km. de comprimento por 5 e 6 de largura; mais ao sul está a Terra do Fogo com 2.750 km.² que compartilha com a Argentina.

Foi no ano de 1520 que o Chile foi descoberto pelo nosso compatriota Fernão de Magalhães, quando atravessou o estreito que tem o seu nome. Mais tarde,

uma expedição comandada por Diogo de Almagro, (atraído pela fama das riquezas auríferas da costa do Pacífico, maliciosamente exageradas pelos índios do Peru) empreendeu a conquista da parte meridional do império, acompanhado pelos seus sócios e companheiros de aventuras, enquanto o célebre capitão espanhol Francisco Pizarro ficava ocupando a parte setentrional. Mas a expedição de Almagro foi mal sucedida e a aparente pobreza dos territórios onde esperava encontrar ouro, levou-o a regressar ao Peru em 1535-6.

Já então todo o país situado nas faldas dos Andes, passara a ser conhecido pelo nome de Chile, possivelmente derivado da designação de *Quichua Tchili*, que lhe davam os Incas, significando neve.

O seu verdadeiro conquistador foi, porém, Pedro Valdivia, que tendo partido de Cuzco em Janeiro de 1540, à frente de 150 soldados aventureiros e alguns milhares de índios auxiliares, chegou em fins desse ano às margens do Mapocho e, encantado com a amenidade da região, fundou a futura capital, Santiago, em 12 de Novembro de 1544, cidade que conta hoje uma população superior a 1.400.000 habitantes.

A conquista foi árdua, levou tempo e exigiu várias expedições até que o Chile pudesse ser considerado como colónia espanhola dependente do vice-reino do Peru.

Mais tarde, já com o título de governador, Pedro Valdivia empreendeu a conquista das regiões do sul, mas os índios, que a princípio pareciam ter-se submetido, revoltaram-se em 1553 dando assim começo a uma luta de três séculos. A história dos primeiros anos da colónia foi, pois, uma guerra contínua com os indómitos araucanos que, sem nunca se manterem em paz, só nos meados do século passado aparentemente se submeteram aos seus dominadores.

A organização política e administrativa era a mesma que nas restantes colónias da Espanha, e o poder civil e militar era formado por uma capitania geral, a princípio dependente do vice-reino do Peru, do qual foi separado no século XVIII.

A invasão napoleónica em Espanha e a conse-

quente queda da dinastia bourbónica em 1808, causaram no Chile, como nos demais países hispano-americanos, um movimento cujo alcance não era então possível prever. Surgiu uma tendência autonomista, que foi sufocada, porém, os três anos que se denominaram da reconquista (1814-17) tiveram como resultado tornar odiosa a dominação espanhola à maioria dos chilenos.

As ideias emancipadoras tomaram corpo. Nos primeiros meses de 1817, um exército autonomista, que se formara do outro lado dos Andes, atravessou a

cordilheira e, depois de derrotar os anti-autonomistas na batalha de Chacabuco, a 12 de Novembro de 1817, entrou sem resistência em Santiago, consolidando assim as ideias de emancipação de O'Higgins, filho de um antigo vice-rei do Peru. Várias outras batalhas se seguiram até à de Maipú, sendo finalmente proclamada a independência do Chile em 12 de Novembro de 1818.

A construção da primeira linha férrea foi iniciada em 1850. Sendo a capital, Santiago, uma cidade interior, tornava-se urgente estabelecer uma comunicação rápida com o porto de Valparaíso, o mais importante do Chile, situado a uma distância de cerca cem quilómetros. Logo começaram os estudos preliminares para a construção de uma via férrea que ligasse a capital à costa do Pacífico, que em 1863 foi concluída, passando depois gradualmente a estender-se até ao extremo sul, a Puerto Monte.

Não foi, porém, esta a primeira via a ser aberta ao serviço público porque, já em 1862, um troço de 80 quilómetros tinha entrado em exploração mais ao norte, entre a cidade interior de Copiapó e o porto de Caldera, ficando propriedade do Estado.

Pouco a pouco, a rede foi sendo ampliada seguindo um eixo norte-sul de onde saem numerosos ramais para o mar e para a Cordilheira, enquanto também algumas linhas particulares eram lançadas, principalmente para o transporte de salitre e de cobre, bem como para o transporte de passageiros.

Tratando-se de um tão estreito país com uma largura tão reduzida proporcionalmente à sua extensão, o sistema teve que obedecer a um plano estratégico longitudinal, ficando as linhas férreas na posse do Estado, que tomou a seu cargo todo o custo da construção. Finalmente, em 1910, os trabalhos foram completados na direcção norte, estendendo-se de Arica para La Paz, capital da Bolívia.

A rede ferroviária do Chile apresenta, pois, uma das mais longas extensões do mundo, com um comprimento de 8.500 kms., e uma densidade média de tráfego de cerca de 500.000 unidades/km. por km., isto é, uma das mais intensas da América Latina, depois da Argentina e do México, com a agravante de ser uma rede de exploração difícil devido a grandes rampas e à diversidade de bitolas, sendo de notar as rampas existentes nas quatro linhas transandinas com secções electrificadas de cremalheira.

Na parte pertencente a companhias particulares a mais importante é a *Antofagasta Bolivia Railway*, uma companhia inglesa que opera com a *Red Norte Chilena*, 706 km., e a *Antofagasta Railway* 755 km., a *Cia. Ferrocarril Aguas Blancas* com 141 km. e a linha *Augusta Victoria-Sacompa* com 179 km., todas na bitola de 1 metro. Este conjunto conta com 166 locomotivas a vapor, queimando óleo, 4 locomotivas diesel eléctricas de manobra, 166 carruagens e 2.983 vagões, dos quais 326 são usados para o transporte de óleo.



Além dos caminhos de ferro das minas de cobre de Chuchicamata, outras empresas particulares podem ser citadas como:

A *Tocopila-Toco Railway*, pertencente à «Companhia Salitreira Anglo Lautaro», com 294 km., bitola de 1,067. Possui 6 locomotivas a vapor, 12 diesel eléctricas, 9 eléctricas, 9 carruagens, 815 vagões para mercadorias, 82 para transporte de óleo e 12 para inspecções. A secção de 18 km. entre Tocopilla e Tigre é electrificada com corrente contínua de 1.500 volts.

A *Taltal Railway*, pertencente a uma antiga companhia inglesa, com 182 km., na bitola de 1,67 m., operando com 24 locomotivas, 13 carruagens e 660 vagões.

A *Ferrocarril de Concepción a Curanilahue*, pertencente à «Companhia Carbonífera e Industrial de Lota» (Valparaíso) com 100 km., bitola de 1,676 m.

A *Rancagua-Teniente Railway*, da «Braden Copper Co», com sede em Nova Iorque e operando em Rancagua, com linha tronco de 64 km. e um ramal de 5 km.; bitola de 0,762 m. Possui 7 locomotivas a vapor, de reserva, 14 diesel eléctricas, 35 carruagens, 343 vagões e 12 automotrices a gasolina.

A *Potrarillos Railway*, de companhia americana na província de Taracapa, com 100 km., na bitola de 1 metro, operando com 10 locomotivas a vapor, 3 diesel, 11 automotrices a gasolina, 4 carruagens e 129 vagões.

O Chile possui ainda mais duas vias férreas industriais com secções electrificadas, que não estão computadas nestes totais: a «*Bethlehem Chile Iron Mines-Toto*», com sede em Cruz Grande, 36 km. de linhas electrificadas a 2.440 volts, corrente contínua; e a «*Chuchicamata*» com 75 km., a 660 volts, corrente contínua.

A rede oficial, a *Empresa de los Ferrocarriles del Estado*, 5.904 km. de linhas e um total de 7.288 de vias férreas, é a principal organização ferroviária do país assim distribuída:

2.821 km. na bitola de 1,67 m.; 621 km. na bitola de 1,436 m.; 2.256 km. na bitola de 1 m. e 20g km. na bitola de 0,60 m., o que dá bem uma ideia das dificuldades de exploração a que já nos referimos, resultantes de uma tal diversidade de bitolas.

Os caminhos de ferro do Estado, que começaram a electrificação das suas linhas com corrente contínua de 3.000 volts em 1924, na linha que liga Valparaíso à capital Santiago, electrificaram também com o mesmo sistema o troço chileno do primeiro transandino, servido por locomotivas a cremalheira, e estão também electrificando as linhas do sul de Santiago a Chillan e restantes.

O troço de Santiago a Chillan, numa extensão de 400 km., segue ao longo da planície chilena, apresentando um perfil com diferenças de nível que não excedem 14%. Presentemente estão já electrificados 293 km., na bitola Valparaíso-Los Andes-Santiago, com a bitola de 1,67 m., corrente contínua de 3.000

volts e mais 70 km. na bitola de 1 m., de Los Andes para a fronteira com linha de cremalheira.

As linhas férreas do Estado são as seguintes:

- a) — *Secção chilena de Arica-La Paz*, bitola de 1 m. com 218 km. Opera com 4 locomotivas a vapor, 3 automotoras, 22 carruagens e 427 vagões.
- b) — *Ferrocarril Transandino por Juncal*, bitola de 1 m. com 70 km. (secção de cremalheira electrificada), operando com 8 locomotivas a vapor, 3 eléctricas, 4 automotoras diesel, 11 carruagens e 113 vagões.
- c) — *Ferrocarril Salitrero*, ligando Iquique a Pisagua na província de Taracapa. Tem uma extensão de 614 km., na bitola de 1,436 m. operando 59 locomotivas, 59 carruagens e 1.159 vagões, sendo 179 tanques.
- d) — *Red Nord*, com 706 km. na bitola de 1 m., explorada pela *Antofagasta Coliway Co. Ltd.*
- e) — *Red Sur*, até Puerto Monte, com 2.821 km. de linha-tronco na bitola de 1,676, e 433 km. de ramais com bitola de 1 m. e 206 km. na bitola de 0,60 m.

As redes norte e sul possuem 711 locomotivas a vapor, 65 eléctricas, 74 diesels, 12 trens-unidades eléctricas, 12 diesel, 887 carruagens e 13.466 vagões.

As locomotivas eléctricas actualmente em serviço são de construção americana e as automotoras de construção alemã. São particularmente notáveis quatro locomotivas 2 CC 2 de 4.000 cv. que foram entregues há poucos anos pela *Baldwin-Westinghouse* e pela *Baldwin-General Electric*, que têm provado bem, apesar de, a princípio, parecerem pouco adaptadas à qualidade medíocre das vias, (carga por eixo-motor; 25 toneladas).

O governo chileno procura ultimar o fornecimento do seguinte material motor destinado à electrificação de Santiago-Chillan: 34 locomotivas CC de 120/130 t., de 3.600 cv.; 22 locomotivas BB de 80/90 t., de 2.400 cv.; 8 composições automotoras de 2.000 cv.

Os engenheiros chilenos desejam continuar a manter a corrente contínua de 3.000 volts, por razões mais psicológicas do que técnicas. Não ignoram as economias que resultam de instalações fixas e provenientes da tracção monofásica a 50 Hz, mas julgam-nas menos determinantes devido ao facto de no Chile o preço do cobre ser relativamente baixo. Não aceitam a superioridade das locomotivas monofásicas a 50 Hz no domínio dos reboques de cargas pesadas, principalmente em comboios de 1.200 t. em rampas de 14‰, aos quais eles destinam as CC 3.000 volts.

Os caminhos de ferro chilenos estão também procurando equipar as suas principais linhas com automotoras diesel de construção suíça fornecidas pelas oficinas Schindler.

No Chile, a exploração dos caminhos de ferro do Estado, que até 1926 acusou um avultado «déficit» e, segundo a oposição política, foi uma das principais causas da crise financeira deste ano, tem sido muito

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Fevereiro de 1911

Insaciabilidade

Vae reunir-se um congresso de turismo em Lisboa, e as linhas férreas, a Companhia Portuguesa, a da Beira Alta, a Nacional, assim como a administração do Estado, concederam largamente, não só a todos os congressistas como ás senhoras de sua familia, passe por 20 dias.

Pois, apesar desta generosa concessão, como não a fizeram as linhas hespanholas e francesas para o congresso do anno passado, limitando-se a dar a de 50 por cento para a viagem de ida e volta — que é o que, em geral, se faz a todos os congressos — o nosso estimado colega *Novidades* acha pouco e nota que vinte dias é bem exíguo prazo para se realizar uma excursão de turismo em todo o paiz.

Em primeiro lugar, o congresso de turismo não é um congresso de turistas. Vir discutir os problemas que interessam a uma determinada região da França, á Espanha e ao nosso paiz, não é vir a uma excursão e, se assim fosse, como o mesmo interesse respeita ao paiz visinho e ao sul da França, seria logico exigir de todos os caminhos de ferro dessa enorme rede, que fizessem egual concessão.

Foram, portanto, bem generosas, excepcionalmente generosas as nossas companhias, com o proximo congresso. Mas ha confronto mais frisante:

Os proprietarios ou gerentes de hotéis, convidados pela comissão a cooperar no congresso, resolveram amavelmente que fariam aos congressistas os seus preços *ordinarios de pensão*, prestando-se *generosamente* a... não os augmentarem!

E fornecerão, entre si, o serviço para o almoço a bordo, no passeio no Tejo.

Quer dizer que perante uma affluencia de estrangeiros que o congresso lhes traz, elles não só não lhes fazem a menor concessão, mas ainda impõem o preço *de pensão*, isto é, quando esses visitantes fôrem a Cintra ou ao Estoril e não comam no hotel, pagarão da mesma forma as refeições que não comem!

E até quando almoçarem a bordo, á custa dos hoteleiros, estes se reembolsam de boa parte do que lhes offerecem, cobrando-lhes o almoço no hotel.

Lembra-nos o costume dos cosinheiros na China que, quando o patrão é convidado a comer em casa de um amigo, se combinam com o cosinheiro deste e lhe fornecem as mesmas virtualhas que o convidado comeria na sua casa, resultando que elle vem a comer na casa alheia, á sua propria custa.

Muito egoistas, os nossos hoteleiros.

Ahi tem o nosso collega *Novidades* a que applicar a sua extranheza.

beneficiada com a electrificação e construção de novas linhas, conforme um programa que chega a atingir o dispêndio anual de 183.000.000 de pesos. Não obstante, apesar dos esforços empregados pelo presidente Ibañez e pelos seus sucessores, o programa em curso só parcialmente tem sido realizado.

O caminho de ferro transandino, sob o ponto de vista financeiro, é um caso de difficil solução. Foi, primeiramente, bastante afectado por uma tarifa lançada

LINHAS PORTUGUESAS

Sinalização na linha Setil — Vendas Novas

Na linha Setil — Vendas Novas foi recentemente instalada nova sinalização, a qual estava incluída nos planos de electrificação.

Esta linha tem um intenso tráfego de mercadorias para e de Setúbal, e é de grande importância para os concelhos situados nas duas margens do Tejo.

Deste programa faz igualmente parte a instalação de sinais de aviso nas passagens de nível.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O Caminho de Ferro de Benguela continua a ser o primeiro na lista das receitas e transporte de passageiros e carga, no movimento ferroviário da provincia.

Pelos numeros referentes ao terceiro trimestre do anno passado, verifica-se que aquella empresa transportou 200 060 passageiros, 945 077 toneladas de carga e 1 441 cabeças de gado, tendo uma receita de 173 282 contos. O Caminho de Ferro de Luanda, classifica-se a seguir, com 42 344 passageiros transportados, 109 817 toneladas de carga e 43 cabeças de gado. A receita foi de 10 531 contos.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes, transportou 20 472 passageiros, 38 129 toneladas de carga e 4 043 cabeças de gado. A receita cifrou-se em 4 784 contos. Finalmente o Caminho de Ferro de Amboim transportou 2 724 passageiros e 6 418 toneladas de carga, apurando uma receita de 1 891 contos.

Linhas portuguezas

Caminhos de Ferro Portuguezes — Estão sendo descarregadas na ponte de Santa Apolonia para as officinas geraes desta companhia, as primeiras duas das novas locomotivas «Coupound» de grande velocidade, encomendadas na Allemanha, e por estes dias devem chegar os operarios montadores das mesmas. As 8 restantes estão a caminho.

As novas locomotivas estarão ao serviço dos comboios rapidos e expressos, com o horario de verão.

— Tem sido extraordinário o movimento de mercadorias nas linhas desta companhia, e, por isso, grande a affluencia nas estações de Alcantara e Santa Apolonia.

Esta ultima, apesar da sua grande vastidão, começa a tornar-se insufficiente para o movimento de mercadorias, que, de dia para dia, vem augmentando extraordinariamente.

sobre os produtos de origem argentina e seguidamente pelo elevado custo resultante da conservação da linha frequentemente destruída por deslocamentos de terra durante os invernos sempre muito severos nas mais altas zonas montanhosas. Tratando-se também de uma viagem longa e dispendiosa, o tráfego de passageiros é atraído para as linhas aéreas, que oferecem um mais fácil e rápido meio de condução, com ligações estabelecidas directamente com a Europa.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um guarda-chuva em que não existe um único grama de metal e foi produzido em França. É de matéria plástica e muito leve. Fechado, não é maior do que um pacote de cigarros. Para abri-lo basta soprar no tubo dúctil e na manga que envolve o guarda-chuva.

(de *La Semaine Dauphinoise* - Isere)

Actualmente encontra-se em estudo um calendário mundial com treze meses iguais, cada um com 28 dias começando num domingo e terminando num sábado. Há um outro estudo de calendário que, conservando os actuais 12 meses, os divide em 4 trimestres absolutamente iguais, cada um com mês de 31 dias e 2 de 30.

(de *Le Journal de Barr*)

Foi descoberta uma peça de arte que apresenta duas figuras humanas, as mais antigas de que há notícias na Dinamarca: um chifre de veado, encontrado em 1948. O homem que o encontrou guardou-o em casa, ignorante do seu valor arqueológico. O achado foi possível por um pedido feito pelo professor primário Blume aos seus alunos, para que tentassem trazer-lhe todos os objectos que considerassem relacionados com a arqueologia dinamarquesa. Um deles trouxe o chifre que, na opinião dos peritos, tem sete ou oito mil anos de existência.

(de *Il Giornale d'Abruzzo* - Teramo)

Em Vetulonia foi descoberta uma estrada pré-histórica que data de há 4 mil anos antes de Cristo. O achado arqueológico deve-se ao arquitecto Manuppeli, autor de um mapa onde se indicam todos os vestígios etruscos e romanos, conhecidos de Itália.

(da revista *Pays de Bourgogne*)

Chapas de metal e pulseiras compostas de uma liga semelhante ao bronze foram encontradas pelos arqueólogos nos arredores de Vicenza. Trata-se de objectos que remontam a cerca de mil e quinhentos anos antes de Cristo. Recentemente haviam sido encontrados nesta região flechas e fragmentos de colares de pedra, encerrados num túmulo da Idade da Pedra.

(do diário *Ardeiderbladet* - Oslo)

A capacidade mundial da produção de papel de imprensa - 15 milhões de toneladas anuais - parece agora utilizada na totalidade, segundo informa agora o chefe do grupo de indústrias suecas Holmen. Nos dois próximos anos calcula-se a produção em 17,7 milhões e em 1975 deve ascender a 26 milhões de toneladas.

(do semanário *Le Cep* - Saint Étienne)

Numa conferência realizada na Associação Médica dos Estados Unidos, o dr. Cheyle descreveu novo método operatório, que permite dar vista aos indivíduos semi-invisuais ou atacados de certa espécie de cegueira. A operação consiste na implantação de um disco de matéria plástica com 5 milímetros de diâmetro, entre a membrana exterior e a íris. Trata-se de algo semelhante a uma lente.

(do diário *Alsace-et-Moselle*)

Foi descoberto em Tsarapang o túmulo do padre Krik que, em 1867, penetrou na *Morada das Neves Eternas*. Lembra-se, a propósito, que os primeiros missionários que conseguiram introduzir-se no Tibet foram os jesuítas no longínquo ano de 1654. Levantaram uma pequena igreja em Tsaparang, a «cidade proibida» onde, mais tarde, em 1745, se instalaram os capuchinhos expulsos anos depois. Em 1846 a evangelização do Tibet foi confiada a missionários franceses, que tiveram de abandonar o país. O padre Krik perdeu a vida no *Telhado do Mundo*, quando da última tentativa de penetração.

(de *Gazette Bretonne*)

Uma equipa de médicos do Royal Hospital, de Londres, realizou com êxito uma operação de transplantação de rim, entre duas gémeas de 15 anos, uma das quais tinha os dois rins doentes. Considera-se uma das operações mais difíceis - o que constitui um sucesso extraordinário da cirurgia britânica.

(do semanário *Vendredi* - Grenoble)

Em Metaxata, na ilha de Cefalónia, foram encontrados alguns túmulos que datam do período post-micénico. São semelhantes aos encontrados há anos em Pylos, no Peloponeso. Pela semelhança pode concluir-se que os gregos das duas localidades se mantinham em contacto.

(de *La Vie Vierzonnaise* - Vierzon)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Três pintores na Sociedade Nacional de Belas Artes

O Inverno foi longo e começou — o intruso! — mal havia chegado o Outono. Em compensação, a Primavera principiou mais cedo. Já nos primeiros dias de Fevereiro nós víamos riscar o ar o azul das asas das andorinhas.

Também no grande Salão da Sociedade Nacional de Belas Artes, agora dividido em três compartimentos, para receber três distintos pintores, a Primavera se fez também anunciar. Chamam-se esses três pintores, muito conhecidos e admirados tanto pelo público como pelos colecionadores: Ayres Ferreira, Jaime Murteira e José Manuel Soares.

Ayres Ferreira e Jaime Murteira, ambos discípulos de António Saúde, trouxeram-nos, num deslumbramento de cor, a alegria do mar, a poesia das paisagens e o pitoresco de certas ruas e de certas casas antigas, tão inconfundivelmente portuguesas.

José Manuel Soares, o mais jovem dos três, é portador de um temperamento não tão exuberante, mas não menos poético. Mestre Domingos Rebelo, que visitou connosco a sua exposição, soube defini-lo: é uma pintura romântica, a sua. Sempre assim o sentimos também.

De Ayres Ferreira, que apresentou 46 trabalhos, todos eles felizes, há, contudo, alguns em que o pintor atinge a categoria de mestre. Dois ou três, para exemplo: *Faldas da Serra* (Castro Daire); *Rua Nova* (Lamego) e *Ribatejo*.

Jaime Murteira, por sua vez, a par dos hinos de luz pintados em Lagos, trouxe-nos de Castro Laboreiro, *O Moinho Velho*; de Melgaço, *O Rio Mouro*, e de Coimbra uma linda *Manhã de Inverno*.

José Manuel Soares compôs uma *Luz da manhã*, uma *Poesia de Entardecer* e um *Rio Tranquilo*, que bastariam para o consagrar. 1.^a Medalha da Sociedade Nacional de Belas Artes, ele sabe honrar essa distinção.

Enquanto o Mundo se digladiava em lutas fratricidas, enquanto as fogueiras do ódio se ateiavam, os artistas, escutando a voz dos seus sonhos, vão construindo à parte um admirável novo mundo.

Respeitemos o trabalho dos artistas. Eles nos dirão que o amor das coisas belas nos torna mais compreensivos, mais justos, mais dignos de viver e de merecer a vida.

Os nossos artistas



O Escritor MATEUS MORENO
Carvão de Silva Lino

SAUDADE

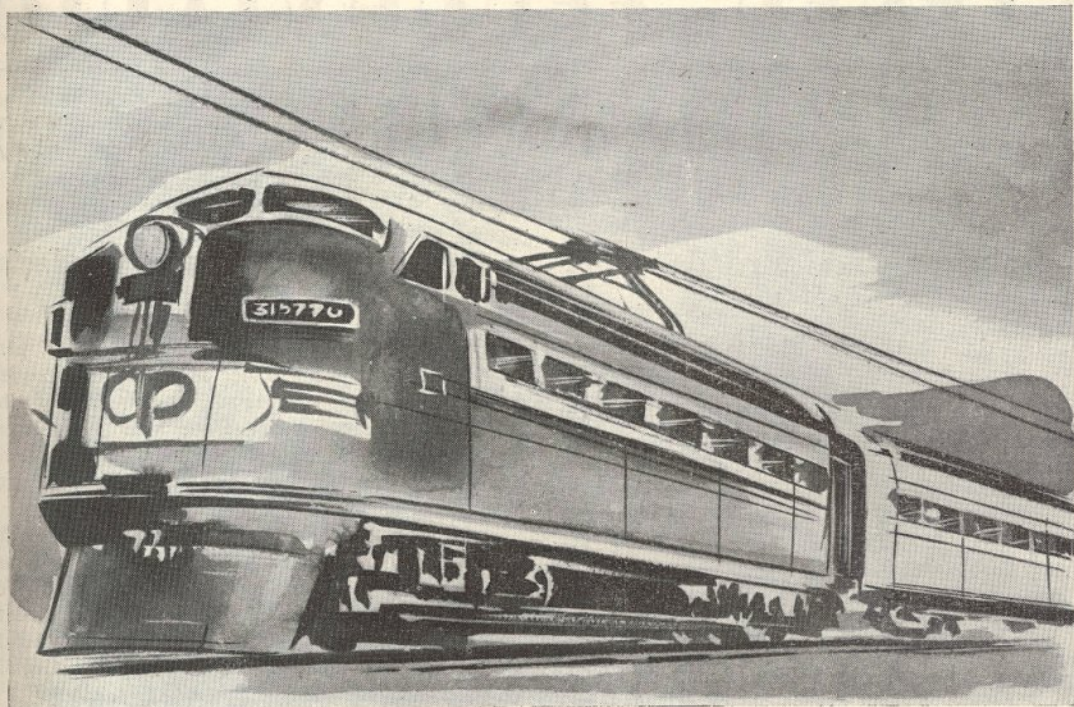
— É um desejo, ansioso, de rever
uma pessoa amiga, estremeçada,
que, longe, noutras terras, foi viver
por normas que o Destino impõe à vida.

Ou é uma lembrança, persistente,
das horas venturosas que vivemos
na quadra, descuidada e sorridente,
em que ainda reveses não sofremos.

E é, também, a cruciante nostalgia
da Pátria e da Família, em comunhão,
que, aos ausentes, tortura, dia a dia...

— Não há, na bela Língua Portuguesa,
palavra que mais fale ao coração
e que, ao ouvido, agrade, com certeza!

Rolando de Viveiros



CEL

CABOS ELÉTRICOS

CAT

★

Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**

★

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 1978 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

ATENEU FERROVIÁRIO

(Associação Cultural do Pessoal da C. P.)

Restabelecendo a verdade sobre os antecedentes da sua fundação

Ex.^{mo} Sr. Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» :

Depois que passei à situação de reforma, deixei de ser leitor habitual da «Gazeta». Mas um devotado Amigo, que ainda se mantém no serviço activo e que sabe um pouco como se passaram os factos concernentes à fundação do Ateneu Ferroviário, mostrou-me a notícia publicada nesta Revista (n.º 1753, de 1 de Janeiro) relativa à sessão solene realizada em 18 de Dezembro findo, com que se celebrou a inauguração da nova sede do Ateneu e, cumulativamente, o seu 26.º aniversário e também, por muito extraordinário que pareça, o seu 25.º (Bodas de Prata), quando este, por si só, deveria, incontestavelmente, ter merecido, e não mereceu, condigna e oportuna comemoração.

Por excessiva amabilidade, muito de agradecer, a «Gazeta» publicou integralmente o discurso do Presidente da Direcção do Ateneu, Sr. Mário Parreira, do qual constam os dois períodos abaixo reproduzidos e que bem atestam a sua ignorância sobre a fundação do Ateneu, pois, não tendo participado de tal acontecimento, não se deu sequer ao simples cuidado de se informar devidamente, ou de ler os Relatórios das Comissões Organizadora e Instaladora, que devem existir nos arquivos do Ateneu, nem, ao menos, de consultar o «Boletim da C. P.» dos anos de 1933, 34 e 35, que publicaram largo noticiário referente à fundação e inauguração do Ateneu e seu funcionamento como Associação Cultural no primeiro ano da sua existência.

Erroneamente, portanto, e talvez, ainda, intencionalmente, a julgar pela expressão impressa em italiano, disse o Sr. Presidente da Direcção do Ateneu no seu discurso:

«Quando em 14 de Dezembro de 1935, por sugestão da Companhia, o «Grémio dos Ferroviários» — antecessor nominal do nosso Ateneu — se propôs constituir, (sic), por intermédio de uma plêiade de ferroviários entusiasmados, uma Associação Cultural do Pessoal da C. P., logo grande alvoroço se notou na nossa classe.

E quando, meses depois, a Companhia aprovava os estatutos desse «Grémio» e resolvia subsidiá-lo, já a massa associativa era importante e consequentemente grande o interesse que lhe proporcionara.

Ora a verdade é muitíssimo diferente. E para que a verdade seja restabelecida e conhecida dos leitores da «Gazeta», permita-me, Sr. Director, que lhe solicite a publicação dos seguintes incontestáveis esclarecimentos, que poderão ser considerados como subsídios para a pequena história do Ateneu Ferroviário.

Não foi no dia 14 (quinta-feira), mas sim no dia 17 (domingo) de Dezembro de 1933, pelas 15 horas, que teve lugar, no Ginásio da antiga Escola Académica, a primeira reunião de simpatizantes com a ideia de se fundar uma Associação Cultural do Pessoal da C. P., sob a denominação provisória de «Grémio Ferroviário».

Esta reunião foi convocada por notícias publicadas nos jornais e promovida pela Comissão Organizadora do «Grémio», que trabalhava desde 19 de Março daquele ano e era constituída por mim, como seu Presidente, e pelos Srs. José Frederico dos Santos Aguiar e Joaquim dos Santos Júnior, tendo como agregado o Sr. Laurentino Serra e Moura, designado regente de uma imaginária Banda-Orquestra, para a qual dizia ter já recrutado um certo número de executantes.

Os fins desta reunião, que foi bastante concorrida e a que eu presidi, tendo como secretários os Srs. Silvano Augusto Costa e Simplício Gonçalves, foram: tornar pública a iniciativa da fundação do «Grémio», transformar a Comissão Organizadora em Instaladora e nomear uma Comissão de Redacção do anteprojecto dos Estatutos.

A Comissão Instaladora ficou formada pelos mesmos membros da Organizadora e, como todos pertenciam à Divisão de Exploração, mais os Srs. Silvano Augusto Costa, pela Divisão de Via e Obras, e Delfim de Lemos, pela Divisão de Material e Tracção.

A Comissão de Redacção ficou composta por mim, como Relator, e pelos Srs. Alberto da Silva Viana e Alfredo Júlio dos Santos. Mais tarde, por proposta deste último e porque não podia prestar assiduidade aos trabalhos, foi agregado à Comissão o Sr. José Júlio Moreira.

Nesta reunião foi também aprovada uma Moção

de saudação e agradecimento ao Conselho de Administração e à Direcção-Geral da Companhia pelo valioso patrocínio que se dignaram dispensar à iniciativa da fundação do «Grémio».

Chegada a oportunidade de se encontrar elaborado o ante-projecto dos Estatutos, e de acordo com os meus colegas da Comissão, solicitei do Ex.^{mo} Director-Geral, Sr. Engenheiro Lima Henriques, uma audiência para, por natural deferência e consulta, lhe fazer leitura daquele documento nas suas linhas gerais, tendo-me nessa ocasião S. Ex.^a feito a recomendação, única, de: «arranjar as coisas de maneira que a Companhia nunca tivesse de intervir no funcionamento do «Grémio», pois qualquer intervenção poderia ser mal interpretada pelo pessoal e dar lugar a comentários desagradáveis».

Desta recomendação dei conhecimento aos meus colegas da Comissão e, tendo-a sempre em vista, o ante-projecto seguiu seus trâmites, sendo submetido à Assembleia dos sócios fundadores.

Em sucessivas reuniões, iniciadas em 24 de Agosto de 1934, sob a Presidência do Sr. João Vasques Russell, secretariado pelos Srs. Amadeu Dinis de Barros e António Alves da Silva, foi o ante-projecto largamente apreciado e discutido, sendo finalmente aprovado, no seu conjunto, em 7 de Setembro. Por óbvios motivos, a denominação provisória de «Grémio» foi, por unanimidade, substituída pela definitiva de ATENEU FERROVIÁRIO, acrescida do subtítulo de «Associação Cultural do Pessoal da C. P.».

Naquela última reunião foram também eleitos os primeiros Corpos Gerentes para o exercício social de 1934/35 (ano lectivo), por cuja Direcção fui escolhido para seu Presidente.

Como facilmente se depreende, o «Grémio» não chegou a existir nem, portanto, a ter Estatutos, nem estes podiam, deviam ou tinham de ser aprovados pela Companhia.

O Ateneu Ferroviário foi solenemente inaugurado em 2 de Dezembro de 1934 e o respectivo Estatuto foi aprovado por Alvará, datado de 7 do mesmo mês e ano, do Governo Civil de Lisboa.

* * *

No seu discurso protocolar, o Sr. Mário Parreira prestou a devida justiça às Direcções antecessoras do Ateneu, mencionando diversas iniciativas culturais pelas mesmas realizadas. Mas em nenhuma das sedes anteriores do Ateneu a sua acção cultural foi tão desenvolvida como na da Calçada do Duque, o acanhado berço onde nasceu o Ateneu Ferroviário. Agradeceu em termos encomiásticos, de mal disfarçada subserviência, aos Altos Dirigentes da Companhia a sua magnanimidade para com o Ateneu durante toda a sua existência, alongando-se depois a descrever as instalações da nova sede, que são na verdade magníficas, permitindo, ao Ateneu, agora

REGISTO

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e o número especial de Janeiro

O nosso número especial de 1 de Janeiro, foi lisonjeiramente recebido pela imprensa, o que nos apraz registar com os nossos melhores agradecimentos.

Passamos a arquivar algumas dessas referências.

De «Vida Ribatejana», de 21 de Janeiro:

«Como habitualmente, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publica, na sua edição de 1 de Janeiro, um número extraordinário, que bem marca o prestígio dessa antiga revista fundada, há 73 anos, por L. de Mendonça e Costa.

O número deste ano mantém o interesse dos números anteriores. De entre a sua colaboração valiosa, apraz-nos registar o seguinte:

A Ponte sobre o Tejo, pelo prof. J. Faria Lapa; *O comboio pagador numa página de memórias*, por Eurico Gama; *Prospectivando um Humanismo Científico*, pelo dr. V. Nogueira; *Os caminhos de ferro nos países longínquos*, por Carlos de Brito Leal; *Curiosidades da Imprensa Estrangeira*, por Jorge Ramos e *A vida portuguesa há 60 anos*, reportagem de Rebelo de Bettencourt, em que se recorda a viagem de El-Rei D. Carlos e da Rainha D. Amélia à Madeira e aos Açores.

A Carlos d'Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e nosso velho amigo e distinto camarada de Imprensa, enviamos um abraço de sinceras felicitações por mais este número especial da sua conceituada revista».

Do «Diário Ilustrado» de 30 de Janeiro:

«O número, referente a Janeiro, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» abre com um pormenorizado relato da «Homenagem da Liga dos Combatentes da Grande Guerra ao sr. ministro da Defesa» e insere, entre outra colaboração, interessantes trabalhos de carácter técnico, e «Prospectivando um humanismo científico», do dr. Vidal Caldas Nogueira».

mais do que nunca, desempenhar-se das finalidades educativas expressas no ecléctico programa constante do Artigo 4.º do seu Estatuto.

Mas, para tanto, serão necessárias às futuras Direcções faculdades de realização e não apenas palavras e ideias abstrusas, como algumas que foram aventadas naquele discurso, o que justifica ser o Sr. Parreira considerado como a personificação do concetioso aforismo: — Muita parra, pouca uva.

Agradecendo a publicação da presente, subscrevo-me, com muita consideração,

De V. Ex.^a

M.^{to} At.^{to} e Obg.^{do}

FÉLIX F. PERNECO

P. S. — Se estes assuntos lhe merecerem algum interesse, e também aos leitores da «Gazeta», teréi muito prazer em enviar-lhe mais alguns subsídios para a pequena história do Ateneu Ferroviário.

Porque este tema do Ateneu é, para mim, inesgotável.

E não preciso de enfeitar-me com penas de pavão...

F. F. P.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

O célebre deputado Plummer

Publicou o «Diário da Manhã» uma nota do sr. António Eça de Queiroz que diz:

«Em 17 do corrente enviei a diversas personalidades inglesas, incluindo «Sir» Leslie Plummer, deputado trabalhista, que na Casa dos Comuns insultara o Exército Português, cópia da carta aberta que lhe dirigi, a título de desafronta, e que foi publicada em 16 do corrente no jornal «A Voz».

Recebi hoje, dia 24, uma carta extremamente amável e correcta do Sr. Colin Cook, «Managing Editor» do grande jornal «The Daily Telegraph and Morning Post», que será grata a todos os Portugueses que tão justamente tomaram a peito a indelicadeza do deputado Plummer. Permito-me mandar-lhe a tradução que muito possivelmente desejará apresentar aos seus leitores.

António d'Eça de Queiroz»

Tradução:

«Caro Senhor António d'Eça de Queiroz

Muito lhe agradeço a sua carta. Compreendo perfeitamente a sua indignação e, mais a compreendo, porque fui pessoalmente um dos participantes do ataque que sofremos em Armentières e ao qual V. se refere.

Não gaste as suas munições contra «Sir» Leslie Plummer. Em minha opinião é um homem que geralmente se destrói com os seus próprios argumentos.

Cria-me muito sinceramente

a) **Colin R. Cook**, Editor Principal»

Nós não sabemos se, de boa ou má fé, algumas pessoas nos dizem que a indelicadeza do sr. Plummer não se refere nada ao nosso soldado português, mas sim foi adaptada a outro assunto diferente e, assim, mal interpretada.

Fingimos que acreditamos.

Imprensa Técnica

Revista Ferroviária

Com o número de Dezembro de 1960, a magnífica «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro sob a distinta direcção do sr. Eng.º Jorge de Moraes Gomes, completou 21 anos de existência.

Ao atingir a sua como que maioridade, a «Revista Ferroviária» pode ufanar-se de ter sido sempre fiel ao programa que se impôs, informando, trazendo sempre o leitor a par das novidades e comentando com isenção, tendo conquistado, por tudo isso e graças também ao número dos seus excelentes e competentes colaboradores, uma posição de alto prestígio na Imprensa Técnica do Brasil.

As nossas saudações.

Linhas Estrangeiras

ESTADOS
UNIDOS

O presidente da «Pennsylvania Rail Road Company», James M. Symes, sublinhou, num discurso, as vantagens económicas que uma política de fusões,

a fim de evitar competências, pode reservar aos caminhos de ferro dos Estados Unidos, cortando despesas e levantando instalações em terrenos que podem vender-se por preço elevado.

Esta política de fusões e de absorções já está a ser seguida na rede ferroviária norte-americana. O anuário «World Railways» regista 644 nomes de companhias, na maioria exploradoras de linhas de curta distância, que foram absorvidas por companhias mais importantes. E Mr. James M. Symes, presidente da Pennsylvania Railroad Company, citou, naquele discurso, cem caminhos de ferro e que as companhias principais com redes extensas são quarenta e uma. Sem propor um gigantismo, que seria de difícil administração, preconizou a formação de, no máximo, onze companhias.

Na imensa rede norte-americana existem muitas linhas que não resistem à concorrência da auto-estrada, da aviação, da navegação fluvial e por canais e das «pipe-lines». Todavia, muitas linhas ferroviárias estão sendo exploradas em concorrência com outras que servem os mesmos centros de tráfego. Agrupadas numa única administração, essas linhas poderiam gozar de um aumento de tráfego concentrado, levantando-se as menos convenientes e deixando enormes extensões de terrenos em estações e praias de vias, livres para a venda a preços muito vantajosos, pois elas precisamente revalorizarão os terrenos próximos. Por outro lado, os serviços oferecidos ao público poderiam melhorar bastante e captar assim o tráfego que segue actualmente por outras vias. Deste modo poderiam obter-se notáveis economias fusionando instalações terminais e oficinas de reparação, suprimindo estações de classificação e outras instalações desnecessárias por estarem duplicadas.

A política preconizada pelo sr. Symes e por outros distintos ferroviários dos Estados Unidos é, em resumo, a mesma que, naturalmente, seguem outras indústrias e para a qual os caminhos de ferro têm uma maior resistência constitucional.

Segundo o sr. Symes, funda-se a tendência para a fusão numa necessidade financeira, por uma parte, e, por outra, numa oportunidade do progresso verdadeiro e permanente. O momento actual é propício para as companhias privadas realizarem este labor. E se o não realizar, será talvez o próximo Governo Federal que o há-de levar a cabo com a nacionalização dos caminhos de ferro.

FRANÇA Segundo notícias publicadas nos jornais parisienses, apenas 2,30 por cento dos comboios que circularam pelas linhas da S. N. C. F., durante o ano de 1959, tiveram um atraso superior a quinze minutos.

— Na linha Thionville—Audun-le-Roman (Meurthe-et-Moselle) estão em experiência locomotoras eléctricas que se destinam a exportação. Técnicos indianos foram presenciar estas experiências para comprovar as características da nova locomotora C. C. China, que é a primeira de uma série de 25 destinadas à China popular.

O seu peso é de 133 toneladas e os seus seis motores são alimentados por uma corrente monofásica de 25 000 volts, chamada corrente industrial. É de 6000 cavalos a sua potência.

Inaugurou-se em Londres uma nova **GRÁ-BRETANHA** estação que tem por fim receber os comboios carregados de frutas e hortaliças que afluem àquela capital, através do serviço de ferry-boat entre Dunquerque e Dover, procedentes de todos os países do continente, especialmente dos do Mediterrâneo, entre os quais se conta a Espanha.

A nova estação está dotada de amplos cais, onde a descarga de vários comboios se pode fazer simultaneamente; de um profuso serviço de ascensores que permite depositar no piso superior da estação os excedentes de frutas e produtos hortícolas que não se

consumam durante o dia e com os quais se regulará a cotação do mercado; câmaras frigoríficas, serviço alfandegário, em substituição do que funcionava em Dover e que ao exercer-se na própria estação, durante as operações de descarga, elimina uma demora no transporte, e, por último, uma zona franca, não sujeita a agravamentos fiscais, na qual se realizam as operações de escolha e eliminação da mercadoria danificada que, desta forma, não paga impostos.

ITALIA A partir da próxima Primavera, início da chamada alta estação turística, os caminhos de ferro italianos instituirão comboios especiais chamados «auto-couchettes-express» para o rápido transporte de turistas simultaneamente com os seus carros, com destino às várias capitais da Europa.

Esses comboios serão compostos de carruagens especiais para o transporte de automóveis, e de carruagens «couchettes» para o transporte dos passageiros dos próprios veículos.

Com estes comboios, que funcionarão entre Milão e Paris, Bruxelas, Londres, etc., os automobilistas passageiros destes comboios, cansados ou apressados, poderão, partindo tranquilamente de Milão no fim da tarde, chegar na manhã seguinte às mencionadas capitais onde imediatamente podem utilizar o seu automóvel, vindo no mesmo comboio.

ELECTRO DECORADORA, L.^{DA}

FABRICANTES

• •
L U S T R E S

Antigos e modernos

• •
APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS

• •
RESTAUROS E MODIFICAÇÕES

Avenida João XXI, 4-E

TELEFONE 727195

L I S B O A

Publicações recebidas

A Superfície do Planeta — Romance
de Daniel Drode

«A Superfície do Planeta», de Daniel Drode, que a editorial «Livros do Brasil» acaba de publicar na Coleção «Argonauta», é uma das obras mais notáveis de Ficção Científica publicadas nos últimos tempos. O mais alto prémio reservado em França para este género de literatura, o *Prémio Júlio Verne*, foi atribuído em 1959 a esta obra de Drode, e o livro deu origem a um agitado debate nos meios da crítica literária francesa. *A Superfície do planeta* é uma obra de inovação, quer pela originalidade do tema, quer pela novidade do estilo. Houve quem chamasse a Drode o Kafka da Ficção Científica. Na verdade, a linguagem usada pelo autor, uma linguagem de requintada harmonia por um lado e, por outro, surpreendentemente audaciosa, pretende — segundo o próprio Drode afirmou numa entrevista concedida à imprensa francesa — interpretar uma provável linguagem do futuro. A tradução deste livro para português levantou problemas que Mário Henrique Leiria resolveu com a sua já bem conhecida proficiência, mercê da inteligência e sensibilidade com que soube penetrar um texto difícil mas cujo aliciante encanto transparece perfeitamente na versão dada agora à estampa.

Vamos resumir o seu curioso entrecho.

Uma civilização subterrânea — estranho «sistema»

fechado, consequência das bombas H — cada ser humano leva uma existência artificial, isolado numa célula estreita, entre um distribuidor automático de pastilhas nutritivas e um ecran dispensador de «Visões». Súbitamente, desorganiza-se o «Sistema». As pastilhas deixam de chegar, o ar condicionado falta e as «Visões» cessam.

Os humanos são expulsos para a superfície do planeta. E entramos, com a personagem principal, num pesadelo de realidade que se esforça por compreender, num ambiente fantástico de fim do mundo.

A capa deste volume é uma magnífica composição do distinto pintor e ilustrador Lima de Freitas.

Lírica de Luís de Camões

O fascículo n.º 14 da *Lírica de Luís de Camões*, em edição luxuosa da «Artis», de Lisboa, é constituído pela inserção de 13 odes do nosso maior poeta nacional.

Esta obra monumental é ilustrada, como temos vindo referindo, pelo grande artista Lima de Freitas, tendo sido entregue a direcção literária ao ilustre Professor Doutor Hernâni Cidade, que se encarregou de escrever um estudo e de completar a edição com notas críticas referentes à produção lírica de Camões, não apenas no seu aspecto literário, mas também no seu significado humano.

O fascículo presente insere, como os anteriores, excelentes e sugestivos desenhos, e, em separado, duas formosas estampas, que representam novas afirmações do talento artístico de Lima de Freitas.

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

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraiagem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. } 2 47 30
 } 2 96 02
 } 2 16 41

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas para passageiros e carga, servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.



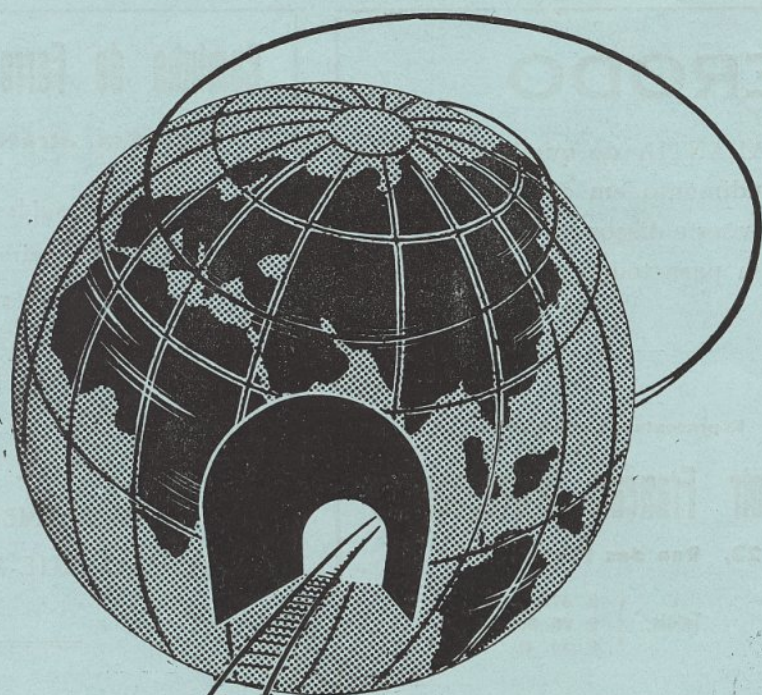
Equipamento original das automotoras ALLAN em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico para motores industriais, marítimos e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE