

MAR 1952
23.º do 64.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1952

Número 1540

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

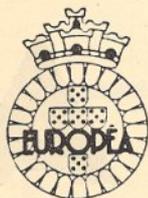
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA



EXIJA O OLEO
PENNZOIL
O MELHOR
O MAIS ECONOMICO
DO MUNDO

Únicos Importadores: A. CONTRERAS, LTD.—Rua Eugénio dos Santos, 112—LISBOA
Agente no Norte: ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, LTD.—R. Alex. Herculano, 385—PORTO



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEIA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.560 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCOBAÇA	9.588 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.376 T.
n/m. ALENQUER	3.588 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.215 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	510 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/a. COVILHA	1.376 T.
n/m. ALMEIRIM	9.588 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/v. AMARANTE	12.600 T.	n/v. FOCA	2.060 T.
n/m. AMBRIZETE	3.245 T.	n/v. INHAMBANE	3.619 T.
n/m. ANA MAFALDA	3.613 T.	n/v. LISBOA	10.155 T.
n/m. ANDUJO	9.240 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.374 T.	n/v. MELLO	6.233 T.
n/m. ARRAIOSLOS	9.537 T.	n/v. MIRANDELLA	8.230 T.
n/m. BELAS	7.259 T.	n/v. MIRA TERRA	600 T.
n/m. BORBA	7.259 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGA	7.234 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. BRAGANÇA	7.234 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL: 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»,

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

«BOLHÃO»,

«CAROCHA»

32 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)

25 Fragatas (2.300 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada,

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Kins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sítilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 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 — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Azeite Salganha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Junior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

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 — Telefons: 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 1904
Liège, 1908; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1540



16—FEVEREIRO—1952



ANO LXIV



Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JALME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

O Caminho de Ferro mais alto do Mundo, por <i>JOÃO AFONSO CORTE-REAL</i>	483
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	485
Em Espanha como em Portugal: O novo ramal de Cáceres, por <i>GUERRA MAIO</i>	486
A Cirurgia do Aço, Versão do <i>Eng.º KENNETH KIRKBY</i>	488
Ponte de Vila Franca	490
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	491
Linhas Estrangeiras	492
Há 50 anos.	493
Espectáculos	493
Caminhos de Ferro Ultramarinos	494
Brindes e calendários	494
Recortes sem comentários.	495
Caminho de Ferro de acesso a Fátima	496
Tertúlia «Festa Brava».	496

O CAMINHO DE FERRO

MAIS ALTO DO MUNDO

Por JOÃO AFONSO CORTE-REAL

PARA o desenvolvimento da vida económica da Nação representam os caminhos de ferro um dos sectores de maior importância.

Dado o incremento que está tomando tanto o comércio como a indústria e, ainda, por causa da enorme superfície do território nacional — dezasseis vezes maior que Portugal continental — implica, sem dúvida alguma, uma boa e extensa instalação ferroviária, com caminhos de ferro que penetrem nos sentidos de magno interesse.

É curioso acentuar que logo após o movimento do libertador Bolívar, o Perú tornou-se dos primeiros da América a ocupar-se da instalação ferroviária, promovendo até mesmo a publicação de um histórico Decreto onde se determinava, oficialmente portanto, a construção de um indispensável caminho de ferro da capital a Callao; porto do Pacífico que serve LIMA, e o mais importante ancoradouro de toda a costa americana ocidental.

Porém, a primeira construção ferroviária só veio a completar-se quando, no ano de 1851, estava no supremo cargo da presidência o marechal Dom Ramón Castilla, espírito persistente que determinou o necessário acabamento do grande benefício.

Porque a velha nação dos incas dispõe de uma extensa facha costeira, onde se encontram portos de movimento, tem sido considerado indispensável o melhor apetrechamento portuário e das linhas férreas que os servem no transporte do algodão,

petróleo, madeiras apreciadas, prata, guano, ouro e tantas outras mercadorias convenientes ao comércio de exportação.

É, entretanto, com a política nacionalista programada pelo governo de Sua Excelência o Chefe do Estado General D. Manuel Odría que, pela orientação seguida, está dando verdadeira realidade a projectos plausíveis. Reconheceu-se, de facto, a vantagem de amplas vias de comunicações e, felizmente, nota-se a louvável intenção, num dominante propósito, de dar acertado incremento tanto no que diz respeito ao rodoviário, como ao ferroviário e, também, à aviação. Porém, não me refiro ao automobilismo que singra, como é natural, quanto melhores estradas o sirvam.

Se bem que a moderna aviação de transporte e passageiros — com um Ministério próprio — já disponha de inúmeras carreiras, de modo algum contribui para se voltar ao esquecimento o que se relaciona com os necessários caminhos de ferro peruanos. Constituem, portanto, elemento imprescindível e por se reconhecerem indispensáveis, situam-se os problemas ferroviários no primeiro plano das preocupações nacionais do ressurgimento.

E, tal tem sido o entusiasmo sempre crescente que uma particularidade curiosa há a acrescentar: a República do Perú é o único país do mundo onde existe a mais elevada linha férrea, a uma altitude de 4.000 metros nos Andes. Pode, assim, reconhecer-se todavia sem esforço a tenacidade

do trabalho que tem executado tais prodígios.

Todos os meios de beneficiar os transportes continuam a absorver grande parte das atenções da governação pública peruana, tanto mais que se encontram em conexão com os seus vários problemas industriais e comerciais.

Nota-se estar latente a «boa e acertada política ferroviária». Por isso mesmo, o material rolante vai sendo enriquecido de novas unidades, não se descurando o aproveitamento do antigo material de boa qualidade.

O pessoal técnico manifesta a mais viva devoção pelo progresso e continúa sempre à altura das suas missões.

Os recursos procuram ser, pelo menos, suficientes à constante atenção dos serviços cuja direcção autónoma cuadjuva, com óptimos resultados, a política de progresso ferroviário. São estes, em parte grande, os factores da potência industrial e agrícola peruana.

As comunicações asseguradas pelos transportes constituem o ponto vital da vida peruana, porquanto o *caminho tem sido no Perú elemento determinante na formação do Estado*. No entanto, durante a estadia dos espanhóis o aproveitamento das velhas estradas tornou-se preocupação dominante, por mais económico e acessível. Nos flancos dos vales encontravam-se, então, os caminhos velhos dos incas integrados numa regra geográfica de adaptação às condições dos terrenos andinos e para mais curta condução aos centros populacionais, dos quais se soergue Cuzco, com toda a sua valiosa história de muitos séculos.

Note-se, por curiosidade, que o movimento inicial de penetração da costa para a cordilheira andina dirige-se, através de todos os tempos, no sentido da colossal selva. E, a preocupação repete-se.

Lemos algures e para não lhe tirar o verdadeiro sabor, transcrevemos: «los ferrocarriles del Perú son los más altos del mundo, y por lo tanto los más difíciles de construir».

As «vagonetas» — que na Europa denominamos, neste caso, automotoras — na sua marcha veloz ultrapassam com frequência a velocidade média dos 100 quilómetros/hora, porque as distâncias a vencer no território peruano são quase sempre muito longas. Por exemplo, de Lima a Cuzco, à volta de três mil quilómetros, para da capital se ir visitar, em passeio turístico, a velha urbe das construções incaicas, como o seu significativo templo do Sol. Com efeito, em perfeita harmonia com as tradições seculares, o Perú, que foi importante terra do Vice-Reinado, pode proporcionar os mais atraentes passeios e motivos de contemplação histórica.

E, ainda, para se apreciar a rede de comunicações e a sua evolução, basta observar-se que, há cerca de cinquenta anos, ou seja no começo do século vinte, dispunha já de extenso número de vias-férreas:

No sul	— Arica	a Tacna
	Ilo	> Moquegua
	Vítor	> Sotillo
	Mollendo	> Sicuani
	Juliaca	> Puno
No centro	— Pisco	> Ica
	Callao	> La Oroya
	Cerro de Pasco e Lima	> Ancón
No norte	— Chimbote	> Tablones
	Salaverry	> Ascope, Pacasmayo a Guadalupe
	Paita	> Piura

Nos subsequentes anos, a extensão coberta de linhas considera-se superior a 80% das até então existentes.

Mas, convém ficar consignado com certa evidência nestas páginas da especialidade, além dos meus agradecimentos pela gentileza do convite de colaboração, que a nobre nação do Perú, vizinha da Bolívia, Brasil, Chile, Colombia e Equador, foi a primeira detentora do Caminho de Ferro que se construiu na América do Sul.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Jorge VI de Inglaterra

A notícia, por inesperada, do falecimento do rei Jorge VI de Inglaterra, causou no nosso País não só surpresa mas, sobretudo, consternação. O soberano inglês, que subiu ao trono em circunstâncias excepcionais e numa época das mais difíceis que a Europa tem atravessado, tinha, toda a gente o sabe perfeitamente, uma grande simpatia por Portugal.

Neste último quarto de século as relações entre as duas nações, ligadas por uma velha aliança, que data de séculos, foram mais estreitas do que nunca. Na Grande Guerra de 1914-1918 os nossos soldados bateram-se ao lado das tropas britânicas nos mesmos campos de batalha, partilhando, com idêntico heroísmo, as horas boas e más até ao triunfo da causa aliada e se, na segunda Grande Guerra mundial, Portugal se manteve em posição neutral perante o conflito, não deixou, contudo, de colaborar na vitória da Inglaterra com a cedência das bases aeronavais dos Açores.

Jorge VI, que era um dos soberanos mais cultos da Europa, quando, por circunstâncias bem conhecidas, subiu ao trono, trazia o prestígio da sua valentia, do seu espirito de sacrificio, do seu interesse pelos problemas sociais da Inglaterra. Ninguém ignorava que em 1914, então muito moço, se batera, na qualidade de oficial de marinha, na batalha da Jutlândia, e quando, na última guerra, a aviação inimiga sobrevoou Londres e atingiu, por várias vezes, com a sua metralha, o próprio palácio real, Jorge VI não abandonou a sua residência nem interrompeu os seus trabalhos. O antigo combatente, que nunca recuava perante o perigo, não podia agora abandonar o seu povo. Um rei vive para o seu povo e pelo seu povo deve morrer.

A nova rainha Isabel II herdou não apenas uma coroa e um império mas, também, um exemplo de dignidade.

3 exposições de pintura

TRES magníficas exposições de pintura encontram-se actualmente presentes em Lisboa: uma, de Maria Eduarda Lapa, no Secretariado Nacional da Informação; outra, de Maria Emília de Barbosa Viana, na Sociedade Nacional de Belas Artes, e a última, de Jaime Murteira, na mesma Sociedade.

Maria Eduarda Lapa, que se especializou na pintura de flores, em que é, realmente, admirável, apresenta

também marinhas e paisagens. Se, nas suas composições de flores, a notável artista revela um fino sentido decorativo, nas suas marinhas demonstra-nos as suas altas qualidades interpretativas da natureza e os seus recursos técnicos, que de ano para ano se desenvolvem e acentuam. Em todos os seus quadros a artista superior que ela, indiscutivelmente, é, põe o melhor da sua sensibilidade e da sua sinceridade. E' possível, é mesmo legítimo admiti-lo, que a artista procure ir ao encontro do gosto e das predilecções dos amadores e coleccionadores de quadros, mas o que não podemos pôr em dúvida é que, ao pintar, ela sente, acima de tudo, o prazer inefável de criar beleza.

Maria Eduarda Lapa possui um grande poder comunicativo e ninguém pode ficar alheio ou indiferente à beleza dos seus quadros, desses quadros em que a vida canta a alegria da Primavera.

* * *

Maria Emília de Barbosa Viana realiza agora, sem dúvida, a sua melhor exposição. Finalmente, temos o prazer de verificar que a pintora, mais segura da sua técnica, procura, não fazer bonitinho, mas dizer qualquer coisa. Adivinha-se nos seus quadros um sentido poético da vida e da natureza. Alguns dos seus quadros são verdadeiras sinfonias de cor e luz. Que admiráveis as manchas com aspectos do Parque de Lisboa! Nessas composições, Maria Emília entra numa nova fase, adquire maior personalidade, dá mais vibração às suas tintas. Há que felicitá-la.

* * *

Quanto a Jaime Murteira, que recebeu lições de Frederico Ayres e de António Saúde, não podemos deixar de reconhecer, não com surpresa, mas, com alegria, de que temos nele um dos mais fortes, mais poderosos paisagistas da nova geração. E nesta exposição, devemos notar, o artista mostra-se mais liberto das influências dos seus mestres, ambos, por sua vez, discípulos do eminente pintor Carlos Reis.

Jaime Murteira é um continuador, através de Frederico Ayres e de António Saúde, da escola de Carlos Reis, a quem a pintura de paisagem deve uma renovação de processos e de interpretação. Há qualquer coisa de espiritual nas suas paisagens. Elas emocionam-nos, falam-nos à alma. E nisto está, parece-nos, um dos segredos de Jaime Murteira.

Em Espanha como em Portugal

O novo ramal de Cáceres

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

A Espanha, mais do que nós, está sofrendo as consequências da deplorável fórmula de se terem construído caminhos de ferro longe das localidades, não olhando a reversões nem a pequenos ramais de ligação. A juntar aos nossos aleijões e deficiências de acesso a vilas e cidades provincianas, a que na *Gazeta*, por vezes, me tenho referido, vejo agora na *Imprensa espanhola* que foram concluídos os estudos para a supressão do ramal e da reversão de Arroyo de Malpartida a fim de se dar melhor acesso à cidade de Cáceres nas suas relações com Madrid. Desde há muito que a velha e progressiva cidade de Cáceres ansiava por ter melhores comunicações com a capital e agora, concluídos os estudos da ligação directa, o começo dos trabalhos não deve demorar, se bem que não seja a construção de caminhos de ferro que mais depressa se faça em Espanha. A razão principal é que, no país vizinho, se fazem as coisas lentamente mas bem.

E' ver o tempo que levou a construir a linha férrea de São Tiago de Compostela à Corunha, 74 quilómetros apenas, e em que se gastaram duas dezenas de anos na construção. Ficou, porém, obra acabada. As estações de São Tiago e de Corunha são dois dos mais belos e vastos edifícios que há em Espanha e a linha, sem uma única passagem de nível, mesmo de caminho vicinal, é de uma construção modelar, exemplo que está sendo seguido na grande artéria de comunicação de Madrid à Galiza, cujo primeiro troço, de Zamora a Puebla de Sanabria, será aberto à exploração ainda este ano.

Suponhamos que os influentes de Cáceres e o governo central querem acabar rapidamente com o deplorável ramal que tanto lhes embaraça o tráfego, principalmente de passageiros, e então as duas capitais peninsulares Lisboa e Madrid, terão os seus serviços de passageiros melhorado, com o natural e lógico afluxo que lhe dará a cidade de Cáceres, que conta hoje mais de sessenta mil habitantes.

Não será, porém, apenas Cáceres que aprovei-

tará da linha directa mas igualmente, Mérida e Badajoz, cuja população das duas, junta à daquela cidade, se aproxima de 120.000, o que é de ter em conta, tanto mais que o Governo espanhol e a Renfe querem que o serviço directo de passageiros de Madrid se faça pela linha de Talavera de la Reina, por onde passa já uma parte desse tráfego, o qual encontra, porém, um grande embaraço, por haver entre a capital e Badajoz três reversões, a de Arroyo de Malpartida, a da cidade de Cáceres e a de Mérida.

Construído que seja o prolongamento do ramal Arroyo-Cáceres à linha directa, próximo de Casar, essas três reversões ficariam reduzidas [a uma, a de Aljucen-Mérida, ficando a cidade de Cáceres servida pelos combóios directos Madrid-Lisboa e Madrid-Badajoz, ou sendo o ponto de junção dos comboios dos dois destinos, o que é mais natural.

A distância Lisboa Madrid, hoje de 664 quilómetros, ficará ligeiramente aumentada, mas a de Madrid-Cáceres e Madrid-Badajoz, será reduzida em 10 ou um pouco mais. Na parte que nos diz respeito o pequeno aumento de percurso fica largamente compensado com a passagem dos comboios por Cáceres e pelo afluxo que trará a estes o tráfego de Mérida e Badajoz. Nos combóios-cor-



MADRID - Monumento a Afonso XII no Retiro

reios Madrid-Lisboa circula hoje uma carruagem-camas entre a capital espanhola e Cáceres, que é desatrelada em Arroyo de Malpartida, servindo assim mal os passageiros com destino a Cáceres e a Lisboa e vice-versa, o que não aconteceria se aquela cidade fôsse servida directamente pela linha férrea.

Actualmente a distância de Badajoz a Madrid é de 513 quilómetros, por Cidade Real e de 481 por Madrid-Cáceres-Talavera de la Reina, ou sejam menos 32, o que será elevado a cerca de 40, quando a linha fôr directamente de Madrid a Cáceres.

Um grande problema há a resolver no tráfego Lisboa-Madrid e que por vezes tenho citado, a questão do acesso dos comboios à estação de Atocha, não só por ficar mais central, mas poder ter-se ali ligação imediata de e para Barcelona, cuja dificuldade reside nas acanhadas dimensões daquela estação em relação ao considerável número de comboios que ali vão. E' claro que com o actual horário de comboios entre Madrid e Lisboa, cuja partida da capital espanhola às 21,15 e 22,30 e a chegada às 8,55 e às 10,45 com a estação de Atocha cheia com os comboios de e para as linhas de Sevilha, Valência, Alicante e Barcelona, nem pensar nisso. Porém, se os nossos comboios chegassem ou partissem fora dessas horas já o acesso seria possível, o que melhorava consideravelmente o serviço Lisboa-Madrid-Barcelona.

Outra série de reversões há entre Tuy e a Corunha, as quais embaraçam grandemente o serviço de comboios entre Lisboa e aquela última cidade, o que é bem para lamentar, pois era natural que houvesse diáriamente, pelo menos, um comboio directo ao longo do litoral Atlântico. Além da reversão em Campanhã temos a seguir outra em Guilharey e mais adiante, não só a estação de topo em Vigo, mas uma nova reversão em Redondela.

Teremos um dia a possibilidade de vermos um comboio directo de Lisboa à Corunha sem entrar em ramais nem encontrar reversões?

Tudo é possível. Da nossa parte já se pensou numa linha férrea ripada na Madalena e galgando o Douro no Palácio de Cristal, ir entroncar na linha do Norte a Monção. Há-de ser difícil, mas não impossível. Vigo, com a importância do seu porto, pode um dia ter uma estação mais central e de *passagem* para a Corunha. Mas vendo o problema com menos amplitude, poderíamos aspirar à supressão da reversão de Guilharey e à da Redondela e então a viagem de Lisboa a Corunha ficava apenas com duas estações de topo a servir Porto e Vigo, e quando fosse feita a nova estação de Coimbra, teríamos uma série de cidades importantes e interessantes na mesma linha, Coimbra, Porto, Viana do Castelo, Vigo, São Tiago de Compostela e Corunha para não citar outras que ficavam no caminho.



MADRID - A tradicional Calle de Alcalá

A CIRURGIA DO AÇO

Versão do Eng.º KENNETH KIRKBY

DECORREM meses, e algumas vezes anos, para substituir uma máquina que se parte na fábrica, no estaleiro ou no porto. Graças a um novo método de reparação a frio de máquinas partidas, estas consertam-se numa questão de horas ou dias, economizando-se milhares de escudos em dinheiro e em horas de trabalho. Um engenheiro Canadano de grande visão, reconhecendo que em Inglaterra havia maior número de máquinas por metro quadrado do que em qualquer outra parte do Mundo e que, devido à guerra, a maior parte delas estava maltratada tornando-se impossível a sua substituição, trouxe para esse país o método de reparação a frio de peças vasadas que tem dado à Indústria e à Marinha a economia de milhares de escudos.

O Major Edward Peckham, presidente e director gerente do Metalock (Britain) Ltd., estudou-o no Canadá em 1946. Desenvolvido totalmente nos Estados Unidos, este único método de reparação que gateia o aço da mesma maneira que um artífice gateia um prato ou uma jarra da China, tem tantas vezes alcançado e conseguido o impossível, o que está sendo comentado nos meios da Engenharia com o respeito reservado aos quase-miraculosos...

Numa opinião rápida o Major Peckham diz que o maior e melhor campo do mundo está sendo dominado. Com o seu dom militar, depressa se notabilizou, vindo para Londres em 1947, onde abriu o seu escritório em Grand Buildings, Trafalgar Square, registando o Metalock (Britain) Ltd., sem um operário, rebite ou qualquer trabalho, pelo qual pudesse provar o seu ponto de vista. O campo era evidentemente grande e inexplorado, mas também céptico e indiferente.

Quem ouvira falar no gateamento de partes de aço como se se tratasse dum prato da China? Dando a conhecer o seu processo, o Major Peckham em breve descobriu que não só os construtores o pretendiam como lhe abriam o caminho.

Felizmente para ele, o navio-tanque Inglês «Sovac» encontrando-se em Purfleet, teve uma violenta explosão na casa das máquinas rebentan-

do a parte superior dum dos seus cilindros gigantes, cujo rombo era virtualmente irreparável.

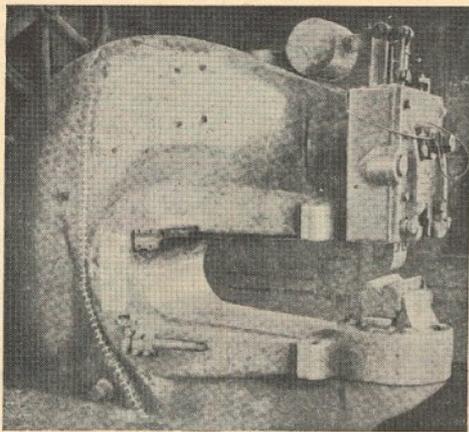
Os seus motores eram da marca Lenz, construídos em Mannheim, sendo a sua substituição impossível. Porém, um dos oficiais da Companhia lembrou-se de ter ouvido falar dum novo processo americano de reparação de peças quebradas e telefonou para Nova Iorque. Disseram-lhe que naquele momento se encontrava em Londres um engenheiro canadiano que acabava de constituir uma companhia inglesa com o fim de fazer os mesmos trabalhos. De Nova Iorque telefonaram para o Canadá; do Canadá chamaram Londres. O Major Peckham pediu por empréstimo dois operários canadianos, os quais vieram e regressaram de avião depois de terem arranjado o cilindro numa questão de dias. O terceiro maquinista do «Sovac» era contrário a esta reparação, pois dizia que um rombo daquela natureza não era possível de se reparar, mas depois de verificar a completa ligação do metal ficou entusiasmado e ao mesmo tempo perplexo. Norman Tinwell, de 28 anos de idade, South Shields, dirigiu-se ao Major Peckham pedindo-lhe trabalho, tendo sido aceite, pelo que ficou sendo o primeiro empregado da British Metalock. Depois de um curso de treino de 5 meses no Canadá, regressou a Inglaterra, onde encontrou o Major Peckham à volta com tanto trabalho que o conservaria empregado durante meses, reparando máquinas, treinando mais operários e com saídas para os portos de Inglaterra e Europa.

Hoje, após dois anos e meio, o Metalock tem 14 homens treinados naquele trabalho, mais obras e empregados superiores. Todos os operários são ingleses e treinados na Inglaterra. O processo do treino é necessariamente demorado e árduo e tarda pelo menos 6 meses.

Assim, o Major Peckham exclama: — «Não se pode enviar um homem só com a sua caixa de ferramenta e a nossa reputação dentro dela a não ser que ele esteja convenientemente treinado.»

É um trabalho paciente e esforçado mas com êle têm-se colhido algumas recompensas. Todos os operários têm uma pequena acção na Companhia,

com gratificação pelo Natal, projectos sobre pensões e uma garantia de 52 semanas de trabalho por ano. O trabalho é de alta especialização, extremamente difícil e por isso levou bastante tempo



Máquina com fenda em dois sentidos depois de reparada

para se treinarem os 14 homens, os únicos em Inglaterra e na Europa aptos a fazerem aquele trabalho. O ordenado é elevado, as horas são muitas, as perspectivas são ilimitadas e, acima de tudo, uma enorme quantidade de pessoal, cheio de brio, acompanha o trabalho.

Recentemente o Major Peckham e dois dos seus homens partiram de Londres para Southend Pier a bordo dum navio cuja fractura da caldeira demorou 21 dias a ser reparada. Permaneceram nos cais até vê-lo desaparecer no horizonte, sabendo eles que se não fosse o seu trabalho ela teria ido para a sucata e para a sua substituição seriam necessários 5 anos. Tais momentos são frequentes e aumentam o prazer que o homem não encontra hoje noutros ramos da Engenharia.

Para as máquinas avariadas eles não só levam um hábil perito como também um verdadeiro técnico de cirurgia. O «Metalock» não é nem mais nem menos do que a reparação a frio, no próprio lugar, de peças vasadas, forjadas, ou de outras partes de máquinas, partidas ou fendidas. Não é um substituto da soldadura, mas um método de reparação baseada em princípios totalmente diferentes. Este método, porém, faz reparações que com a soldadura seriam impossíveis e onde não era prática nem satisfatória, como as gravuras desta página amplamente o provam.

O princípio do método «Metalock» é o de introduzir transversalmente um número de elementos de chavetas de formas especiais através da fenda da parte danificada. Para as adoptar, abrem-se escantéis na fractura e introduzem-se as chavetas no

metal da peça, trabalhando a frio. A liga empregada tem uma determinada resistência à tracção e, nas saliências das chavetas uma determinada resistência ao corte, de maneira que uma quantidade precisa de resistência é restaurada conforme cada chaveta é introduzida. Estas chavetas são feitas de uma série de ligas de níquel às quais se deu o nome de «METALOY».

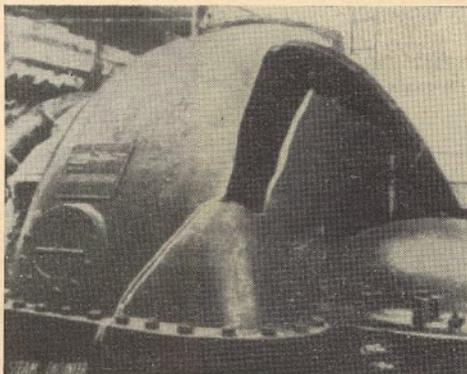
Há diversas variedades de chavetas segundo as necessidades da fractura; tais como as chapas MASTERLOCK, as quais são introduzidas nos pontos onde os esforços são mais concentrados nas peças vasadas partidas ou nas secções não partidas sujeitas a sobrecarga e por conseguinte à fractura.

As MASTERLOCKS são seguras no lugar por cavilhas metidas a frio nos meios furos abertos entre o metal da peça e a chapã liga.

Por outro lado, o METALACE torna possível selar uma fenda contra derrames, após a introdução de elementos de reparação, mandrilando uma série de furos ao longo da fenda e roscando pernos ou cavilhas em cada um dos furos. O Major Peckham descreve-o assim:

«— O trabalho depois de pronto apresenta-se como uma série de suturas cirurgias, sendo o princípio exactamente o mesmo: applica-se resistência através da fractura. Esta não desaparece, mas faz-se a sua junção. Elimina-se o aumento da fractura e restaura-se a resistência do aço ou do ferro fundido. Não só se restaura a resistência total que existia originalmente na peça como ainda se consegue que ela fique em melhores condições do que quando saiu da fundição».

E assim é; o local onde o esforço inerente

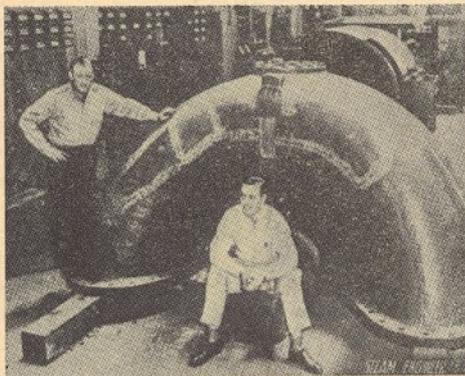


Aspecto duma turbina antes de reparada

aumenta, pela acção da fenda, não é esforçado, é ligado; liga-se a fenda com outro metal. O esforço alivia-se a si próprio e a máquina fica virtualmente em melhores condições do que quando saíu

da fábrica. Efectivamente, o processo «Metalok» começou em 1935; foi desenvolvido por um homem chamado Lawrence B. Scott, que trabalhava nos campos petrolíferos do Texas, onde o uso da chama era perigoso e portanto os trabalhos da soldadura não eram aconselhados. Naquele tempo ele não o patenteou e, enquanto o aperfeiçoava, conservou-o extremamente secreto. A ideia veio da aplicação do emprego dos pregos sobre a madeira. Se o podia fazer na madeira, porque não no metal?

Finalmente patenteou-o e desenvolveu a sua aplicação em grande escala. Quando os ensaios eficientes da Marinha dos Estados Unidos provaram que uma máquina reparada pelo «Metalok» aguentava 10 vezes mais a pressão a que originalmente estava sujeita, não perderam tempo algum no estabelecimento duma escola «Metalok» nos Estaleiros Navais de Filadelfia. É uma das maiores



A mesma turbina depois de reparada

descobertas técnicas do século, tornando-se diárria-
menie mais evidente.

* * *

Com a publicação da história do «Metalok» a *Gazeta* orgulha-se de ser a primeira revista da Península a revelar à engenharia e à indústria um dos métodos mais revolucionários e de grande projecção na economia nacional.

Em números futuros a nossa revista apresentará explicações pormenorizadas deste método de soldadura, quer em artigos, quer nas secções de anúncios, para o que chamamos a atenção das empresas industriais portuguesas.

Não esquecemos de sublinhar que este artigo foi cedido, idêntico em língua portuguesa, à *Gazeta* pelo representante de «Metalok» para Espanha e Portugal, o sr. Kenneth Kirkby, gerente da firma do mesmo nome, em Lisboa.

Ponte de Vila Franca

Veículos automóveis vão pagar portagem a partir de um de Março na ponte Marechal Carmona

Por um diploma que os Ministérios das Finanças, Obras Públicas e Comunicações enviaram para o *Diário do Governo*, a partir de 1 de Março os veículos automóveis vão pagar as seguintes taxas de portagem na ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira:

Automóveis ligeiros de passageiros:

a) Por cada travessia	10\$00
b) Ida e volta	15\$00
c) Por seis meses de utilização (por veículo)	1.000\$00
d) Por doze meses de utilização (por veículo)	1.500\$00

Automóveis pesados de passageiros:

Por passageiro, não incluindo o condutor e o cobrador (por travessia) \$50

Automóveis de mercadorias:

a) Até 1.500 quilogramas de tara (por travessia)	10\$00
b) De 1.501 a 3.000 quilogramas de tara (por travessia)	20\$00
c) De 3.001 a 5.000 quilogramas de tara (por travessia)	30\$00
d) De 5.001 a 7.000 quilogramas de tara (por travessia)	40\$00
e) Superior a 7.000	50\$00

Poderá ser instituído o sistema de avença para a portagem a cobrar dos automóveis pesados de passageiros em regime de carreira.

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

Os artigos do nosso prezado colaborador e antigo redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. Guerra Maio, continuam a despertar o maior interesse, não só dos leitores habituais desta revista, mas também dos colaboradores e redactores de vários periódicos, como *A Voz*, *Diário do Norte* e *Jornal de Notícias*.

O *Jornal de Notícias*, na secção «Várias notas», a cargo do ilustre jornalista e escritor sr. Paulo Freire, referiu se largamente, em dois números (3 e 4 de Janeiro), comentando-o e apoiando-o em quase todos os pontos de vista, ao artigo «A desgraça da nossa riqueza termal», que Guerra Maio publicou recentemente na *Gazeta*.

Aos mencionados jornais, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* agradece, penhoradíssima, as referências amáveis a esta publicação bem como os comentários aos artigos daquele nosso prezado amigo e colaborador.

REVISTA DAS REVISTAS**Panorama Ferroviário Internacional****Grã-Bretanha — Plano de renovação de carruagens**

Para efectuar os serviços nas principais linhas construíram-se no ano passado doze tipos diferentes de carruagens. Compreendem veículos de 1.ª e 2.ª classe, salões com passeio central; vagões-restaurantes, vagões-cozinhas e compartimentos para bagagens.

Estas carruagens podem servir indistintamente num grande número de linhas, o que permitirá fazer frente ao tráfego estival e à afluência de tráfego em cada uma das seis regiões.

O compartimento para a equipagem relativa ao comboio leva um condutor, para o qual tem uma mesa, um armário, um radiador e uma cadeira giratória, donde, por meio dum periscópio, poderá ver todos os sinais nas duas direcções da via férrea.

O vagão-cozinha funcionará com antracite e electricidade; serão as maiores que circulam nos caminhos de ferro britânicos.

Espanha — Propaganda turística

Foi muito procurado em Londres um folheto editado pela Agência Cook, intitulado «Férias de veraneio em Espanha, Portugal e no Mediterrâneo».

Compreende uma complicada variedade de circuitos interiores e pontos de recreio costeiros da Península nas Baleares, em Gibraltar, Malta e Chipre. La Toja e Forremolinos parecem chamar particularmente a atenção, talvez por serem os menos conhecidos do público inglês.

Holanda — A construção de locomotivas

Os caminhos de ferro holandeses encomendaram a uma firma holandesa a construção de 25 locomotivas rápidas de tipo pesado, havendo já sido iniciados os respectivos trabalhos.

Os planos para estas locomotivas foram feitos em cooperação com Westinghouse e Baldwin Locomotive Works. As peças que seria preciso importar foram já fabricadas pela mesma firma. As 25 locomotivas em construção terão 6 eixos motores. A sua potência será de 3.000 cv.; a velocidade normal de serviço manter-se-á nos 125 quilómetros horários e a velocidade máxima atingirá os 150 quilómetros.

Austria — Progresso da electrificação

As vantagens económicas que resultam da electrificação conduzem os caminhos de ferro austríacos, após a segunda guerra mundial, a projectar a electrificação de 2.000 quilómetros de linhas.

Os trabalhos começaram na primavera de 1946, mas de princípio foram muito lentos, devido à dificuldade que ali havia naquela época para obter-se o material de construção e a mão de obra. Em 1948, estas condições melhoraram e os nossos recursos financeiros fizeram possível o progresso dos trabalhos. Os primeiros êxitos sensíveis obtiveram-se em 1949, com a electrificação da linha de Bregenz-St. Margrethen e da secção Attnang-Puchheim-Linz, na qual o tráfego é agora muito intenso.

Em Maio de 1950, a linha Spital-Millstättersee-Villach foi por sua vez electrificada. A electrificação da linha Bischofshofen-Eben já está terminada e entrará em exploração depois de terminados os trabalhos de reconstrução de um túnel situado no mesmo troço de via. Os trabalhos de electrificação na última secção — a principal — do trajecto Linz-Viena terminaram no verão do ano passado, dando já à exploração o troço Linz-Amstetten. A parte restante (Amstetten-Viena) estará terminada no fim do corrente ano.

A energia necessária para a exploração eléctrica progressiva da rede será fornecida pela Central de Ottendorf-in-Zell-am Zee, assim como pela Central de Braz, perto de Bulden, cuja construção está quase terminada.

Comboio «Talgo» — Declarações do seu inventor

O senhor Goicoechea, inventor do comboio «Talgo», fez ao redactor de um diário de Cuenca algumas declarações, de que respigamos através da revista «Ferrocarriles y Tranvias» o seguinte:

«As frequentes catástrofes ferroviárias em todos os países do mundo têm a sua origem muitas vezes em querer-se obter do material pesado uma velocidade que não pode atingir. E, por outro lado, se não aumentamos a velocidade dos comboios, está perdida a batalha em que lutam os caminhos de ferro. Naturalmente, o chamado «Talgo» foi idealizado para transporte rápido mesmo de mercadorias

fácilmente manuseáveis. Pode dizer-se que o «Talgo» que vai de Madrid a Irum não é o definitivo, senão uma pobre amostra — no campo técnico — do que poderá vir a ser.

Se fosse construído em Espanha, seria menos luxuoso; mas mais adaptável ao fim a que o mesmo comboio se propõe. No novo projecto o comboio articulado funcionará a reacção ou aproveitando qualquer das novas geradoras de energia. Sem dúvida que esta revolução nos caminhos de ferro custará muito dinheiro ao ter-se que retirar todo o material hoje usado e substituí-lo por outro novo totalmente distinto. Porém, com o tempo, o menor custo, a maior velocidade e uma maior segurança dar-nos-ão a certeza de que o material pesado hoje em circulação há-de ser posto de parte para sempre».

Bélgica — Um museu ferroviário

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas estuda a criação de um museu destinado a apresentar, sob uma forma retrospectiva, a história de toda a evolução dos transportes ferroviários na Bélgica. Para isso reunir-se á uma importante colecção que compreenderá material móvel, reduzido a 1/10; uma rede em miniatura, aparelhos de

sinalização, uniformes e grande número de documentos de todas as espécies.

Itália — Novas automotoras rápidas

A entrada ao serviço das novas automotoras rápidas ALe 840 permitiu intensificar os serviços rápidos de passageiros. Como exemplo típico temos as novas comunicações Bolonia-Génova (em 4,30 horas) e Milão-Livorno (4,30 horas) apreciadas pelo público de maneira muito especial.

Novo comboio real

Se há alguns excêntricos milionários que colecionam automóveis de luxo de tipos variados, também hoje vai acontecendo outro tanto com modelos de novos comboios, de linhas aerodinâmicas, arrastando dentro de si um conforto sem par.

Acabou de ser inaugurado em Itália o comboio real do Egipto, construído pela Casa Fiat. Durante a sua primeira viagem alcançou, com todo o conforto, os 125 quilómetros por hora. No quarto do rei, que possui duas camas, na cozinha, no bar, no salão, é de apreciar o espaçamento de todos os móveis. O comboio possui uma locomotiva própria construída em estilo semelhante às restantes caruagens.

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL O órgão oficial da Câmara das Indústrias do Transvaal — *Industrial Review* — informa num dos seus últimos números que a Administração dos Caminhos de Ferro da África do Sul já deu começo a um programa de melhoramentos que abrangem a despesa total de £ 66 milhões. Desta importância, £ 27 milhões foram gastos até 31 de Março de 1951. Os melhoramentos em curso incluem a nova estação de Johannesburgo, orçada em £ 6.270.000, que é uma das chaves para resolver os problemas do tráfego, visto todas as linhas férreas da África do Sul convergirem sobre aquela cidade.

O programa de expansão também inclui a construção de novas linhas (£ 4.823.000), duplicação e quadruplicação de linhas e melhoramentos das facilidades de passagem de nível (£ 12.232.000), construção de armazéns de mercadorias, recintos de manobras e melhoramentos nos existentes (£ 15.708.000), desvios e nivelamentos (£ 1.191.000), planos de electrificação (£ 3.162.000), novas oficinas e depósitos de máquinas (£ 14.513.000). A obra mais importante é provavelmente o grande armazém de mercadorias que está a ser construído em Prospect (Johannesburgo), cujo custo foi orçado em £ 4.086.300.

— Segundo números recentemente publicados, as receitas dos Caminhos de Ferro, durante a semana que terminou no dia 8 de Dezembro, atingiram o «record» de £ 439.372.

As receitas mais elevadas haviam sido registadas na semana finda em 8 de Abril de 1950, com £ 426.172.

Os salários pagos durante a semana em questão também atingiram um máximo nunca igualado, cifrando-se em £ 2.077.142.

ESTADOS UNIDOS O expresso de luxo «Cidade de San Francisco» esteve preso, durante três dias, em quatro metros e meio de neve, nas montanhas do Nevada.

A situação dos duzentos passageiros que nele seguiam foi deveras embaraçosa e crítica, pois os socorros fizeram-se demorar, devido à dificuldade de romper caminho através da neve e da ventania de 65 quilómetros à hora.

O comboio esteve paralizado no desfiladeiro de Donner, a mais de 2.000 metros de altitude e a cerca de 250 quilómetros a nordeste de San Francisco.

Os socorros ao expresso «Cidade de San Francisco» foram prestados por uma brigada do Exército, por um comboio especial, em cuja composição figurava um limpa-neves, e por operários do Departamento das Comunicações. Antes disso, um helicóptero de serviço guarda-costas fez descer um médico, abastecimentos e um aparelho emissor para junto dos passageiros.

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Fevereiro de 1902

Orçamento da Companhia Real

Foi discutido em sessão do Conselho de administração desta companhia, de 1 do corrente, o relatório da comissão do mesmo Conselho, baseado no da Direcção Geral, em que se propunha o orçamento para o anno corrente.

Estes documentos são muito importantes por se apreciar por elles o estado de melhoria financeira da companhia, que já provisoriamente se antevê, emquanto não vem a publico o relatório da proxima assembléa geral.

As despesas ordinarias são calculadas em 2193,5 contos contra 2257,7 no anno passado, o que representa uma economia de contos 64,2.

Esta economia provém principalmente do menor preço do carvão.

O extraordinario é fixado em 360 contos.

No ordinario ha varias alterações entre as diversas verbas, permitindo a sua melhor distribuição augmentar a dotação do serviço de exploração em 13 contos, a da via em 69 contos, a da fiscalização e estatística em 3 contos, etc.

O orçamento extraordinario applica se ao pagamento do restante do custo das 3 novas machinas *compound*, de grande velocidade, ultimamente adquiridas pela companhia, e que já fazem o numero de 7; conclusão de 100 vagons de 15 toneladas e principio de construção de outros 100; iluminação electrica do tunnel do Rocio e de 30 a 40 carrnagens (20 contos).

Antes de passar adiante notaremos o progresso que este melhoramento representa.

Em parte algum, que o sabamos, os tunnels são illuminados no seu conjuncto, e Lisboa ficará assim no primeiro plano neste caso.

Muito folgamos com este melhoramento que aqui temos lembrado algumas vezes.

Certamente é o primeiro passo para uma modificação mais radical a fazer nas installações da estação central.

A fonte electrica que produz a energia para a iluminação da estação tem de ser augmentada para fornecer o potencial que a iluminação d'um comprido tunnel reclama.

A sua ampliação poderá dar logar depois á adopção de locomotoras electricas para o serviço do mesmo tunnel, evitando-se assim o fumo que tanto incommoda o publico dentro do tunnel e na estação.

Os comboios largariam as suas machinas em *Campolide* e seriam rebocados por estas maravilhosas locomotoras electricas até á estação, tomando a corrente num terceiro carril que é o systema mais aconselhado na exploração em vias ferreas ordinarias.

Ao mesmo tem o serviço de elevadores, as manobras de agulhas, de guindastes, etc. poderia fazer-se tambem com a energia electrica. Poderiam igualmente installar-se transportadores electricos aereos para o serviço de bagagens, malas de correio, recovagens, tanto nas proprias plataformas, como nos depositos e armazens de despacho, com a vantagem da celeridade, da commodidade do publico, da economia do pessoal e até (bom é que se diga) da conservação das malas e recipientes tão atreitos a avarias e prejuizos.

O nosso collaborador *photophile*, que ainda no anno passado advogava no meio de muitas ironias esta ideia

sympathica, deve estar satisfeito, reconhecendo tambem que a companhia, á proporção que os seus recursos lhe permittem, não deixa de procurar satisfazer as conveniencias do publico.

Quanto á illuminação electrica das carruagens já de ha muito ella se usa em todos os paizes mais adiantados, e com razão diz a direcção no seu relatório que o publico se lastima do systema primitivo d'illuminação a azeite ainda em uso no nosso material.

A este respeito não nos esquece uma scena a que assistimos numa das sessões de secção do congresso de Londres em 1895.

Tratava-se da illuminação dos comboios e quando os representantes das linhas italianas responderam que no seu paiz ainda era uso corrente (então, não hoje) a lampada d'azeite, os representantes das grandes rédes americanas tiveram uns sorrisos e uns pigarros muito significativos.

Felizmente, os membros da parte hespanhola e portugueza, se presentes estavam, tiveram o bom senso de se conservar calados e assim passámos sem se notar o nosso atrazo neste ponto.

Prevê mais o orçamento 70 contos para a conclusão da 2.ª via e substituição de carris de 30 kilos pelos de 40, entre Gaia e Espinho, 12 contos para augmento de ferramentas-material das officinas e melhoramento em locomotivas, e 102 contos para diversos trabalhos da via e estações, sendo installação d'um pontão de ferro em Lisboa P. para descarga de fragatas; vias transversaes em Sacavem e Povoas, como as que tão bom serviço estão fazendo em Algés e Queluz; construção d'abrigo na estação do Caes do Sodré, gradeamento de ferro em todo o percurso d'esta estação até Alcantara (importante melhoramento para o nosso aterro); renovação de pequenas pontes metallicas; substituição das barracas de madeira dos guardas da via por construcções de pedra e cal; construcção d'habitações para pessoal do movimento; tomas d'agua e varios outros melhoramentos em mais de 30 estações, etc.

Sobre a conservação de via, a direcção declara-se partidaria das idéas que vingaram no ultimo congresso dos caminhos de ferro, isto é, preferindo o systema de «revisão» ao de «recherche».

Estes differentes systemas consistem, como é sabido, em que pelo segundo se reparam as avarias á proporção que ellas se evidenciam, tendo a reparação que se trasladar continuamente d'um ponto a outro, emquanto que, pelo primeiro, se vae methodicamente pondo a via sempre em perfeito estado, avançando-se d'um extremo ao outro do districto, sem, contudo, deixar de vigiar continuamente todo o percurso.

Este systema exige mais pessoal, mas é mais seguro.

Em conclusão: a commissão calculando, com toda a prudencia, o rendimento de 1902 em importância igual á de 1901, e satisfazendo a todos os encargos financeiros e despesas de exploração e extraordinarias, o balanço apresenta ainda um saldo muito lisongeiro.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — As 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — As 21,30 — «Sinfonia de Paixões».

OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BENGUELA

O jornal *Voz do Planalto*, de Angola, anunciou que a Companhia de Caminhos da Ferro de Benguela projecta a construção de uma variante daquela linha de Lobito ao Cubal, ao longo de Catumbela, utilizando o traçado de um antigo estudo, levantado quando o primeiro objectivo de caminho de ferro era atingir Caconda.

Segundo o projecto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, o novo ramal partiria do quilómetro 5 da linha actual e permitiria uma circulação intensiva de comboios, facilitando assim o des congestionamento dos armazéns do porto do Lobito, onde presentemente se acumula já muita carga destinada a Catanga.

Com o novo ramal facilitar-se-ia também o desenvolvimento de uma vasta região adequada à cultura de cereais e à criação de gado.

A *Voz do Planalto*, comentando o projecto, afirma que, na verdade, «bem se pode considerar a obra-prima daquela empresa, desde que se instalou em Angola».

O mesmo jornal anuncia também que brevemente se iniciará em Nova Lisboa a construção de um grande edificio para a nova estação ferroviária.

Fábrica de Malhas de Sêda de Figueiredo & C^{ta} L^{da}.

A conhecida fábrica de malhas de sêda Figueiredo & C^{ta} L^{da}, no género um dos mais importantes estabelecimentos industriais do País, ampliou e modernizou recentemente as suas antigas instalações na Rua Duarte Galvão, 48. Correspondendo às exigências do seu movimento como principais fornecedores da maioria das firmas do continente e do ultramar, e ao prestígio conquistado por um esforço e uma actividade que colocaram em primeiro lugar a já famosa marca «Corona», símbolo dum esmero de fabrico que honra a indústria nacional, a remodelação das instalações da fábrica transformou-a num belo edificio com maior área, mais largas secções devidamente apetrechadas com maquinaria de primeira ordem, e no conjunto um aspecto de sóbria elegância à altura duma organização modelar.

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da Companhia Portuguesa de Seguros «A Social» recebemos a oferta de um belo Calendário para 1952, no qual se reproduz uma pintura do artista Carlos Botelho — «Ramalhete de Lisboa». Agradecemos.

FINALMENTE
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA
The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas anticorrosivas e decorativas *Tintas especiais para navios de ferro e madeira*



RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:
D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA
Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

MUTUALIDADE
NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS
RECOMENDADA PELA C.º DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS
Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. — LISBOA
TELEF. 25364 - 5

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

Wiese & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

Recortes sem comentários

Transporte de passageiros em camiões de carga em França e em Portugal

«De Júlio da Silva, Avenida da Liberdade, Lisboa:

—«Em Portugal há um velho hábito de se copiar ideias e leis da França; infelizmente, quase sempre só as más cá chegam, ficando as boas no caminho, ou ninguém lhes dando importância.

Vindo de Paris para Lisboa, com amigos, de automóvel, tivemos uma pane de gasolina, para cá de Bordeus. Sem meio de nos abastecermos, apelámos para uma camioneta que passava, cujo condutor, na impossibilidade de nos abastecer, ofereceu-se para levar um de nós à terra mais próxima, onde um garagista nos prestaria uma vasilha.

Acertei o oferecimento saltei para a boleia e perguntei ao amável motorista se em França não era proibido levar, em carros de carga, pessoas estranhas ao serviço. Que não. Cada um podia levar nos seus camiões quem muito bem quisesse, o que devia era ter um seguro que respondesse pelas pessoas que transportasse. Ele estava seguro, por isso não havia inconveniente. Colegas havia, porém, que sem terem o seguro e para escaparem à responsabilidade, obrigavam as pessoas transportadas a assinarem um papel que iam por sua conta e risco. O que não podiam, porém, em qualquer dos casos era cobrar o que quer que fosse pela passagem.

Como eu lhe dissesse que em Portugal, corria o risco duma pesada multa quem levasse nos seus camiões pessoas estranhas ao serviço dos mesmos, isto para não prejudicar as carreiras regulares de autocarros, o homem sorriu e perguntou-me se também era proibido o levar-se uma pessoa para nossa casa, como hóspede, o que também prejudicava os hotéis e os restaurantes.

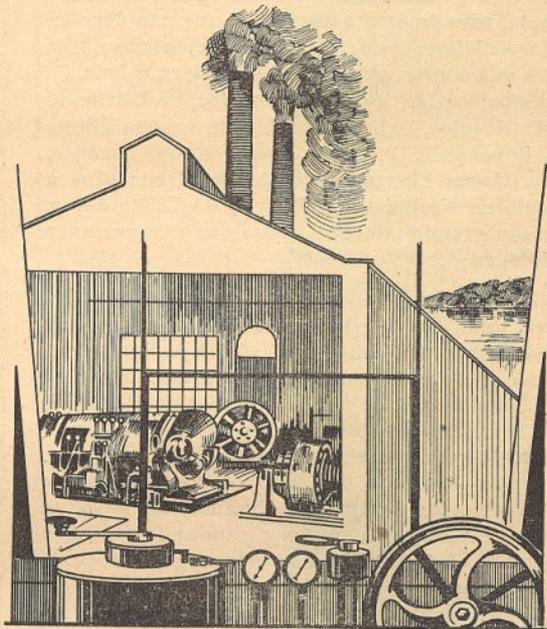
Ora aqui temos uma fórmula que agradava a gregos e a troianos. Quem levasse passageiros nos seus camiões ou nas suas camionetas, não pagaria multa alguma, mas também nada cobraria pela passagem, o que aliás se não faz, pelo menos que eu saiba, e quem fosse neles ia por sua conta e risco.

Só quem vai pela estrada sob a chuva que desaba ou sob um sol inclemente é que pode avaliar o serviço que se prestava à humanidade, se os camiões que passam pudessem, sem risco de multa, levar os infelizes caminhantes a seu destino. De resto era um princípio de direito, cada um dispor do que é seu, sobretudo em proveito dos outros.»

Regista-se para os devidos efeitos. O argumento afigura-se-me irrespodível...»

(João Paulo Freire — «Várias Notas»
— *Jornal de Notícias*, Porto)

Electricidade para transportes colectivos



A Geradora de Santos, que tem por missão produzir a energia de que os carros eléctricos necessitam, forma, no seu todo, uma máquina perfeita.

Seis Sub-Estações (em Santos; no Arco do Cego; na Glória; em Santo Amaro; nas Amoreiras; e uma outra, normalmente no Dáfundo) asseguram a distribuição da energia eléctrica nas condições requeridas.

Presentemente a Carris recebe cerca de 40 % de energia hidro-eléctrica do Zêzere e espera em breve poder receber 75 %.

Pessoal especializado zela constantemente pelo bom funcionamento de toda esta complicadíssima maquinaria, para que resultem praticamente nulas as interrupções motivadas por avarias ou deficiências.

Estes e outros cuidados que requerem experiência técnica e representam pesados encargos, também constituem factores primordiais no serviço de transportes que a Companhia Carris mantém

«AO SERVIÇO DE LISBOA»

11

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

CAMINHO DE FERRO DE ACESSO A FÁTIMA

VAI ganhando terreno e adeptos de qualidade a idéia de se construir uma linha férrea de acesso a Fátima, idéia que o nosso prezado amigo e ilustre colaborador sr. Guerra Maio expôs, brilhantemente, nas colunas da *Gazeta* e à qual a Imprensa se referiu com certo desenvolvimento.

Trata-se, não de um problema agudo, de difícil solução, mas de uma necessidade que não deixará de ser satisfeita pelas instâncias superiores, pois com a sua construção muito beneficiará o País.

Acabamos ler, em *O Mensageiro*, de Leiria, de 26 de Janeiro, subscrito pelo seu ilustre Director Reverendo P.º José Ferreira de Lacerda, uma «Carta Aberta» dirigida aos Deputados à Assembleia Nacional pelo Distrito de Leiria e que, pelo seu grande interesse, passamos a transcrever na íntegra:

«Excelências: Volta a falar-se na construção duma linha férrea, que dê acesso a Fátima. A construção desta linha não é só um problema nacional. Bem lhe podemos chamar internacional.

Fátima deixou de ser uma aldeia de Portugal, situada no planalto da Serra d'Aire, para ser o maior centro de peregrinações de todo o Mundo. Ali acorrem pessoas de todos os continentes, de todas as nações, de todas as línguas, de todas as raças, de todas as cores e o caminho de ferro a construir virá a ser utilizado por grande parte dessas pessoas.

V. Ex.ªs conhecem e avaliam melhor do que o autor desta carta a necessidade da construção dessa linha férrea, que dando acesso a Fátima, ligará as duas vias férreas Norte e Oeste e servirá uma rica região.

Tem o seu nome ligado às grandes obras que ultimamente se admiram em Fátima, como aliás o tem ligado a outras grandes obras, que surgiram e vão aparecendo no nosso querido Portugal, o ilustre Ministro das Obras Públicas, ex.º sr. Engenheiro José-Frederico Ulrich.

S. Ex.ª, por certo, verá, como todos nós, a necessidade de dar fácil acesso por via férrea a Fátima, como viu a necessidade de dar o mesmo fácil acesso por estradas ocorrendo dentro de inverosímil espaço de tempo, ordenando a abertura de novas artérias e alargando outras.

O que vos vimos pedir, ilustres deputados, é cousa simples e não tem nem sequer o sinal de ineditismo. Peço-vos para que junto daquele ilustre Ministro envideis os máximos esforços para que seja sem demora estudado, se o estudo já

existente não servir, o plano da construção dessa linha que tenha o seu início em Leiria e o seu termo em Chão de Maças ou Entroncamento.

E se por vossa intercessão for deliberado construir aquela linha, vós ficareis bem merecedor da cidade e do Distrito, o que tudo será

A Bem da Nação — Leiria, 26 de Janeiro de 1952
—P.º José Ferreira de Lacerda».

* * *

A Imprensa ultramarina também se referiu, largamente, à idéia do sr. Guerra Maio. Eis os jornais que aplaudiram a idéia; *O Intransigente*, de Benguela, *Notícias*, de Lourenço Marques, e o *Diário de Moçambique*, da Beira.

A todos, os nossos agradecimentos pelo interesse que tomaram no momentoso assunto.

TERTÚLIA "FESTA BRAVA"

Inauguração da nova sede

Para festejar a inauguração da sua nova sede, rua da Glória, 10 r/c, reuniu a Tertúlia Festa Brava, perto de cem pessoas, num jantar ao qual assistiram os mais categorizados críticos tauromáticos do país e os elementos que mais têm acompanhados as actividades daquela actividade.

Presidiu o sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Direcção da Tertúlia, fazendo parte da mesa de honra os srs. Rogério Perez, José Mayer, Fernando Baptista, Alves Ribeiro, Alvaro Figueiredo, Dr. Aguiar Severino e Dr. Barbosa de Carvalho e M. Rodrigues (Rodrigo).

Aos brindes, fez uso da palavra o sr. Carlos d'Ornellas, e contaram anedotas tauromáticas os srs. Dr. Barreira de Campos, Rogério Perez, Fernando Baptista, Figueiredo d'Almeida, Manolo Requeijo, Dr. Barbosa de Carvalho e Manuel Rodrigues (Rodrigo).

Eleição dos novos Corpos Gerentes

Na Assembleia Geral da Tertúlia «Festa Brava», foram eleitos os novos corpos gerentes para o ano corrente, com a seguinte distribuição de cargos:

ASSEMBLEIA GERAL — Presidente: *Dr. Augusto Fernando Barreira de Campos*; Vice-Presidente: *José Mayer*; Secretários: *Joaquim Gomes de Oliveira Jardim*; *Eduardo Henriques Quartim*, CONSELHO FISCAL — *Alvaro Figueiredo d'Almeida*; *José Domingos dos Santos*; *Luis José Simões*. Suplentes: *Fausto Calado Alves*; *José Santos Bello*.

DIRECÇÃO — Presidente: *Carlos d'Ornellas*; Vice-Presidente: *Jorge Taborda de Lemos e Figueiredo*; Secretário: *Joaquim Rodrigues Duarte*; Tesoureiro: *Mapril Baptista Gouveia*; Vogais: *Bernardino M. Tudela de Vasconcellos*; *Fernando Nunes de Carvalho*; *Fernando Sales de Vasconcelos Peixoto*. Suplentes: *Arnaldo Calabaça*; *Manuel Gonçalves da Silva*; *Ernesto Manuel Fernandes*; *Artur Alves Ribeiro*.



TUBOS DE FIBROCIMENTO COM BOCA



A CIMIANTO

Resolve todos os problemas de regas, distribuição de águas, esgotos e ventilações

Dirigir consultas a

Sociedade Técnica de Hidráulica, SARL

Rua Joaquim António Aguiar, 41-1.º — LISBOA
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. ALHANDRA 62

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.00(\$00 (ouro) ou £ 3.000-000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA } LISBOA
 } LOBITO
 } LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEPHONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessuais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEPHONE: 62430

TOSSE?

