

21.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1960

Número 1730

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 20168 — LISBOA



Centrais eléctricas e Subestações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROS da C. N. E. depois do desembarque no porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

A Ç O S  BOEHLER

ACOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—às 14 horas
Dr. Luis 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

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 - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1903. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

1730

16 — JANEIRO — 1960

ANO LXXII

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

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

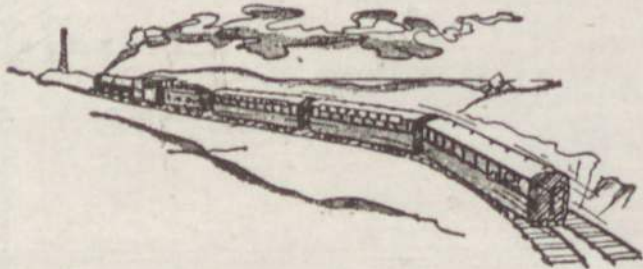
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	555
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	558
O desenvolvimento da Técnica em França e as últimas conquistas ferroviárias, por <i>PIERRE DEVAUX</i>	559
Recortes sem comentários	560
As Festas em Portugal - Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWKI</i>	561
Casa dos Açores	562
Comboios de Espanha .. e também de Portugal, por <i>EURICO GAMA</i>	563
Publicações recebidas	564
Curiosidades e distrações da «Gazeta»	565
Linhas Estrangeiras	566
Há 50 anos	567
Imprensa	567
Liga Portuguesa de Profilaxia Social.	567
Parte Oficial	563



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADRCS ABRAGAO

IV

NORTE DO DOURO

Linhas do Minho e Douro

Enquanto no Leste, no Norte, no Sul, no Sueste, na linha de Évora, a progressão da rede dos nossos caminhos de ferro ia caminhando, com mais ou menos hesitações, com mais ou menos lentidão, mas — ousa dizer — sempre com o entusiasmo daqueles, que a esse novo meio de transporte se devotaram e dos quais recebemos o fogo sagrado, entretanto — dizíamos — o Norte não ficara inactivo e o fervilhar do trabalho alastrava na direcção das fronteiras e na penetração do interior do país, até então em grande parte mal conhecido.

As dificuldades, as lutas, os interesses feridos, a eterna politiquice, entravariam por vezes a marcha regular e têm não poucas responsabilidades em soluções menos felizes; mas o que não conseguiram foi desanimar nem vencer esse punhado de homens devotados, grandes e corajosas almas!

E, assim, com a linha do Norte a atingir as proximidades do rio Douro, com o espectro do grande fosso a desafiar o engenho dos homens, com o problema da estação do Porto a agitar-se, apesar de tudo a mira de prosseguir na direcção da fronteira do Minho, por um lado, e na penetração da rica região do Douro, por outro, não ficaram letra morta.

E as linhas, que haviam de vir a ser a do Minho e a do Douro, começaram a esboçar-se.

1) A linha do Minho

Essa linha que do Porto havia de seguir para o norte, internando-se na província do Minho, e d'aí ligando-se à rede espanhola da Galiza, de há muito estava no pensamento dos legisladores e de todos os que pelos nossos caminhos de ferro se interessaram.

Já D. José de Salamanca, nas laboriosas negociações para resolver o problema da localização da estação do Porto, se oferecia, como compensação das suas propostas, para construir a linha do Porto a Braga e daí em direcção à fronteira, pedindo apenas subvenção quilométrica igual à da linha do Norte. ⁽²⁰⁾

Em 22 de Abril de 1865, o Administrador Delegado da Companhia Real, Juan Roldan, apresentara uma proposta para concessão do prolongamento do caminho de ferro do Norte para Braga e a fronteira.

Propunha-se a Companhia Real ser encarregada da continuação da linha do Norte até ao local chamado Prado do Repouso, no Porto, onde pretendia estabelecer a sua estação término, e d'aí prosseguir na direcção de Braga e até à fronteira para ligar com a linha espanhola de Orense ou Vigo.

Pedia a subvenção de 4600 libras por quilómetro, além das expropriações necessárias, admitindo para este caminho de ferro as condições técnicas aceites pelo governo no contrato com a «Companhia inglesa» para o caminho de ferro do Sul e Sueste.

Esta proposta era, de resto, nas suas linhas gerais, igual à que D. José de Salamanca fizera em 18 de Dezembro do ano anterior.

Ora o Conselho de Obras Públicas já em parecer de 13 de Fevereiro de 65 ⁽¹⁾ salientara a necessidade de que os engenheiros responsáveis pela construção da linha do Porto à Régua chegassem a acordo com os engenheiros da Companhia Real no sentido de se tornar a estação do Porto comum às linhas férreas de ligação da capital do Norte com Lisboa, a Régua e a Galiza.

Daí, tácitamente, ter sido aprovada a construção da estação do Porto no sítio de Campanhã, embora reconhecendo-se sempre a conveniência de a aproximar o mais possível dos centros de actividade portuense, sem descurar, porém, de

forma alguma a ideia do prosseguimento do caminho de ferro nas citadas direcções.

Em relação ao Minho, diversas propostas haviam já sido feitas, que haviam sido objecto de parecer do Conselho em 28 de Abril de 1864 o qual, por sua vez, se reportava a outra consulta de 10 de Setembro de 1857 por ocasião da proposta do Conde de Rens.

O Conselho insiste na opinião, já então judiciosamente exposta, de que, em relação aos caminhos de ferro, que devem vir a cortar a fronteira, não é prudente aproximá-los sem previamente terem sido definidos os pontos de junção com a rede do país vizinho.

É, por isso, da maior urgência — continua o Conselho — elaborar os projectos gerais das nossas linhas principais, afim de se poderem esclarecer aquelas importantes questões, pondo termo à perigosa latitude que a falta de estudos precisos tem permitido às empresas concessionárias.

Considera o Conselho os caminhos de ferro da Régua e Braga de pequena extensão e complementos da linha principal dorsal do país.

Quanto ao caminho de ferro do Minho há ainda a ter em consideração que corre através de uma região rica e densamente povoada.

Todas estas considerações, que hoje nos parecem talvez banais, fá-las o Conselho de Obras Públicas para chamar a atenção vivamente para a obrigação de se contratar esses caminhos de ferro em cuidadosas e vantajosas condições para o Estado.

Propõe o Conselho que, para evitar considerável empate de capital, o governo abandone o sistema de subvenção quilométrica e adopte o de garantia de juro, que considera mais racional e de maior facilidade de fiscalização por parte do governo.

O sistema de garantia de juro, entende o Conselho que evita pesados encargos imediatos, impostos desde logo, e «um ónus resultando do empréstimo a que forçadamente tem de recorrer o governo sejam quais forem as condições do mercado».

Fiel a esse critério, já o Conselho propusera, na referida consulta de 28 de Abril de 64, a rejeição de todas as propostas, apesar de, em uma delas, a subvenção pedida ser igual à concedida para o caminho de ferro do Norte e, em outra, ser de 3 000 libras por quilómetro, isto é, bastante inferior.

Ora — e é aqui que o Conselho quer chegar — a subvenção agora pedida é de 4 600 libras, além das expropriações «aliás consultadíssimas».

«E não só isto senão que o governo deve autorizar desde logo a emissão de obrigações com juro, no que não pode deixar de ir de envolta um tal ou qual compromisso».

Daqui conclui que o proponente não está em

condições de constituir imediatamente companhia com o necessário capital.

E, baseado na proposta de que este caminho de ferro seria construído nas condições técnicas contratadas para a linha do Sul, o Conselho escreve incisivamente:

«Em presença de tão desfavoráveis circunstâncias, aceitar a proposta equivale a aceitar um caminho de ferro, dos mais importantes do Reino, em más condições de planta e perfil que se toleraram na situação excepcional das serranias do Algarve e descampados alentejanos, e pagar quase na totalidade a construção do mesmo caminho, adjudicando por longo prazo a sua exploração, uma das mais prometedoras, por ter lugar numa província de grande riqueza e movimento, ligada com todo o Reino e com o país vizinho por extensas vias férreas».

E, assim, o Conselho não pode dar o seu acordo à aprovação da proposta, não só pelos inconvenientes inaceitáveis das características técnicas como porque entende igualmente inaceitável qualquer contrato que não seja baseado na garantia do mínimo produto bruto anual de 3.500\$000 réis por quilómetro «suficiente para custeio da exploração e para pagamento dum certo juro de capital, juro que tenderia sempre a aumentar por efeito de muitas e muitas notórias circunstâncias».

É interessante que o Conselho vai mais longe e sugere que, se o governo julga, por quaisquer circunstâncias, urgente iniciar os trabalhos para o caminho de ferro do Porto a Braga, ele, Conselho, acha preferível que, em vez de se contratar a sua construção com subvenção, o governo mande fazer por sua conta, depois de bem definido e aprovado o projecto, as expropriações, terraplenagens, obras de arte e acessórios, depois do que mais fácil seria chegar a acordo com a Companhia Real para assentamento da via, fornecimento de material fixo e circulante, etc.

Refere-se ainda o mesmo parecer à estação do Porto, comum às linhas do Norte e ao norte do Douro.

Reconhece que, «à falta de melhor», o lugar de Campanhã é adequado e não fica demasiado distante da cidade e susceptível de ser ligado com um pequeno ramal às proximidades do rio Douro; presta-se também a ser o ponto de partida das linhas «para Leça, Régua, Braga e Galiza», mas é igualmente incontestável que fica a considerável distância de alguns bairros populosos do Porto.

É por essas considerações que o Conselho «tem proposto o estudo dos diversos planos para que, da comparação deles, venha a luz e o meio de optar pela melhor solução».

Não se atreve a indicar qual será essa solução, reconhecendo a impossibilidade de o fazer, mas afirma o seu convencimento de que ela surgirá, satisfazendo as condições essenciais de servir de estação comum àquelas linhas, com área bastante, situada o mais próximo possível dos centros de actividade da cidade e permitindo uma disposição devidamente acomodada às exigências do serviço de passageiros e mercadorias. Enquanto tal se não conseguir, nenhum projecto de estação término da linha do Norte e comum às outras linhas deve ser aceite.

Assinam este longo e ponderado parecer Caetano Alberto Maia, José Feliciano da Silva Costa, Belchior José Garcez, José Vitorino Damásio, José Diogo Mousinho, Nuno Augusto de Brito Taborda, Faustino José de Mena Aparício e Plácido António da Cunha e Abreu, este com declaração de voto.

Plácido de Abreu salienta a vantagem das linhas, que servem as mesmas regiões, ou regiões interdependentes, serem construídos, conservados e explorados pela mesma empresa, razão por que entende que a linha de Lisboa à fronteira de Espanha, pela cidade do Porto, não deve ser contratada com outra empresa que não seja a que já detém a linha principal desse tronco, a linha do Norte.

Visto estarem em construção a linha da Galiza e a estação de Salvaterra, em frente de Monção, considera como bem definido o ponto de entroncamento na fronteira dos dois países.

Defende o regime de subvenção quilométrica, tomando a sua rejeição como «talvez negar a construção do complemento do caminho de ferro do Norte até à Galiza, o que não pode ser a ideia do Conselho».

Defende igualmente que o governo autorize a emissão de obrigações, que a proposta em discussão pedia, como sendo «uma vantagem concedida às empresas por considerações de maior conveniência pública, pelos mais ilustrados governos da Europa».

Não deixa de ser curioso e de maior interesse que Plácido de Abreu lança a ideia de que, estando de certo modo resolvido que Campanhã seja o término da linha do Norte, é «da última conveniência para o Estado dispor que a estação central deste caminho na cidade do Porto seja no local denominado Aguardente, ou nas suas proximidades, desprendendo-se dela todos os caminhos que seguirem para a fronteira da Galiza e outros pontos d'além Douro», com a concessão de uma subvenção até 19 contos de réis por quilómetro.

Plácido de Abreu dá o seu acordo à ideia do Estado mandar proceder, por sua conta e imediatamente, às expropriações, terraplenagens, obras de arte e acessórios, e contratar depois com a em-

presa do caminho de ferro do Norte o restante, como o parecer do Conselho sugerir.

*

Mostra este longo parecer o interesse que já então merecia a linha do Porto para a fronteira norte.

«A sua densa população, a sua riqueza agrícola, a actividade dos seus habitantes e as fundadas e justas reclamações da industrial e laboriosa cidade do Porto, eram razão de sobra para que se lhes pagasse, para assim dizermos, uma dívida sagrada em aberto para quem contribuiu para a prosperidade do país» — escreve Frederico Pimentel. ⁽¹⁷⁾

Contudo, o engenheiro Sousa Brandão ⁽¹⁸⁾ salienta, com razão, a anomalia de, para uma região privilegiada, como é o norte do nosso país, só tantos anos depois do início dos caminhos de ferro entre nós se ter encarado o problema de a dotar com a viação acelerada. E recorda que a primeira ideia foi fazer seguir essa linha mais pelo litoral, Vila do Conde, Póvoa, Viana, etc.

«Talvez por se terem feito numerosas estradas de fácil trânsito — escreve Sousa Brandão —, só tarde se pensou em construir caminhos de ferro na província do Minho. Em todo o caso, não podia deixar de se fazer uma ligação rápida com Lisboa e ainda com a Galiza, região espanhola com que havia frequentes comunicações.

«Um homem de estado do país vizinho propôs-se realizar essa empresa, confiando o projecto a um engenheiro português. Segundo esse projecto, a linha saía da suposta estação do caminho de ferro do Norte no Porto, seguia pela Travagem, voltava logo à esquerda para S. Romão, dirigia-se a Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Esposende, Viana e Caminha.

«Outro engenheiro, a quem o governo mandou estudar essa linha, com um ramal para Braga, dirigia-se de Travagem para Balazar, seguindo para as Necessidades e foz do Cávado, entrando no traçado antecedente em Esposende.

«O ramal para Braga subia até à cidade pelo vale do rio Este.

Ambos estes projectos tinham curvas e inclinações para grande velocidade.

«Atendendo, porém, a que esses traçados passavam distantes de Vila Nova de Famalicão e de Barcelos, ordenou o governo novo estudo que procurasse servir essas terras, mesmo à custa de maiores inclinações e menores raios de curvas. Um terceiro engenheiro fez o novo traçado, de Travagem a Barcelos, e dando em Nine a saída do ramal para Braga. Além de Barcelos, porém, o traçado não foi considerado satisfatório e um quarto engenheiro prosseguiu-o de Barcelos a Viana.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Metropolitano de Lisboa

Numa das mais felizes comédias de Râmada Curto, um personagem, a propósito da vaga de frio que assolava então Lisboa, afirmava, com ironia, que a nossa cidade, por esse facto, já se mostrava tão civilizada como as grandes capitais europeias. Agora, com orgulho e mais razão, os lisboetas, inaugurado que foi o 1.º Escalão do Metropolitano, poderão dizer que Lisboa, como Londres, como Paris, como Madrid, já tem também um Metropolitano.

Lisboa continua a crescer vertiginosamente. O trânsito, nas ruas, de peões e transportes, decuplicou em dez anos. Ao número dos «eléctricos», que não é pequeno, juntou-se o número, em progressão, dos autocarros; formam-se filas extensas de táxis e de automóveis particulares; as camionetas pesadas, ao serviço do comércio e da indústria, são também em grande número. O pesado e difícil exercício do polícia sinaleiro redobrou de actividade e responsabilidade. Fazia-se mister dotar Lisboa com um novo sistema de transportes colectivos. Para os peões vão abrir-se passagens subterrâneas. Lisboa é, hoje, uma das grandes capitais da Europa.

Neste primeiro escalão do Metropolitano despenderam-se 380 000 contos, quantia apreciável que só por si afirma e representa um alto nível da riqueza nacional.

Na sessão solene da inauguração oficial do Metropolitano, a que assistiram o Chefe do Estado e o Senhor Cardeal Patriarca, o sr. Ministro das Comunicações declarou que as condições financeiras em que o País se encontra permitiram incluir a ampliação da rede no Plano de Fomento em curso, não se estando, pois, em face de uma aspiração utópica, antes, perante um programa credor de toda a confiança.

Os que duvidaram da construção do Metropolitano, têm agora à vista, em pleno funcionamento, o primeiro escalão, como, mais tarde, graças ao Plano de Fomento, hão de ver consideravelmente alargada a sua rede.

Com o já anunciado serviço combinado, nas zonas de Entre-Rios e Entre-Campos, entre o Metropolitano e os «eléctricos», Lisboa passará a ter nos transportes colectivos um serviço mais rápido.

O que se impõe agora – e quanto mais cedo melhor – é fazer crescer a cidade, não no sentido horizontal, mas verticalmente, com a construção de prédios muito mais altos.

Os nossos artistas



ALMEIDA GARRETT, NA JUVENTUDE
— Desenho de Paulo Ferreira



QUADRAS

*Procuram muitos a sorte
numa alvorada distante;
eu quero tecê-la, aos poucos,
na graça de cada instante.*

*Sempre havemos de falar
do que vai no coração:
ou para o mal ocultar
ou ao bem dar atenção.*

*Bröte simples a palavra,
como na Bíblia Sagrada;
não é com muito falar
que a palavra é acertada.*

*O riso é o sol da vida,
mas não te rias por mal;
ganha a palma do triunfo,
quem pode rir no final.*

(Do livro *Claridades do Meu Horto*)

Joaquim de Oliveira Rocha

O desenvolvimento da Técnica em França e as últimas conquistas ferroviárias

Por PIERRE DEVAUX

OS engenheiros dos caminhos de ferro de 1900, simples «roladores de vagões», ficariam espantados se assistissem às realizações actuais da S. N. C. F. (Société Nationale des Chemins de Fer Français).

Sob a presidência enérgica do Sr. Louis Armand, o carril francês tornou-se *sibernético*. As vias deixaram de ser simples barras de ferro inertes e passaram a ter «reflexos», como uma espécie de ser vivo dotado de raciocínio e de iniciativa, à semelhança das artérias, que conduzem, «inteligentemente», o sangue aos pontos mais afastados do corpo.

Estas notáveis concepções fizeram a sua aparição na Europa na altura do desembarque dos Americanos, em 1917. Foram eles, com efeito, que introduziram o «*dispatching*», isto é, a gestão generalizada das redes por um homem só, ligado às estações e aos postos de mover as agulhas por telefone.

Esta engenhosa novidade iria encontrar um terreno propício na terra eminentemente racional de Descartes e dos grandes matemáticos da sua escola... Não foi a França que deu às nações este admirável instrumento de cálculo que é o Sistema métrico? Totalmente modificado, o «*dispatching*» americano tornou-se hoje uma forma de comandar por meio de «reguladores», completada pela manobra a distância dos sinais e das agulhagens... Sem falar dos «Trens (comboios) que rolam sòzinhos».

Vias «Banalizadas», Paris-Lyon

Exemplos? Ei-los:

Na linha Paris-Lyon, que é uma das mais frequentadas da Europa, existem vários troços onde as vias não puderam ser quadruplicadas por falta de espaço. Para dar saída, com duas vias sòmente, ao tráfego de quatro vias, os «*cheminots*» recorreram à *banalização* das vias. Em linguagem ordinária, quer isto dizer que as duas vias podem ser tomadas à vontade nos dois sentidos, consoante as necessidades da hora.

Suponhamos, por exemplo, um rápido que, por qualquer razão, diminui o andamento e arrasa toda a linha. A alguns quilómetros atrás avança o presti-

gioso «Mistral» que, a 140 Km. à hora, deve normalmente ultrapassar o rápido.

No quadrante luminoso do «Cérebro central» de Dijon, situado em plena cidade, não longe da gare — duas manchas vermelhas se seguem: Mistral atrás rápido 507. Um homem — o «tele-agulheiro» — aproxima-se do quadrante e dá volta a um botão de comando. Sobre o quadrante, novas manchas se acendem: a agulhagem, que acaba de ser feita em plena via, a 30 Km, e os sinais correspondentes. Tudo isso é automático.

Lá em baixo, numa paisagem da Borgonha, o mecânico do 507 vê acender-se um sinal: 60, significando «afrouxamento a 60 Km à hora»; depois aparece um novo sinal anunciando a agulha. Com uma flexibilidade de cobra, o 507 passa para a via direita — em França, como em Inglaterra, os trens (comboios) rolam à esquerda — onde continua a rolar a fraca velocidade.

No uivo dos seus motores lançados em plena força, o «Mistral», liberto pelos sinais da via, ultrapassa a 160 Km à hora sobre a via esquerda... E pronto. O 507 reganha a sua via normal por uma nova agulha, enquanto que o «Mistral», reconquistando o horário, se aproxima de Dijon.

Trens-Autómatos Rádio-Comandados

Na linha do Mans, onde a S. N. C. F. procede habitualmente às suas experiências, rolou um trem-autómato, sem condutor: O comando era feito à distância, graças à rádio.

Por medida de prudência, um condutor em carne e osso tomara lugar a bordo da locomotiva eléctrica rádio-comandada: mas sem tocar em nenhuma manivela. Sobre a via paralela rolava um «trem-piloto» no qual viajavam engenheiros, jornalistas, assim como o mecânico-piloto que comandava pelas ondas o comboio autómato... com o auxílio de um simples microfone.

A docilidade do trem-autómato revelou-se extraordinária... talvez mesmo excessiva: pois os assistentes tendo elevado um pouco a voz na vizinhança

Recortes sem comentários

Um «benemérito»

O lavrador Cândido Pereira Barreira, solteiro, de Maços, freguesia de Nogueira, não parece estar habituado a transitar nas ruas da cidade, onde há regras a respeitar e regulamentos a cumprir.

Há dias, porque infringiu uma dessas regras, foi advertido pelo guarda de serviço, mas mostrou tal cara ao agente da autoridade que este resolveu aplicar-lhe a multa de 2\$50, como castigo do seu desconhecimento das regras do trânsito e da... civilidade.

Mas o Barreira é fino e sabe já muito de regulamentos... até dos policiais. E para «dar trabalho» ao polícia — pois dizem por aí que qualquer pequena dádiva implica o preenchimento de inúmera papelada — pagou a multa e «generosamente» ofereceu mais 5\$00 para os pobres.

Claro, que o *valioso* donativo foi logo aceite e remetido ao «Notícias de Chaves» para os pobres protegidos por este jornal, que agradecem ao generoso infractor a gentileza da lembrança e lhe pedem que infrinja mais vezes, praticando igual *benemerência*.
Do «Notícias de Chaves»

Maestro burlão

ROMA, 15. — O maestro Alberto Fedele, que em tempos anunciava que, sofrendo de um cancro, decidira «legar» os seus olhos a um cego, acaba de ser preso por burla. Explorando a emoção que suscitara a sua «oferta», conseguiu apanhar presentes em dinheiro e outros, entre os quais um automóvel. Alguns donativos vieram do estrangeiro, sobretudo da Rússia e das democracias populares. Às pessoas que vinham visitá-lo, dizia sempre que o cancro o matava. Já tinha pouco tempo para viver e mostrava roupas com o sangue das suas hemorragias. Mas a polícia começou a suspeitar. Estava

sempre a ir e vir de Nápoles, de onde é natural, no seu automóvel. Um médico da polícia foi a casa dele inesperadamente e verificou que o maestro se encontrava de excelente saúde. O sangue nas tais roupas era tingido de vermelho. E acabou-se. Fedele vai agora tratar do seu «cancro» para Regina Coeli, a prisão de Roma — (F. P.).

Um médico esquecido

BOCHUM, 30 de Dezembro. — O mineiro Ferdinand Masolte, desta cidade, acordou furioso, ontem, no seu quarto de hospital. E com muita razão. Tendo dado entrada na sala de operações para lhe extraírem da perna direita uns vinte estilhaços de granada, saiu de lá com a perna esquerda ligada... e operada. Ferdinand pediu para falar com o operador. Este explicou-lhe que devido a um engano lamentável na preparação do paciente a perna *sã* havia sido operada. Só quando verificou a ausência dos estilhaços é que o cirurgião deu pelo engano. O mineiro recusou-se a ser tratado na perna esquerda no mesmo hospital... — (F. P.).

Uma locomotiva sem maquinista

RICHMOND (Virgínia), 31 de Dezembro. — Uma locomotiva dos caminhos de ferro da costa do Atlântico percorreu cerca de 110 quilómetros sem maquinista na cabina.

A máquina passou através da zona rural e de várias passagens de nível, enquanto funcionários estudavam a maneira de suspender a sua marcha. Finalmente, dois maquinistas entraram para outra locomotiva e deram-lhe «caça». Quando as duas máquinas se juntaram cada uma em sua via, um dos maquinistas saltou para a cabina da locomotiva «fugitiva» enquanto o outro utilizava um croque para fechar a válvula reguladora do vapor da máquina.

A Polícia dos caminhos de ferro procura o culpado. — (R.)

do microfone, na gare de partida, o trem-autómato partiu sozinho e só houve tempo para pará-lo!

Para explorar toda uma linha com trens-autómatos, certas precauções seriam necessárias. A S. N. C. F. estudou-as a título de experiência. Tratava-se, em especial, da vigilância das «caixas» dos eixos, onde se efectua o rolar — sobre rolos ou sobre patamares lisos — e que, às vezes, *aquecem* de maneira perigosa, devido às grandes velocidades prolongadas que permitem a tracção eléctrica.

O problema foi resolvido... por meio de olhos electrónicos, que se dispõem ao longo da via, e que «vêem» passar todas as caixas do comboio. Se uma delas aquece, o Olho percebe num relance a radiação infra-vermelha e comanda o encerramento dos sinais.

Sinalização Fantasma

Uma bem interessante inovação séria — a da *sinalização fantasma*. Terminados os sinais ao longo das vias! São substituídos por videntes luminosos que se acendem no quadrante de bordo da locomotiva...

... e por um funcionamento automático do freio se o mecânico se distrai!

Tais são o *Cab signal* e o *Train control* americanos, perfeitamente conhecidos dos engenheiros franceses, pois que um comboio equipado com *Cab signal* já tinha rolado entre Paris e Cherburgo no tempo de Raoul Dautry. A Electrónica permite hoje «repensar» o problema com uma liberdade infinitamente maior. Por exemplo, é possível apetrechar cada locomotiva com uma fila de *ímans* suspensos entre as rodas e dispostos consoante um ritmo conveniente. Quando a locomotiva passa por cima de uma bobina «induzida» pelos ímans. — no meio dos entrecruzamentos de uma grande gare. No troço Dôle-Vallorbe, formando a parte da linha internacional do Oriente-Express, que termina na fronteira suíça, vão ser aplicadas soluções análogas e extremamente audaciosas. Poder-se-á ver, sobre este troço «automatizado», os possantes rápidos internacionais rolar nos dois sentidos sobre uma via única banalizados, sem qualquer controle humano... o que não deixou, parece, de causar alguma emoção na corporação dos ferroviários helvéticos... Tenhamos confiança na Electrónica do Carril.

AS FESTAS EM PORTUGAL**Inauguração do Caminho
de Ferro da Beira Alta****Viagem da Família Real
Notas e recordações de viagem**

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XX

O Convento da Pena é mencionado, admirado e mais ou menos descrito pelos cronistas espanhóis da Ordem de São Jerónimo, Sigüenza e Talavera, por um grande número dos nossos melhores escritores dos três últimos séculos, tais como Frei Heitor Pinto, Jorge Cardoso, Fr. Agostinho de Santa Maria, Luís Mendes de Vasconcelos e Manuel de Faria e Sousa.

Encontram-se descrições no manuscrito de António Coelho Gasco, na narração de Francisco de Almeida Jordão, mais recentemente no «Panorama», de 1838, nas «Memórias» do sr. Visconde de Juromenha, publicadas no mesmo ano e nas obras do Abade de Castro, em 1841.

Como dissemos mais atrás, nisto de acordo com todos os autores, este convento foi fundado pelo Rei D. Manuel. Quanto à data desta fundação, não pode existir dúvida.

Fixada em 1509 pelo «Panorama» de 1838, esta data é, sem contestação, um erro tipográfico se nos basearmos nos testemunhos mais dignos de fé, que a retrocedem ao ano de 1503.

A primeira construção foi feita de madeira. Alguns autores pretendem que era apenas um modelo, devendo servir à segunda e definitiva construção, que foi começada em 1511, oito anos depois da primeira, depressa arruinada pela humidade, como se devia prever. Para este edifício arrasou-se em primeiro lugar o pico erigido e nivelou-se, por meio do ferro e do fogo, um espaço de oitenta pés, estabelecendo-se um plano dos lados. Esta operação prévia é admirada pelos autores antigos como um trabalho maravilhoso.

O Abade de Castro faz notar que se venceu por

esse meio os obstáculos que encontrava nesta construção o architecto-escultor André Contucci chamado Sansovino. Em mais nenhum documento encontrá-mos indício das objecções notadas por este architecto; se houvessem sido feitas, teriam tido eco, dada a importância da empresa. Parece mesmo provável que nesta época Sansovino não estava já em Portugal, segundo o que se pode concluir da versão mais autêntica a respeito da sua estadia neste país. Efectivamente, Vasari, Angelo Policiano, Orlando, engrandecido por Guarienti, Cirilo Volkmar Machado, Cicognara na Nova Biografia Geral, e Raczyński, concordam neste ponto que Sansovino tinha vindo a Portugal, enviado de Florença, por Lourenço de Medicis, o Magnífico, a pedido de D. João II. Quase todos afirmam igualmente que ficou nove anos em Portugal.

Ainda que seja impossível designar hoje em que parte de Portugal se encontra a principal obra architectónica que lhe foi atribuída, um grande palácio real flanqueado por quatro torres, é incontestável que residiu no país, porque se encontraram monumentos notáveis de escultura por ele executados no próprio lugar. Apesar disso é indiscutível que Sansovino estava ausente durante o ano em que foram escavados os primeiros caboucos do Convento da Pena. Para demonstrar, basta aproximar as datas.

Lourenço de Medicis morreu em Abril de 1492. Ora o mais tarde que Contucci podia ter vindo a Portugal era nesse mesmo ano de 1492. Por consequência, em 1501, tinha-se já retirado. Há mais. O Abade de Castro, baseando-se em Cirilo que, por seu turno, seguia Vasari, afirma que Contucci tinha chegado a Portugal em 1481, na idade aproximada de vinte anos, o que concorda perfeitamente com a data

do nascimento do artista, 1460; mas contraria singularmente a possibilidade de que se encontrasse em Portugal em 1503, porque, admitindo esta versão, é preciso também aceitar que se teria ausentado em 1490.

É verdade que Cirilo Machado coloca a partida de Contucci em 1500, o que daria 19 em lugar de 9 anos de residência em Portugal, mas, além do que neste lugar se afasta de Vasari, que fixa positivamente esta residência em nove anos, deixa subsistir a mesma impossibilidade no que se refere ao ano de 1503.

Este erro de Cirilo teve naturalmente origem na passagem de Vasari, onde diz que Sansovino havia voltado de Portugal, repleto de riqueza, começara em 1500 um São João Baptista em Florença. Todavia, não se prova do facto de empreender essa obra em 1500, que a volta de Sansovino tivesse lugar no mesmo ano. O próprio Vasari diz bem claramente que o desejo de voltar a ver a sua família, levou o artista a deixar o serviço dos soberanos portugueses. Não é de admirar que tivesse passado algum tempo no meio da família, descansando de um longo trabalho, e logrando os frutos do seu exílio antes de aceitar novos compromissos.

O que há de mais provável, visto que isso concilia os diferentes pormenores e os testemunhos mais autorizados, é que Sansovino veio a Portugal antes dos últimos anos de Lourenço de Medicis, isto é, cerca de 1485, durante o primeiro período do reinado de D. Manuel.

Seja o que for, não encontramos nada que possa fazer supor a sua presença no momento em que se ocuparam de fundar o convento.

* * *

A gravura do número 37 do «Panorama» (1.^a série) e a que está junto das «Memórias» do Abade de Castro, dão, quanto possível, uma ideia do que foi o antigo edifício. Na forma geral do convento vê-se, desde logo, a intenção que tinha tido o fundador de colocar sobre esse alto pico uma reconstituição reduzida do monumento de Belém. Era o estilo manuelino, com menos carácter, uma mistura de gótico, de normando, e de árabe, aliança original que foi conservada com muito discernimento quando da reedificação e do alargamento actual.

Penetrava-se no convento pelo lado Sul. Antes de chegar às grades de ferro da entrada, via-se à direita uma cruz de pedra construída sobre a rocha e em forma de cordão, obra de D. João III. Atravessando a porta encontrava-se uma esplanada com uma fonte rodeada de cadeiras. Mais afastados viam-se os apriscos, as hortas e a praça destinada à corrida de touros. Daí chegava-se a um pátio chamado das hospedarias, tendo porta ao Poente e rodeado de muros ameados. Do lado Norte subia-se por uma escada de 26 degraus, que conduzia ao adro da Igreja.

As principais partes da igreja eram o claustro, verdadeira obra prima, a entrada, o campanário e as abóbadas da sacristia da igreja e, sobretudo, da sala

do capítulo, magnífico modelo do género, inteiramente construída de pedra de cantaria cinzelada. Como em Belém, as esferas e cruz de Cristo dominam na ornamentação.

Em grande parte arruinado ou demolido pelo terramoto de 1755, tudo foi cuidadosamente restaurado, conservado ou melhorado, sem contar as recentes construções de estilo idêntico que completam o novo palácio.

O palácio no início era bastante pequeno. Não tinham podido criar os jardins e os pomares senão com o auxílio de terra transportada para a serra. Quanto às moradias, deve-se acreditar, que, conforme a exiguidade dos alicerces sobre os quais assentava a construção primitiva, eram excessivamente exíguas.

A maior parte dos escritores estão de acordo sobre esta matéria, que, na sua origem, o convento não podia alojar mais de 18 religiosos. O Abade de Castro reduziu este número a 15 frades e um superior; o Licenciado Coelho Gasco, a 10. Pelo contrário Murphy eleva-os a 30, e Almeida Jordão a 40. Estes dois últimos números são evidentemente exagerados, ainda que seja de presumir, que, posteriormente à fundação, construíram-se algumas novas habitações, sem muito respeitar o estilo arquitectónico, como aconteceu igualmente em Belém. Todavia se essas alterações se efectuaram, os vestígios perderam-se nas ruínas e desapareceram inteiramente quando se restaurou o edifício e se lhe acrescentaram as novas partes da construção, que o rejuvenesceram e o embelezaram tão completamente.

Casa dos Açores

Corpos gerentes para o exercício de 1960

Na assembleia geral da Casa dos Açores, realizada no dia 19 de Dezembro, foram eleitos os novos gerentes para o exercício do decorrente ano de 1960.

As eleições, que decorreram com o habitual espírito de unidade regionalista, que tanto caracteriza a colónia açoriana de Lisboa, deram o seguinte resultado:

ASSEMBLEIA GERAL — Presidente: — Brig.^o Abel de Abreu Sotto Mayor; Vice-Presidente: — Brig.^o José Gonçalves Macieira Santos; 1.^o Secretário — Rodrigo Alves Ribeiro; 2.^o Secretário: — Leonel Trindade.

DIRECÇÃO — Presidente: — Coronel Vital de Lemos Bettencourt; Vice-Presidente: — Carlos d'Ornellas; 1.^o Secretário: — Eng.^o João Frederico de Sousa; 2.^o Secretário: — Eng.^o António da Cunha Coutinho; Tesoureiro: — Júlio Dutra Andrade; Vogais: — Abel Garcia Lisboa, José Jacinto Nunes, José Gil da Silveira Miranda e Manuel Neves da Cunha.

CONSELHO FISCAL — Dr. Jaime Soares de Figueiredo, Capitão Hildeberto António Botelho de Medeiros e Agnelo Ávila Vasconcelos.

Comboios de Espanha... e também de Portugal

Por EURICO GAMA

ESTIVE mais uma vez na vizinha e amiga Nação, no gozo das minhas férias, infelizmente curtas. Vivendo em Elvas, como vivo, entro em Espanha sempre por Badajoz, que está a dois passos da fronteira.

Nas minhas excursões pela gloriosa pátria de «El Cid» tenho utilizado normalmente os bilhetes quilométricos, já que não possuo automóvel, o que hoje só sucede aos pelintras... como eu.

O quilométrico é particularmente acessível, como pode verificar-se. Costumo adquirir um de 5.000 quilómetros, para mim e minha mulher, mas o mesmo dá até para três pessoas. O seu custo é, ao presente, de 1.777,95 pts., o que, em moeda portuguesa, se traduz, aproximadamente, nuns 942\$30, ou sejam 471\$15 para cada um, no meu caso.

A classe é a 2.^a, que tem conforto bastante para qualquer trajecto, mesmo de centenas de quilómetros — o que é vulgar em Espanha, tão enormes são as distâncias. Só entre Madrid e Barcelona há 689 km. ! — um dia inteirinho de comboio!

É claro que o quilométrico é apenas para comboios ordinários: se quisermos aproveitar a automotora, o Taf ou o Talgo, sem dúvida mais cómodos, há que puxar os cordões à bolsa, pois o bilhete é acrescido de suplementos de velocidade, butaca e luxo — o que não é brincadeira nenhuma. Por exemplo, de Badajoz a Madrid, na automotora, há a pagar a mais umas 90 e tantas pesetas, por passageiro, como é óbvio.

Quanto a tempo pouco se lucra. No Rápido, e aqui ou se vai em 1.^a pagando a diferença de classe, ou em 3.^a, com o contra de se ocupar uma classe inferior, menos cómoda, portanto, a saída de Badajoz é

às 8,40 e a chegada a Madrid às 20,55, que vêm a ser 12 horas e 15 minutos; na automotora, saída às 9,20 e chegada às 18,20, isto é, 9 horas de percurso. Chegar a Madrid às 18,20 ou três horas depois, creio que pouco importa, de resto é mau, de uma forma ou de outra, pois a automotora parece ter pouca estabilidade.

Com o novo traçado por Talavera, o benefício será sensível, mas teremos de esperar ainda uns dois anos, pelo menos.

* * *

Os horários foram há pouco modificados para a linha da Estremadura, mas houve um nítido prejuízo para os passageiros que se dirigem a Portugal, muitíssimo maior se eles vivem numa terra perto da raia, como Elvas, apenas a 18 kms. Explico: anteriormente, quer saindo de Madrid no «Rápido», quer na automotora, pouco se esperava na estação de Badajoz pela ligação para o nosso país; agora, com a substituição do «Rápido» pelo Correio, a fim de satisfazer justas aspirações dos povos estremenhos, houve lamentável esquecimento da ligação com Portugal, obrigando-nos a passar uma noite em Badajoz, tudo por uma simples questão de... 20 minutos!

Num caso destes, parece-me, salvo melhor opinião, que devia haver uma conjugação de deliberações entre a RENFE e a C. P. Dela só resultariam benefícios para os que, por motivos de vária ordem, viajam pelo caminho de ferro.

Na verdade, não é aborrecido o comboio para Portugal partir de Badajoz às 21,20 h. e o que vem de Madrid chegar ali somente 20 minutos depois, não

dando já possibilidade de alcançar a ligação? E uma noite em Badajoz significa, para nós, uma diária de Hotel, fora os inevitáveis transportes de bagagem umas quantas vezes, para não falar em táxis que, quando andamos de malas atrás, não se podem dispensar?...

Isto, porém, não é nada, comparado com o que me aconteceu o ano passado, de Badajoz para Córdoba. O leitor vai ver: saí no Rápido das 8,40; cheguei a Almorcho (181 kms.) mais ou menos à tabela, às 12,57. Há que aguardar aí até às 16,15 pelo pachorrento «Omnium», um comboio horrível, só com 2.^a e 3.^a classes, mas tanto uma como outra o mais desconfortáveis que se possa imaginar. São depois 135 kms. até Córdoba, onde, pelo horário, se devia chegar às 22 horas, quer dizer um trajecto de 5 h. e 45 m. ou uma média aproximada de 25 kms!!! Isto já seria demasiadamente forte em pleno século XX, mas ainda sucedeu pior, porque o inaudito carrão, apostado numa verdadeira marcha de caracol, só entrou na bela capital cordovesa às 23,30 h. e então o percurso não foi feito a 25 kms., mas sim a uns 19,200!!!

O que nos valeu, foram as excelentes companhias e até a incomparável boa disposição do revisor, que no entanto, com todas as suas anedotas e os seus engraçados chistes, não pôde distrair-nos da pavorosa lentidão do comboio, que de quando em quando fazia intermináveis compassos de espera.

Córdoba é uma cidade admirável, recheada de monumentos, um dos quais a famosa Mesquita é simplesmente maravilhosa, e de motivos pitorescos como os seus lindíssimos pátios, quanto a mim mais belos e de muito maior interesse do que os de Sevilha. E se me ficou um fundo desejo de ali voltar, a vontade é que não é nenhuma de seguir o mesmo itinerário.

* * *

E já que estou apontando estes factos é de esperar que nas próximas reuniões na grandiosa capital do país vizinho e irmão, onde por certo será tido na justa consideração tudo quanto se relacione com o Turismo, intimamente ligado aos Caminhos de Ferro, se lembrem do estabelecimento de uma automotora ou de um comboio de pequena composição, exclusivamente destinado ao serviço entre duas estações fronteiriças da importância de Elvas e Badajoz. Deixando estar tudo como está, bastava um de Badajoz para Elvas às 24 horas, o que permitiria aos povos da raia portuguesa desta zona do Alentejo, assistirem a espectáculos de teatro, concertos e outras reuniões de carácter cultural que periodicamente se realizam naquela cidade espanhola, e às quais não podem comparecer sob pena de terem de lá dormir uma noite. O Turismo tiraria daí os seus proveitos e o inter-câmbio entre Portugal e Espanha mais íntimo se tornaria.

Não sei se a ideia tem ou não viabilidade de vir um dia a ser posta em prática, o que posso afirmar é que ela traduz um veemente anseio dos habitantes dos

Publicações recebidas

Callejeros de Madrid y de Barcelona

A Dirección General de Correos y Telecomunicación de Espanha, acaba de fazer a 2.^a edição do seu Guia — «Callejeros de Madrid y de Barcelona», que contém todas as ruas e praças daquelas duas cidades, com indicação do número do seu distrito postal correspondente.

Esta publicação tem por objectivo facilitar a rápida entrega da correspondência postal.

Ibéria — Linhas Aéreas de Espanha

A Ibéria (Linha Aéreas de Espanha) publicou o horário de Inverno de 1959-60, que estará em vigor até 31 de Março próximo.

Lírica de Luís de Camões

Recebemos mais um fascículo, o n.º 7, da obra monumental editada pela «Artis» — *Lírica de Luís de Camões*, ilustrada pelo grande artista Lima de Freitas.

No fascículo anterior, iniciou-se, com os primeiros vinte e dois, a série dos admiráveis sonetos do nosso maior Poeta. Em todos os géneros, Luís de Camões deixou marcado para sempre o seu génio, numa expressão literária que o tempo poupou ao seu poder de desgaste. Que harmonia de sons e que riqueza de imagens! Poeta incomparável, os seus versos estão cada vez mais vivos. Tinha razão o Professor Le Gentil quando proclamou, do alto da sua cultura e do conhecimento das letras portuguesas, que Luís de Camões era o artista mais completo do Renascimento. E o notável crítico acrescentava, que o poeta era tão capaz de calçar coturno estreito, como de se expandir em livres confidências, que brincava com todos os ritmos, e que na sua obra incomparável, ressoava a trombeta heróica, gemia a flauta pastoril e retinia, como uma dissonância aguda, a ironia vingadora.

Camões é uma literatura. Com os seus versos de oiro, aprende-se a amar a língua portuguesa, tão vigorosa e tão musical.

concelhos de Elvas, Campo Maior, Arronches, Monforte, Borba, Estremoz e Vila Viçosa, para não mencionar outros, talvez não menos interessados. Basta ver a satisfação que se sente quando, por ocasião das festas de S. João em Badajoz, a fronteira terrestre está aberta até à meia-noite, e o quanto tem sido manifesta a vontade de a ter permanentemente aberta, como aliás sucede noutras, por exemplo na de Irun, com a França.

Desde que os homens queiram, nada é impossível, nada, como se compreende, do que esteja nos limites da Humanidade.



Como devemos ir sentados numa viagem em caminho de ferro

«Em que consiste a fadiga que nos causa uma viagem em caminho de ferro, por poucas horas que ela dure? Porque é que, a maior parte das vezes, ao deixarmos o vagão em que viajamos, sentimos o corpo materialmente moído?»

Estas perguntas fê-las uma revista literária, com carácter cultural e enciclopédico, há algumas acrescentadas dezenas de anos, naqueles velhos tempos em que as carruagens não ofereciam aos passageiros as comodidades que actualmente se desfrutam mesmo numa carruagem de terceira classe.

E a mesma publicação, que formulava aquelas perguntas, respondia explicando a razão por que o passageiro se fatigava e sentia o corpo moído, terminada a sua viagem:

«Tudo isso resulta de que os assentos dos comboios são, em geral, incómodos, e são incómodos porque estão mal feitos.

«Não quer isto dizer que o operário que os fez e o que os estofou desconhecem os seus ofícios, mas o facto é que tais assentos se fizeram sem prévio conhecimento do corpo humano nem das suas exigências e necessidades. É verdade que há hoje vagões-leitos e vagões de luxo, nos quais é possível viajar com inteira comodidade; mas como semelhante conforto só está ao alcance de uma considerável minoria, sucede que a maior parte dos passageiros, mesmo dos que viajam em primeira classe, são submetidos aos mesmos tormentos que nos impunham as antigas diligências.

«Quando um homem se senta, a única missão do pélvis é sustentar a parte superior do corpo. A coluna vertebral está encravada no pélvis, não como um tronco recto, mas sim seguindo uma linha curva, e a flexão dessa curva, que aumenta a mobilidade do corpo, obrigando-o a um constante balanço, pois que o centro de gravidade muda de sítio segundo a caixa torácica se inclina para um lado ou para outro.

«O referido balanço produz, necessariamente, uma certa fadiga. Para que a parte superior do corpo permaneça imóvel, carece de pontos de apoio para as costas, omoplatas e cabeça. Sem esses pontos de apoio quando a força de vontade deixa de contra-

balançar a sua falta, como sucede enquanto dormimos, o corpo e a cabeça vão-se inclinando pouco a pouco para a frente ou para os lados, e essas posições forçadas aumentam o cansaço.

«Suponhamos, pelo contrário, que o corpo conta com pontos de apoio para as omoplatas e para a parte das costas contígua a elas. Em este caso se dando, a pessoa assentada não experimentará a menor fadiga durante muito tempo, e se, além disso, ao deixar-se adormecer, encontra outro apoio para a cabeça, descansará não diremos como na própria cama, mas sem os incómodos balanços e prejudiciais torsões a que, doutro modo, tem de sujeitar-se.

«Em ambos os casos, o encosto do assento sustém o corpo por baixo das omoplatas e ofecece à caixa torácica uma concavidade a que aquele se amolda, ficando toda a parte superior do corpo numa atitude livre e cómoda. Este é o encosto ideal.

«Infelizmente, na maior parte dos vagões, o encosto é extremamente plano, ou, se apresenta alguma convexidade, é esta demasiado alta ou demasiado baixa. Então sucede que a posição que o corpo se vê obrigado a tomar é forçada e desagradável. Falta um apoio para as omoplatas, e o peito deprime-se, em vez de ficar saliente.

«Se, além disto, o encosto for demasiado alto, como de ordinário se observa, ao ficar a pessoa adormecida, a sua posição será falsa e fatigante, por lhe faltar um apoio para a cabeça.

«Em tais condições, o viajante, que seja rendido pelo sono, irá resvalando pela superfície do assento até que o bordo inferior da omoplata tropece com um ponto de apoio qualquer, ou cairá para o lado sobre algum companheiro de viagem, ao passo que a cabeça andarà a um e outro lado, ou se inclina sobre o peito, cuja posição é bem conhecida de todos quantos tenham andado em caminhos de ferro.

«O valor destas observações apreciar-se-á principalmente quando a aglomeração de passageiros não nos permitir que nos estendamos e durmamos à vontade.

«Todo aquele que deseje fatigar-se o menos possível e dormir sentado com relativa comodidade, procure um vagão cujos encostos cheguem à altura da nuca e sejam muito convexos por debaixo das omo-

platas, e, se o encontrar, não se arrependerá de o ter preferido».

Hoje, felizmente, viaja-se com mais conforto e menos complicadamente.

A linha mais cara do mundo

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicava, na sua edição de 1 de Março de 1909, a seguinte notícia:

«Foi há pouco inaugurada, nos Estados Unidos, a linha de Spokane-Portland Seattle, a mais cara que hoje se conhece. Mede 617 quilómetros de extensão, na sua maioria nas montanhas.

Só os trinta e dois quilómetros que separam Parco de Kahlotus custaram seis mil e quinhentos contos. Mas não foi este o troço de maior dispêndio; o que segue o curso do rio da Serpente custou a bagatela de 270 contos por quilómetro.

O sacrifício é, porém, de grande e auspicioso futuro, pois que a linha corre por dois dos Estados mais ricos e produtores da União: Washington e Oregon.»

Encerramento de uma histórica fábrica de locomotivas

Uma empresa fundada pelo próprio George Stephenson e seu filho — a «Robert Stephenson and Hawthorns, Limited», acaba de anunciar o encerramento da sua fábrica, situada em Forth Banks, Newcastle-on Tyne. Esta empresa, fundada em 1823, está ligada à história do caminho de ferro e particularmente ao seu desenvolvimento na Grã-Bretanha.

Por que razão, após cento e trinta e seis anos de existência, esta histórica fábrica pôs termo às suas actividades? Por ter abandonado a sua colaboração ao caminho de Ferro? Apenas pela impossibilidade económica de modernizar as suas oficinas para as adaptar à construção dos novos modelos, que passaram a fazer-se numa fábrica mais moderna situada em Darlington.

Muito embora a firma, que ostenta um nome tão respeitado pelos ferroviários, não tivesse cessado a sua colaboração no progresso do caminho de ferro, não deixa de impressionar, como símbolo das coisas que passam e desaparecem, o fim da velha fábrica, que tão importante papel desempenhou, durante mais de um século, no aperfeiçoamento da locomotiva a vapor. As velhas máquinas também vão passando para os museus e, embora a firma construtora tenha adaptado as suas actividades às modernas exigências, o antigo casarão, que ainda podia cumprir as suas funções na construção de locomotivas a vapor de tamanho médio, encontrou encarecidas as suas possibilidades de ampliação e, por esse facto, a indústria vê-se obrigada a emigrar abandonando o solar histórico.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

No dia 31 de Outubro de 1959 procedeu-se, em Cádiz, à bênção, inauguração e entrega de chaves de 30 lindas moradias da RENFE. Estiveram presentes à cerimónia representantes das autoridades civis e militares; o delegado provincial do Ministério de Habitação; o Director da 3.ª Zona da RENFE, em representação do Director da Rede.

O novo grupo de Moradias foi abençoado pelo Bispo da Diocese, D. Tomás Gutiérrez Díez.

GRÃ-BRETANHA

Nos começos do Outono de 1959, na presença de Mr. S. E. Raymond, director do Serviço Comercial, e outras personalidades dos Caminhos de Ferro Ingleses, o presidente da Câmara de Comércio de Glasgow deu o sinal de partida ao «Condor», o mais rápido dos comboios de mercadorias britânicos, na sua primeira viagem a Londres.

Rebocado por duas potentes locomotoras Diesel eléctricas, o comboio saiu de Gushetfauld com os seus vinte vagões carregados com 54 «containers» num serviço de porta a porta.

O «Condor» pode alcançar a velocidade de 75 milhas por hora, à média de 40 milhas por hora, durante um trajecto de 400 milhas. Terá apenas uma paragem em Carlisle para o reconhecimento dos vagões.

O «Condor» efectua um serviço em ambas as direcções entre Glasgow e Londres.

O processo de pagamento neste novo serviço é também novo. Os Caminhos de Ferro Britânicos alugam o «container» ao cliente mediante uma tarifa unificada, sem mais despesa. Existem dois tipos de «containers» à disposição do público, com a capacidade, respectivamente, de 300 a 700 pés cúbicos. As tarifas a aplicar não se referem às mercadorias que os «containers» hão-de transportar.

Para o tipo de «container» pequeno, o total de despesas eleva-se a 16 libras, tomada de carga, entrega e transporte e, para o grande, esse total eleva-se a 18 libras. A carga máxima para cada «container» é de quatro toneladas.

ITÁLIA

Na Alemanha publicou-se, recentemente, uma estatística referente aos serviços ferroviários europeus. Pela leitura dessa publicação, verifica-se que os comboios italianos figuram entre os mais rápidos. O mais veloz é o «Bristonian», da linha Londres-Bristol, que consegue a velocidade de 119 Km. à hora.

Em segundo lugar vem o Sud-Express no percurso

Há 50 anos Imprensa

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Janeiro de 1910)

Congresso de Caminhos de Ferro

O governo nomeou, como seus delegados á sessão d'esse congresso que se realizará em Berne, em Julho proximo, os inspectores geraes de obras publicas srs. Cabral Couceiro, conselheiro Manuel Affonso de Espregueira, Augusto Luciano Simões de Carvalho e os engenheiros conselheiros Severiano Monteiro, Antonio Teixeira de Queiroz de Vasconcellos e o conselheiro Oliveira Simões.

Pela sua parte, o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado escolheu para igual fim os srs. conselheiro Fernando de Sousa, secretario do Conselho; conselheiro João Gualberto Povoas, engenheiro-director do Minho e Douro; Antonio Lourenço da Silveira, engenheiro-director do Sul e Sueste, José Duro Sequeira, engenheiro chefe da Tracção d'aquella administração e Arthur Bual, engenheiro d'esta ultima.

Paris-Irun, à velocidade de 115 Km. à hora; os 3.º, 4.º e 5.º lugares pertencem aos comboios italianos: «Rialto» (Milão-Veneza), o «Flecha de Vesúvio» (Milão-Nápoles) e o «Settebello» (Milão-Roma), os quais atingem a velocidade de 105 a 107 Km. à hora.

— Devido ao intenso tráfego turístico que se verifica na linha internacional «Côte d'Azur» — «Riviera Italiana», em todas as estações vai ser estudado um aumento de comboios diários. Actualmente contam-se já em número de 16, os comboios em circulação diária, ligando as estações francesas e italianas dos dois países.

— Em consideração ao extraordinário tráfego ferroviário, na ocasião da quadra festiva do Natal e do Fim do Ano, os Caminhos de Ferro Italianos, além de terem aumentado a capacidade dos comboios ordinários, promoveram a realização de serviços extraordinários de mais de 200 comboios especiais. Muitos deles destinam-se às linhas internacionais, pois, como se verificou em 1958, foi também intenso o movimento dos turistas estrangeiros nesta época.

JAPÃO

Os japoneses já procederam a experiências para o transporte metropolitano pelo monocarril. A composição,

em estudo, é formada por duas carruagens e pode desenvolver até 32 km/h. Cada unidade pesa 6 toneladas e possui 2 motores de 30 kw., funcionando a 300 volts. As carruagens medem cada uma 9,23 de comprimento por 2,36 de altura e 1,68 de largura. O sistema é de corrente contínua a 600 volts.

— As composições suburbanas dos Caminhos de Ferro Nacionais são formadas por 10 carruagens, todas elas dotadas de 4 motores de 100 Kw a 375 volts.

Cada carruagem, com capacidade para 168 pas-

Os Transportes

Entrou, em Dezembro, no XV ano de existência, o semanário *Os Transportes*, da distinta direcção do sr. Joaquim Rosendo.

Como é da tradição naquele jornal, o director, o proprietário e os seus colaboradores reuniram-se num almoço de confraternização, o qual se realizou no dia 13 do referido mês, num restaurante típico do Lumiar.

Felicitemos o distinto jornalista, sr. Joaquim Rosendo e os seus colaboradores pela entrada, em novo ano de publicação, do semanário *Os Transportes*, com o qual «Gazeta dos Caminhos de Ferro» mantém as melhores relações de camaradagem.

Liga Portuguesa de Profilaxia Social

Uma conferência pelo DR. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

A convite da Liga Portuguesa de Profilaxia Social, o nosso ilustre colaborador e prezado amigo, sr. Dr. Vidal de Caldas Nogueira, realizou, no dia 14 do corrente, no Salão Nobre do Clube Fenianos Portuenses, uma conferência subordinada ao tema: *Uma Filosofia de apoio à Engenharia Social*.

O sumário da sua conferência, que foi escutada com muito interesse pela escolhida assistência, desenvolveu-se brilhantemente ao longo do seguinte sumário:

Uma visão organicista da situação homem-mundo em oposição às visões sistemáticas e utópicas. Organismo versus Sistema. Dum lado Ciência e Engenharia Social, do outro Tecnologia e realização sócio-político-económica. Perigos da Inteligência na base do utopismo sistemático e vantagens da Sabedoria na base da Cultura organicista. A civilização industrial perante o dilema de Sociedades abertas e fechadas. Apologética dum organicismo como filosofia de apoio à ciência das instituições, ou seja à Engenharia Social.

sageiros, mede 28 metros de comprimento por 3,93 de altura e 2,86 de largura; quatro, possuem cabina para maquinista; três, equipamento de controle, resistências, geradores, etc.; as restantes, compressores, pantógrafos, etc.

— As composições do metropolitano de Tóquio são formadas por 4 carruagens de 18 metros de comprimento, por 3,95 de altura e 2,79 de largura.

Cada uma dessas carruagens é dotada de 4 motores de 75 Kw funcionando a 600 volts, corrente contínua, e tem capacidade para 150 passageiros.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 296, III Série, de 21 de Dezembro de 1959, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 9 de Dezembro de 1959, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres:

Indeferido o pedido de cancelamento da concessão da carreira regular de mercadorias entre Castelo Branco-Estação e Lousã-Estação, apresentado pela respectiva concessionária, Viação da Beira, Ld.ª, com sede em Pampilhosa da Serra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 12 de Dezembro de 1959. — O engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 1, II Série, de 2 de Janeiro de 1960, 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 da variante à estrada nacional n.º 235 e do deslocamento do leito do rio do Salgueiral, por motivo da substituição da ponte do caminho de ferro das Várzeas, ao quilómetro 59,300 da linha da Beira Alta, incluindo a expropriação por utilidade pública das parcelas de terreno necessárias para esse efeito.

Ministério das Comunicações, 19 de Dezembro de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO ULTRAMAR

Portaria n.º 17 507

O «Diário do Governo», n.º 298, I Série, de 29 de Dezembro de 1959, publica o seguinte:

A denúncia, para 31 de Março de 1961, do contrato de concessão do porto e caminho de ferro de Mormugão, efectuada pela respectiva concessionária, suscita numerosos problemas de ordem administrativa e técnica que carecem de ser atentamente estudados desde já, seja para assegurar o completo e pontual cumprimento das obrigações recíprocas das partes contratantes, seja para garantia da continuidade de funcionamento do serviço público, de primordial importância para a vida da Índia Portuguesa, quer se considerem a sua segurança, economia, ou simples relações com o mundo exterior.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 39 936, de 25 de Novembro de 1954:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e do Ultramar, o seguinte:

1.º É instituída, com carácter temporário, a comissão de resgate do porto e caminho de ferro do Mormugão, que

será presidida por um jurisconsulto de elevada competência coadjuvado por um perito em ciências económicas e financeiras e dois engenheiros com larga experiência ferroviária ou portuária, um civil e outro mecânico.

2.º É objecto da comissão propor ao Governo todas as medidas necessárias para assegurar o exacto e pontual cumprimento das obrigações recíprocas do Estado e da concessionária ao terminar a concessão, bem como o funcionamento do porto e caminho de ferro, sem descontinuidade alguma e com o mínimo de perturbação, após o termo daquela.

3.º Para tanto, compete à comissão o estudo de todos os problemas suscitados pelo termo da concessão, outorgada pelo contrato de 18 de Abril de 1881 à The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd. (abreviadamente W. I. P.), nos planos jurídico, e contratual, económico e contabilístico, patrimonial, técnico e operacional, examinados à luz do contrato-base, dos contratos adicionais subsequentes e das relações entre o Estado e a concessionária ao longo da história da concessão, solicitando, sempre que necessário ou conveniente, informação ou parecer do Governo Geral do Estado da Índia.

4.º Compete igualmente à comissão a condução de quaisquer negociações com a concessionária que se mostrem necessárias ou úteis aos seus fins, submetendo-as sempre à aprovação do Governo.

5.º O presidente da comissão despachará directamente com os Ministros das Finanças e do Ultramar e corresponder-se-á com o Governo-Geral do Estado da Índia sobre todos os assuntos inerentes ao bom desempenho da sua missão.

6.º Os membros da comissão poderão ser funcionários do Estado, para o efeito destacados ou requisitados nos termos da lei, ou outras pessoas, de reconhecida competência, em regime de prestação temporária de serviço. Serão nomeados por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e do Ultramar, que fixarão, em despacho, logo após a apresentação de cada um dos relatórios da comissão referentes aos problemas enunciados sob o n.º 2.º da presente portaria, as remunerações a satisfazer.

7.º A comissão disporá dos serviços burocráticos e técnicos que careça para o pontual e completo desempenho da sua missão, organizados sob proposta do seu presidente, aprovada pelos Ministros das Finanças e do Ultramar.

8.º A comissão ficará instalada em Lisboa, mas poderá dispor de serviços próprios no Estado da Índia.

9.º Os serviços do Estado dependentes dos Ministérios das Finanças e do Ultramar e do Governo-Geral do Estado da Índia prestarão à comissão toda a colaboração de que esta careça no exercício das suas funções.

10.º A comissão, com aprovação dos Ministros das Finanças e do Ultramar, poderá agregar a si quaisquer funcionários que se verifique vantajoso destacar para o efeito, bem como recorrer, acidentalmente, a quaisquer consultores especializados, nacionais ou estrangeiros, ou confiar, em regime de tarefa, a execução de trabalhos de qualquer natureza de que necessite, seja na metrópole, no Estado da Índia ou em Inglaterra.

11.º Sempre que necessário, a comissão poderá enviar ao Estado da Índia ou ao estrangeiro qualquer dos seus membros, ou pessoas ao seu serviço acidental ou permanente, em condições a aprovar pelos Ministros das Finanças e do Ultramar.

§ único. As deslocações dos membros da comissão ao Estado da Índia ou a Inglaterra serão consideradas actos normais do serviço a seu cargo.

12.º Às despesas a efectuar com a comissão, ou por esta para a realização dos seus fins, aplicar-se-á o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 39 936, de 25 de Novembro de 1954.

Ministérios das Finanças e do Ultramar, 29 de Dezembro de 1959. — O Ministro das Finanças, *António Manuel Pinto Barbosa*. — O Ministro do Ultramar, *Vasco Lopes Alves*.

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

**SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA**

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

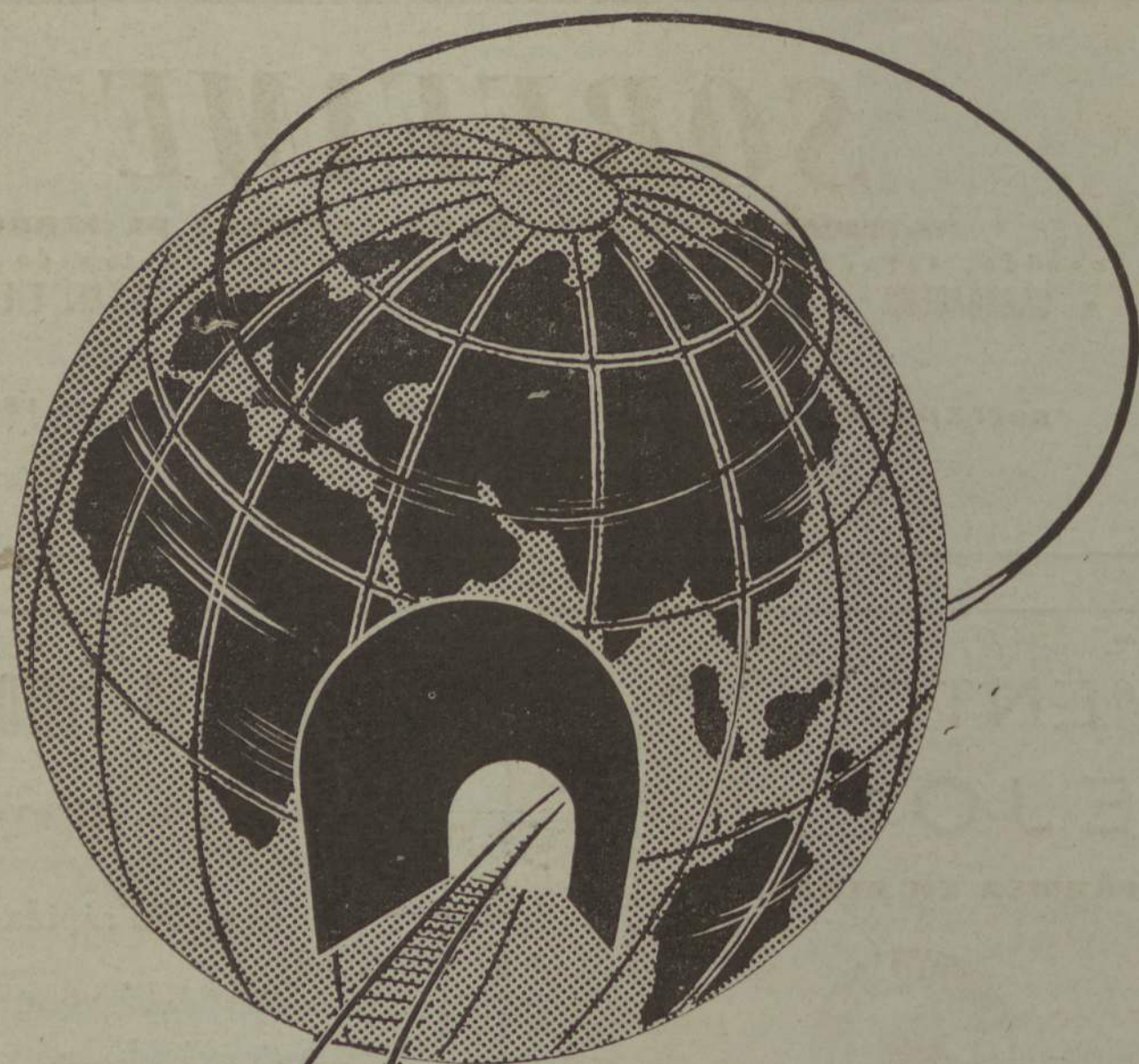
**SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS**

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE