

13.º do 70.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1957

Número 1674

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L
FUNDADA EM 1888

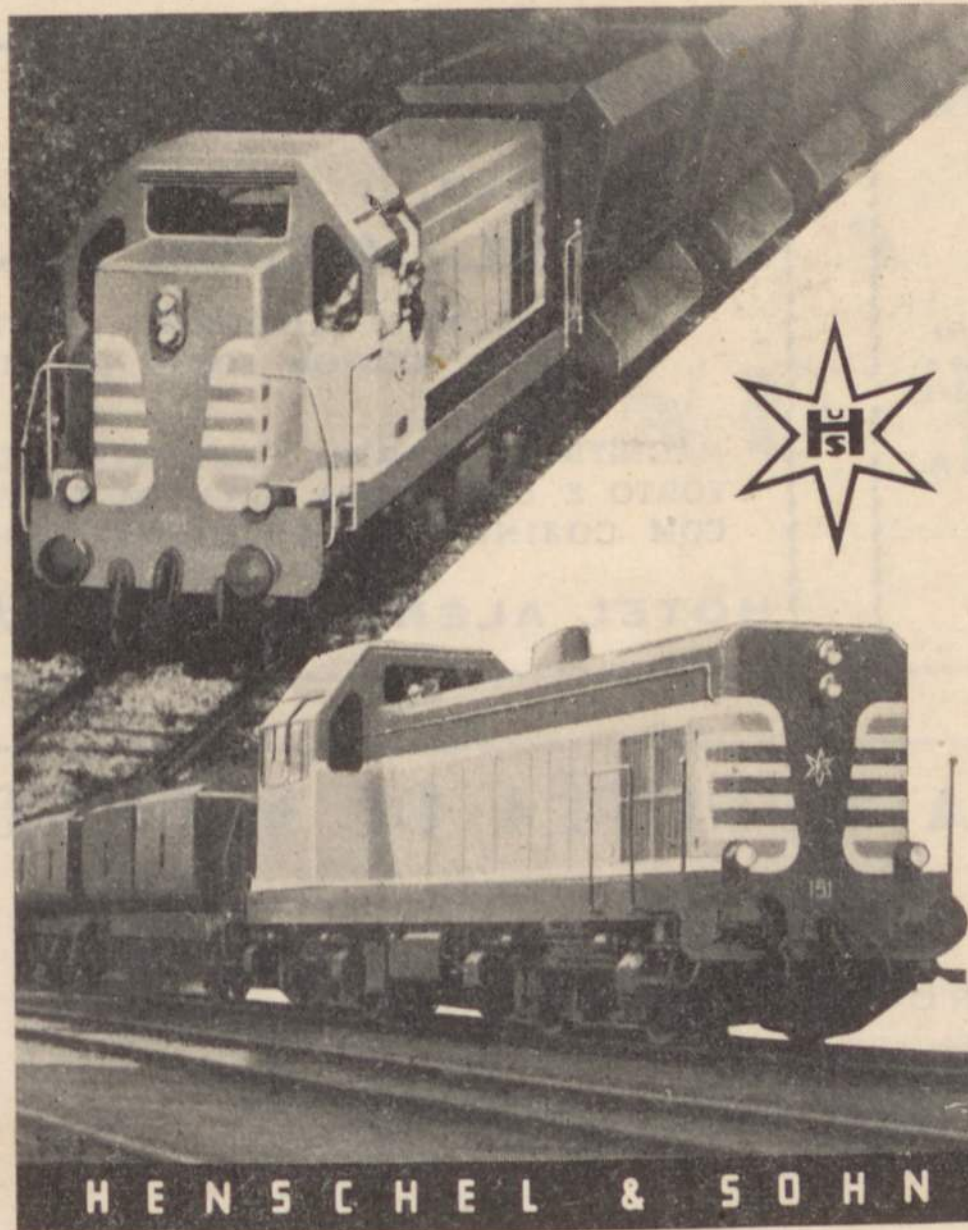
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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 20158 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS DIESEL

Para toda a gama de potências e
construídas segundo os progres-
sos mais recentes da técnica

**O programa de fabrico com-
preende:**

Locomotivas Diesel-Eléctricas (Li-
cença General Motors) de 800 a
2000 HP

Locomotivas Diesel-Hidráulicas de
qualquer tamanho e potência para
todas as bitolas

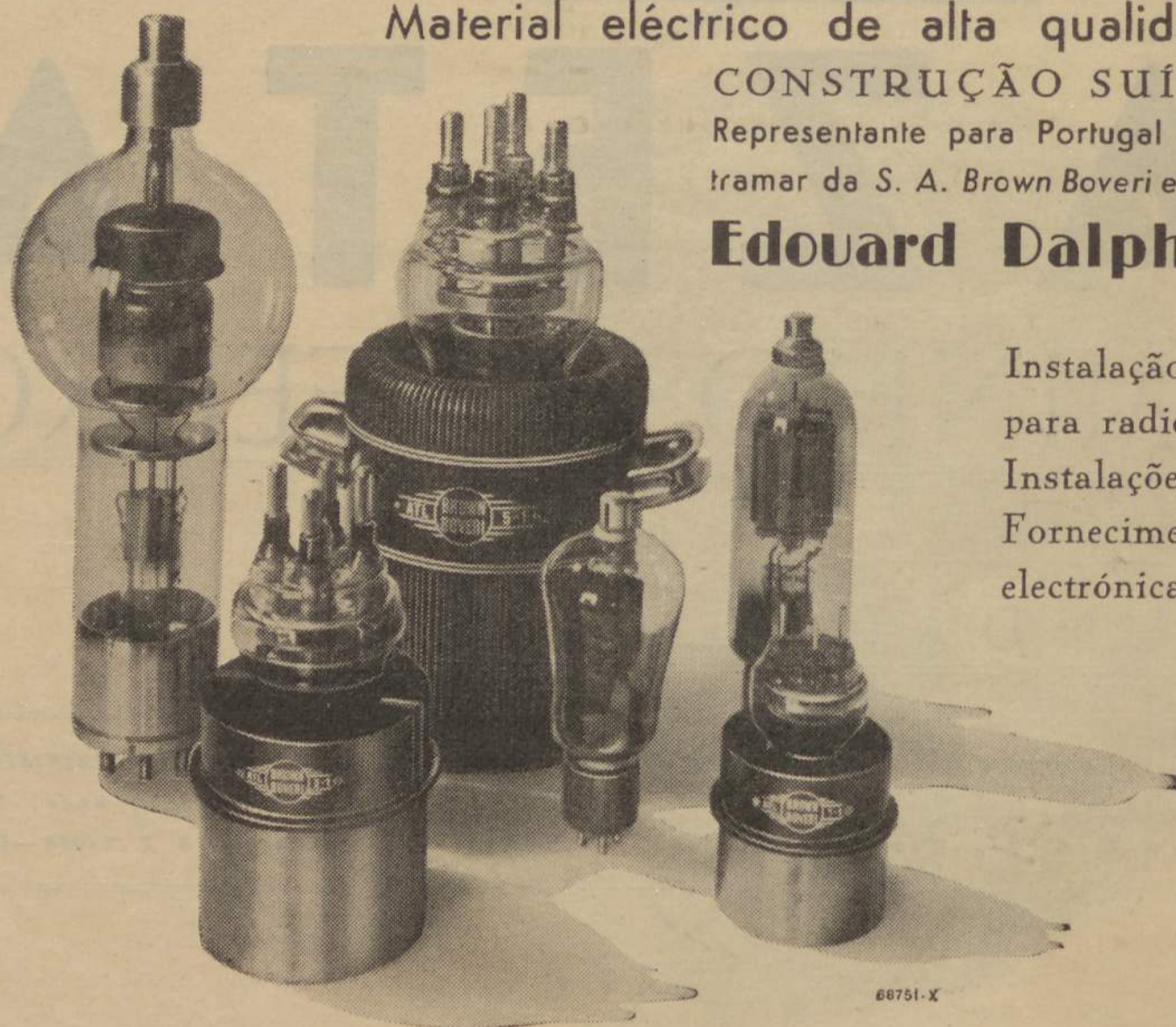
H E N S C H E L & S O H N G M B H K A S S E L

REPRESENTANTE GERAL: **CARLOS EMPIS** — RUA S. JULIÃO, 23 — LISBOA

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin**BROWN
BOVERI**

Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira. 481, 2.º

TELEFONE: 2 3 4 1 1

PORTO

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA**Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.****(2 Santos) — LISBOA**

Telefone 66 4972

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJOO MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO—ELVAS****COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS**

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

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 193
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1674

16—SETEMBRO—1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

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:

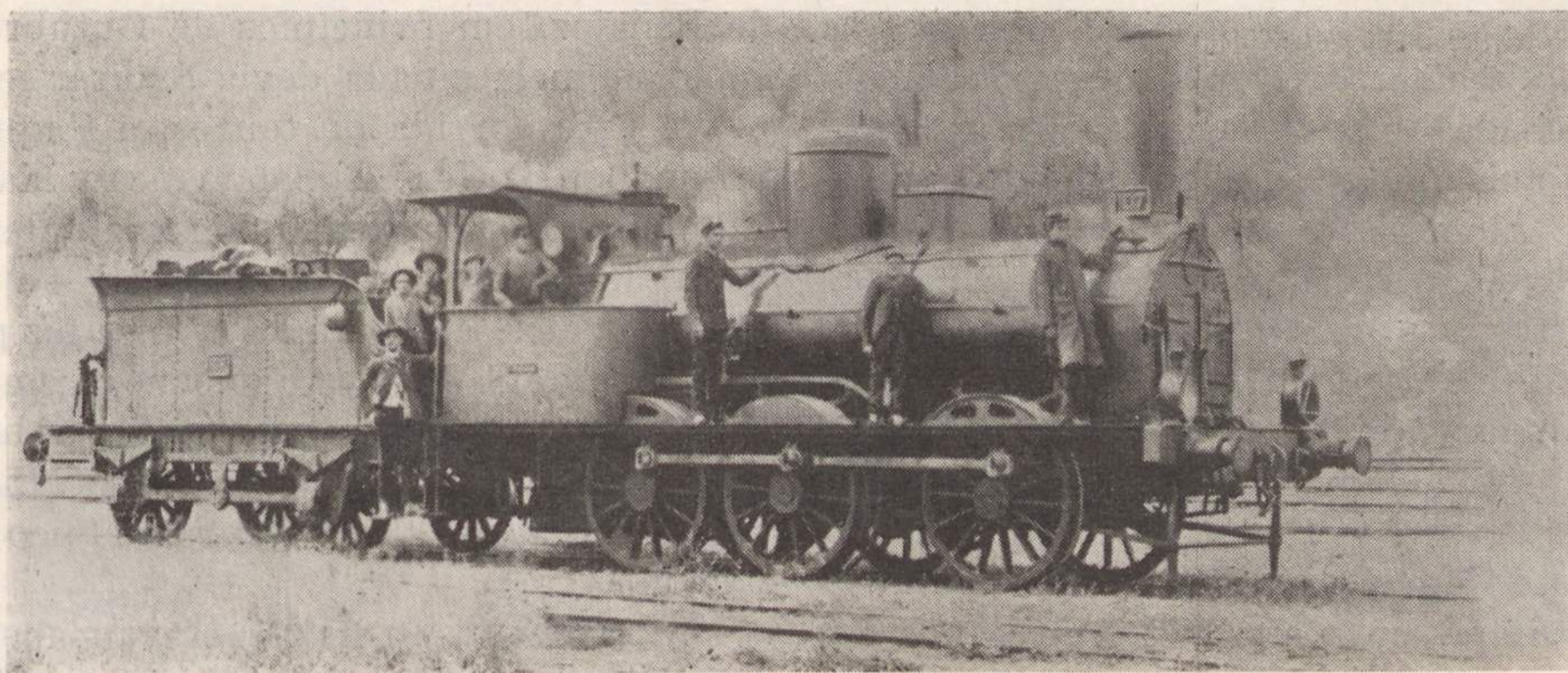
Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINHO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste, por <i>EURICO GAMA</i>	339
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	342
No novo comboio-motor do Algarve, por <i>GUERRA MAIO</i>	343
A linha do Caminho de Ferro Paris-Lyon, por <i>F. RAT</i>	345
Vida Ferroviária	347
Linhas Portuguesas	347
Linhas Estrangeiras	348
«Sud-Express» e «Lusitânia Express».	348
Parte Oficial	348
Jardim Zoológico	348
Carlos d'Ornellas	348
Ecos e Comentários, por <i>SABEL</i>	349
Espectáculos	349
Há 50 anos	350
Recortes sem comentários	351





...POSANDO PARA A HISTÓRIA!

(Foto António Herculano do Couto — 1889)

Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste

Por EURICO GAMA

VI

Na falta de distrações... e posando para a História!

NOS primeiros anos de exploração do Caminho de Ferro de Leste, a chegada e a partida dos comboios atraíam à Estação das Fontainhas muita gente interessada em ver quem viajava e como se guiam os trabalhos. Nesse tempo quem andava de comboio era uma pessoa importante e ir a Lisboa constituía um autêntico acontecimento, com relevo na secção mundana dos jornais.

Pois a curiosidade era tanta que, — como já referi numa destas crónicas — havia quem se postasse em plena linha para observar as máquinas mais ao pé, indiferente ao perigo que corria.

A Imprensa da época bem chamava a atenção de todos para esse facto, mas, qual quê, nenhum conselho tinha força bastante para convencer os curiosos... atrevidos! O que eles queriam era não perder um por-

menor da maneira como se moviam as pesadas locomotivas e sempre era um regalo, e enfim dava também um ar de superioridade, depois, à volta à cidade, nos centros de cavaco cada um dar largas ao seu espírito contando aquilo que mais o impressionara, na convicção ingénua de que, com a narrativa, deslumbraria o parceiro.

Alguns, até, não contentes com o irem para o meio da via, logo que a máquina parava e entrava em manobras na Estação, saltavam ousadamente para cima dela, tomando ares de quem posa para a posteridade.

Uma das gravuras que ilustram este capítulo das «Achegas» é bem elucidativa a tal respeito e nela se vêem não sòmente «curiosos» mas também alguns empregados da Companhia que se quiseram fotografar para a História...

A chapa foi feita em 1889, portanto já quando iam decorridos 23 anos após a inauguração da linha de Leste, mas a expectativa e a bisbilhotice ainda não haviam diminuído. Além disso, sempre era um passeio agradável e divertido ir até à Estação, e um pretexto para uns copitos nas tabernas que logo ali se abriram.

E quem não quisesse ir a pé, podia aproveitar a diligência da carreira estabelecida imediatamente a seguir à inauguração da linha até à fronteira (24 de Setembro de 1863).

O simpático meio de transporte, que, nobre e estóicamente, fez a sua época por estradas poeirentas e esburacadas com um queijo Gruyère, partia diariamente dos Cantos da Carreira (então o centro da velha urbe) pela Rua de Olivença, às 7,45 h. da manhã e às 4,30 h. da tarde, servindo apenas o Comboio misto de passageiros e mercadorias. Os bilhetes vendiam-se na estalagem de um tal Diogo Gomes, a 160 réis!

Para o «Correio», que chegava a Elvas às 4,54 h. da madrugada e partia às 9,40 h. da noite, o preço era convencionado!

Além disto havia carreiras especiais, por 240 réis, ida e volta, para aqueles que quisessem ir *só por passeio* à Estação. Os bilhetes adquiriam-se neste caso, no Hotel Elvense, que era na Rua de Olivença, e na loja do sr. José Gonçalves, na Praça do Príncipe Dom Carlos.

Como nesse tempo não havia cinema e as distrações eram poucas, a Estação tornara-se num dos sítios mais frequentados dos arredores da cidade. A chegada e a saída dos comboios constituíram sempre, de resto, um motivo de atracção tanto para crianças como para adultos.

Um periódico de Elvas, de 1863 ⁽¹⁾, dizia convictamente: «As vantagens que o caminho de ferro traz às diferentes povoações, serão imensas! Atrás da locomotiva só se encontrará: engrandecimento e ilustração».

Em 12 de Setembro desse ano, o mesmo jornal noticiava que a empresa construtora do Caminho de Ferro de Leste fazia todos os esforços para que a linha chegasse à gare

de Badajoz, em princípios de Outubro, e como naquela cidade devia realizar-se em breve uma corrida de touros, a Empresa Salamanca (D. José de Salamanca y Mayol, Administrador da Companhia Real) planeava organizar um comboio especial — a preços reduzidos, como ainda hoje se faz para as Festas de S. João, a que concorrem milhares de portugueses — «para que os lisboenses possam com facilidade ir avaliar o que é um *espectáculo* tauromáquico em Espanha»!

E, realmente, no dia 24, estavam abertos à exploração os últimos 11,057 kms. da Linha de Leste entre as estações de Elvas e Badajoz.

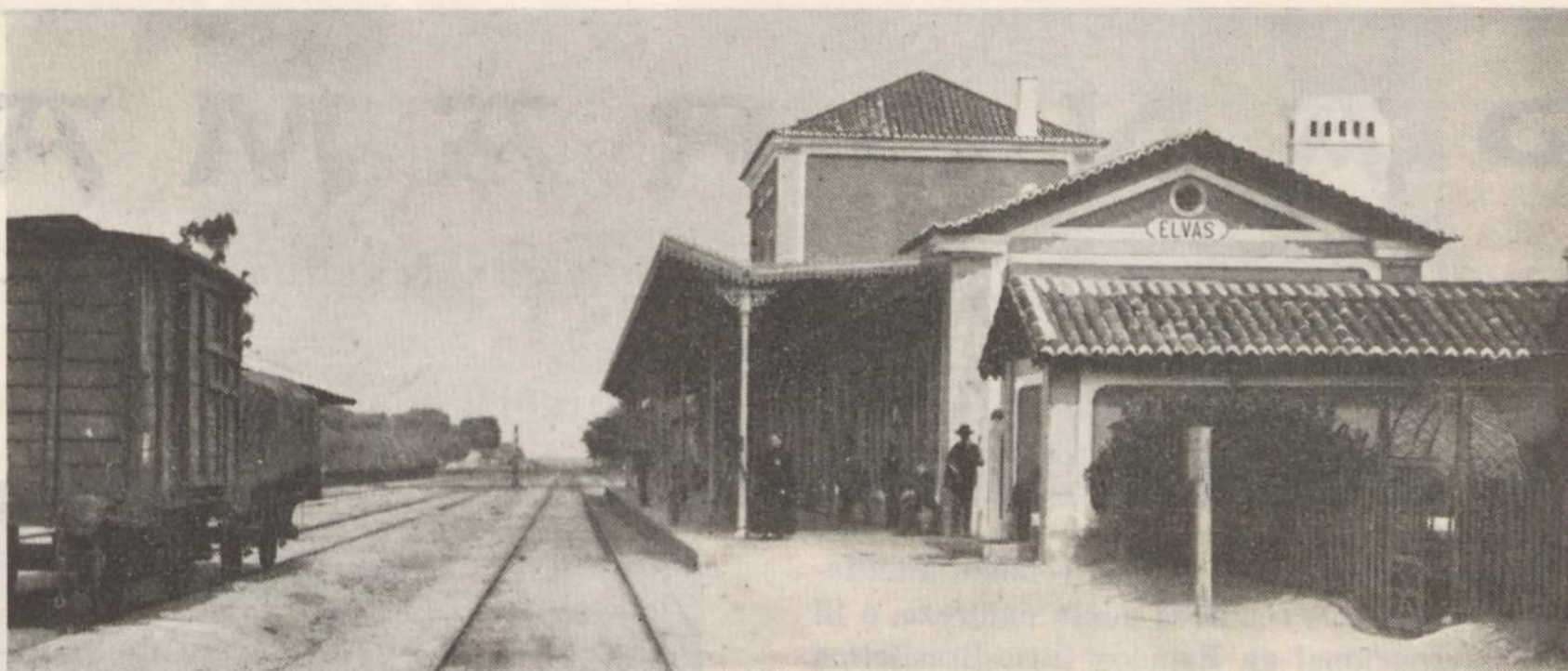
* * *

O edifício principal da Estação das Fontainhas ficou também concluído nesse ano, mas as cascas do lado do jardim (que se vê à direita na outra gravura) destinadas ao pessoal, só foram construídas em 1888, quando se colocou a cobertura de ferro e zinco sobre a gare.



D. José de Salamanca

(1) — «A Voz do Alentejo», de 29 de Agosto.



A GARE DE ELVAS EM 1889

(Foto António Herculano do Couto — 1889)

A fotografia n.º 2 mostra a Estação tal como era nos fins do século passado, pouco mais ou menos, afinal, como é ainda actualmente.

A iluminação ainda era a petróleo, como se vê pelos candeeiros, mas a gare de Elvas seria das primeiras do país a desfrutar da luz eléctrica, pois já em Janeiro de 1906 a Câmara mandava colocar duas lâmpadas nas Fontainhas, benefício desde há anos reclamado pelos munícipes ali residentes e pelo público em geral.

A iluminação eléctrica da cidade fora inaugurada três anos antes: em 1903, mas a Companhia Elvense de Moagens a Vapor, na sua fábrica das Fontainhas, a meia dúzia de passos da Estação do Caminho de Ferro, desde 14 de Janeiro de 1894 que se ufanava dessa regalia.

★ ★ ★

Termino, por hoje, estas «Achegas», com a citação de um interessante facto ocorrido em 1895.

Comemorando o 1.º de Maio, que caiu numa 4.ª feira, os empregados da Companhia em Elvas enfeitaram com flores e arbustos a máquina 167, que obteve enorme êxito por todas as estações até à Torre das Vargens. A ideia causou tanta simpatia que, através do telégrafo, Alfredo Palma e José Maria Rodrigues — os dois funcionários de quem partiu a interessante e original ini-

ciativa — foram entusiasticamente felicitados pelos seus colegas das outras estações.

Em vez de greves, de resultados quase sempre prejudiciais e instigadas por indivíduos que manejam por sistema na sombra, e em lugar de desfiles políticos de tendências comunizantes, os dedicados servidores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, festejavam assim, com bonitas flores caprichosamente distribuídas pela locomotiva 167, a data do 1.º de Maio consagrada ao trabalho, mas ao trabalho honesto e patriótico.

Santa Maria de Agosto de 1957.



ELVAS — A Avenida 14 de Janeiro, em 1895

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros.

Lisboa foi mais uma vez — e não têm sido poucas, nestes últimos anos — sede de uma reunião internacional. Como todas as reuniões dessa natureza, o III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros constituiu para o nosso País um acontecimento histórico, de grande projecção e de um grande interesse político, dando nós à palavra política um sentido de cultura e boas relações entre povos diversos, que para bem se estimarem precisam de se conhecer a fundo.

O I Colóquio realizou-se em Washington, o II em S. Paulo. Como nos dois anteriores, o III Colóquio reuniu também as mais altas individualidades no campo das ciências humanistas. Coube ao ilustre Professor Cavaleiro de Ferreira, a honra de presidir à Comissão organizadora deste Colóquio. Do discurso do eminente Delegado norte-americano, Professor Francis M. Rogers, da Universidade de Harvard, recortamos esta passagem admirável:

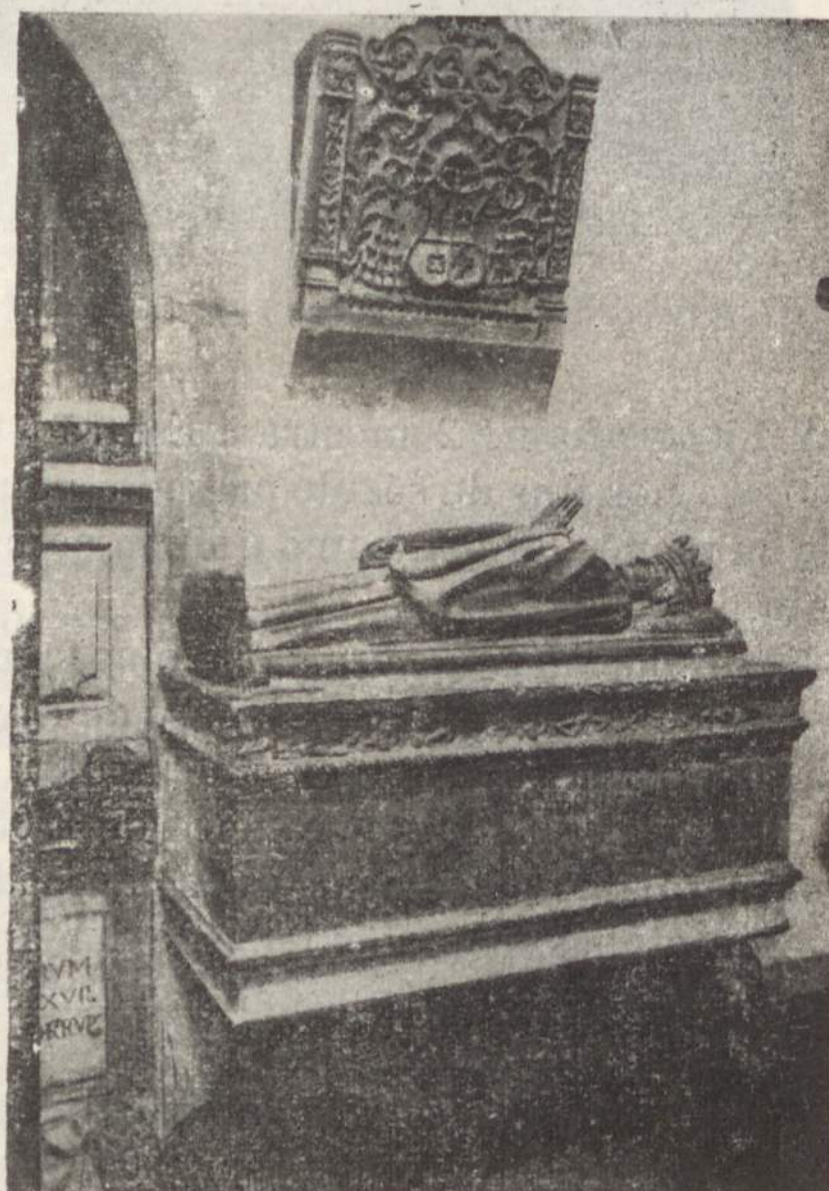
«Nós, os universitários sérios e sinceros de todo o mundo, somos a esperança do futuro. A universalidade da nossa tarefa é a única garantia existente duma base sólida de paz».

Finda a sessão inaugural do Colóquio, no qual participaram 16 países da Europa, América e África, representados por 288 delegados, procedeu-se, no piso térreo do Instituto Superior Técnico, à abertura, pelo embaixador Alvaro Lins, da exposição do Livro Brasileiro Contemporâneo. Através de 5000 volumes, que serão distribuídos por diversas instituições portuguesas, verifica-se que, quer sob o ponto de vista literário e científico, quer sob o ponto de vista editorial, o Brasil atingiu um nível altíssimo.

José Lins do Rego

Com o falecimento, no dia 12 do corrente, do romancista José Lins do Rego, está de luto o Brasil. Está também de luto a literatura portuguesa. De luto se encontram todos os seus admiradores. Grande amigo de Portugal, como autêntico brasileiro que era, José Lins do Rego visitou, por várias vezes, o nosso País. Algumas das suas obras, como esse extraordinário romance *Cangaceiros*, foram reeditadas em Lisboa por «Livros do Brasil. Os seus romances são documentos humanos. O povo do Brasil está dentro das suas páginas.

Arte religiosa



O túmulo de D. Teresa, mulher do Conde D. Henrique, obra do século XVI — Sé de Braga

DESTINO DA POESIA

*Não me levam daqui sem eu deixar
(Já conheço de cor a ladainha !)
Diversas teorias me querem ensinar,
Mas eu prefiro obedecer à minha !*

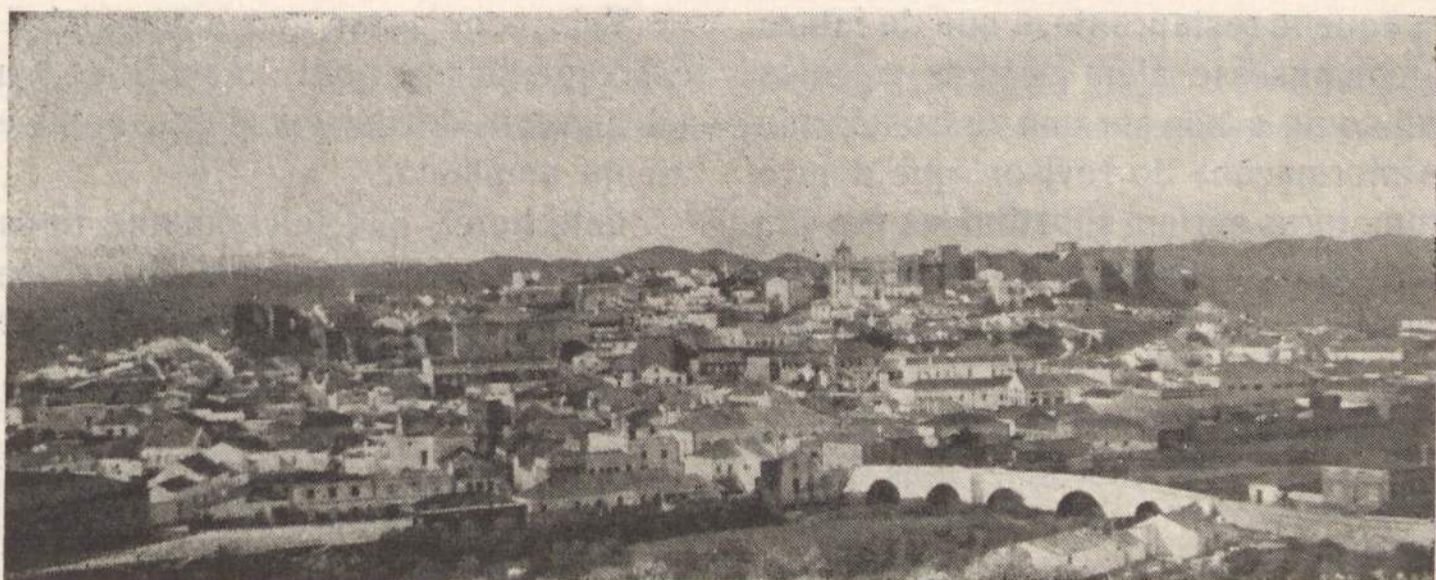
*A inspiração de poeta é como o celulóide,
Que pega fogo à mínima faúlha.
Não me resiste a musa à tentação de Freud,
Mas nas águas de outrora os cabelos mergulha.*

*Para exprimir um pensamento belo,
Que importam versos de feição romântica ?
Nós devemos fugir aos poemas a martelo,
Sem alargar as rédeas da Semântica.*

*A Poesia perdeu a tímida inocência ;
Já não merece o mais pequeno encómio.
Quando atingir as rédeas da incoerência,
Só lhe resta acabar no manicómio.*

(Do livro *Canto da Minha Inquietação*)

Francisco Alves da Costa



SILVES — Vista geral

No novo comboio-motor do Algarve

Por GUERRA MAIO

TENDO que ir ao Algarve, tomei o comboio-motor há pouco estabelecido e de cujo serviço e frequência trouxe as melhores impressões.

Quando cheguei ao Barreiro, tive a grata informação de que as duas automotoras que o acompanham estavam cheias. E digo grata, porque me é sempre agradável ver os comboios cheios, assim como os teatros.

O revisor, de diagrama na mão, disse-me que não havia um único lugar, tanto em 1.^a como em 3.^a classe. Talvez faltasse alguém e nesse caso o assento vago seria para mim. Assim foi. Faltou um passageiro de 1.^a classe, lugar que ocupei.

O comboio pôs-se em marcha, chegando ao Pinhal Novo sem darmos por isso. Logo a seguir Setúbal e Alcácer do Sal, Grândola e as Ermidas. Tudo aquilo sem solavancos de maior, suavemente. Aqueles solavancos que «obrigaram» a passar o rápido do Algarve por Beja, mas cujo motivo devia ser outro...

A propósito devo aqui contar que quando da construção da linha do Sado, os caminhos de ferro do Sul e Sueste anunciaram a criação de um rápido diário do Barreiro ao Algarve, mas, realizado, como só tinha 1.^a e 2.^a classes jamais pôde ser diário e mesmo assim a composição era limitada a duas carruagens e um salão restaurante.

Um jornalista dado a questões ferroviárias disse então que tendo a linha do Sado apenas um ramal, o de Sines, a servir, os comboios podiam atingir ali grandes velocidades. Mais tarde, quando foi anunciada a passagem do rápido por Beja, o mesmo jornalista

justificou esta nova trajectória, servindo várias estações de entroncamento, donde lhes adviria tráfego: Vendas Novas, Torre da Gadanha, Casa Branca, Beja e Castro Verde, o que era uma incontestável vantagem. Mas, estabelecido o rápido por Beja, não serviu este as linhas convergentes, ao que o escriba proclamou ser uma conveniência para os passageiros do Algarve, que assim teriam assegurado o lugar...

Como critério de ocasião é perfeito!

Inicialmente, o rápido do Algarve fazia o percurso Barreiro-Beja-Funcheira apenas com mais 36 minutos que pelo Sado, porém a sua marcha foi de tal maneira alargada, com paragens e demoras nas estações, que até o comboio-correio da noite gasta agora menos 23 minutos entre Funcheira e Pinhal Novo que o semi-directo, mais conhecido pelo nome de «rápido».

Quer dizer, o público gosta tanto de comboios rápidos que até dá este título aos que o não são.

Voltemos, porém, ao comboio-motor que galgou a Serra de Monchique garbosamente, mantendo a marcha comercial, desde Pinhal Novo, de 70 quilómetros à hora, para o que tem, por vezes, que andar a 85 ou 90.

Os passageiros louvaram calorosamente o excelente serviço e eu, para os ouvir, dei largas ao meu entusiasmo.

Um rapaz empregado dos W. L. passava com frequência com bebidas frescas e sanduíches, registrando largo consumo da assistência.

Como o tráfego se manifesta animador, para desejar seria que, entre as automotoras a construir, algu-

mas tivessem um pequeno restaurante, e que de futuro este comboio se compusesse além de dois veículos motores, de um reboque, a não ser que se transforme em realidade a «informação» do revisor, que dentro em pouco as automotoras seriam substituídas por um comboio com carruagens e tirado por uma máquina Diesel, o que permitiria a atrelagem dum salão restaurante.

Eu sei que há pessoas que tomam os seus desejos como realidades, mas às vezes acertam. Deus queira que assim aconteça.

Chegámos a Faro à tabela, a qual foi mantida em todo o percurso, mas pela exagerada demora nas estações é de crer que o comboio a elas chegasse adiantado.

O hotel de Faro transbordava de hóspedes e tive que ir para uma espécie de pensão-residência, numa rua vizinha, onde me deram um excelente quarto, em que dormi como um bem-aventurado.

No dia seguinte já não aconteceu o mesmo, porque, em frente do café, cheio de freguesia, a qual ocupava também a rua, vinha um ruído desagradável, de falatório em voz alta, o que só me permitiu conciliar o sono depois das duas horas!

Quando haverá, Santo Deus, em Portugal respeito pelo bem-estar dos outros, acabando-se com conversas calorosas que impedem a humanidade pacata do repouso a que têm direito?

Às sete menos um quarto, a serva bateu-me à porta, como lhe havia recomendado. Bem ficaria ali até às 8 ou 9 horas, mas os horários são implacáveis e de resto a partida às 7 h. 50 apesar da hora de Verão, que nada justifica, não é cedo.

Outra arrelia me esperava. Eram 7 h. 15 e avanço para o café, vasto e que dá para a outra rua, para o pequeno almoço, onde tive uma recepção quase agressiva. As cadeiras estavam todas sobre as mesas e um mulher varrendo enchia a sala de poeira. Lá me serviram o café, aliás excelente, a um canto mas com bolos, porque o pão ainda não havia chegado!

Ora havendo uma automotora para Lisboa às 7 h. 50 e sem W. R. parece-me que aquela casa, junto ao hotel, único na cidade, tudo ali devia estar a postos às 7 horas, com café e torradas à disposição dos viajantes.

Vejo com pesar que o pessoal e a direcção não correspondem à obra do sr. Silva, que dotou a capital algarvia de um excelente hotel e agora notavelmente ampliado.

Este hotel, que inicialmente tinha 36 quartos, foi agora ampliado com mais 30, a que falta apenas o mobiliário. Os novos quartos, com balcões, dão para a esplanada, com largos horizontes, donde se vê a linha férrea e uma parte da via.

A automotora já trazia numerosos passageiros e em Faro completou a lotação. Entre os passageiros, embarcou um casal francês que me fez largos elogios da costa algarvia e de Albufeira onde haviam passado 15 dias. Gabaram a hospitalidade portuguesa, pondo em relevo as atenções recebidas e o vinho verde do qual haviam feito largo consumo. Perguntaram-me se podiam levar para Paris duas garrafinhas. — Até um garrafão, respondi. Logo o marido recomendou à mulher que tomasse nota, *un gárráfon*.

Em Tunes, atrelaram a automotora vinda de Lagos, mercê do qual os passageiros de Messines e São Marcos, puderam obter lugar, senão acontecer-lhes-ia o mesmo que aos que embarcaram nas estações seguintes que vieram sentados nas malas.

Suponho que a camionagem recebeu um rude golpe com o estabelecimento deste comboio-motor. É o caso: em havendo bons hotéis e bons comboios, não falta freguesia.

No hotel de Faro, só lá me pude instalar quando da sua abertura ao público há 3 ou 4 anos, depois disso, mesmo no Inverno, jamais obtive um quarto.

Algo se tem feito no País em matéria hoteleira, muito há a fazer, no que mantenho porém a minha velha opinião que não é de palácios nem pousadas que precisamos, mas de hotéis simples e confortáveis, e o de Faro, já vai além disso, pois podia ser mais modesto.

A passagem pelo Sado do comboio-motor, sob um sol de Primavera, foi deliciosa, Toda a linha tem um encanto verdadeiramente alentejano, e os sobreiros podados em redondo, como taças de champanhe, dão à paisagem um tom severo, quase bíblico.

Chegámos ao Barreiro à tabela.

E mais não disse.



Mosteiro dos Jerónimos

A Linha do Caminho de Ferro Paris-Lyon

Artigo inédito de F. RAT

(Exclusivo para «Gazeta dos Caminhos de Ferro»)

ENTRE as mais belas realizações de que os caminhos de ferro podem orgulhar-se, o conjunto da linha Paris-Lyon, que liga a capital à segunda aglomeração da França, ocupa um lugar de eleição, pelo número das mais modernas gares de triagem: Villeneuve-Saint-Georges, Dijon-Perrigny, Saint-Germain-au-mont-d'or — e pelo facto de ser percorrido pelo comboio mais rápido do mundo: o «Mistral». Esta artéria ferroviária, além disso, assegura um enorme tráfego. Pela sua importância, esta linha merece que lhe dediquemos algumas palavras.

Um pouco de história

O primeiro projecto de construção de «um caminho de ferro da Borgonha» apareceu em 1832 e era assinado por S. Blum. Outros projectos surgiram nos anos seguintes. Todos eles foram minuciosamente estudados, tendo sido aprovado o de Dijonnais Darcy. A construção iniciou-se em 1842 e terminou em 1856.

Entre todos os vales do Sena e dos seus afluentes, o traçado escolhido segue pelos do Sena e do Yonne e de dois dos seus afluentes: o Armançon e o Brenne. O limiar da Borgonha é transposto em Blaisy-Bas, por um túnel de 4 quilómetros de extensão, a 400 metros de altitude. A linha desce então para Dijon pelo vale de Ouche e corre em seguida para o vale do Saône até Lyon. Na época em que foram apresentados os projectos, os engenheiros acentuaram a necessidade de reduzir ao máximo a percentagem das rampas e das sinuosidades, dada então a fraca potência das locomotivas e a importância do futuro tráfego.

Os passageiros do «Mistral» ignoram, provavelmente, que devem um pouco à lucidez desses homens do século passado a possibilidade de fazerem tão rapidamente o trajecto — Paris-Lyon.

A linha imperial Paris-Lyon foi, desde a sua criação, a linha dos grandes «rápidos» e de conforto. Todos nós ouvimos falar da ilustre «Mala das Indias», mas não foi ela o único grande rápido a rodar por esta linha. Houve o «Peninsular Oriental» que em 1890 possuía carruagens directas Paris-Brindisi; o «Bombay-Express», que ligava Lyon a Paris em 7 horas e 3 minutos, em 1911, e mais recentemente o «Riviera Express», o «Calais-Mediterrâneo-Express», etc. Todos estes comboios eram dotados de carruagens-camas, de carruagens-salões, de carruagens turísticas e daquelas carruagens almofadas e espaçosas que fa-

ziam o orgulho da companhia P. L. M... Assinalemos também o comboio aerodinâmico de 1937, que levava 5 horas e 14 minutos para chegar a Lyon e os comboios automotores que, antes da electrificação, baixaram o «record» para 5 horas e 7 minutos.

Equipamentos da linha

Desde a sua construção, a linha de Paris a Lyon era de via dupla, mas nos fins do século passado, o movimento de passageiros e das mercadorias era já de tal ordem que ultrapassava o débito máximo da linha. Para remediar esta insuficiência, foram adoptadas duas soluções antes da última guerra:

- a) Quadruplicação de certas secções (actualmente existem 6 vias até Villeneuve-Point-Georges, e 4 daqui até Saint-Florentin).
- b) Construção de linhas novas.

A recente electrificação realizou a solução mais satisfatória e todo o tráfego que se fazia pelos diferentes itinerários de desvios regressou presentemente à velha linha imperial. A linha está electrificada em corrente contínua de 1500 Vóltios segundo a técnica tradicional já empregada na região do sudoeste. As subestações que a alimentam estão muito próximas umas das outras e permitem a circulação simultânea de comboios pesados a grande velocidade.

A electrificação em 1949 permitiu uma renovação completa das instalações e embora o traçado fosse centenário, achamo-nos diante de uma linha das mais modernas à qual um observador mal informado daria dez anos. As travessias das gares foram renovadas para permitir a passagem a grande velocidade, apesar das manobras locais. As vias foram substituídas e equipadas com carris que pesam mais de 60 kg por metro. Mas os progressos mais importantes verificaram-se na sinalização. O bloco automático com sinais luminosos substituiu o velho processo de sinalização manual. Este sistema oferece a vantagem de evitar qualquer intervenção manual, e assim a segurança é quase absoluta.

Terminaremos este breve resumo das transformações recentes com a mais admirável de todas — a *canalização das vias*. Era impossível quadruplicar as vias na parte mais acidentada do percurso na travessia da entrada de Borgonha. Contudo, é neste estrangulamento que a diferença de velocidade entre os «rápidos» e os comboios de mercadorias é mais importante. Por

isso resolveu-se explorar o troço Blaisy-Bas-Dijon em banalização. Este modo de exploração permite utilizar as duas vias indiferentemente nos dois sentidos de circulação. Assim, no momento em que, vindo, de Paris ou de Dijon, se sucedem, com pequenos intervalos, os comboios rápidos podem ultrapassar os comboios de mercadorias mais lentos. Todavia, é necessário parar a circulação no sentido oposto, de maneira que o tráfego se faça facilmente, porque os comboios de passageiros não se cruzariam neste troço.

Graças a todas estas inovações, os comboios de 800 t e mais podem de hoje em diante rolar a 140 km/h com toda a segurança, com intervalos que podem ser reduzidos a 2 minutos.

Serventia da linha

A linha Paris-Lyon é há muito aquela que na França regista o maior movimento de passageiros a grande distância. Na época do Verão circulam por ela mais de 30 comboios expressos e rápidos em cada sentido de Paris - Dijon, e tendo em conta os comboios de mercadorias chega-se a um total de 165 comboios por dia. Além disso, de Paris a Melun circula um importante tráfego de subúrbio que aumenta de ano para ano em consequência da extensão da aglomeração parisiense. Os serviços deste arrabalde estão assegurados por 54 automotoras de metal inoxidável muito rápidos, utilizados de maneira racional afim de evitar prolongados estacionamentos. Existem 89 ida-e-volta Paris-Ville-neuve-Saint-Georges e 45 ida e volta Paris-Melun, por dia, o que é notável.

Voltemos ao tráfego das grandes linhas. De todos os comboios de longo curso que partem da estação de Lyon para Paris, apenas os que se destinam à Suíça por Vallorbe como o Simplon-Oriente-Expresso deixam a linha imperial em Dijon. A segunda separação faz-se em Macon desde a electrificação. Todos os comboios com destino a Genebra, Sabóia e Itália por Modane e o túnel do Monte-Cenis, seja um total de 6 a 10 «expressos» e «rápidos», dirigem-se por Bourg. Os outros que servem Lyon, o Vale de Ródano, o Dauphiné, os Alpes do Sul, a Côte d'Azur e o Languedoc prosseguem as suas marchas até Lyon. A maior parte destes comboios circula de noite. A tracção eléctrica permite assegurar facilmente todas estas relações em boas condições e com a maior rapidez.

A tonelagem dos comboios atinge com frequência 800 t. e às vezes excede esse número. A média dos atrasos é insignificante, visto certos horários exigirem uma marcha contínua de 130 km. h., quando a velocidade máxima autorizada é de 140 km. h.. Vários comboios têm médias comerciais superiores a 110 km. h., apesar de algumas paragens. O «Mistral», comboio de luxo que sucedeu ao antigo «Côte d'Azur» — é o rápido mais

célebre. Composto de 18 carruagens climatizadas, entre as quais os vagões-«Pullman», cobre o percurso, a que nos estamos reportando, em 4 h. e 05 m. ou seja a 125 km. h.. Devemos associar-lhe os comboios 15 e 16 graças aos quais todas as cidades do Sul estão ligadas a Paris a mais de 100 km. h..

A linha Paris-Lyon é a artéria ferroviária que, no Inverno, nos conduz para os campos de neve e, no Verão, para os Alpes e para o Mediterrâneo. Por esse motivo as partidas para férias amplificam o tráfego extraordinariamente. A linha deve absorver dezenas de milhares de passageiros num ou dois dias. É então que se impõe a necessidade de todas as instalações serem modernas. Assinale-se que no dia 23 de Dezembro de 1956 mais de 50 comboios partiram da estação de Lyon para Paris entre as 19 e as 24 horas.

As locomotivas eléctricas que asseguram este duro tráfego são particularmente robustas. De dois tipos, 2D2 com bogies de direcção e CC, por aderência total, desenvolvem mais de 4.000 cavalos. A sua conservação é fácil e pouco dispendiosa. Por outro lado, são menos numerosas que as locomotivas a vapor, que as vieram substituir. Citaremos a notável «façanha» da locomotiva CC 7.147, que percorreu, em serviço regular, durante o mês de Maio de 1955, 61 294 km, o que constitui um «record» mundial.

Conclusão

Quando a electrificação do prolongamento Lyon-Tarascon, que se encontra em vias de realização, estiver concluída, importantes ganhos de tempo serão verificados entre Lyon e Marselha. Com o aperfeiçoamento sempre crescente das instalações já antigas, os «records» de Paris-Lyon vão cair talvez no esquecimento e serão substituídos pelos da linha Paris-Marselha. Em breve veremos o «Mistral» sair de Paris a 160 km à hora e após uma curta paragem em Dijon e em Lyon, chegar a Marselha 6 horas e meia mais tarde. O efémero comboio aerodinâmico de 1937 tinha feito baixar, desde a sua aparição, o «record» de Paris-Lyon, em perto de uma hora. Porque não imagináramos um comboio veloz liberto das limitações impostas aos outros comboios, que atinja, pela primeira vez no mundo, 200 km à hora, um serviço regular, ligando assim Lyon a Paris em três horas e poucos minutos? O projecto de carruagens que possam girar em volta de um eixo horizontal para desafiar a força centrífuga nas curvas, a despeito de um declive de vias insuficientes, não seria um sinal precursor? Em todo o caso, um tal «rápido» afastaria provavelmente, por muito tempo, a nascente ameaça da concorrência dos meios de transportes aéreos.

Vida Ferroviária

Nas festas em honra de São Rafael, em Couto de Cambezes, colaborou a Banda do Ateneu Ferroviário

Entre as solenidades comemorativas do 1.º centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, levadas a efeito a partir de 29 de Outubro de 1956, e que terminarão, em igual data, no ano corrente, podemos também incluir as festas realizadas nos dias 27 e 28 do passado mês de Julho, em Couto de Cambezes, pitoresca localidade do Ramal de Braga. Essas festas, em honra de São Rafael, Patrono dos Ferroviários, tiveram a brilhante colaboração da Banda de Música



Um aspecto da procissão em honra de São Rafael, vendo-se ao fundo, junto ao pátio, os srs. Director-geral da C. P. e Eng.º Arnaldo Xavier da Fonseca.

do Ateneu Ferroviário — um dos mais notáveis agrupamentos artísticos do País.

A Banda do Ateneu chegou, no dia 29, ao apeadeiro de Couto do Cambezes às 20,30 horas, tendo-lhe sido dispensada ali uma entusiástica recepção. Como se trata de uma pequena localidade, os músicos foram recebidos, com a maior gentileza, em várias casas particulares. Pelas 22,30 horas, realizou-se a Procissão das Velas, acompanhada da

Banda, que em seguida executou um concerto no coreto, no adro da Igreja, o qual se prolongou até às 2 horas. Por essa ocasião foi queimado um vistoso fogo de artifício.

No dia 28, domingo, celebrou-se, pelas 11 horas, missa solene, com sermão sobre São Tiago, e, em seguida, novo concerto pela Banda. Às 16 horas, o reverendo Padre Dr. Aurélio Fernando Martins Pereira, da Comissão de Honra das Festas, pregou um eloquente sermão, tecendo, a propósito de São Rafael, considerações interessantes sobre o valor social e económico dos caminhos de ferro, tendo também palavras de justo elogio para os ferroviários. Terminado o sermão, organizou-se a procissão com os andores de Nossa Senhora de Fátima, São Rafael, São Tiago, Santo António e Nossa Senhora do Ar. Entre as pessoas que se incorporaram na procissão viam-se os srs. Engenheiros Roberto de Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P., e Arnaldo Xavier da Fonseca, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A Banda do Ateneu, que acompanhou a procissão, realizou, terminado esta, mais um novo concerto, que, como os anteriores, foi muito apreciado e aplaudido.

A localidade de Couto de Cambezes, esteve muito animada, naqueles dois dias de festa, com a presença de numerosos forasteiros, na maioria ferroviários e suas famílias, de lugares afastados.

Pelo brilhantismo destas festas em honra do Santo Patrono dos Ferroviários felicitamos muito sinceramente os seus organizadores, srs. Engenheiro Arnaldo Xavier da Fonseca, juiz da Festa, e agentes José Araújo Gomes dos Santos, tesoureiro; Manuel Rosário de Oliveira, secretário, e Joaquim Ferreira da Silva, procurador.

Ferroviário há 48 anos

Completo 48 anos de serviço, no passado dia 9, o funcionário da C. P., sr. José Duarte Coelho, o mais antigo ferroviário existente no Entroncamento.

O facto é digno de todo o nosso respeito e merece menção especial, tanto mais que o sr. Coelho, além de ferroviário, é um prestante cidadão a quem a vila do Entroncamento muito deve. É o presidente da sua Câmara Municipal, um valor activo que muito tem trabalhado em prol do florescente concelho.

Apresentamos os nossos cumprimentos com votos de longa vida ao funcionário que tão dignamente honra a sua profissão.

LINHAS PORTUGUESAS

Uma nova estação

No dia 1 do corrente, o apeadeiro de Paraímo (Anadia), foi elevado à categoria de estação. Foi com alegria que os meios comercial e industrial receberam esta deliberação da C. P. que, assim, quis corresponder a uma justa aspiração do público.

Linhas Estrangeiras

Até o fim do corrente ano, a República Federal Alemã pretende electrificar mais 1.100 quilómetros de linhas da «Deutsche Bundesbahn» e atingir, assim, o total de 3.300 quilómetros de linhas electrificadas, cerca de 11% do conjunto da rede e aproximadamente o dobro da extensão que existia no final da última guerra.

Apesar do aumento das tarifas em 1955, cuja influência sobre as receitas se fez sentir durante todo o ano de 1956, a intensificação ulterior do transporte e uma forte progressão da modernização e da racionalização da Sociedade dos Caminhos de Ferro Neerlandeses, os resultados do exercício de 1956, em consequência da alta dos preços e dos salários no semestre desse mesmo ano, foram mais ou menos iguais aos de 1955.

Durante o exercício de 1956 foi posto ao serviço dos Caminhos de Ferro Neerlandeses considerável material novo, de entre o qual destacamos: 13 locomotivas eléctricas, 61 locomotivas diesel eléctricas de manobra, 1.122 vagões de mercadorias cobertos e 11 vagões descobertos. Todo esse material é de fabricação holandesa.

As últimas carruagens de madeira foram retiradas do serviço, sendo totalmente de aço todo o material actual. Procedeu-se também à construção e beneficiação de um certo número de estações.

A extensão da rede ferroviária em exploração no fim de 1956 era de 3.220 km, dos quais 1411 eram electrificados. O efectivo do pessoal era constituído por 33.521 funcionários.

As tarifas de passageiros nos caminhos de ferro britânicos foram aumentadas de 6¼ por cento a partir do dia 15 de Setembro, em consequência do aumento de salários concedido em Março passado a 500.000 ferroviários.

“Sud-Express” e “Lusitânia-Express”

Alterações dos horários

A partir de 6 de Outubro próximo, por motivo da mudança da hora legal, o «Sud-Express», diário, sai de Santa Apolónia às 14.30 e chega àquela estação às 17.04. O «Lusitânia Express» parte da mesma estação às 19.38, às segundas, quartas e sextas-feiras, e chega às 09.55 nos mesmos dias.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 198, II série, de 26 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação da casa para habitação do pessoal do caminho de ferro situada, do lado esquerdo da Linha do Vouga, ao quilómetro 5,289 45 e considerada de utilidade pública a aquisição do terreno que serve de logradouro da casa.

Ministério das Comunicações, 21 de Agosto de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, considerar sem efeito a portaria que aprova o primeiro projecto do apeadeiro a construir aos quilómetros 6,960 7,260 da linha do Oeste, publicada no *Diário do Governo* n.º 71, 2.ª série de 26 de Março último, e aprovar o novo projecto do idêntico apeadeiro aos quilómetros 6,955 7,135 nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, incluindo a expropriação de terrenos constante da planta parcelar, desenho n.º 17 010.

Ministério das Comunicações, 21 de Agosto de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

JARDIM ZOOLOGICO

No dia 31 de Agosto foi inaugurada, no Jardim Zoológico, para convidados e Imprensa, a 5.ª Exposição de Avenças e Begónias. Como sempre o ilustre Conselho de Administração, a que preside o sr. Prof. Fernando Emydio da Silva, recebeu amavelmente os seus convidados, que muito admiraram aquela exposição, na qual se destacavam centenas de lindas begónias, revis e tuberosas e avenças de variadas espécies.

Uma semana antes, dera-se um feliz acontecimento no «Solar dos Leões»: o nascimento de um casal de leõezinhos, que foi aumentar o número da espécie daqueles belos animais.

O Jardim Zoológico inaugurará brevemente novos e importantes melhoramentos.

Carlos d'Ornellas

Em gozo de bem merecidas férias, partiu para França, Bélgica e Áustria o nosso querido Director, sr. Carlos d'Ornellas, que se fez acompanhar de suas Esposa e Filha.

Todos quantos aqui trabalham lhe desejam, muito sinceramente, uma feliz viagem.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

O primeiro navio a vapor

PARA os Estados Unidos da América o dia 17 de Agosto de 1807 representa uma grande data. Foi na tarde daquele dia que do porto de Nova Iorque saiu, com destino à cidade de Albany, o vapor «Clermont», construído por Robert Fulton. Subindo o rio Hudson e transportando a bordo 40 passageiros, o barco percorreu, até chegar ao porto de destino, uma distância de 240 quilómetros. O «Clermont», navegando à velocidade de 8 quilómetros por hora, chegou a Albany 32 horas depois, tendo gasto no regresso duas horas menos. Por essa ocasião, Fulton escreveu o seguinte: «A viagem de ida e volta do meu barco a Albany decorreu mais favoravelmente do que esperava».

Essa viagem, que despertou, como é de calcular, o entusiasmo da população que assistiu à partida e regresso do «Clermont», constituiu a primeira tentativa para usar o vapor como meio de deslocação.

Embora muitos inventores tenham surgido alguns vinte anos antes de Fulton, o «Clermont» pela primeira vez mostrou ser possível a construção de vapores, tanto sob o ponto de vista técnico como económico. Os Estados Unidos, então desejosos de obterem meios de comunicação fáceis para manterem a sua unidade e realizarem o seu desenvolvimento, muito beneficiaram deste novo meio de transporte.

Feita, com resultados mais do que satisfatórios, a primeira experiência, muitos outros navios, construídos por Fulton, passaram a cruzar os rios da América. Alguns iriam, com êxito, atravessar o Atlântico. Robert Fulton, o construtor do «Clermont», nasceu em Lancaster, Estado da Pennsylvania, em 1765. Tendo conhecido em França o ministro americano Robert R. Livingston, com ele formou uma sociedade para a construção do Clermont. Assegurado o capital suficiente para a aventura, encomendou na Inglaterra a máquina a vapor de que se serviu na sua famosa viagem pelo rio Hudson.

Ao passar o 150.º da primeira viagem do «Clermont», os Estados Unidos não se esqueceram da data. Não era possível um esquecimento dessa natureza.

Catástrofe ferroviária na Jamaica

Um telegrama de Kingston (Jamaica) de 5 do corrente, anuncia um dos maiores desastres ferroviários ocorrido perto da estação de Kendal, a 95 quilómetros de Kingston, quando nove carruagens de uma composição se precipitaram sobre um barranco. Registaram-se 175 mortos e 500 feridos.

A agência A N I transmitiu as declarações do condutor nos seguintes termos:

KENDAL (Jamaica). — O maquinista Garnish Lurch, que conduzia a locomotiva quando do trágico desastre ferroviário de segunda-feira, declara que os travões falharam pouco antes do acidente.

Tentou aplicá-los por duas vezes. Em ambas não corresponderam ao seu esforço. E, ao contrário de retardar a marcha, o comboio ganhou maior velocidade numa curva e saltou os carris.

Devido á tensão em que se encontra desde a tragédia, Lurch perdeu cinco quilos em menos de dois dias.

« Quando o comboio começou a descer, tentei aplicar o

travão, a fim de lhe moderar o andamento — conta. — Estranhei que nenhuma mudança se notasse. Voltei a travar, com uma firmeza que, em condições normais, faria estacar a composição. No entanto, em vez de parar, a pressão do ar baixou até zero e o comboio ganhou velocidade, precipitando-se para a morte na famosa curva em S.

«Fiquei paralisado de pavor. Fiz soar o apito, por três vezes seguidas, a fim de avisar as centenas de excursionistas de que algo não trabalhava bem. De súbito, ouvi um grande estrondo, como se os céus tivessem caído sobre nós. Olhei para trás e ali estava o meu comboio, transformado numa ruína inesquecível».

Caça à multa

Publicou o importante diário da capital «O Século» um artigo sobre a caça à multa, e desse artigo transcrevemos a seguinte passagem:

«Se a cada cidadão fosse lançado um imposto único era justo exigir o seu pagamento nos prazos próprios, sem apelação. Mas cada chefe de família tem de pagar, na roda do ano, os impostos e contribuições ao Estado, às autarquias, às empresas de telefones, de águas e de energia eléctrica. É uma infinidade de tributos que, para ser devidamente considerada, exigiria um contabilista. Contribuições predial, urbana e rústica, industrial; impostos profissional, complementar, de desemprego, de socorro social; impostos e taxas camarários; consumos de água e luz; encargos sociais, quotas de grémios, sindicatos e caixas de previdência — para só falar nas principais — dão motivo, porque são muitos, a faltas e esquecimentos. Ora, se na altura em que o imposto não foi pago a repartição competente avisasse o contribuinte esquecido ou desleixado, evitavam se perdas de tempo, arrelias e avultados dispêndios em multas e juros de mora, papel selado... De outro modo gera-se no espírito do público a ideia de que a par do desejo de que a lei se cumpra o Estado tem a preocupação da caça à multa, que não está, acreditamos, nem deve estar na mente dos governantes nem do funcionalismo.

Com frequência recebemos queixas que merecem ser apontadas e consideradas por quem de direito, não para resolução de casos individuais, mas para o estabelecimento da norma que apontamos: a do aviso, antes da aplicação da multa, a quem deixou de pagar imposto, contribuição ou taxa».

Uma das pessoas que nos escreveram é um empregado numa empresa particular. Aumentaram-lhe o ordenado umas centenas de escudos e devia, segundo a lei, fazer a competente participação para ser colectado com o imposto complementar. Por ignorância não o fez. Logo um funcionário zeloso na descoberta de faltas, com mira na parte que lhe compete nas multas, denunciou o caso. Aquele empregado continuou a viver tranquilamente até que chegou o momento de verificar, por notificação oficial, que estava em falta, era réu num processo e fora julgado e condenado a pagar mais de mil escudos.

Não teria sido mais humano avisá-lo a tempo de que não cumprira a lei? De que lhe serviu, afinal, o aumento, se a multa e as alcavalas adjacentes lhe levaram muito mais? Não perderam os funcionários, com a organização do processo e as notificações mais tempo do que o necessário para avisar o transgressor?»

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Dois dias no Paraíso»

OLÍMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Reposições sensacionais»

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1907)

A rede complementar do centro

Expuz ha tempo o meu modo de vêr sobre as linhas complementares da zona do centro que se me afigura merecerem classificação para constituírem o plano da rede complementar.

A publicação do decreto de classificação, de 19 de agosto, no *Diário do Governo* de 31, dá logar a algumas reflexões sobre as linhas que lograram ser incluídas no plano agora aprovado.

Sobre o plano elaborado pela comissão técnica, submettida a inquerito e modificada em vista das indicações neste feitas emitiram parecer a comissão superior de guerra e o conselho superior de obras publicas. Linhas houve que reuniram a favor da sua classificação o voto de todas as estações consultivas; sobre outras divergiram os pareceres.

O criterio que presidiu à elaboração do decreto foi o de classificar as linhas ácerca das quaes não havia duvidas, reservando para outras etapas o addicionamento em plano de certas linhas cuja classificação é controversa.

É preciso não esquecer que a classificação das linhas representa apenas o reconhecimento da sua utilidade e uma orientação dada á iniciativa official e privada para a construção de novas linhas, em vez de se deixar ao acaso na inspiração de momento o delineamento das malhas da rede.

D'esse acto de boa administração, destinado a evitar que um pouco á tóa se projectem novos caminhos de ferro, não resulta compromisso algum, não sendo para estranhar que se classifiquem linhas cuja construção immediata não é de prevêr.

Tambem por outro lado não ha que estranhar que um plano de classificação deixe por attender varias necessidades de communicações aguardando elementos mais completos de de informação, porque os governos não ficam inibidos de acrescentar novas linhas ás classificadas a fim de completar o plano da rede. No que respeita á via larga, foram classificadas todas as linhas propostas pela comissão.

A do Cacém a Caxias está concedida desde 1887 á Companhia Real, que tem a faculdade de a construir sem a isso estar, porém, obrigada.

A construção desse pequeno troço, relativamense facil, impõe-se a meu vêr conjugada com o estabelecimento da estação definitiva do Caes do Sodré.

O movimento das linhas de Cintra e Oeste seria desviado da estação do Rocio, que assim ficaria mais desafogada do tráfego com que mal pode; evitar-se-hia a travessia do tunnel, tornar-se-hia muito mais aprazivel o trajecto para Cintra e facilitar-se-hiam os passeios e excursões entre Cintra e a zona das praias de Paço d'Arcos a Cascaes. Hoje que a situação da Companhia Real está relativamente prospera, seria para de-sejar o addicionamento de tão util complemento ás linhas que explora.

Estou convencido de que a exploração d'esse troço teria benefica repercursão nas receitas da linha de Cascaes e não traria encargos.

A transversal de Setil a Obidos é util e indispensável complemento da linha de Oeste; não me parece, porém, que sob o ponto de vista de receita de compensação immediata e por isso difficil será construi-la sem auxilio do Thesouro, salvo se houver tráfego para cuja previsão me escasseiam os elementos.

Quanto ás transversaes do Carregado a Torres e de Al-verca á Ericeira, a sua utilidade é incontestavel mas o tráfego

proprio da região difficilmente lhes daria alimento sufficiente e o de transito representaria apenas deslocação de uma para outra das duas linhas ligadas e nalguns casos até diminuição de receita pelo encurtamento do percurso.

Póde ser que o facto de uma d'ellas se achar nas cercanias de Lisboa origine tráfego suburbano de valor.

No entanto, não podendo ser objecto de concessão independente, difficil será, por outro lado, que a Companhia Real tome sobre si o encargo da construção.

No grupo das linhas de via reduzida foram classificadas quatro, a saber:

Entroncamento a Gouveia;

Gouveia a Mangualde;

Santa Ovaia a Covilhã;

Arganil a Santa Comba Dão.

As primeiras duas são as mais importantes, especialmente a primeira. A escolha do Entroncamento para origem é a que mais convem ao tráfego, estabelecendo-se ali relações directas entre a nova linha e os principais comboios dos de Leste e Norte.

Tambem não ha que extranhar a coexistencia de um troço d'essa linha com outro da de Coimbra a Arganil. Tendo de ser de via reduzida a linha do Entroncamento a Gouveia e impondo-lhe as sujeições do terreno a identidade de directriz num troço com outra linha já concedida, de via larga, sem zona de protecção, a continuidade de via reduzida devia ser assegurada.

A linha que d'este deriva para a Covilhã é de construção difficil mas constitue um affluente util e sobremodo interessante que permittirá valorizar uma parte da serra.

A linha de Arganil a Santa Comba Dão é de construção difficil, justifica-se porém como ligação da linha de Vizeu com o sistema de linhas de via reduzida do centro, senão para já ao menos para um futuro talvez ainda um pouco remoto.

Não foi classificada a linha proposta para Castello Branco á fronteira, cuja necessidade e exequibilidade não vejo. Também o não foi a linha por Certã e Oleiros á Covilhã.

Nada se deve fazer nessa zona sem prévio reconhecimento que sirva de base a uma classificação segura.

Das linhas propostas pela comissão havia uma, a de Thomar por Alcobaça á Nazareth com ramal para Leiria pela Batalha, de incontestavel utilidade economica. Obstaram á sua classificação apreensões de ordem militar manifestadas pela comissão superior de guerra. Respeitando embora a a opinião de tão abalizada collectividade, não a posso compartilhar. Não vejo que perigos possa ter para a defeza do país uma modesta linha de via reduzida muito além das posições de Santarem e Peniche. A estrategia é uma sciencia muito respeitavel, mas assás sujeita a variações de opinião. Em nome da estrategia foi imposta a via reduzida á linha de Portalegre para a qual a mesma estrategia preconizou sete ou oito annos mais tarde a via larga.

Esperemos que os progressos de tão mutavel sciencia a levem a aconselhar de aqui a poucos annos a construção da linha de Thomar á Nazareth.

Com a promulgação do decreto de 19 de agosto ficou completo o plano geral da rede ferroviaria do paiz.

Oxalá que surjam iniciativas corajosas e que no governo encontrem apoio a fim de que os beneficios da viação accelerada se estendam o mais breve possivel a uma região que devia ter sido das primeiras a usufrui-las e que por menos felizes escolhas de directrizes d'ellas se encontram privadas.

A linha do Norte devia ter seguido por Thomar e Miranda do Corvo a Coimbra.

A da Beira Alta deveria ter ido por Arganil, Ceia e Gouveia á fronteira. Outro foi o seu traçado que as affastou de regiões populosas e activas. Venham pois as linhas secundarias reparar o erro commettido.

J. Fernando de Souza.

Recortes sem comentários

O que rezam as estatísticas

O movimento da população no nosso País no ano de 1956 foi constituído por: 65.894 casamentos, 202.667 nados vivos, 7.803 nados-mortos. Houve 106.919 óbitos, o que, em confronto com os nascimentos com resultados positivos, revela um saldo de quase 100.000 indivíduos anuais.

Os principais factores da diminuição do saldo absoluto são a emigração a que pode acrescentar-se, embora imprópriamente, os passageiros embarcados com vista à fixação nas províncias portuguesas de além-mar, que especialmente a partir da execução do plano de Fomento 1953-58 são elementos duma realidade económica global e unitária.

Porém convém assentar que em 1956 emigraram para o estrangeiro, especialmente para o Brasil, 27.017 pessoas (com 1.547 emigrantes retornados) e deslocaram-se para o Ultramar 27.848, donde desembarcaram, por sua vez, na Metrópole 14.330. O saldo positivo foi, assim, de 56.760 indivíduos.

Os grupos de idade que apresentam maior número de óbitos são 80 e mais anos, menos de 1 ano, 75 a 79, 70 a 74 e 65 a 69, como é natural.

Nos 102.291 óbitos por doença foram as seguintes as causas de morte da lista intermédia com maior movimento: lesões vasculares afectando o sistema nervoso central, 9.862; gastroenterite e colite, excepto a diarreia dos recém-nascidos, 7.439; doença arterioesclerótica e degenerativa do coração,

6.686; broncopneumonia, 6.329; outras doenças do coração, 6.046; e a tuberculose do aparelho respiratório, 4.787.

Em 1956 entraram pelas fronteiras do continente, 488.995 pessoas e saíram 520.262. O movimento de passageiros com as províncias ultramarinas foi o seguinte: 27.484 embarcados e 14.330 desembarcados. Dos primeiros, 17.683 destinaram-se a Angola e 7.991 a Moçambique. Dos segundos, 9.105 eram provenientes de Angola e 3.024 de Moçambique.

Os emigrantes foram 27.017, dos quais 62,23 por cento se destinaram ao Brasil, 13,97 à Venezuela, 5,97 ao Canadá, 5,56 aos Estados Unidos da América do Norte e 4,53 à União Sul Africana. Os emigrantes eram constituídos por 6.618 menores de 15 anos e 20.399 maiores de 15 anos. A maioria pertence ao grupo de idades dos 20 aos 24 anos.

Os emigrantes retornados foram em número de 1.547, dos quais 940 provenientes do Brasil e 284 da Venezuela.

(Dos jornais)

Bigodes e Bigodões

LONDRES — Reunem-se, aqui, no próximo domingo, os mais imponentes bigodes da Inglaterra, quando os membros do «Clube dos Bigodões» disputarem o seu encontro anual de críquete, cujos fundos revertem para obras de caridade.

Os bigodes do sócio variam, em «envergadura», entre 14 e 44 centímetros. — (ANI).



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

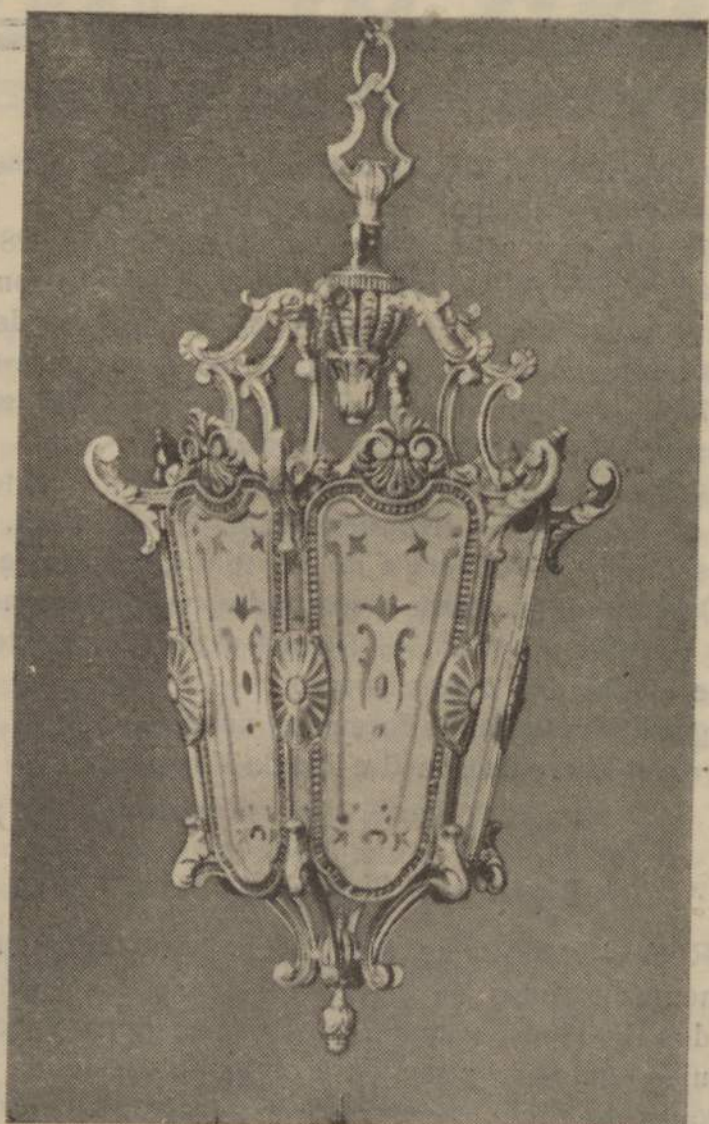
CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES • LANTERNAS
CANDEEIROS • BIBELOTS

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288

LISBOA

**MORPHY-
-RICHARDS**



Destinado para o trabalho doméstico mais pesado
e para uso comercial — LAVANDERIAS, HOS-
PITAIS, COLÉGIOS, ETC. — LIGA E DESLIGA
A CORRENTE MANTENDO O AQUECIMENTO
CORRECTO AUTOMATICAMENTE.

REPRESENTANTES

ESTABELECIMENTOS Sida, LIMITADA
RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF 33027

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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 — às 14 horas

Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — 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 15 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 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

ANÁLISES CLÍNICAS



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 Primá-
ria — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria * Soldadura eléctrica

Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas

para passageiros e carga.

servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO

BIÉ, MOXICO E LUNDA

CONGO BELGA E RODÉSIAS

MOÇAMBIQUE

UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.^a classe)

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50'

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIROS

III

65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Material circulante — Instalações de derivação

Cabrestantes para manobra de material rolante

Planos inclinados (elevadores)

Placas giratórias — Transbordadores

Locomotivas

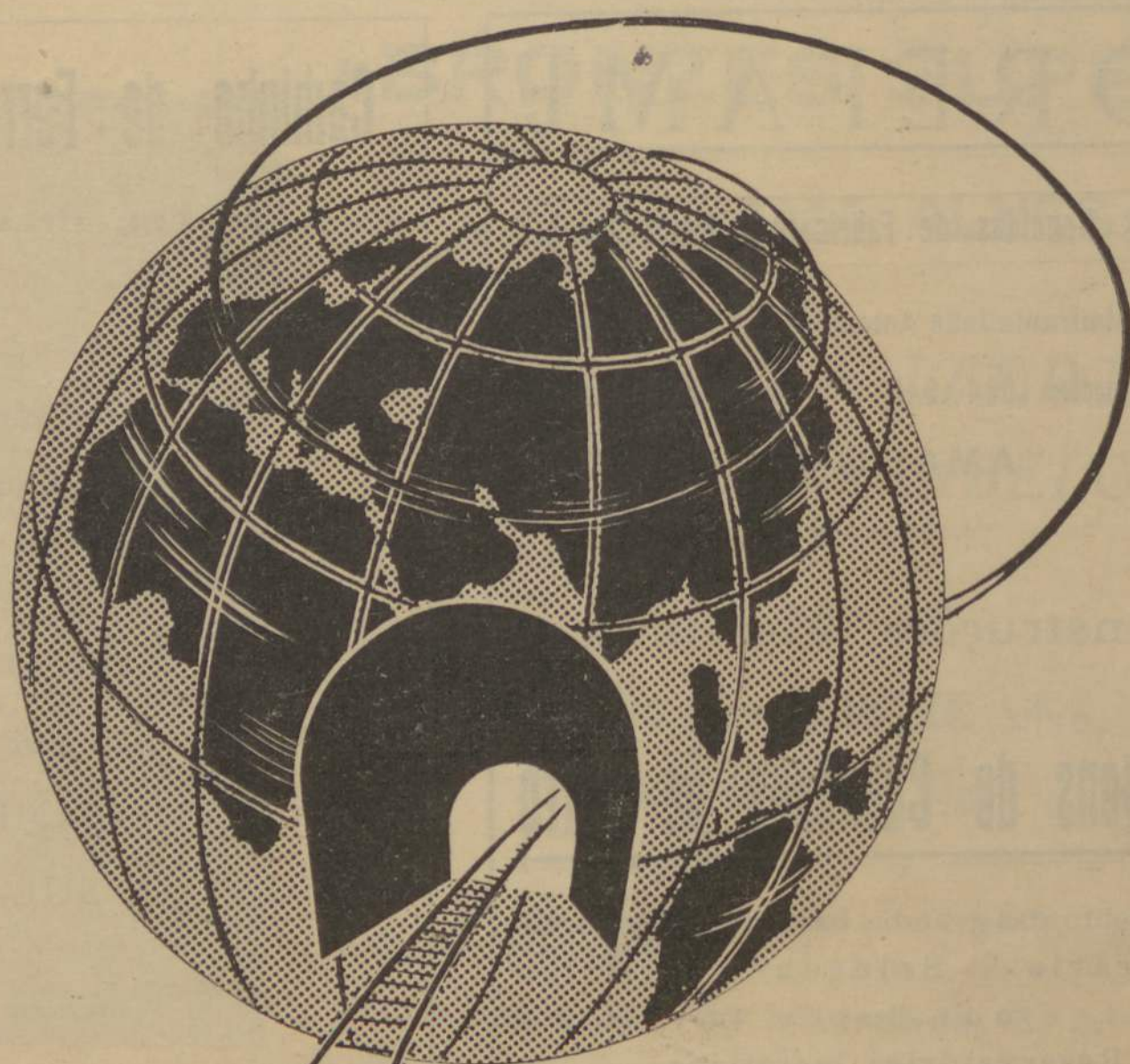
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas

Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE