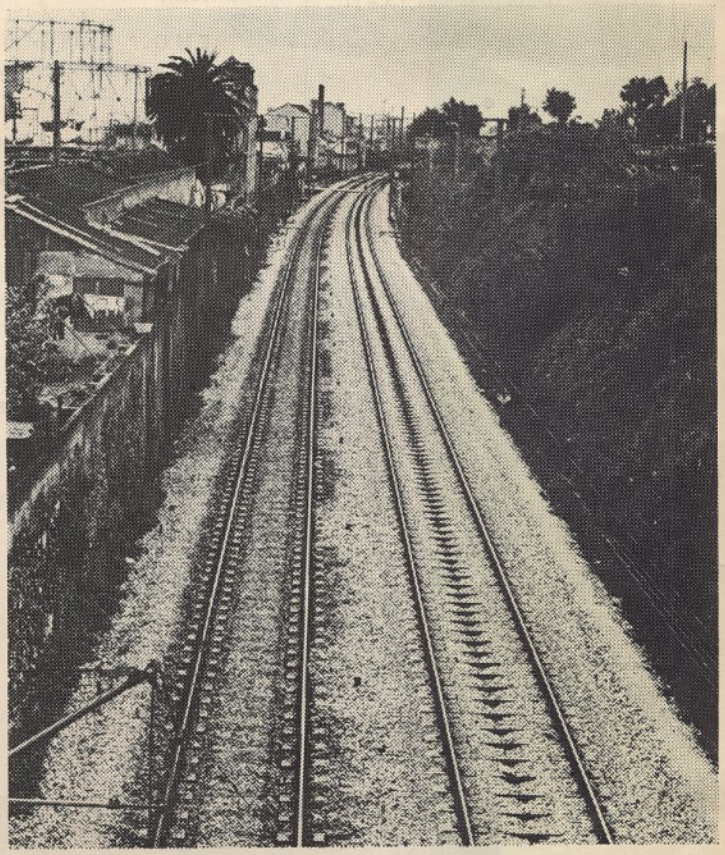
DEPÓSITO LEGAL
-0 DEZ 1971

1391

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

BIBLIOTECA MUNICIPAL DE LISBOA

O FUTURO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS



L. 5

JANEIRO-DEZEMBRO 1971 * N.º 1935 * 83.º ANO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

●

Composto e impresso na

Tipografia Antunes & Amilcar, Lda.

Alam. D. Afonso Henriques, 1-A e 1-C

LISBOA

●

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:
30 esc. (semestre)

Ultramar:
80 esc. (ano)

Espanha:
150 pesetas (ano)

Estrangeiro:
£ 1.50

Número avulso:
7$50

Números especiais:
15 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiros)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.º

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

●

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA
Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

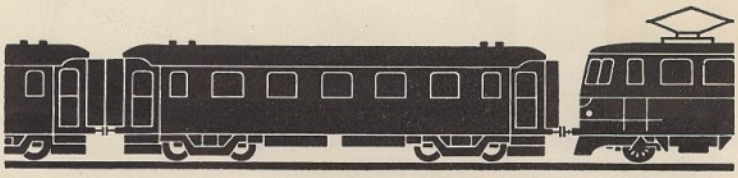
Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

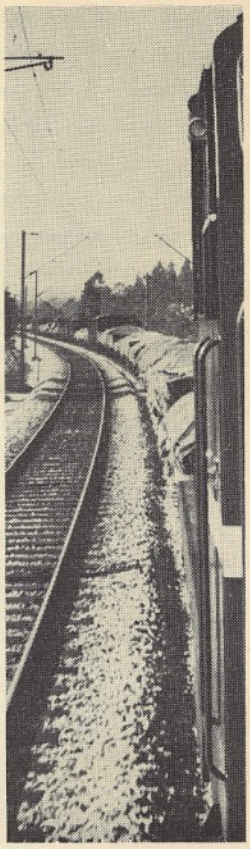
●

REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO



Modernização do material circulante

110 CARRUAGENS PARA A C. P.



Integrado no esquema de reconversão e modernização da C. P., foi firmado no passado dia 26 de Novembro um importante contrato com a Sorefame para o fornecimento de 110 carruagens de 2.ª classe, de via larga, destinadas a ocorrer às necessidades mais instantes da rede geral portuguesa.

Esta encomenda — a mais vultosa até hoje concedida à indústria nacional em material rebocado — compreende 30 carruagens de compartimentos e 80 de salão, cifrando-se o total do contrato em 413 820 contos. As carruagens serão entregues à C. P., a partir de Março de 1973, à cadência de quatro unidades por mês.

A referida aquisição integra-se no programa de investimentos prioritários de material circulante consignados no III Plano de Fomento, o qual engloba também 50 carruagens de 1.ª classe (em curso de entrega), 21 furgões para alta velocidade (em fabrico), 24 unidades triplas eléctricas (já quase entregues na totalidade), e 27 locomotivas Diesel, já em serviço.

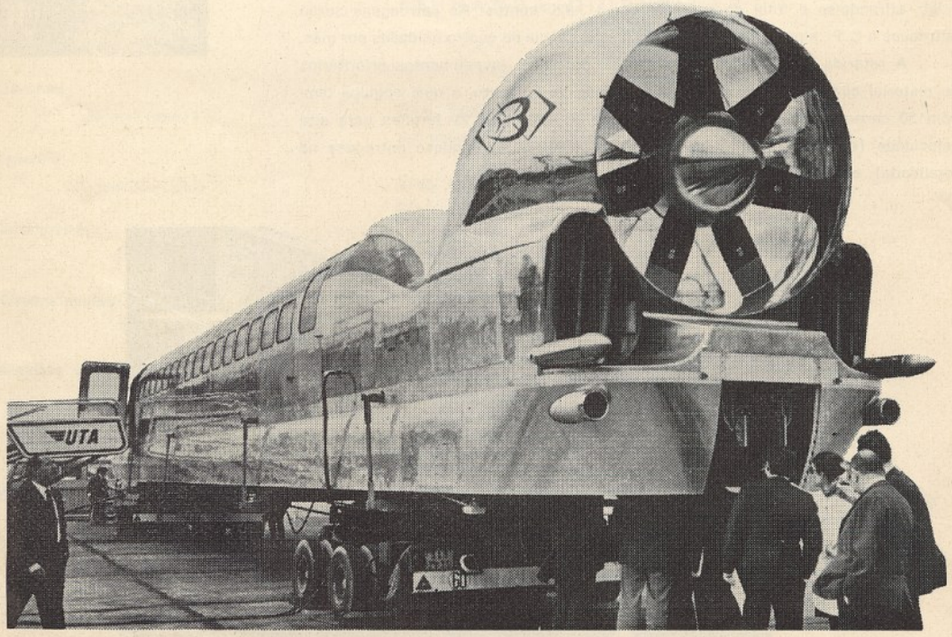
A RECONVERSÃO DAS INFRA-ESTRUTURAS DA REDE FERROVIÁRIA PORTUGUESA É TÃO URGENTE COMO A RENOVAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE. SÃO DUAS TAREFAS QUE NÃO ADMITEM DESFASAMENTOS

A REVOLUÇÃO É INEVITÁVEL NOS TRANSPORTES PÚBLICOS

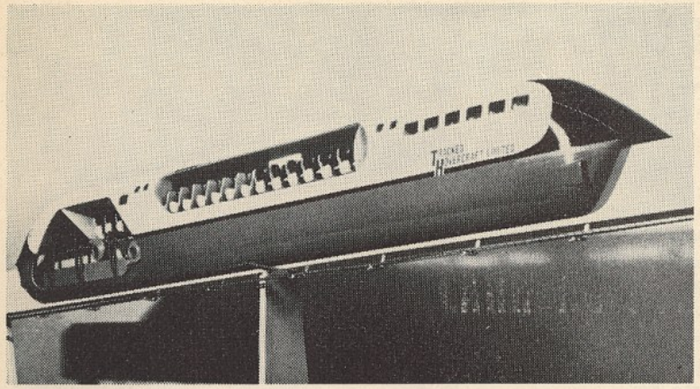
Tudo impele para uma revolução de alto a baixo na concepção e organização dos transportes públicos; o aumento incessante das grandes aglomerações urbanas, a automatização dos diversos controles dos veículos e da circulação, as necessidades dos utentes — cada vez mais «personalizadas» — e, finalmente, a ameaça de **pannes** de toda a espécie que provocariam logo uma paralisia generalizada da vida quotidiana.

Desesperadamente encaminhada para a planificação, a civilização actual tem horror a perder tempo; ora os transportes figuram entre as causas essenciais das nossas perdas de tempo; é preciso gastar minutos nas estações, nas mudanças de veículos e, evidentemente, nos engarrafamentos do trânsito.

Calcula-se que o habitante de um subúrbio de uma grande cidade europeia passa, em média, três horas e vinte



VÁRIOS MODELOS DE COMBOIOS AÉREOS ESTÃO JÁ EM ADIANTADA FASE DE EXPERIMENTAÇÃO
A FRANÇA ENCONTRA-SE NA VANGUARDA



AO LADO: UM OUTRO PROJECTO DE COMBOIO AÉREO.
EM BAIXO: O COMBOIO SUSPENSO DA CIDADE ALEMÃ DE WUPPERTAL, A FUNCIONAR DESDE 1901, TRANSPORTA DIÁRIAMENTE CERCA DE 50 MIL PESSOAS, NUM PERCURSO DE 13,3 KM.

e cinco minutos por dia nas estações ou nos veículos dos diversos meios de transporte públicos de que se serve para se dirigir ao trabalho e regressar.

Como sair disto? Há uns bons quinze anos que se procura responder a esta pergunta. Na Grã-Bretanha depositaram-se muitas esperanças nos veículos que deslizam sobre uma almofada de ar comprimido: «hovercars» e «hovertrains». Este género de veículo virá, porém, a ser certamente utilizado pela primeira vez na França, transportando passageiros ao próprio centro das cidades. Trata-se do «aéro-train» ou comboio aéreo.

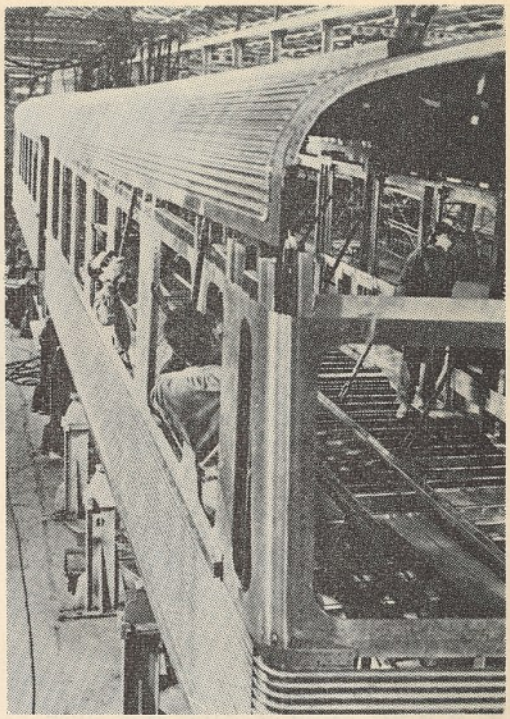
Entretanto, os especialistas pretendem eliminar os tempos de espera nas estações através dos sistemas denominados «transportes contínuos». Trata-se de gigantescos tapetes rolantes, de velocidades à volta de 50 km/h, que funcionam automàticamente e ininterruptamente. Paralelamente às vias «principais», desfilam vias «adjacentes», que conduzem aos pontos da correspondência e de destino.

O CONTRIBUTO DA INDÚSTRIA NACIONAL

As linhas ferroviárias portuguesas estão a ser renovadas apreciàvelmente com a entrada ao serviço de novo material circulante que é, em grande parte, fabricado em Portugal.

A indústria de materiais ferroviários é, sem dúvida, uma das mais eficientes, bem apetrechadas e produtivas no quadro da produção fabril do nosso País.

A gravura documenta o trabalho de montagem da estrutura metálica de uma nova e moderna carruagem destinada à rede nacional.



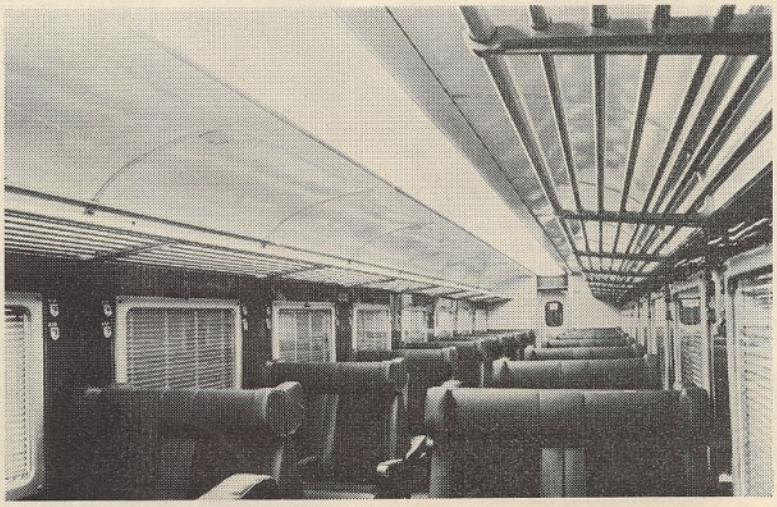
A ESPANHA VIAJA CÒMODAMENTE

Todos os comboios de longo curso, em Espanha, são constituídos por espaçosas carruagens metálicas, com boa suspensão, o que proporciona comodidade no viajar.

Substituída, totalmente, a tracção vapor-carvão por locomotivas eléctricas e Diesel e comboios de auto-propulsão, usufrui-se um ambiente exterior asseado e isento de incomodidades. Interiormente, o ar condicionado garante temperatura agradável e constante.

As obras contínuas a que a RENFE tem procedido nos capítulos de renovação e reconstrução da via proporcionam marchas suaves e favorecem as grandes velocidades.

O último modelo de «Talgo» (TER Barcelona-Genebra) é capaz de alcançar 180 km/h, mas o acidentado solo espanhol não favorece as médias superiores a cem quilómetros. Apesar disso, a duração das viagens de dia, com os TER ou com o «Talgo», reduziu-se tanto que se cobrem, em meia jornada, os grandes percursos radiais.



O INTERIOR DO TER LISBOA-MADRID