

2.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1957

Número 1663

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
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 20168 — LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»
actualmente em
embarque para o

CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção.
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN · KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIAO, 23 · LISBOA

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



CHAPAS LISAS E ONDULADAS
DE FIBROCIMENTO

Cimianto

- CHAPAS
 - TUBOS
 - RESERVATÓRIO
 - OUTRAS PEÇAS MOLDADAS
- Serviços técnicos especializados

Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Perairola de Melo, 14

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDADORES EM TODO O PAÍS

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª DA

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

DEPUS. LEGAL
ABR. 1.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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 — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1663



1 — ABRIL — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

- Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)
- Ultramar 80\$00 (ano)
- Estrangeiro £ 1.5.0
- Número avulso 5\$00

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

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

| | |
|---|-----|
| Próxima melhoria nas relações ferroviárias europeias, por <i>GUERRA MAIO</i> | 151 |
| A entrada em exploração da nova linha de Zamora à Corunha, pelo Eng.º <i>GABRIEL URIGUEN</i> | 155 |
| Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> | 156 |
| Recordação de Viagens: De França a Espanha no Transpirenaico, pelo <i>DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i> | 157 |
| Concursos Turísticos | 159 |
| Publicações recebidas | 159 |
| Recortes sem comentários | 140 |
| «Gazeta dos Caminhos de Ferro» | 141 |
| Viagens e Transportes | 141 |
| Parte Oficial | 142 |
| Linhas Estrangeiras | 142 |



Próxima melhoria nas relações ferroviárias europeias

P o r G U E R R A M A I O

SE os caminhos de ferro franceses — considerados os melhores do mundo — não anunciam importantes acelerações nos seus comboios, com o horário de Verão, a começar em 2 de Junho, oferecerão todavia novas e importantes melhorias nas suas relações internas, com mais comboios expressos, para delas tirar o melhor proveito do tráfego, servindo melhor o público.

De Lille a Estrasburgo é criado um comboio rápido, que permitirá, entre as duas cidades, a viagem de ida e de regresso no mesmo dia, passando por Metz, Thionville, Valenciennes, etc. Igualmente se poderá ir de Lille, por outro comboio expresso, a Nancy, partindo daquela cidade às 7,12 h. para chegar a esta última às 13,19 h. e regresso à tarde. Um novo comboio rápido é estabelecido de Metz a Nice, passando por Nancy, Dijon, Lyon e Marselha. Novas relações são também estabelecidas, de Brive a Autillac, de Paris a Treport, de Lyon a Avignon, pela margem direita do Rhódano, de Lyon a Saint Etienne e Langeac.

Numerosos são os comboios rápidos em desdobramento dos actuais na época de afluência, por ocasião das férias, assim como outros para serviço exclusivo das estâncias termas.

Na grande linha Paris-Hendaia, é criado um comboio rápido entre Paris e Poitiers, partindo daquela cidade às 19,15 h. para chegar a esta última às 23,28 h., parando em Les Aubrés (Orléans) Blois e Tours. Em sentido inverso, partida de Poitiers, às 7,04 h. e chegada a Paris ao meio dia. Como se vê, é comboio para homens de negócios,

para quem o tempo é dinheiro, gastando assim no caminho de ferro o que pouparia no hotel.

Com o fim de acudir à afluência considerável que, durante o Verão, tem o rápido «Côte d'Argent», é estabelecido um desdobramento entre Paris e Hendaia, circulando aos sábados e domingos, em Junho e Setembro e diariamente no mês de Agosto.

No que respeita às relações internacionais, o «Simplon-Oriente-Express» ganhará meia hora e terá uma carruagem «couchete» entre Calais e Veneza, o que será muito apreciado pelos viajantes de bolsa modesta, mas que gostam de comodidades. O «Paris-Escandinavia-Express», que até agora se fazia no Verão, passa a circular durante todo o ano, de Paris a Copenhague, Estocolmo e Oslo, e como o «Simplon», com carruagens-camas, e 1.ª e 2.ª classes.

O comboio directo, Paris-Bruxelas e Amsterdão, com ligação à ida com o «Sud-Express», passa a chegar a esta última cidade meia hora mais cedo, ou seja às 23,15 h. em vez de 23,45 h. Ainda desta vez não temos a ligação directa da Holanda pelo «Sud» para Lisboa. Para desejar seria que o comboio que parte de Amsterdão às 7,24 h. e chega a Paris às 14,29 h. desse ligação àquele comboio, que parte de Paris às 13,35 h. Lá chegaremos, visto haver vontade da parte das companhias interessadas de ligar as principais cidades holandesas com Biarritz e a Península Ibérica.

Todavia o serviço Paris-Bruxelas, em ligação com o «Sud-Express» fica bastante melhorado, partindo-se mais tarde de Paris, pela gare do Norte às 18,30 h. para se che-

gar a Bruxelas às 22.13 h., e com um ganho de 10 minutos; e em sentido inverso a partida da capital belga é às 8.20 h. e a chegada a Paris às 11.52 h., mais cedo que actualmente. Em ambos os casos a ligação é extensiva a Gand e Anvers.

Quanto ao «Sud-Express» pròpriamente dito a S. N. C. F. anuncia em nota officiosa que «graças aos trabalhos em curso, na via, em Portugal, terá um ganho de 30 minutos no Verão próximo».

Estamos como se vê longe da desejada viagem de 24 horas de Lisboa a Paris, mas é de crer que ela seja um facto dentro de pouco tempo, uma vez concluídos os trabalhos da renovação da linha entre Salamanca e Irun, assim como da segunda via, entre Miranda do Ebro e Alsasua, muito adiantados. Uma vez concluídos não será difícil vencer os 632 quilómetros de Fuentes de Onoro a Hendaia em 10 horas, ou talvez em menos, e assim com o ganho que se fará em Portugal e possivelmente em França, onde os comboios já rolam a 115 quilómetros à hora, marcha comercial, mas que certamente poderão ser ainda acelerados, se atingirá o objectivo.

Até agora tem havido um carro de ligação da gare de Austerlitz e a do Norte, ao serviço do «Sud-Express»; em Junho próximo um outro ligará igualmente a de Leste com aquela estação.

O «Paris-Rhur» com lugares apenas de camas e de 1.^a classe manterá o actual horário, partindo da gare do Norte às 17.42 h., mas na volta partirá de Copenhague às 15.20 h. em vez das 10 horas, chegando a Paris à mesma hora, o que é muito importante, e servirá, como até aqui, Colónia, Essen, Bremen e Hamburgo, ligando-se assim melhor estas cidades com Portugal.

As relações entre a França e a Alema-

nha, pelo Sarre, serão notavelmente aceleradas, graças à redução do tempo para o serviço de passaportes e alfândega na fronteira franco-sarre e à inauguração da tracção eléctrica de Metz a Saaebrucken, no sentido Paris-Alemanha essa redução será de 1 hora e 35 minutos e no inverso 1 hora e 30.

Novas ligações serão estabelecidas entre Barcelona e Genebra assim como entre Lyon, Turim, Milão e Veneza, e entre Marselha, Nice, Genova, Milão e Roma.

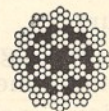
Também o comboio rápido partindo de Paris às 11.45 h. e que tinha término em Hendaia, vai ser prolongado a S. Sebastião, onde chegará cerca de meia noite, o que é muito importante para aqueles que indo para Portugal, se queiram deter na animada praia espanhola.

As relações de França com Saragoça, por Canfranc, vão também ser melhoradas, havendo três comboios até à fronteira, vindos de Pau, dois dos quais de ligação internacional.

Outras melhorias se anunciam de Irun-Hendaia para Toulouse e Marselha, assim como pela fronteira de Puigcerda.

Nota curiosa. A França tem aplicado ultimamente taxas de velocidades em alguns dos seus grandes expressos e automotoras rápidas, bem poucos, porém, mas acaba de a suprimir nos serviços rápidos entre Paris, Vichy e Clermont Ferrand e igualmente entre Paris e Havre, sendo ao mesmo tempo acelerados alguns deles.

Ultimamente, com o fim de se acelerar a saída dos passageiros dos expressos e rápidos de grande percurso, os revisores têm recolhido os bilhetes em trânsito. Mas o resultado não tem correspondido à expectativa e a entrega dos bilhetes nas estações de destino aos porteiros foi restabelecida. Ignoro, porém, as razões.



A entrada em exploração da nova linha de Zamora à Corunha

Vantagens que para as cidades situadas ao Norte de Portugal pode representar a referida linha

Pelo Eng.º GABRIEL URIGUEN

COM a próxima entrada em serviço do segundo troço do caminho de ferro — Puebla de Sanabria a Orense — podemos dizer que esta grande obra ferroviária atinge o seu termo, visto que o que lhe falta da superestrutura do terceiro troço — trajecto de Carballino a S. Tiago — estará brevemente concluído, entrando também em exploração.

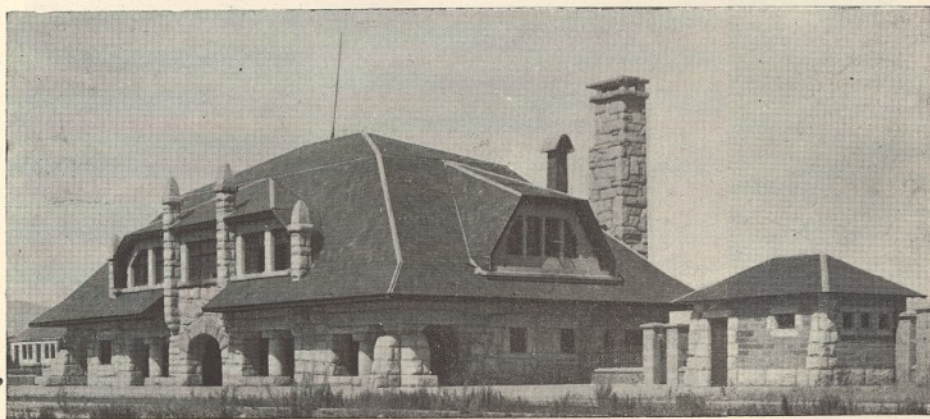
Esta linha é indiscutivelmente a mais dispendiosa da Rede espanhola e uma das mais difíceis de executar, quer pela qualidade quer pela quantidade de trabalho. Poderá, pois, considerar-se e intitular-se como uma das mais importantes realidades na Europa.

Num exame rápido e superficial das vicissitudes por que passou a sua construção, verificamos que a sua construção se iniciou com os troços 1.º e 4.º em 1927, e em 1929, com os troços 2.º e 3.º.

Com a proclamação da República em Espanha paralisaram os referidos trabalhos, do que resultaram enormes prejuizos de toda a ordem, entre eles, um dos mais importantes: o aumento de custo do primitivo orçamento que se calcula para mais dos dois milhões de pesetas. Felizmente que terminada a guerra da Libertação, as coisas mudaram totalmente e ainda à custa das enormes despesas que se haviam de produzir se recomeçou a reconstrução deste Caminho de ferro, tendo-se inaugurado o 4.º troço — trajecto de S. Tiago da Compostela à Corunha — no ano de 1943 e o 1.º troço — trajecto de Zamora a Puebla de Sanabria — no ano de 1952.

A extensão total da linha desde Zamora à Corunha é a seguinte:

1.º troço: Zamora-Pueblo de Sanabria, 106,720 kms.; 2.º troço: Pueblo de Sanabria-Orense, 141,560 kms.; 3.º troço: Orense-Santiago de Com-



Estação de Puebla de Sanabria a 50 km. de Bragança



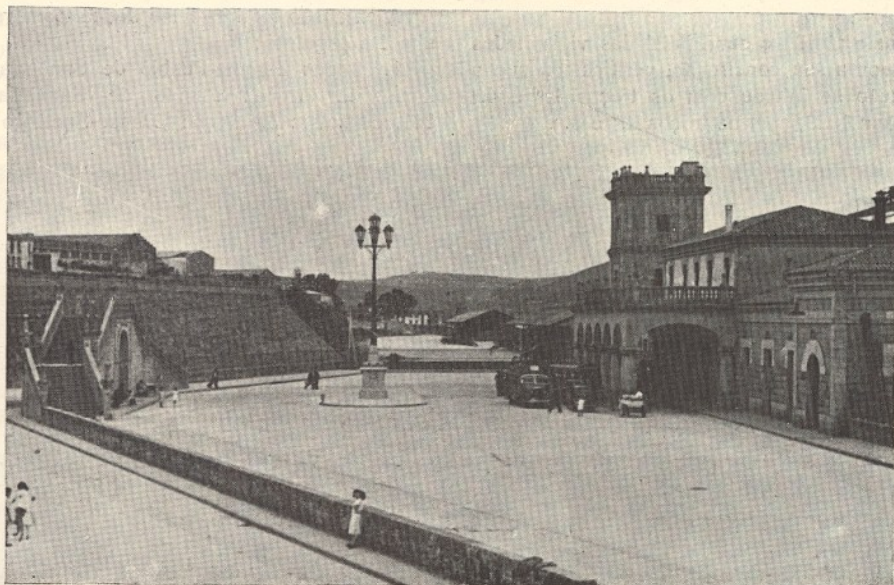
Nova Estação de Orense

postela, 129,045 kms.; 4.º troço: Santiago de Compostela-La Corunha, 74,855 kms.

Em todo o seu percurso existem 182 túneis, do que resulta ser aquela linha 16,38% subterrânea. Pois bem, circunscrevendo-nos ao 2.º troço, que é o que vai ser posto agora em exploração, verificamos que para um percurso de 141,860 kms., 42,923 kms. são túneis; quer dizer que esse troço é subterrâneo em 30,66% da sua extensão.

Realmente, à vista do que ali se fez, compreende-se o trabalho ingente e o esforço que foi preciso realizar tanto pelos Engenheiros encarregados da construção, como de todo o pessoal que os secundou. Sòmente ao que se refere a túneis, estes são de todas as extensões e gostos, chegando o maior de todos — o de Padornelo — a atingir o comprimento de 5.949 metros.

Outro tanto pode dizer-se, no que respeita a ter-



Estação de Santiago de Compostela

raplenos, onde se encontram os mais altos da Europa, e, no que se refere a viadutos, temos sobre aquela linha o do Esla, com os seus 481 metros de extensão e 84 de altura, ao qual há que acrescentar, no segundo término, o do Minho, em Orense, com 359 metros de longitude e 45 metros de altura, e outros, cujos pormenores seria prolixo enumerar e que escapa ao objectivo divulgador desta pequena resenha.

A inauguração, como mais acima dissemos, deste 3.º troço, pode dizer-se que marca já o termo da construção da linha, pois ainda fica por concluir a superestrutura no trajecto Carballino-Santiago. Esta está a fazer-se com toda a rapidez, podendo eu dizer, com bastante satisfação, que esta grande obra ferroviária é já uma realidade, graças à atenção, vontade e tenacidade de quem dirige hoje os destinos da Espanha.

As economias que em quilómetros há-de representar a entrada em serviço desta linha, serão da ordem dos 95 kms. entre Madrid — La Corunha; de 160 kms. entre Madrid-Vigo e de 242 kms. entre Madrid-Santiago de Compostela.

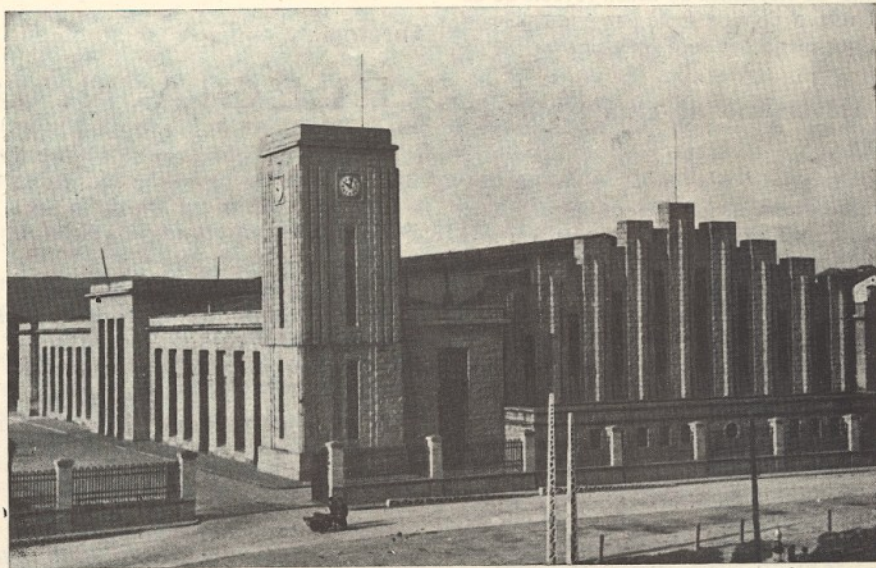
No que diz respeito a Portugal, esta linha que, de certo modo, contorna a fronteira portuguesa, interessa principalmente a província de Trás-os-Montes, com Bragança como capital, assim como as localidades que atravessa a linha de Régua a Chaves.

Efectivamente, basta o exame de um mapa de comunicações por estrada, para se verificar que Bragança está situada apenas a 38 kms. de Puebla de

Sanabria, quando se efectuar a reabertura da fronteira de Calabor. Se tivermos em conta as relações actuais daquela capital portuguesa com a Espanha através da estrada de Alcanhices, a vantagem salta à vista sem mais comentário. Isto no respeitante às relações com o centro de Espanha; mas é na Galiza que estes melhoramentos são de tal natureza que supõem uma saída para todos os passageiros situados na linha do Tua a Bragança.

No que se refere à linha de Régua a Chaves, muito utilizada pelos portugueses através da fronteira de Verim, estes também muito beneficiarão com a nova linha, pois há que ter em conta que desde Verim se construiu uma estrada especialmente para ligar com a estação de Campo de Beceros — Castello del Valle, que permitirá a viagem até à zona servida pela citada linha de maneira bastante eficaz tanto no sentido da Corunha, como no sentido de Zamora. Aqui não faz falta a reabertura de nenhuma fronteira, pois já está feita.

Os tempos de encurtamento nas marchas dos comboios entre Madrid-Galiza vão ser extraordinários, podendo calcular-se que entre Madrid-Corunha serão da ordem das 3 horas, quanto aos comboios expressos. Os comboios correios, como é lógico, gastarão muito menos tempo, o que redundará numa melhoria económica para toda a Galiza, facto que há-de agradar aos nossos leitores portugueses, por se tratar de uma região tão unida a Portugal e tão visitada pelos portugueses.



Nova Estação de Corunha

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Visita do Chefe do Estado ao Brasil

O ministro dos Negócios Estrangeiros comunicou à Imprensa que o Chefe do Estado, Sr. General Craiveiro Lopes, visitará oficialmente o Brasil no próximo mês de Junho. Tanto os jornais do país irmão como os nossos estão dando ao facto especial e merecido relevo. Com essa visita, dá-se mais um passo na política de aproximação de duas nações que formam uma comunidade admirável. Ainda há pouco, nas Nações Unidas, ao debater-se o caso de Goa, uma voz brasileira, das mais ilustres, se fez ouvir em nosso favor. Essa enérgica e magnífica intervenção comoveu-nos mas não nos surpreendeu. Se, por seu lado, Portugal se orgulha do Brasil, o Brasil, por sua vez, sendo como é o grande país do futuro, sente-se cada vez mais enraizado ao velho solar da Raça.

Após a triunfal visita da Rainha Isabel II a Portugal, com a qual se alicerçou uma aliança multi-secular, e após a próxima visita, em Abril, da mesma Soberana, à França, país com quem mantemos as melhores relações culturais e de amizade, a viagem do sr. Presidente da República ao Brasil reveste-se de excepcional relevo político. É na paz e trabalhando para a paz, que as nações se dignificam.

No 10.º Aniversário de uma Biblioteca-Museu

Inaugurou-se ontem, na Biblioteca-Museu de Vila Franca de Xira, uma exposição de pintura, em que se reúnem três grandes artistas portugueses: Alberto Sousa, Domingos Rebelo e Silva Lino. Com essa exposição aquele departamento cultural do Município da progressiva e formosa terra ribatejana comemora o primeiro decénio da sua fundação. Estão de parabéns os directores da Biblioteca-Museu. No curto espaço de dez anos, os srs. dr. António José Vidal Baptista e Raul Francisco Carvalho souberam e puderam, com devoção regionalista, levar a efeito uma brilhante série de conferências e exposições de arte. A população vilafranquense deve estar grata a estes dois ilustres servidores do progresso da sua terra, como deve estar grata igualmente a Fausto Nunes Dias, cujo semanário *Vida Ribatejana* bem merecia, pelos seus quarenta anos de actividade, figurar na toponímia local.

Os nossos artistas



ARCADA HISTÓRICA — (ÉVORA)
Aquarela de José Félix

Antologia

ELEGIA N.º 10

*As mãos leves que amei. As mãos, beijei-as
nas alvas conchas e nos dedos finos,
nas unhas e nas transparentes veias.
Mãos, pássaros voando nos violinos.*

*Abertas sempre sobre os pequeninos,
mãos de gestos de amor e perdão cheias.
Mãos feitas para construir destinos
no céu, no mar, nas tépidas areias.*

*As mãos que amei em todos os instantes.
A carícia das mãos que iam colhê-las
eram as rosas que colhiam antes.*

*Se parecem dormir, não as despertes.
As mãos que amei, que desespero vê-las
cruzadas, frias, lânguidas, inertes!*

(Do livro «Elegias»)

Mauro Mota
(Brasileiro)



CANFRANC — Vista da Estação Internacional

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

XVII

De França a Espanha no Transpirenaico

Pelo DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

N ESSA viagem, que realizei há anos, foi-me possível percorrer o último transpirenaico que me faltava conhecer, pois a Península Ibérica encontra-se ligada à Europa por quatro linhas férreas: de Irun a Hendaia, de Canfranc a Forges d'Abel, de Puigcerdá a La Tour de Carol, e de Port Bou a Cerbère.

Raymond Ritter ⁽¹⁾ num interessante estudo, demonstrou como o transpirenaico de Canfram seguiu o traçado duma antiga via romana que, através dos Pirinéus, ligava a Gália à Península Ibérica. Durante o Inverno as neves da montanha de Samport impediam a passagem que se encontrava aberta desde a Primavera ao Outono.

Os primeiros estudos para o transpirenaico, segundo F. Honoré ⁽²⁾, datam de 1863, mas só em

1885 é que uma comissão internacional decidiu a construção de duas linhas, uma que é a actual de Canfranc, e a outra ligando com Lérida. Pela convenção de 1904 previa-se uma terceira linha por Pripoll. A Grande Guerra de 1914 a 1918 atrasou estes projectos, acabando por se construir o transpirenaico de Canfranc e o de La Tour de Carol, inaugurando-se o primeiro a 18 de Julho de 1928 com a assistência do rei de Espanha Afonso XIII, General Primo de Rivera, Presidente Doumergue, Louis Barthou e André Tardieu, enquanto o segundo foi aberto à circulação em 1929 com a presença dos ministros espanhol e francês das Obras Públicas. A festa inaugural de 1928 teve grande relevo pelos discursos pronunciados, que marcaram uma data nas boas relações então existentes entre os dois países.

A construção do transpirenaico de Canfranc apresentou muitas dificuldades, não só pela diferença de perfil que vai de Redons a 1211^m,54 no túnel de Samport, como ainda pela natureza da região. A obra de maior monta foi a construção do túnel de Samport, que atravessa a fronteira pirenaica com a

(1) Raymond Ritter, «La Route et le Rail entre la France et l'Espagne», *L'Illustration* n.º 4455 de 21 de Julho de 1928, pág. 67 a 68.

(2) F. Honoré, «Le Transpyrénéen Pau-Saragosse», *L'Illustration* cit., pág. 65 a 67.

extensão de 7.822^m sendo 4012^m em França, onde sobe acentuadamente, até descer ligeiramente no percurso espanhol.

Sai de Pau no comboio das 12.2 h. para chegar a Canfranc pelas 14.55, sendo o trajecto deveras interessante através duma região integralmente aproveitada no aspecto agrícola, bastante povoada, com verdes vales e muito arborizada, atravessando a cordilheira pirenaica por uma tarde quente de Agosto, enquanto num ou noutro declive de montanha surgiam salpicos brancos de neve que o Verão não conseguia derreter.

Forges d'Abel é a última estação francesa, sendo Canfranc a primeira de carácter internacional que se construiu em Espanha, isto é, uma estação comum aos dois países como agora o são as de Irun, Puigcerdá e Port Bou, de modo a no mesmo edifício se efectuarem as actividades alfandegárias e policiais espanholas e francesas.

A estação é grandiosa como se pode verificar, pela gravura, e, enquanto nas outras já referidas houve necessidade de adaptações, em Canfranc tudo se construiu inicialmente. A passagem da parte francesa para a espanhola é muito rápida e o serviço bom, embora tivesse de responder à pergunta dum empregado francês, que desejava saber acerca do dinheiro que levava. Para quê? Já nessa data era livre a entrada e a saída do dinheiro em França.

A fim de seguir para Madrid tomei o comboio de composição de madeira mas suportável, que, partindo às 16.50 h., alcançou Saragoça pelas 20.25 h. A linha vai descendo lentamente, sendo as estações mais importantes Ayerbe e Huesca, e ao mesmo tempo a paisagem perde quase todo o interesse dos tons pirenaicos verdes, tornando-se áspera, desprovida de vegetação, apresentando aquele carácter de abandono, infelizmente ainda vulgar em muitos lugares de Espanha.

Nesse dia não havia carruagem directa para Madrid, o que só acontece inexplicavelmente tri-semanalmente e o resultado foi o trasbordo em Saragoça para um comboio repleto de passageiros e sem lugares. Para não passar a noite de pé no corredor, vi-me obrigado à despesa de ir numa carruagem-cama da Renfe, muito cómoda e limpa.

Mal pensava no acertado da ideia ao entrar na carruagem-cama, pois, devido a uma forte trovoada e ao mau estado da linha em Alhama de Aragón, ficou interrompida a circulação de comboios, obrigando a um atraso de catorze horas e meia; o maior das minhas aventuras ferroviárias.

Um pouco depois da meia noite, o comboio parou, e, após longa demora, foi obrigado a retroceder até Casetas, para seguir por Sória e Coxurita encontrando em Torralba a linha de Madrid. O número de carruagens, a fraca potência da máquina, o excesso de passageiros, o perfil da linha, obrigaram a

uma marcha tão lenta, que muitos soldados acabados de se licenciarem e que aumentavam grandemente a lotação do comboio, seguiam a pé pela linha, enquanto na frente a locomotiva mostrava a a sua capacidade em vencer o alcantilado da via. Nas várias estações novos passageiros entravam para as diversas carruagens, ocupando compartimentos, lavatórios, foles de inter-comunicação, e alguns, divertidos, subiam para o tejadilho, o que felizmente não causava perigo por não haver túneis. Ainda bem que a carruagem-cama estava prudentemente com todas as portas fechadas à chave, pelo que só essa foi poupada. Calcule-se as condições em que viajavam os outros passageiros e o estado higiénico em que chegaria a composição a Madrid. Milagre foi que não se tivesse dado qualquer ferimento grave. A região é das mais pobres e desoladas de Espanha, escavada, triste, desabitada e fria, apesar de se estar em pleno Verão.

Após uma demora para almoço em Sória, prosseguiu o comboio a sua aborrecida viagem em que o único aspecto interessante foi não haver qualquer desastre. Como a linha já não subia, a marcha tornou-se um pouco mais apressada, para no fim da tarde em Torralba se encontrar a linha de Madrid a Barcelona, chegando-se à capital espanhola às 22.30 h. em vez das 8 h. ou sejam 14.30 h. de atraso, e a satisfação era visível em todos por abandonarem um tão enfadonho comboio.

Madrid mostrou-me uma vez mais o seu sensível progresso, e como é diferente no Verão a vida duma capital.

Há muito que desejava observar a estátua que Sunhol fez do Marquês de Salamanca, e aproveitei a ocasião para me dirigir à Praça de Salamanca, situada no bairro que o génio empreendedor de D. José de Salamanca criou, podendo assim contemplar o bronze inaugurado em 1902 do ilustre ferroviário a quem os caminhos de ferro tanto devem.

Como é sabido, D. José de Salamanca era ao mesmo tempo um aristocrata e possuidor de avultada fortuna ganha pelo seu esforço, mas que desbaratou em grande parte. Homem de Estado, chegou a Presidente do Conselho de Ministros. Em Portugal fundou a Companhia Real dos Caminhos de Ferro e em quatro anos conseguiu terminar a linha de Leste até Elvas e a linha do Norte até Vila Nova de Gaia. À sua visão gigantesca se deve o Entroncamento, que fundou no lugar da Ponte de Pedra, no meio de campos de trigo e de oliveiras, dando origem a uma vila que é o mais importante centro ferroviário português e que no futuro será uma cidade. Os caminhos de ferro em Portugal têm uma dívida em aberto para com a memória do Marquês de Salamanca, que bem merece uma homenagem condigna.

Foi sem dificuldade que obtive bilhete para seguir na carruagem directa de Madrid ao Porto, magnífico

serviço que só é de lamentar esteja actualmente suprimido. Julgo que a vantagem da existência dessa carruagem directa se justifica plenamente, pois foi uma boa inovação de há anos, uma vez que se suprimiu o antigo rápido Norte-Medina e cujas viagens o meu prezado amigo e ilustre redactor da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Guerra Maio, tão magnificamente tem sabido evocar. Para utilidade do Porto e do Turismo do Norte de Portugal, a carruagem directa só trazia vantagem acabando com trasbordos incómodos ou com a viagem demorada pela linha da Beira Alta, obrigando à mudança de Medina do Campo e da Pampilhosa, além de maior despesa pelo alongamento do percurso.

O comboio que conduzia a carruagem directa, partiu da magnífica estação do Norte ou do Príncipe Pio, que é a melhor da capital espanhola, pois veio substituir uma antiga estação semelhante à de Atocha ou das Delícias e que a guerra civil destruiu durante a luta em Madrid de 1936 a 1939.

A estação toda branca, que contrasta singularmente com as construções espanholas de tom escuro, é um edifício amplo com muitas linhas férreas, amplas plataformas, mostrando uma acentuada tendência de modernização e de progresso. Uma inovação, digna de ser imitada, é um quadro luminoso indicativo das horas de partida de todos os comboios e as respectivas linhas. De maneira que basta olhar para o quadro onde tudo se encontra esclarecido, além de existirem indicações no topo de cada linha e as carruagens terem uma tabuleta com o nome da estação para onde se dirigem. Nesta matéria há bastante a fazer em Portugal, para evitar perguntas desnecessárias.

O comboio partiu às 22.15 h. com carruagens para a Galiza, separando-se em Medina do Campo a composição de Salamanca e Freixeneda. Quando se chegou a Medina, tinha de se esperar pelo comboio de Irun, mas este trazia cinco horas de atraso, pelo que, em vez de fazer seguir o comboio de Salamanca, este aguardou todo esse tempo, indiferente aos prejuízos que podia causar.

Os passageiros do comboio de Irun entraram para o de Salamanca e merece relevo este facto para ver como certas agências dão informações erradas. Um espanhol, que viajava com a família, informou-se em São Sebastião qual a melhor forma de efectuar o percurso até Coimbra, e disseram-lhe que era necessário ir primeiro ao Porto para depois seguir para Coimbra, em vez de realizar a viagem na carruagem directa de Irun a Lisboa, ou no «Sud-Express». É espantoso que tais factos se possam dar actualmente numa agência de S. Sebastião, em cuja estação há diariamente um comboio directo até Lisboa.

O resultado do atraso foi perder na Barca de Alva a ligação com o Porto, e os agentes alfandegários, em vez de virem à carruagem como é costume,

Concursos Turísticos

«O melhor artigo sobre a Costa do Sol»

Por iniciativa da Junta de Turismo de Cascais, de que é digno e ilustre presidente o sr. Dr. Augusto d'Esaguy, foi estabelecido um concurso anual — «O melhor artigo sobre a Costa do Sol», para o qual foi criado um prémio de 5.000\$00. A esse concurso, são admitidos os trabalhos publicados pela primeira vez de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de cada ano.

Nos termos da Base IV do respectivo Regulamento, os concorrentes que desejem aproveitar do Concurso aberto em 1957, deverão entregar os seus trabalhos — 7 exemplares — até 31 do mês de Janeiro de 1958.

De acordo com a Base I, está novamente aberto idêntico Concurso para o ano de 1958, o qual se desdobra em dois, visto que se previu um prémio de 5.000\$00 para o melhor artigo publicado na Imprensa Portuguesa e outro de igual valor para o melhor artigo publicado na Imprensa estrangeira.

Segundo a Base IX a Junta de Turismo de Cascais reserva-se o direito da publicação dos trabalhos premiados pelo que o concorrente se obriga a apresentar, antes da distribuição dos prémios, a necessária autorização.

Toda a correspondência acerca deste concurso deve ser dirigida ao Presidente da Junta de Turismo de Cascais — Arcadas do Parque Estoril.

Publicações recebidas

Companhias Reunidas Gás e Electricidade — (Exercício de 1956)

Na Assembleia Geral Ordinária de 29 de Março do corrente ano, foram apresentados aos accionistas das Companhias Reunidas Gás e Electricidade o Relatório do Conselho de Administração, o Parecer do Conselho Fiscal e o Balanço e Contas de Ganhos e Perdas referentes ao Exercício de 1956.

No decurso deste exercício, o capital destas Companhias foi aumentado em 70.840\$00 por incorporação de 43.372.658\$00 de maior-valia do Primeiro Estabelecimento e de 27.467.542\$00 transferidos da Reserva Extraordinária, o que permitiu a atribuição de 4 acções novas por cada 25 das antigas.

obrigaram os passageiros a descer, aumentando ainda mais o incómodo da viagem. A carruagem directa foi atrelada a um comboio mixto, que chegou a Ermesinde depois da meia noite, para às 4.42 h. seguir viagem no comboio do Alto-Minho, tudo devido ao atraso de Medina que determinou outro de doze horas. Creio que casos semelhantes devem ter sido os causadores da supressão da carruagem directa de Madrid ao Porto.

Recortes sem comentários

A Revolução Russa

A derrota da Rússia da guerra com o Japão (1904/5) suscitou grande agitação contra o regime czarista. Surgiu o Parlamento (Duma) e fez-se a reforma agrária de Stolypin (Mir). A evolução da política interna na Rússia teria prosseguido se não fosse a guerra de 1914/18. A Rússia sofreu novamente revezes terríveis e a agitação recomeçou em plena guerra. De tudo, em rapidíssimo curso dos acontecimentos, resultou a implantação da ditadura maximalista, com Lenine e Trozki. Mas foram os bolchevistas que derrubaram o czarismo? Tem-se, em geral, essa ideia, mas ela está longe de corresponder à verdade. Eles não passaram de profites da revolução.

Quem derrubou o regime foram os ideólogos avulsos, sem chefes nem orientadores, sem doutrina definida, nem intenções muito expressas, além da de deitar abaixo a autocracia. A crise de direcção, de confiança, de firmeza de governo era muito grande. Em S. Petesburgo (Petrogrado após o começo da guerra, Leninegrado hoje), ao tempo capital da Rússia, havia enorme falta de géneros alimentícios. O povo, desesperado, manifestou-se ruidosamente. Seguiram-se greves e manifestações de estudantes. As tropas, chamadas da frente para reforçar a guarnição da cidade e para restabelecer a ordem, recusaram-se a combater a revolta. Estava-se em Março de 1917. Desta atitude resultou formar-se um Governo provisório, que teve o Príncipe Lvov como Ministro do Interior e depois como Chefe do Governo. A este sucedeu o verboso Alexandre Kerenski. Quando se formou o Governo provisório, em 11 de Março, caiu o czarismo, sem que em toda a Rússia houvesse uma tentativa para o sustentar. Na Duma alguns deputados ainda esperavam salvar a Monarquia em regime liberal. Mas tudo se decompunha e na frente as derrotas denunciavam o descalabro das instituições militares. Lvov queria que o czar abdicasse em seu filho, que teria como tutor o regente Grão-Duque Miguel. Nicolau II abdicou por si e pelo «Czarevitch», a fim de lhe salvar a vida, pois era um adolescente, de saúde extremamente débil. Pouco depois toda a Família Imperial era presa. Mais tarde, na sinistra casa de Ekaterinenburgo, foram todos canibalescamente assassinados.

Onde estavam então os futuros tiranos da Rússia? Lenine encontrava-se na Suíça havia anos. Trozky estava em Nova Iorque, para onde havia ido depois de expulso da França. Estaline vivia na Sibéria, em quarto ano de desterro. Nenhum deles contribuiu para a «libertação» da Rússia. Os conselhos operários ou soviets não eram por eles dirigidos nem inspirados. Havia destes soviets nas cidades e na frente da batalha. Isso explica a falta de disciplina e a série infundável das derrotas. Nestas reuniões dominavam os mencheviques, socialistas moderados, que queriam fazer da Rússia um país governado por um regime liberal. Esperavam eles viver numa doce paz interna e em relações amigas com os outros países. Os bolchevistas, inimigos dos mencheviques, eram minoria na Assembleia Constituinte russa. Lenine promoveu uma revolução, a chamada revolução de Outubro, e apoderou-se do Poder. O primeiro cuidado foi dissolver a Assembleia pela força militar. E em 7 de Novembro o Congresso dos Sovietes deu a vitória aos bolchevistas. Começou então a ditadura do proletariado, a mais dura tirania que ainda houve na História. Bastará lembrar que depois do assassinio do Czar Alexandre II, em 1881, foram executados apenas cinco indivíduos. Todos estavam implicados no magnicídio. Quando em 1954 foi aba-

tido Kirov, em circunstâncias nunca explicadas, caíram selvaticamente assassinadas, em represália, centenas de pessoas, a maior parte delas sem relação alguma com o crime. No período mais duro das repressões czaristas houve na Rússia 30.000 presos políticos; hoje calcula-se em 12 a 14 milhões o número de desgraçados condenados aos trabalhos forçados. Do que foi a sangrenta ditadura de Estaline, 20 anos de terror, disse o insuspeito relatório de Kruchchev, secretário geral do Partido Comunista russo, em Fevereiro do ano passado. A Rússia era, antes de 1917, uma nação pacífica; hoje ameaça a segurança de todos os países.

Muito se diz das intenções possíveis da Rússia, muito das dificuldades internas do imenso país. Nada disso será assunto da crónica de hoje. Limitemo-nos a lembrar o começo da revolução russa, que não foi feita pelos que de Novembro de 1917 até hoje escravizam a grande nação. Escrevemos só para lembrar que nem sempre quem começa uma revolução fica sendo senhor dela. É muito vezes atropelado dentro de pouco tempo e ultrapassado pelos extremismos que não previa, nem desejava. Os ideólogos da democracia tomaram conta do Poder em Março de 1917; em Novembro do mesmo ano estavam dominados pelos comunistas.

C. M.

(De «A Voz»)

1.775.000 suicídios por ano

As mais altas taxas de mortalidade por suicídio, em ambos os sexos, registam-se no Japão, na Dinamarca, na Áustria e na Suíça; as mais baixas, na Irlanda, no Chile, na Escócia e na Espanha.

Nos Estados Unidos, essa taxa entre a população branca é quase três vezes maior que entre a população de cor.

Os factos supra foram revelados pelo primeiro levantamento estatístico de suicídios com causa de morte compilado pela Organização Mundial da Saúde.

Computando os números desde o princípio do século actual, o levantamento mostra que 71.000 a 72.000 homens e mulheres morrem por sua própria mão todos os anos nos 25 países estudados, que comportam uma população total de 400 milhões. Em todas as partes do mundo, o homem é mais inclinado ao suicídio que a mulher.

A mortalidade total tem permanecido mais ou menos estável nos últimos 50 anos, excepto por volta de 1950, época da grande depressão económica.

(Dos jornais)

Guarda-chuvas sob palavra

Um estabelecimento de Paterson (Nova Jersey) inaugurou um serviço de empréstimos de chapéus de chuva, sob palavra.

Uma senhora que, indo fazer compras, seja apanhada desprevenida pela chuva, pode entrar no estabelecimento — que vende artigos de mercearia — e obter, de empréstimo, um chapéu de chuva sem lhe perguntarem sequer o seu nome. No primeiro mês a loja emprestou 94 chapéus, dos quais lhe foram devolvidos 95.

Depois disso, o 94.º chegou pelo correio, vindo de Spokane (Estado de Washington), com uma carta de uma senhora que se tinha esquecido de o devolver mais cedo.

Um belo serviço de «Public Relations» com um mínimo de risco, como se vê...

De «O Castanheirense»

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

«O presente número desta revista quinzenal, de interesse como os seus anteriores, vinca a importância da data de 28 de Outubro de 1856, em que se inaugurou o caminho de ferro no nosso País e a de 1956 em que se recebeu a primeira locomotiva eléctrica para a linha Lisboa-Sintra.

São realizações que se admiram enquadradas numa paisagem de encanto.

E tudo na paz de Deus.

«Caminhos de ferro de ontem, de hoje, de amanhã; «A História dos caminhos de ferro em Portugal e as importantes personalidades ferroviárias»; «Alguns aspectos do problema dos custos de transportes em caminho de ferro; etc., etc., são artigos de valor, que muito conviria que fossem conhecidos em largo ambiente.»

(Do *Jornal de Penafiel*)

«Temos presente mais um número desta conhecida Revista, o qual vem recheado de interessante colaboração, publicando em separata um utilíssimo mapa das linhas férreas portuguesas.

As nossas felicitações.»

(De *O Montemorense do Montemor-o-Novo*)

«Foi posto à venda o número 1657, de 1 de Janeiro corrente, desta magnífica Revista que se publica há 69 anos.

Colaborada por alguns dos maiores nomes da Indústria de Transportes e das Letras, insere artigos do maior interesse, actualidade e valia sobre Caminhos de Ferro e outros meios de Transporte, economia, artes, etc., etc.

Algumas boas gravuras valorizam o texto, já de si muito interessante e sugestivo.»

(De *Política Nova*, de Vizeu)

«Acaba de sair o n.º 1657, referente à 1.ª quinzena de Janeiro, desta importante revista quinzenal que se publica em Lisboa.

Pela sua luxuosa apresentação gráfica e variedade do texto, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» cada vez se impõe mais à curiosidade dos leitores.»

(De *Notícias de Chaves*)

«Este número, volumoso e atraente, apresenta varios artigos, historiando a fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e o seu desenvolvimento. Magnífico aspecto gráfico e óptima colaboração.»

(«Notícias da Figueira»)

«Esta apreciada revista dedicou o seu n.º 1.652 ao centenário, agora ocorrido, dos Caminhos de Ferro.

É um bellissimo volume que abre com algumas palavras do Sr. Ministro das Comunicações e contém outra colaboração muito interessante sobre o assunto e firmada por nomes que só por si são uma recomendação.

A publicidade é muita e bem apresentada. Não é, pois, um volume qualquer. É um livro para ler, apreciar e arquivar.»

(«Boa Nova», de Cantanhede)

Referiram-se ainda ao nosso número de Janeiro com amáveis referências, os seguintes jornais:

«Notícias de Viana», «Notícias de Beja», «João Semana», de Ovar, «Democracia do Sul», de Évora, «Notícias do Douro», da Régua, «O Comércio de Gaia», de V. N. de Gaia, e «Jornal de Elvas».

A todos os nossos cordiais agradecimentos,

Viagens e Transportes

Alterações na circulação de comboios internacionais

Desde o dia 7 do corrente cessa a circulação da carruagem directa Porto-Corunha, sendo estabelecida em seu lugar, apenas durante o período da hora de Verão, a circulação de uma carruagem directa entre Porto-Corunha-Lisboa, com o seguinte horário: Partida de Santa Apolónia, às 8 e 37 e chegada a Corunha às 23 e 30. Partida da Corunha, às 8 horas, e chegada a Santa Apolónia às 23 e 35. Esta carruagem destina-se aos passageiros de serviço internacional, podendo no entanto ser utilizada por passageiros de serviço nacional, desde que haja lugares disponíveis. Assim, no sentido Lisboa-Corunha: em 1.ª classe, pelos passageiros destinados às estações de paragem situadas além de Campanhã até Caminha; no sentido Corunha-Lisboa: em 1.ª e 5.ª classes, pelos passageiros procedentes das estações desde Caminha e destinados às estações de paragem situadas desde Pampilhosa até Santa Apolónia. As formalidades de polícia e alfândega são efectuadas em trânsito.

As condições de utilização daquele serviço são as seguintes: a admissão de passageiros é limitada ao número de lugares da lotação; a venda de bilhetes e marcação de lugares na estação portuguesa de origem fazem-se nas condições das tarifas aplicáveis. Os passageiros que em estações intermédias de paragem, situadas no percurso desde Santa Apolónia até Coimbra-B, onde haja venda de bilhetes de serviço internacional desejem previamente marcar lugares de 1.ª ou de 5.ª classe, nesta carruagem, pagam o seu transporte desde essas estações onde desejem tomar os lugares; os passageiros que em estações intermédias de paragem situadas além de Coimbra-B, onde também haja venda de bilhetes de serviço internacional, desejem previamente marcar lugares de 1.ª ou 5.ª classe e os procedentes do Porto (S. Bento) em idênticas condições pagam o seu transporte desde a estação de Coimbra.

Alterações aos horários do «Sud-Express» e do Lusitânia Expresso

A partir do dia 7, por motivo da mudança da hora, o «Sud-Express» passa a partir às 12 e 45, de Santa Apolónia, e a chegada a esta estação verificar-se-á às 17 e 55. Este serviço é diário. O Lusitânia Expresso partirá da mesma estação às segundas, quartas e sextas-feiras às 20 e 35, e chegará, nos mesmos dias, às 10 e 50.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — às 15,30, 18,15 e 21,30 — Raparigas sóz

OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — Representa



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Portaria n.º 16 204

O «Diário do Governo», I série, n.º 56, de 11 de Março de 1957, publica o seguinte:

Pelo Comité Internacional des Transports foi elaborada a Disposição complementar Uniforme n.º 5 do artigo 7.º da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM), destinada a uniformizar a sua aplicação aos transportes internacionais.

Verificando a vantagem da sua aplicação às linhas férreas do continente:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Comunicações, que seja aprovada a Disposição Complementar Uniforme n.º 5 ao artigo 7.º da CIM, que faz parte integrante desta portaria e que substitui a que, sob igual número, foi aprovada pela Portaria n.º 15 831, de 21 de Abril de 1956.

Ministério das Comunicações, 11 de Março de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Disposição Complementar Uniforme n.º 3 ao artigo 7.º da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (CIM)

ARTIGO 7.º

3. — Quando as prescrições relativas ao peso da carga que um vagão pode receber apresentam os índices A, B, C, e nestes figure mais de um peso, o mais elevado indica o limite da carga.

Ministério das Comunicações, 11 de Março de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III série, n.º 61, de 14 de Março de 1957, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 4 do corrente o projecto da tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães (condições de transporte) e os projectos de anexos à mesma tarifa relativos ao serviço entre Portugal e a Espanha, entre Portugal e a França e o Sarre, entre Portugal e a Itália e entre Portugal e a Grã-Bretanha, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com a Sociedade Estoril.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 6 de Março de 1957. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Linhas Estrangeiras

Em Galindo (Bilbao), realizaram-se **ESPAÑA** as provas da primeira locomotiva eléctrica construída em Espanha, com material nacional. A máquina pertence a uma série de 60 que foram encomendadas à Empresa construtora pela RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles), afim de modernizar os caminhos de ferro. Esta máquina é gémea da que alcançou uma velocidade de 331 km/hora em França. Pesá 120 toneladas e tem uma potência de 32.000 cavalos. O seu custo ascende a 14.000.000 de Pesetas.

Um modelo baseado no comboio **ESTADOS UNIDOS** denominado «TALGO», que actualmente realiza os serviços MADRID-HENDAYA e vice-versa, será posto em circulação brevemente pela Companhia de Caminhos de Ferro «UNION PACIFIC», entre LOS ANGELES-LAS VEGAS (E. U. A.).

Durante a semana de 20 a 26 de Outubro de 1956, o tráfego de mercadorias, nas linhas francesas, elevou-se a um nível «record»: 4 biliões e 510 milhões de toneladas transportadas e 1,7 biliões de toneladas quilómetros. Como afirmou muito recentemente o sr. Charles Boyaux, Director-Geral da S. N. C. F., os resultados do ano de 1956 — mais de 50 biliões de toneladas/k — são igualmente as mais elevadas da história dos Caminhos de Ferro Franceses. Também o movimento de passageiros ultrapassou o de 1929, o melhor ano antes da guerra. Este tráfego excepcional foi feito com pessoal e material inferiores em número aos dos anos anteriores; um aumento tão sensível da produção é o sinal duma profunda transformação dos métodos e dos meios de exploração, aliada a uma reconversão sem precedente nos meios de tracção. A política de investimento que há dez anos vem sendo seguida pela S. N. C. F. acha-se assim justificada. O desenvolvimento do tráfego eléctrico e da tracção Diesel, de que resultaram economias de pessoal, de carvão e de energia, foi sem dúvida o elemento essencial desta política.

Os resultados obtidos no decurso de 1956 pela S. N. C. F. foram muito notáveis. Para o grande público tornaram-se manifestos pelo «record» de velocidade alcançado em Março, por duas locomotivas da S. N. C. F. com 331 quilómetros por hora. Mas, na verdade, foi toda a economia dos caminhos de ferro que bateu em 1956 todos os «records».

O tráfego de mercadorias em toneladas-quilôme-

tros ultrapassou em 3, 3% o de 1951, o melhor ano do após guerra e em 12 % o de 1929, o melhor ano de antes da guerra. O consumo de energia por tonelada quilométrica bruta rebocada baixou respectivamente 41% e 18% em relação aos anos de 1929 e 1951. Melhorou o rendimento do material: 11.600 locomotivas asseguraram um tráfego mais importante que as 20.000 de antes da guerra; o vagão de mercadorias transportou uma carga média superior a 71% à de antes da guerra; o rendimento de uma carruagem de passageiros aumentou para cima de 100%. Mas o facto mais espectacular da evolução da produção foi ainda a redução dos efectivos: 376.000 agentes asseguraram um tráfego de 76,6% superior ao que asseguravam 514.000 agentes em 1938. Esta deflação de cerca de 25%, única no seu género, tornou-se possível pela aplicação de novas técnicas, às quais o pessoal, com a dedicação que caracteriza o ferroviário, se adaptou perfeitamente.

Os progressos técnicos devem-se, essencialmente, por um lado, à melhoria do material e por outra parte à extensão da tracção eléctrica. A electrificação da linha Valenciennes — Thionville foi uma das realizações técnicas mais importantes do ano de 1955, em que a tracção eléctrica foi posta ao serviço em 331 kms. de linhas equipadas com corrente monofásica de 50 períodos 25000 v. e 101 kms. em corrente contínua de 1500. Paralelamente, a S. N. C. F. desenvolveu as aplicações da tracção Diesel no serviço das manobras. O esforço prosseguido no domínio do material rolante obedeceu a um melhor conforto trazido com a entrada em serviço do maior número de carruagens de passageiros, a uma standardização no plano europeu dos vagões de tipo corrente e à criação de veículos especializados para certas correntes de tráfego.

No decurso de 1955 os progressos técnicos foram acompanhados de numerosas medidas novas com vista à melhoria da qualidade de serviço e ao aumento do tráfego. A fórmula «comboio automóvel» tomou uma extensão notável e este serviço funciona actualmente em 115 cidades francesas. Paralelamente, a organização de garagens na proximidade de certas estações facilitou aos automobilistas o aluguer de carros para os seus longos percursos.

O conjunto destes esforços e os resultados deles provenientes, sintetizam-se no aumento da produção: a produção da energia, a do material e a do pessoal situaram-se a um nível que jamais fora atingido, colocando assim o caminho de ferro à cabeça das indústrias pesadas francesas no ponto de vista da taxa do aumento da produção.

Novas oficinas estão a construir-se destinadas à montagem de vagões que estão sendo recebidos de Inglaterra, desarmados. Outras oficinas estão-se encarregando

da construção esperando-se que essa produção atinja, em 1957, a média de quinhentos vagões por ano, permitindo a substituição de todo o material rolante antigo, pelos mais modernos tipos.

ILHAS FILIPINAS Em Abril do ano passado, a International General Electric Company recebeu da Companhia dos Caminhos de Ferro de Manila uma encomenda de 40 locomotivas diesel-eléctricas, que começaram já a ser entregues. Essa linha férrea com a bitola de 42 polegadas está situada na ilha de Luzon e liga a capital, Manila, cidade de mais de um milhão de habitantes, com San Fernando, na margem noroeste, a 165 kms de distância, e com Legaspi, na extremidade meridional, a quase 500 kms. Há dois ramais que servem San José e Lipa.

A ilha de Luzon, que é a maior do arquipélago compreende 35 por cento da área total das Filipinas. A sua superfície equivale aproximadamente à de Cuba ou da Grécia.

Actualmente, a companhia dos caminhos de ferro de Manila tem ao serviço 92 locomotivas a vapor, duas diesel-eléctricas e 36 automotoras diesel. As duas locomotivas diesel-eléctricas são G. E. de 47 toneladas, declaradas como excedentes de guerra. Este equipamento opera sobre 772 milhas de carris de 65 e 75 libras-peso até à velocidade de 60 milhas por hora. Recentemente foi concedida autorização para o prolongamento das linhas férreas através do fértil vale de Cagayan, a Noroeste de Luzon, a partir do actual término de San José. Também se concluiu uma via de carga a Norte de San Fernando com o fim de servir a indústria de cimento em Bagnotan.

A nova encomenda de locomotivas permitirá «dieselizar», duma só vez, todos os serviços da companhia. As 40 novas locomotivas G. E. diesel-eléctricas substituirão as 92 a vapor, juntamente com as duas locomotivas de 47 toneladas excedentes de guerra e as 36 automotoras, passarão a constituir toda a força motriz daquela empresa ferroviária.

A companhia pediu três modelos de locomotivas para manejar o seu tráfego de carga e passageiros. Comprou dez locomotivas Standard G. E. de 52 toneladas para manobras e classificação dos vagões de carga e para o manejo dos comboios de carga situados nas vias laterais. Estas locomotivas têm numa das extremidades a cabina do operador e uma coberta de motor, ao redor da qual existem «passerelles» de acesso aos motores.

Também comprou 20 locomotivas de manobra de 91 toneladas e 1.200 h. p. para serviço de carga na via principal. Estas locomotivas têm aspecto muito diferente do que se vê actualmente nos caminhos de ferro dos Estados Unidos. A cabina do condutor forma na parte dianteira da locomotiva como que um prolongamento do corpo central; a cada um dos

lados da cobertura do motor há uma «passerelle» que vai desde a entrada da cabina até à rectaguarda. Foi dado a esta locomotiva o nome de «road switcher modificada», em vista de a cabina do maquinista estar colocada à frente e ter sido desenhada de forma a ter melhor aspecto. O campo de visão do maquinista e do seu ajudante não tem obstrução alguma, tanto nas operações de marcha como de contra-marcha. Quatro destas locomotivas estão equipadas para funcionarem em unidades múltiplas.

A companhia adquiriu ainda 10 locomotivas de 91 toneladas e 1.200 h. q., de linhas aerodinâmicas, para o serviço de passageiros. Estas incorporam a nova construção G. E. de chapas laterais estriadas. O predomínio das linhas horizontais dá a estas locomotivas uma aparência nova e agradável.

Todas as locomotivas têm bogies giratórias, de lados iguais, fabricadas de aço. As locomotivas de manobra empregam bogies de dois eixos, ao passo que as de 1.200 h. p. têm bogies com eixos motorizados. Estas bogies de três eixos estão previstas para altas velocidades, têm bogies transver-

sais de movimento lateral, e podem ser substituídas pelas locomotivas de manobras (road switcher) ou pelas das locomotivas aerodinâmicas (streamliner).

Os três modelos estão equipados com travões 14EL independentes e automáticos. Os motores diesel têm sobrealimentação e arrancam mediante manivela nos geradores de tracção, obtendo-se a energia dos acumuladores. A voltagem de comando em todas as locomotivas é de 75 V. A excitação para os geradores de tracção é obtida por meio de um excitador de polo partido. Os motores de tracção nas locomotivas de manobras de 52 toneladas têm dupla engrenagem de redução. Todas as restantes são de redução simples.

As locomotivas de manobras são semelhantes à nova série Universal da General Electric destinadas à exportação, no que se refere ao desenho e equipamento. Difere, contudo, quanto à colocação da cabine do maquinista. A série universal têm uma cobertura curta de equipamento em frente da cabina, ao passo que nas locomotivas do caminho de ferro de Manila a cabina forma a extremidade.

CARACTERÍSTICAS

DAS LOCOMOTIVAS G. E. PARA O CAMINHO DE FERRO DE MANILA

| | SWITCHER | STREAMLINER | ROAD SWITCHER |
|--|-----------------|----------------|----------------|
| Peso da locomotiva (toneladas) | 52 | 91 | 91 |
| Peso da locomotiva em plena carga (libras-peso) | 104.000 | 182.000 | 182.000 |
| Disposição das rodas | B-B | C-C | C-C |
| Velocidade máxima autorizável (milhas por hora) | 40 | 60 | 60 |
| Esforço de tracção a 50% de aderência (libras) . | 51.200 | 54.600 | 54.600 |
| Esforço de tracção contínuo (libras) | 16.200 | 37.400 | 37.400 |
| Fabricante do motor | Caterpillar | Cooper- | Cooper- |
| | | -Bessemer | -Bessemer |
| Modelo do motor | D-397 | FVBL-8 | FVBL-8 |
| Arranjo dos cilindros | V-12 (60 graus) | V-8 (45 graus) | V-8 (45 graus) |
| | 5 3/4 x 8 | 9 x 10 1/2 | 9 x 10 1/2 |
| Produção do motor (H. P.) | 500 | 1.200 | 1.200 |
| Velocidade total do motor (r. p. m.) | 1.200 | 1.000 | 1.000 |
| Motores de tracção | GE-747 | GE - 761 | GE-761 |
| Gerador de tracção | GT-585 | GT - 584 | GT-584 |
| Gerador auxiliar e excitador | GMG-146 | GMG-158 | GMG-158 |
| Compressor de ar (cfm) | 120 | 225 | 225 |
| Marca e modelo - WAB Co. | 20-B | 3 CDC | 3 CDC |
| Capacidade de ar no depósito (poleg. cúbicas) . | 45.000 | 50.000 | 50.000 |
| Altura do engate (polegadas) | 30 | 30 | 30 |
| Altura total (pés-polegadas) | 12-1/2 | 12-1 | 12-1 |
| Largura total (pés-polegadas) | 9-7 | 9-7 | 9-7 |
| Comprimento total (pés-polegadas) | 34-11 | 47-6 1/2 | 47-6 1/2 |
| Diâmetro das rodas (polegadas) | 34 | 38 | 38 |
| Capacidade de fuel oil (galões americanos) . . | 400 | 500 | 500 |
| Capacidade de lubrificante (galões amer.) . . . | 110 | 200 | 200 |
| Capacidade de água (galões americanos) | 100 | 125 | 125 |
| Capacidade de areia (pés cúbicos) | 10 | 15 | 15 |



Lisboa desportiva

SPORT ALGÉS E DAFUNDO

8

FUNDADO em 15 de Junho de 1915, para se dedicar exclusivamente à Natação, o Sport Algés e Dafundo em breve alargou o âmbito das suas actividades desportivas, nunca deixando de marcar lugar preponderante nas diversas modalidades que pratica; tais como: Polo Aquático, Vela, Saltos Artísticos, Bailados Aquáticos, Ténis, Pesca Desportiva, Vela, etc. . . .

Desde 1930 que o Sport Algés e Dafundo é campeão nacional de natação na grande maioria das provas disputadas.

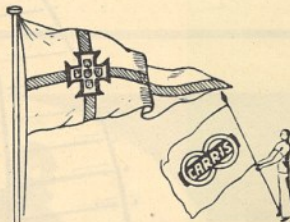
Em Basquetebol foi campeão regional na época de 1949/50; e ainda recentemente a sua secção de ginástica feminina conquistou um brilhantíssimo 1.º lugar, revelando excepçionais possibilidades para um futuro próximo.

São cerca de 400 os troféus ganhos por este Clube.

O seu Estádio Náutico, inaugurado em 1930, é, ainda hoje, a única piscina de clubes desportivos que possui dimensões oficiais.

O Sport Algés e Dafundo foi oportunamente considerado instituição de utilidade pública; possui a Comenda da Ordem de Cristo e Oficialato de Benemerência, a Medalha de Ouro do Instituto de Socorros a Náufragos; e as de prata da Câmara Municipal de Oeiras e Bombeiros Voluntários de Algés.

Não é o Sport Algés e Dafundo uma instituição desportiva de Lisboa; mas a sua projecção é tão vasta e profunda que muito nos honramos incluindo o seu nome nesta série de resenhas que estamos a publicar



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

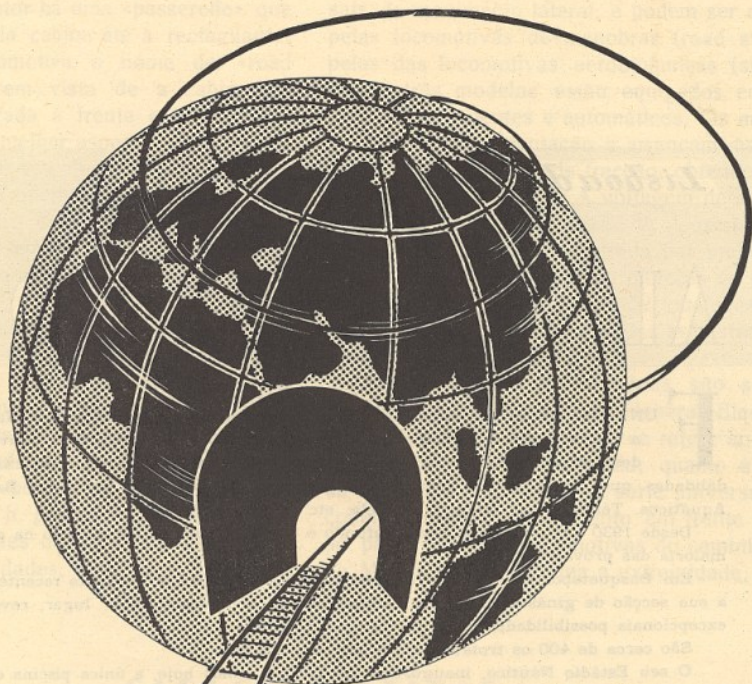
Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Fez e Sifilis—Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANALISES CLÍNICAS



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE