

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

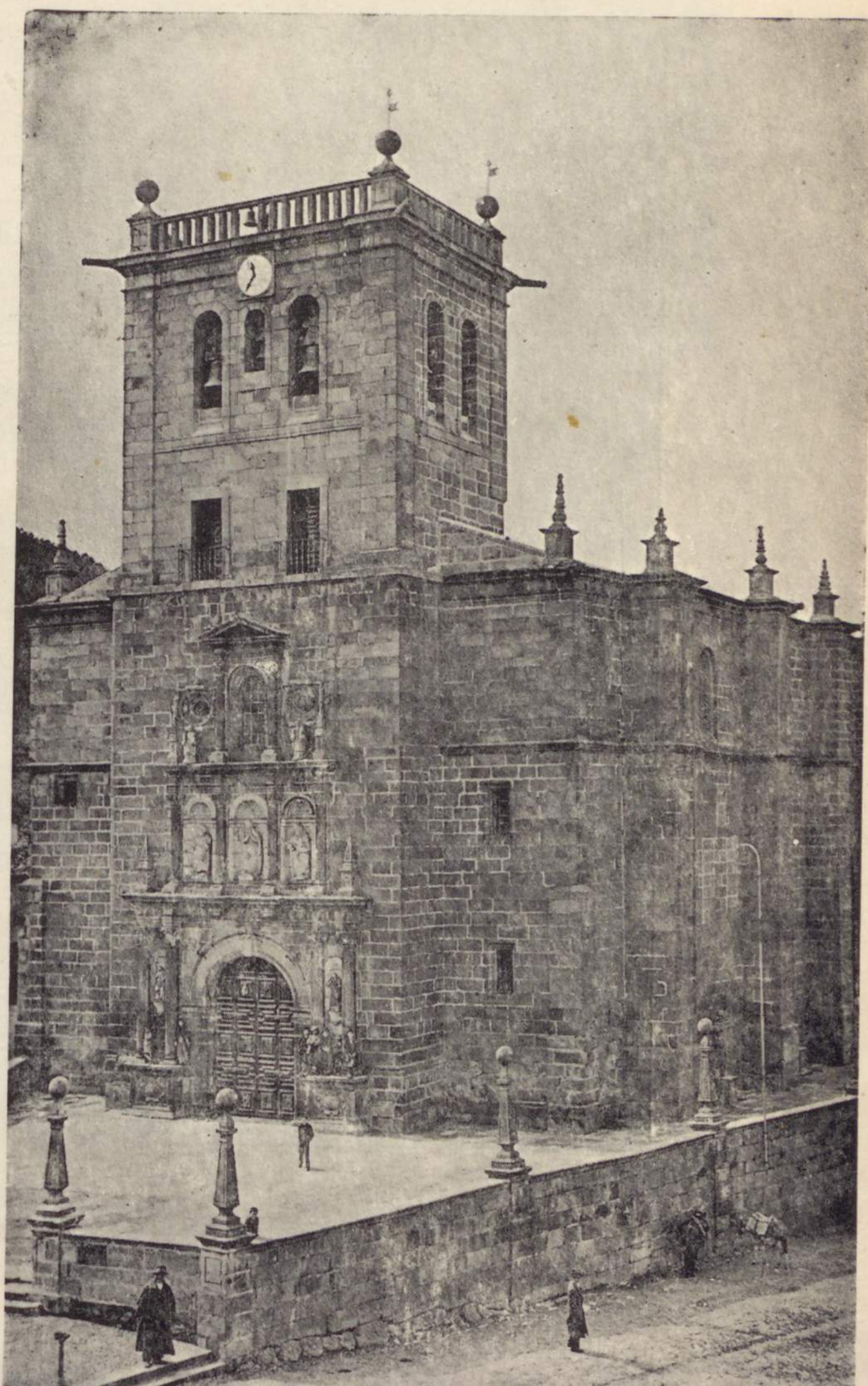
16 de Outubro
1968

★

N.º 1930

★

81.º ANO



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições:

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

Tipografia Antunes & Amilcar, Lda.

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

LISBOA

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

7\$50

Números especiais:

15 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiros)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

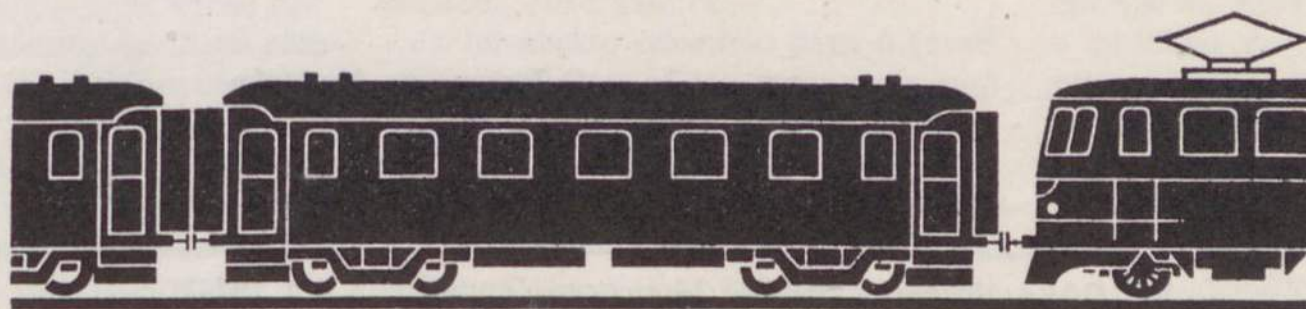
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

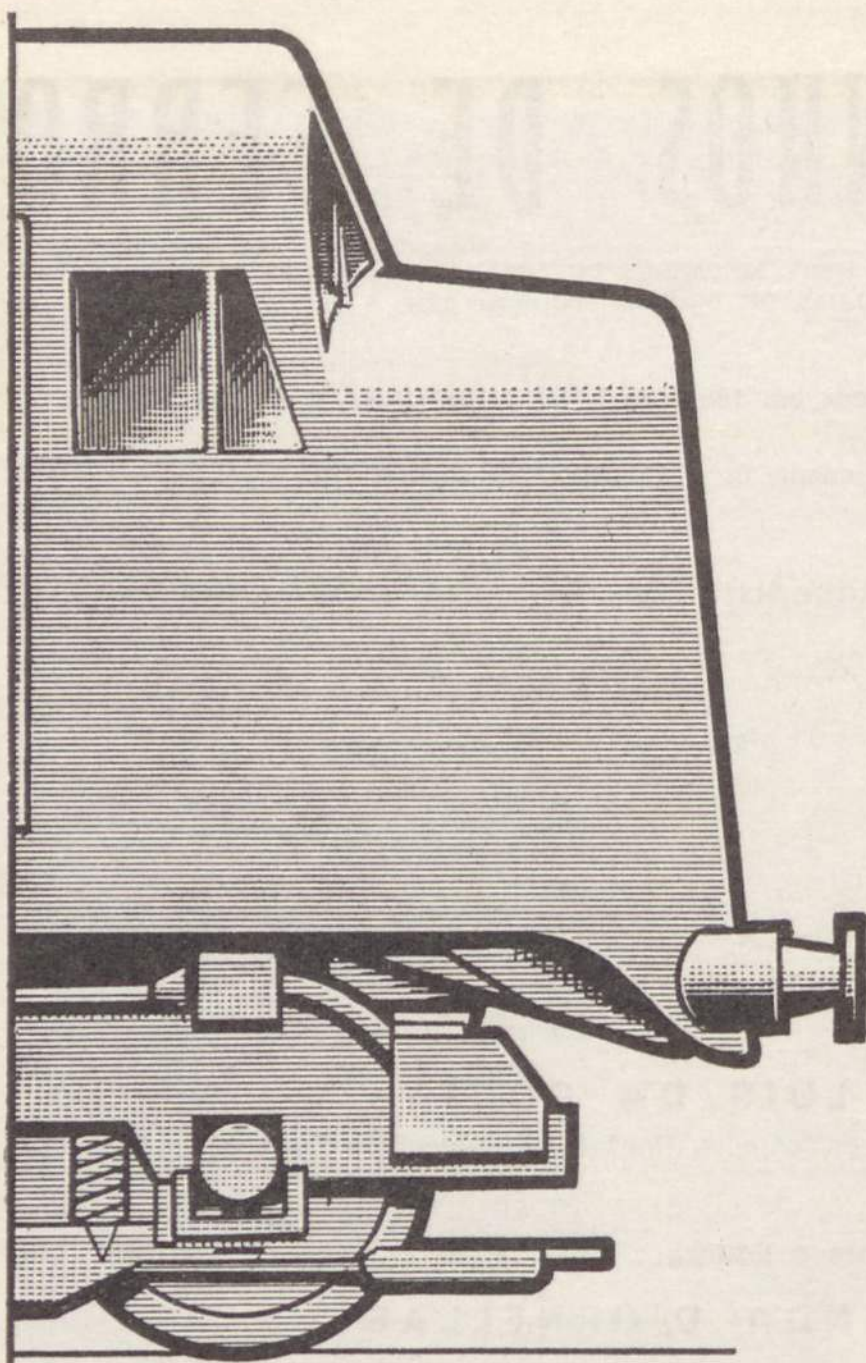
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.º

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumário

Jornal do Mês 121

O Comboio 123

Terras e Povos 124

Antologia Literária do comboio 125

Caminho de Ferro 127

Evolução histórica 130

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal 132

Linhas Estrangeiras 134

Livros 139

A Nova Linha de Tokaido 140

O Turismo na Alemanha 141

Jornal do Mês

NORTE	OUTUBRO
SUL	16
ESTE	Quarta-feira
OESTE	

Para habilitar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária única da exploração da rede ferroviária nacional, a proceder à transformação e reapetrechamento previstos no III Plano de Fomento, aprovado pela Lei n.º 2133, de 20 de Dezembro de 1967, foi publicado, pelos Ministérios das Finanças e das Comunicações um decreto-lei que autoriza aquela companhia a emitir nos anos de 1968 a 1970, por séries, obrigações até ao limite de 930 000 contos.

A emissão das obrigações, que gozarão do aval do Estado, será feita por subscrição pública ou venda no mercado, podendo para tanto a companhia realizar com instituições de crédito contratos para a sua colocação.

— A coordenação de transportes tem um magnífico exemplo nos Caminhos de Ferro Canadian Pacific. Sob uma mesma direcção comboios, navios, aviões e caminhões são manipulados. A companhia explora ainda 11 hotéis, detem o controle da maior companhia de petróleo do Canadá, possui ainda vastas reservas florestais e milhares de acres de depósitos de minerais. Apesar de toda essa multiplicidade é o caminho de ferro o ponto de apoio de tudo isto.

— Em França realizaram-se, com êxito, experiências, numa linha especialmente construída, com um veículo guiado e sustentado por colchões de ar. A tracção é obtida através de um motor de 260 hp tendo conseguido facilmente atingir 200 km horários. Nos testes, 8300 km já foram percorridos pelo Aéro-Train transportando mais de 2700 pessoas. É apenas o começo de velocidades da ordem de 500 por hora já em estudos no Japão com a aplicação de motores eléctricos lineares.

— No Instituto de Pesquisas Técnicas Ferroviárias de Tóquio pode ver-se deslocar, como um bólido, na pista com 90 metros de comprimento um comboio revolucionário. Ou melhor, o modelo de um veículo que poderá provocar uma revolução nos transportes igual à do aparecimento da roda. Trata-se do motor linear eléctrico que, segundo os téc-

nicos, permitirá em escala ampliada movimentar comboios a mais de 500 quilómetros horários. É apenas o começo dos comboios supersónicos.

— Graças ao turismo, a Venezuela recebeu, em 1967, divisas no montante de 32,8 milhões de dólares, revelou o ministro do Fomento na abertura da VII Convenção Nacional do Turismo, em Maracay, acrescentando, porém, que os resultados são ainda desalentadores quando confrontados com os de outras áreas das Caraíbas e do México. Em 1966, salientou o ministro, o México recebeu milhão e meio de visitantes que deixaram no país mais de 328 milhões de dólares.

— A Rodésia concorre aos próximos Jogos Olímpicos. Um dos seus atletas é o corredor de maratona Mathias kanda, que se treina de uma maneira pouco vulgar mas vigorosa. Os jornais, de onde extraímos esta notícia, publicaram uma fotogravura em que se vê o atleta marchando a par de um comboio entre Gkelo e Selukwe, nos planaltos da Rodésia.

— Após oito anos de planeamento e lutas foi finalmente autorizada pela Suprema Corte o casamento das duas maiores ferrovias americanas. A Pennsylvania e a New York Central unidas representam 35 000 km de linhas e património no valor de 6,3 bilhões de dólares. Elas formam um sistema maior do que qualquer europeu, excepto a União Soviética. A razão principal da fusão foi o paralelismo entre várias linhas trazendo uma competição que terminada poderá produzir economias anuais da ordem de 80 milhões de dólares.

— Todas as locomotivas dos Caminhos de Ferro de Moçambique vão ser equipadas com emissores-receptores de pequena envergadura.

Já foi aberto concurso para o fornecimento dos aparelhos, cujo custo está calculado em cerca de vinte e cinco contos.

Esta iniciativa, que visa proporcionar uma rápida informação do estado das linhas ou de qualquer acidente, come-

çará a ter concretização prática na linha do Limpopo. Nas diversas estações serão montados também postos emissores-receptores, alguns dos quais de potência mais elevada do que os que serão instalados nas locomotivas.

— Meio milhão de turistas visitaram a Roménia durante os primeiros seis meses do ano em curso, o que representa um aumento de 65 por cento em relação ao mesmo período de 1967.

— A última locomotiva a vapor dos caminhos de ferro britânicos, acaba de ser retirada do serviço, saindo da linha de Liverpool em que, há 138 anos, se inaugurou a primeira carreira regular de comboios de passageiros no Mundo. A sua derradeira viagem foi de Liverpool e Manchester e volta, rebocando um comboio com 420 passageiros, que tinham pago 1200 escudos pelo bilhete. Apareceram grupos de entusiastas, nas estações do trajecto, para aclamarem, uma última vez, a velha locomotiva.

— A Câmara Municipal e a Comissão Municipal de Turismo da Figueira da Foz, deliberaram promover um certame poético integrado no programa de homenagem à memória do grande poeta e escritor figueirense João de Barros. A estes Jogos Florais poderão concorrer todos os poetas portugueses e brasileiros. Segundo o regulamento, haverá apenas a modalidade de poesia lírica, que terá como tema obrigatório o «Mar». Haverá dois prémios de cinco mil escudos, um para o melhor poema de autor brasileiro e outro para a melhor poesia de autor português. Além destes prémios, o júri poderá atribuir uma ou várias menções honrosas.

— Em Bragança, realizou-se a inauguração da variante do caminho de ferro, desde a estação local até junto da Ponte da Coxa, que passa à recta-guarda da nova cadeia desta camarca e próximo do campo de aviação Capitão Plácido de Abreu e da carreira de tiro militar, depois de atravessar a estrada nacional Bragança-Vinhais, sobre uma pequena ponte, num percurso de cerca de três quilómetros.

(Continua na pág. seguinte)

Ao acto inaugural, que se integrou no programa das Festas da Cidade, assistiram, diversos funcionários superiores da C. P..

Após a inauguração deste melhoramento foi oferecido pela Câmara Municipal e pela Comissão de Festas da Cidade, um banquete às individualidades presentes.

— A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses assinou um contrato com o Banco de Negócios Lazard Brothers, Ltd., para a concessão de um empréstimo de 2,35 milhões de libras, destinado ao financiamento de dois contratos firmados com uma empresa inglesa para fornecimento de 27 locomotivas Diesel.

Os referidos contratos foram assinados recentemente pelo sr. Professor Doutor Mário de Figueiredo, Presidente dos Caminhos de Ferro Portugueses e o sr. H. J. H. Nethersole, Director-Gerente da empresa inglesa.

— O «Diário do Governo» publicou um decreto emanado do Ministério do Exército, que aprova o regulamento das Brigadas de caminhos de Ferro, que são constituídas por todo o pessoal ferroviário, de ambos os sexos, das linhas de caminho de ferro das redes de Portugal metropolitano e ultramarino, excluindo os militares do Exército e da Força Aérea das classes afectas à mobilização militar e o pessoal da Marinha, que deve ser mobilizado segundo o sistema de convocação vertical.

— No entroncamento, rua Coronel Alfredo Pereira da Conceição, realizou-se, em acto solene, a cerimónia da entrega da chave de uma linda construção levada a efeito pelo «Lar Ferroviário» às sócias números 344-A do 6.º escalão, senhoras D. Custódia Silva e D. Ana Pereira da Silva.

Trata-se de uma nova realização promovida por aquela benemérita Cooperativa, cuja secretaria funciona na rua da Assunção, 42-4.ª Sala 24 Lisboa.

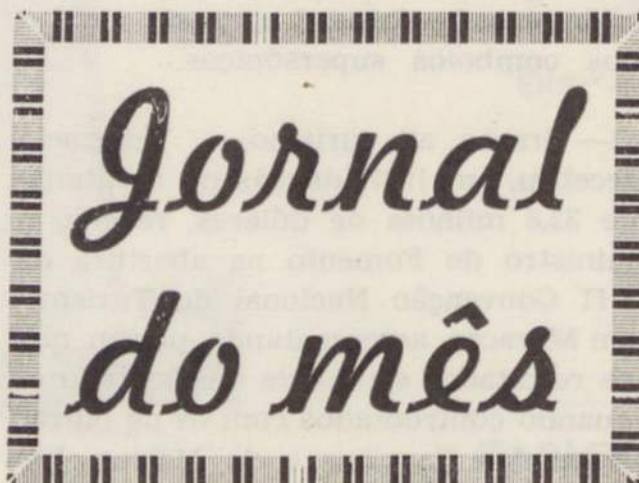
— O «Diário do Governo» publicou um despacho da Presidência do Conselho, que confirma a declaração de utilidade turística do Hotel do Infante, situado na cidade de Ponta Delgada, Ilha de São Miguel, Açores, já anteriormente concedida, a título prévio, por despacho publicado na folha oficial de 21 de Agosto de 1953.

— Por despacho conjunto da Presidência do Conselho e do Ministério do Ultramar, publicado no «Diário do Governo», foi determinado que seja agregado ao grupo de trabalho em funcionamento na Agência-Geral do Ultramar

para planeamento turístico e matérias afins com funções coordenadoras um representante do Commissariado do Turismo.

Para desempenhar as referidas funções, foi nomeado o sr. dr. Rui Edmundo de Vasconcelo Pereira e Alvim.

— Promovida pela C. P. realizou-se, numa das salas do SNI, uma importante reunião, a que estiveram presentes cerca de 330 dos seus funcionários mais qualificados, em que foi dado a



conhecer o estado actual da reorganização, em curso, dos serviços da Companhia, através de informações pormenorizadas prestadas pelo eng.º José Alfredo Garcia, chefe do Serviço de Organização, Métodos e Formação, que fez minuciosa exposição sobre o assunto. Em seguida, o eng.º Vitor Rosa Biscaia, chefe do Sector de Estudos no Trabalho, daquele mesmo Serviço, expôs a forma como se tem vindo a processar o Estudo do Trabalho, com o objectivo de uniformizar sistemas de execução. Na estação de Campanhã, realizou-se idêntica reunião, para o mesmo efeito.

— Foi confirmada a declaração de utilidade turística do «Hotel Algarve», que a Sociedade Investimentos Imobiliários da Praia da Rocha construiu naquela zona, a título prévio.

— Por despacho da Presidência do Conselho, foi confirmada a declaração de utilidade turística do Restaurante-Bar Britânia, de Cascais, já anteriormente concedida, a título prévio, por despacho publicado no «Diário do Governo» de 2 de Agosto de 1967.

— Com a inauguração do desvio do caminho de ferro, na cidade de Bragança, desapareceram duas das três passagens de nível entre a estação local e a da Mosca. Uma das passagens desaparecidas ficava situada logo à saída da estação e era muito perigosa por ficar no caminho da Escola Técnica: a outra, no sítio das Beatas, prejudicava imenso o trânsito na estrada nacional Bragança-Vinhais.

Além disso, foi melhorado o piso da gare da estação do caminho de ferro, tendo sido substituída a antiga calçada por um pavimento de cimento.

— A Câmara Municipal de Lisboa abriu concurso público para a construção do viaduto ferroviário sobre as avenidas da República e de 5 de Outubro, com a base de licitação de 15 700 contos, fixando o prazo de 365 dias para a execução da totalidade das obras.

O viaduto será construído ao lado do actual traçado ferroviário, ocupando toda a extensão entre aquelas avenidas e passando superiormente a um novo arruamento executado entre as referidas artérias.

O viaduto terá a extensão total de 225 metros e o seu traçado está adaptado ao novo perfil da avenida da República. Será executado para via dupla, mas está prevista a sua duplicação — para quatro vias — quando o tráfego ferroviário o justificar e de acordo com os planos de expansão da estação do Rego. O viaduto terá ainda doze vãos de comprimento variável entre 16,50 e 25 metros, apresentando apenas dois pilares na avenida da República e um na de 5 de Outubro, dispostos nas placas de separação dos tráfegos, de modo a não dificultar a circulação, como hoje se verifica.

Os tabuleiros, estabelecidos um para cada via ferroviária, apoiam-se em pilares em forma de «Y» e são peças inteiras, sem quaisquer juntas.

O tipo estrutural, peça única contínua, em toda a extensão e o material adoptado — betão armado pré-esforçado — serão pela primeira vez adoptados na Metrópole, em pontes ferroviárias, embora já largamente aplicados no Ultramar português, em obras similares.

A obra foi calculada por via experimental, em modelos reduzidos tridimensionais, no Laboratório de Estruturas do Prof. Edgar Cardoso, utilizando aparelhagem mecânico-electrónica automática apropriada, de sua concepção.

— Para a execução de novas obras ou para renovação de obras já concluídas, os Caminhos de Ferro de Moçambique vão despende, ainda no corrente ano, a quantia de 446 812 contos. Para tal, foi publicado o primeiro orçamento suplementar da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, no valor de 420 369 contos, destinados exclusivamente a dotar os fundos de Reserva (61 364 contos); de Renovação (45 000 contos) e a aumentar a dotação de fundos de Melhoramentos (314 004 contos).

(Continua na pág. 144)

O COMBOIO

O porteiro do hotel encolheu os ombros e disse: «É a única solução. A estas horas não consegue encontrar um quarto em parte alguma. Se o senhor não quiser — e não percebo porquê — ocupar a cama que temos vaga e que é, como já disse, num quarto para duas pessoas, não podemos servi-lo». «Bom, disse Schwamm, eu fico com a cama, mas gostaria ao menos de saber com quem vou partilhar o quarto. O meu companheiro será pessoa de confiança? Já lá está?»

— «Já lá está a dormir» disse o porteiro.

Schwamm preencheu o impresso que o outro lhe deu. Não podia dizer que Schwamm tivesse ficado encantado com a ideia de partilhar o seu quarto com um desconhecido e, só após sérias hesitações, conseguiu abrir a porta do quarto. Mas, mal estendeu a mão para acender a luz, alguém disse: «Por favor, não acenda a luz.» Schwamm, assustado, perguntou: «Estava à minha espera?» O desconhecido não respondeu à pergunta e pediu-lhe que não tropeçasse nas malas nem na sua bengala, cuja posição indicou. Indicou-lhe também o caminho para a cama que estava vaga.

Schwamm despiu-se e meteu-se na cama. Não conseguia, porém, dormir e, como viu que o seu companheiro também não dormia, resolveu dizer-lhe o seu nome, na esperança de que o desconhecido lhe dissesse o dele. Não conseguiu, porém, saber absolutamente nada acerca do seu enigmático companheiro que, entretanto, conseguira arrancar-lhe a razão da sua vinda à cidade.

Foi então que Schwamm contou que tinha um filho — um miúdo encantador, mas muito sensível. Todas as manhãs o miúdo vai para a escola e atravessa uma passagem de nível, em cuja cancela tem que esperar para dar passagem ao comboio. E todas as manhãs o miúdo acena para o comboio e nunca nenhum passageiro respondeu ao seu aceno. Por isso o miúdo vive triste, tão triste que não brinca, não quer comer nem estudar e qualquer dia adoece. Esta a razão por que Schwamm viera à cidade: para tomar o comboio da manhã e poder acenar ao seu filho.

Schwamm conseguiu finalmente adormecer. E, quando na manhã seguinte acordou, viu que estava sozinho no quarto. E, com grande aflição, reparou que só faltavam 5 minutos para o comboio da manhã e portanto já não conseguia apanhá-lo.

Schwamm, desolado, teve de regressar a casa no comboio da tarde. Quando chegou a casa, o filho abriu-lhe a porta radiante e, saltando-lhe para o colo, gritou: — «Pai, houve um senhor que me acenou. Um senhor que me acenou durante muito tempo.»

«Com uma bengala?» — perguntou Schwamm.

— «Sim, com uma bengala. E depois atou um lenço à bengala e acenou até eu perder o comboio de vista.»

(Adaptação de «Die Nacht in Hotel» de Siegfried Lenz)

Os Caminhos de Ferro e o seu equilíbrio financeiro

Na Informação Morris, publicada em apêndice ao Livro Branco de Política Ferroviária do Governo, esboçou-se a política que tende colocar em 1971, os Caminhos de Ferro Britânicos numa posição de equilíbrio financeiro.

Com efeito, este Livro Branco governamental é utilizado como introdução à Informação Morris e explica a determinação do Governo de aceitar as recomendações do Grupo Directivo Mixto, estabelecido pelo Ministro dos Transportes e pelo Presidente da Junta dos Caminhos de Ferro Britânicos, sob a presidência do sr. John Morris, M. P., co-secretário Parlamentar ante o Ministério dos Transportes, e expõe a política ferroviária que dimana deles.

O primeiro problema que se apresentou ao Grupo foi fixar o tamanho da rede de vias básicas que incluíam linhas e serviços com pouca ou nenhuma perspectiva de lucro, porém cujo valor para a comunidade era mais importante que o seu custo e ao mesmo tempo permitir à administração dos Caminhos de Ferro Britânicos concentrar-se mais no desenvolvimento do que na contracção.

Esta rede desenvolvida pelo Grupo compreendia 17 700km de extensão e foi publicada num mapa em Março de 1967.

O segundo problema importante era dar à Junta dos Caminhos de Ferro um objectivo financeiro. Isto não podia fazer-se enquanto a Junta tiver que manter um equilíbrio económico (break-even) e ao mesmo tempo ter que suportar o custo de linhas anti-económicas.

Uma locomotiva sem governo a cento e quarenta à hora...

O caso passou-se no Estado de Kansas, nos Estados Unidos. Durante quase uma hora, uma locomotiva sem governo andou perfeitamente à vontade num cruzamento de linhas perturbando seriamente o trânsito, não se tendo explicado como esta máquina «Diesel» conseguiu sair da estação sem condutor e andar durante mais de sessenta quilómetros atravessando as estações sob o olhar espantado dos ferroviários.

Esta locomotiva chegou a andar a cento e quarenta quilómetros à hora e parou por si própria quando se esgotou a reserva de carburante. Por um milagre, não se registou uma catástrofe.

O Japão

possui um comboio para 1300 passageiros

No Japão está a ser experimentado o comboio eléctrico mais longo do Mundo. É composto de 16 carruagens, tem 400 metros de extensão e é capaz de atingir 210 km/h.

Entrou em funcionamento durante um período experimental entre Tóquio e Osaka e poderá transportar 1300 passageiros.

TERRAS e POVOS



Este rapazito negro pertence a uma tribo do Biafra, antigo reino da Guiné superior, entre o reino dos Ouaris e a costa do Gabão. Biafra tem por capital uma cidade do mesmo nome. A sua baía forma a parte mais retirada do golfo da Guiné. O primeiro homem branco que ali entrou foi o português Lopo Gonçalves. Limitada ao norte pelo cabo Formoso, e, a sudoeste, pelo cabo Lopo Gonçalves, nela existem as ilhas de Fernando Pó e Ano Bom. Recebe as águas dos rios Brass, S. Nicolau, Sombreiro, Novo Calabar, Andomey, Boni, Velho Calabar, Bakassei, Grão Quã, Cross, Bamby, rio de el Rei, dos Camarões, Dongo, Malimba, Mungo, Bros e Nazaré. A parte setentrional da costa, desde o cabo Formoso até à foz do Velho Calabar, é plana e baixa, mas depois eleva-se para a foz do rio dos Camarões, apresentando uma das mais altas montanhas da África Equatorial, cujo pico se eleva a quatro mil e duzentos metros acima do nível do mar. Na parte oriental da costa do golfo correm duas cordilheiras paralelas.

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS ■ APPARTEMENTS

Esplêndido Serviço de Cozinha ■ Águas correntes, quentes e frias, em todos os quartos ■ Boas casas de banho em todos os andares ■ Completas instalações frigoríficas no Bar, no Café e no Hotel

Telefone 279

E L V A S

ANTOLOGIA LITERÁRIA

DO COMBOIO

Por Federico Carlos Sainz Robles

O comboio tem muita e boa literatura. Começemos por afirmar que o comboio em Espanha nasceu com extraordinária oportunidade: em 1848, quando o romantismo literário «ardia e tritava» no seu próprio auge; e quando os escritores românticos tão apaixonados por devorar distâncias, inclusive a da Terra à Lua, para se mudarem de um lugar para outro neste baixo mundo tinham que optar entre a tracção animal ou a imaginação infrene, porém inoperante. Aquela ia muito devagar, e esta não chegava a parte alguma com suporte definitivo. E então apareceu o comboio! O comboio que era um termo médio bastante sedutor: muitíssimo mais rápido e cómodo que a tracção animal e muitíssimo mais operante do que a imaginação infrene. Logicamente, o romantismo literário subiu ao comboio; e como criatura bem nascida, que sabe agradecer favores, dedicou ao comboio as referências amáveis, galantarias, elogios quase filosóficos e até estudos eruditos com boa poesia de permeio. Na impossibilidade de me referir a todos os elogios literários dedicados ao comboio em quarenta ou cinquenta línguas, pois, só para citar os nomes dos autores e onde foram publicados, precisaria de vários e grossos volumes de enciclopédia universal. Na minha breve antologia limitar-me-ei apenas à contribuição espanhola — a parte mínima e sempre que tenha saído das penas de egrégios escritores.

Não adivinham os senhores quem fez as primeiras referências ao caminho de ferro espanhol? Pois foi Benito Perez Galdós, no episódio nacional, terceiro da quarta série, *Los duendes de la camarilha* em cujo capítulo nono, a encantadora Lucila, procurando notícias políticas num jornal que a interessavam, leu: Notícias acerca da próxima inauguração do caminho de ferro de Madrid ao Real Sítio de Aranjuez; e admitiu a sua importância e utilidade, «pensando que sempre é bom chegar depressa aonde queremos ir». O mesmo genial Benito Perez Galdós afirma na sua viagem a Lisboa que a linha directa Madrid-Cáceres-Portugal foi construída «há quatro anos — escreve em Maio de 1885 —, e que a viagem entre a capital de Espanha e a de Portugal era cómoda e rápida: vinte horas em comboio expresso». E para não deixar o nosso Benito em dois sem três, quero recordar-vos o impressionante começo de uma das suas melhores novelas, *Dona Perfecta*: «Quando o comboio misto descendente número 65 (não é preciso nomear a linha) se deteve na pequena estação situada entre os quilómetros 171 e 172, o único passageiro de primeira que vinha no comboio desceu apressadamente... «Ninguém me negará que este começo contém já a suspeita das coisas tremendas que vão acontecer depois, contadas nas suas páginas. A madrugada lívida e gelada, uma estação, Villahorrenda, minúscula, numa paisagem ainda turva; o comboio, resfolegante, que se detém um momento, e um passageiro de primeira, o engenheiro Pepe Rey, protagonista da novela que se apressara a descer da carruagem para ir em busca do seu destino... Pedro António de Alarcon, grande nevelista e grande jornalista, prosador egrégio, temperamento equilibrado entre o fino humor e o acentuado realismo, foi um dos primeiros passageiros que teve o comboio de Madrid e Salamanca, via

Avila, no seu ramal Medina del Campo à cidade de Tormes, inaugurado em 1877. Vamos ler Pedro Alarcon: «A viagem é muitíssimo cómoda. Aqui tendes o «Indicador»: sai-se de Madrid às nove e meia da noite e chega-se às nove e meia da manhã. O bilhete, em primeira classe, custa sete duros, que com os sete de regresso, são catorze... Com efeito, às nove e meia da noite seguinte saíamos de Madrid no comboio SEGUNDO CORREIO (quem sublinha é o próprio autor) destinado, como sabe toda a gente, a transportar cartas e passageiros desta Vila e Corte (que já conta 400 000 habitantes) para meia Espanha e a toda a Europa».

O nosso grande nevelista participou também, como um dos primeiros passageiros, na inauguração do ramal Alar del Rey-Reinosa, do caminho de ferro de Madrid a Santander. Voltemos, pois, a ler Pedro António de Alarcón: «Estive dez horas em Alar del Rey, armazém de trigo e farinhas destinados ao tráfego pelo Canal de Castela e estação de um caminho de ferro que com o tempo irá a Santander mas que agora só chega a Reinosa. Às quatro da tarde saiu, enfim, um comboio para este ponto... O comboio compunha-se de três ou quatro carruagens, ocupadas por dez ou doze pessoas... Parecia aquilo uma sombra de caminho de ferro... Alegrou-me, porém, a alma fazer aquelas nove léguas tão solitária e comodamente, correndo de uma janela para outra para admirar as soberbas paisagens montanhosas, em que se viam confundidos, árvores, rochas, matas bravas, viadutos, prados, cabanas, TÚNEIS (o sublinhado é do Autor) bosques, arroios, pontes... Ao cabo de duas horas estava em Reinosa, nas margens do incipiente Ebro, próximo dos nevados portos que dão passagem à província de «Santander» e prossegue: «Mas, dir-me-ás: Quando chegas a Santander, término da tua anunciada viagem? Chegarei, meu amigo, quando acabarmos o troço de ferro de Los Corrales a Torrevallega, em que trabalhamos sem descanso, por meio de apostas e profecias, todos os habitantes deste vale, desde a distinta família construtora inglesa até à minha humilde pessoa, que já tinha cravado mais de uma escápula para assentar carris...» e em seguida conta o Autor o «angustioso descarrilamento do recentemente inaugurado comboio, quando passava sobre o rio Besaya». Por um milagre livrou-se o Autor de ficar sem a pele, pois o seu vagão ficou suspenso sobre um abismo de 22 pés...

Um outro grande nevelista do século XIX e do século XX é Emília Pardo Bazan. Esta escritora sentiu um grande entusiasmo pelo comboio e com o comboio iniciou a acção de algumas das suas novelas e dos seus contos mais famosos: «Uma viagem de noivos», «O tesouro do Gastão», «A aventura de Isidro», «Sud-Expresso», «O passageiro». Para a insigne nevelista, o comboio foi, sem dúvida, um elemento importante e definidor para temas do máximo realismo; e em ocasiões, como em «O passageiro», determinante do êxito desde o seu início até à última página. Nota-se claramente que a escritora se tinha apaixonado pelo comboio; mas, está claro, como viajava em carruagem-cama e carruagem-restaurante, os restantes vagões cedia-os às criaturas das suas narrações literárias.

(Continua na pág. 129)

Michtyplate Roof Coating

um produto da

TEXAS REFINERING CORP.Revestimento betuminoso para impermeabilização
de coberturas

Entregas imediatas em Lisboa

AVARIA, LDA.

RUA NOVA DA TRINDADE, 1, 3.º E.

Telefone 36 79 62

LISBOA-2

MARCUS & HARTING, LDA.

ROSSIO 45-50

LISBOA - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS

BILHETES DE CAMINHO DE FERRO

Passagens aéreas e marítimas,
reservas de hotéis, etc.

VISITE A

COSTA DO SOL

GUINCHO — CASCAIS — ESTORIL

CARCAVELOS — PAREDE



Informações: Junta de Turismo da Costa do Sol

Arcadas do Parque — ESTORIL

Uma galeria de arte rolante na Alemanha Federal

A exemplo da França e da Itália, onde salões de arte percorrem o país em comboios, a Alemanha Federal possui actualmente, também, a sua galeria de arte rolante. Em duas carruagens do expresso Colónia-Dusseldorf-Hamburgo-Kiel são expostas dezasseis pinturas modernas, que os passageiros podem admirar. As obras são substituídas todos os meses e terão a assinatura de artistas naturais das cidades do percurso.

Deve-se esta iniciativa a Muller, director do contra-clubes de Bonn, que organiza frequentemente exposições de arte moderna na sua galeria subterrânea, onde podem admirar-se obras de pintores e desenhadores desconhecidos, mas aos quais não falta talento artístico. Muller conseguiu fazer uma exposição no restaurante do Parlamento Federal.

**CHAPAS DE PLÁSTICO REFORÇADO**

Cada vez mais utilizadas em construções modernas:

- Coberturas Fabris
- Clarabóias
- Guardas de varandas
- Tectos luminosos
- Chaminés
- Marquises
- Telheiros
- Alpendres
- Divisórias
- Balcões
- Balaustradas
- Esplanadas

Um tipo de chapa para cada fim

Todas as cores — Várias espessuras — Diversos perfis

FABRICANTE:

Telef.: 259165/76/78 — End. Teleg.: REFRIPLAS

SANTA IRIA DA AZÓIA

PORTUGAL

FORNECEDORES DA C. P.

Caminho de Ferro

e INVESTIMENTOS

Por ANDRÉ SEGALAT *Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.*

O caminho de ferro, indústria com mais de um século inteiramente ao serviço da economia nacional, não escapa à lei comum: as grandes instalações espalhadas pelo país, o numeroso parque de locomotivas, carruagens e vagões, graças aos quais o progresso sem precedentes da segunda metade do século XIX se pôde realizar, devem agora secundar o salto ainda mais prodigioso dos nossos tempos.

Uma das consequências desta renovação dos meios de tracção é o aumento das velocidades. Há mais de uma dezena de anos, em experiências ainda inigualadas, a S.N.C.F. afirmava as possibilidades ferroviárias nesse domínio e indicava as técnicas que permitiriam atingilas. Seria preciso, porém, atacar todos os dados do problema, antes que as grandes velocidades pudessem passar para o plano das realidades comerciais.

A preferência que meresse o «Capitole» — cuja procura aumentou 37% depois de Junho — e todos os grandes rápidos da S.N.C.F., mostrou que tais comboios atendem as necessidades dos usuários e também garantem a rentabilidade dos investimentos exigidos para o aumento da velocidade.

Mas há algo mais notável ainda nas transformações do caminho de ferro. Técnicas como a automação e cibernética encontram aplicação em todos os sectores da exploração ferroviária. É preciso dar um lugar especial ao tratamento da informação. A SNCF, depois de vários anos, pode confiar

a uma grande empresa electrónica de gestão — uma das mais possantes da Europa — grande número de trabalhos estatísticos e contabilísticos.

A mais rica em promessas, será a gestão centralizada do tráfego de mercadorias, ainda em estágio experimental e de primeiras realizações. As informações mais diversas relativas a esses transportes estão asseguradas nesse conjunto e, a partir de 1970 permitirão a expedição de ordens relativas à gestão e à manutenção do parque de vagões, bem como o cálculo das taxas de transporte.

Citarei ainda outra orientação particularmente importante na nossa política de equipamento: o esforço dirigido em favor do subúrbio parisiense. Neste caso, os investimentos visam não só o acréscimo da capacidade de transporte como a rentabilidade da rede. O caminho de ferro reconhece a sua missão primordial de serviço público que lhe incumbe no desenvolvimento das comunicações entre a capital e os arredores; os investimentos previstos demonstram o desejo de contribuir para resolver os problemas decorrentes da extensão da rede e da densidade crescente da população. Nenhum aperfeiçoamento é negligenciado para dar à rede francesa o máximo de qualidade e de eficiência. Dentro das suas possibilidades financeiras, a SNCF prosseguirá sem desfalecimentos a sua obra de renovação. O acolhimento particularmente favorável que tem tido o nosso orçamento anual, mostra a confiança do público no futuro do caminho de ferro.



A CENTRAL DA BAIXA

RESTAURANTE

//

PASTELARIA

//

SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA
FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA ÁUREA, 94 - 98

—

LISBOA

—

TELEFONES 32 02 80 - 32 66 74

ANTOLOGIA LITERÁRIA DO COMBOIO

(Continuação da pág. 125)

Armando Palácio Valdes, na sua novela «A espuma», quando o senhor duque de Requena organiza uma excursão às suas propriedades de Riosa, para deslumbrar os seus amigos convidados, mandou preparar um comboio especial, que constava de duas carruagens-salão, um sleeping car e um furgão». Ignoro o que diriam da decisão do senhor duque de Requena os altos conselheiros e dignatários dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha e se essa decisão era viável. Mas, se é certo o bom humor e certa a amenidade com que Palácio Valdes descreve largamente esta viagem em comboio de luxo extra de meia centena de criaturas com muito dom. É de ler a encantadora viagem de noivos por comboio que realizam a gentil Maximina e Miguel Riverita. Estou em afirmar que é o comboio que opera a magia de estabelecer entre a esposa honestíssima, angelical e o jovem esposo, as mais nobres e duradoiras intimidades e as afinidades afectivas. E são de recordar as viagens do moço poeta e médico galego Zeferino Sanjurjo; primeiramente, ele só, no balneário de Marmolejo, onde conhece a sedutora monja Irmã São Sulpício; mais tarde, também só, até Sevilha, em busca da fugitiva irmã astuta; por último, os dois, Glória e Zeferino, casados como Deus manda, da vida monacal, para a qual não tinha verdadeira vocação. Enfim, em quase todas as obras de Palácio Valdes o comboio representa um papel importante.

Quero crer que quase todos os meus leitores conhecem os admiráveis escritos do grande humorista Wenceslau Fernandes-Flores. Pois bem, entre os seus livros há um que se intitula «As Viagens», curiosíssima e muito chistosa narração em que refere um episódio apaixonante do comboio, mas um comboio muito particular: o de Santiago a Pontevedra, denominado exòticamente «The West Galicia Railway Company» e «do qual uma pessoa podia em marcha apear-se em qualquer momento; comboio que pára em qualquer momento para recolher-vos em metade do caminho se o suplicardes ao maquinista, e que durante a guerra europeia de 14 — nos dias em que era atroz a escassez de carvão, queimava lenha e papéis velhos». «Este assombroso comboio teve outro mérito: ir soltando ao longo da sua derrota parafusos, porcas de parafusos, ganchos de ferro, pranchas, sem nunca de deixar de marchar; com esta quantidade de ferro atirada durante quinze anos poder-se-ia construir dez transvias. Ah! neste comboio toda a gente de Pontevedra e de Marín viajava de graça».

Antes de terminar de referir-me aos grandes mestres da novela que tomaram o comboio como cenário ideal para as suas narrações, quero recomendar-vos a leitura da novela de José Ortega Munilla «O trem directo».

Devo dizer que até aos primeiros anos da nossa centúria a literatura dedicada ao comboio por poetas e novelistas resultava, na sua maior parte, francamente optimista, atractiva em alto grau. O comboio servia para mudar de uma paisagem para outra, para sonhar durante o percurso, para estabelecer amáveis relações, para cabecear modorras reparadoras, para saborear merendas ou ceias suculentas, para as quais se convidavam todos os presentes sem a menor preocupação de que algum deles pudesse aceitar o convite. A partir, porém, dos primeiros anos do nosso século, a literatura do comboio enveredou pelo drama. Assim, o comboio converteu-se num meio de chegar a pavorosas tragé-

dias: suicídios, descarrilamentos, choques, passagens de nível não fechadas o que motivava bárbaros atropelamentos, quedas das janelas e plataformas, assaltos á mão armada, roubos misteriosos. Se os leitores desejam ler novelas em que o comboio se converte em fado inexorável, recomendo-lhes as que se intitulam: «O Patriarca» de Francisco Camba; «Rosarito», de Rafael Lopez Haro; «A Poetisa», de Juan António de Zunzunegui. E prometo-lhes que ficará bem servida a vossa inclinação mórbida pela tragédia sobre carris paralelos. Excepcionalmente, o referido Juan António de Zunzunegui é autor duma grande novela «A Falência» (La Quiebra), na qual o comboio desempenha um papel de farsa alegre. Quando regressa a Bilbao, vindo de Madrid, o presidente do Conselho de Administração de uma poderosa entidade bancária, vão esperá-lo à estação os seus colegas do Conselho, e quando o contemplam sorridente, à janela, «ali mesmo sobem as acções». Pelo contrário, se vêm com aspecto de enfadado, «ali mesmo baixam as acções».

Permito-me recomendar-vos com particular interesse a leitura da grande novela de Eduardo ZAMACOIS — «Memórias de um vagão de caminho de ferro», que julgo ser o paradigma da literatura dedicada ao comboio. O novelista, para documentar-se devidamente, desempenhou, durante seis meses os misteres de fogueiro e moço de trem em várias linhas espanholas de caminhos de ferro. Na sua novela, o protagonista é um vagão de luxo; nos seus compartimentos desenrolam-se diversos episódios de impressionante realismo: crimes, roubos, amores dramáticos, espionagem, alucinações, farsas rabelesianas, burlas de tomo... Esta novela deixa-nos a impressão de uma magnífica película de episódios, cada um dos quais tem os seus actores e os seus comparsas. Nesta novela, além disso, o autor demonstra como o comboio serve de admirável plataforma para a contemplação das paisagens maravilhosas da da geografia espanhola; as campinas húmidas e melancólicas da Galiza até às hortas e albufeiras do Levante.

Mas não vos esqueçais, prezados leitores, que a literatura dedicada ao comboio não se reduz à poesia e à novela. Possivelmente não é menor a literatura cénica inspirada no caminho de ferro, quer tomando este como cenário, quer complicando-o mais ou menos intensamente com temas e criaturas. E assim permito-me recomendar-vos algumas obras teatrais nas quais o comboio alcança atractivos e importância.

No primeiro acto de «Um baile na capitânia», de Agustin de Foxa, um bravo e lírico oficial do exército isabelino descreve em versos magníficos a inauguração, em 1851, do comboio entre Madrid e o Real Sítio de Aranjuez, no qual viajou a formosa e jovem Isabel II. Se preferis dramatis-mos, podeis encontrá-los no vagão de carga de «Um comboio de madrugada», de Claudio de la Torre, no qual se amontuam (no comboio e no autor) fugitivos de ambos os sexos que fogem da feroz perseguição comunista.

Possivelmente agrada-vos o ambiente das modestas hospedarias das estações de província. Recomendo-vos a leitura, se não tiverdes a oportunidade de as verdes representadas, de obras como: «O comboio dos Maridos e não fumadores» de Jacinto Benavente; «De Madrid a Biarritz»; «A Bela Doroteia», de Miguel Mihura...

O progresso dos sistemas de tracção é um índice inequívoco do progresso do caminho de ferro. A locomotora Diesel foi o elemento que, em numerosas ocasiões, permitiu àquele manter-se em condições de superioridade perante outros meios de transporte. Mas, como tudo que chega a ser uma realidade aceite sem reservas, a locomotiva Diesel tem a sua história balizada por uma sucessão de factos que marcam a sua evolução e desenvolvimento.

Reportemo-nos aos fins do século passado. Apesar de o doutor-engenheiro Diesel, inventor do motor que tem o seu nome, ter preconizado em 1890, a aplicação deste produtor de potência à tracção ferroviária, não foi o primeiro a construir uma locomotiva accionada por motor térmico. Aceita-se como um facto certo que, em 1891, quer dizer, pouco antes do primeiro motor Diesel fixo começar a funcionar, uma pequena máquina, a primeira locomotora accionada por um motor térmico, um motor Daimler de gasolina, rodava em carris na Inglaterra. Também naquele país, em 1894, W. D. Priestman instalou um motor Priestman, que desenvolvia 30 CV, numa pequena locomotora de dois eixos, alugada pela Companhia do Caminho de Ferro do Nordeste. Prestou serviço regular de manobras somente durante curto espaço de tempo, devido principalmente à sua escassa potência, muito inferior à das locomotoras de vapor contemporâneas dedicadas ao mesmo serviço. No mesmo ano de 1894, a casa Maschinenfabrik Esslingen construiu também uma locomotora de manobras com um motor vertical Daimler, que também não esteve muito tempo em serviço.

A locomotora Sulzer

Apesar de estas primeiras tentativas, até ao ano de 1912 não se inicia propriamente o constante desenvolvimento da locomotora Diesel. É quando aparece uma, estudada por Klose e construída conjuntamente pelas casas Sulzer e Borsing, com destino aos Caminhos de Ferro do Estado da Prússia. Estava equipada com um motor Sulzer de dois tempos, com cilindros em «V» e podia alcançar uma velocidade de 100 km/h. Os cilindros atacavam directamente um falso eixo acoplado por bielas às rodas motrizes. Estas características construtivas repercutiam em uma notável falta de flexibilidade quanto ao aproveitamento da força do motor, motivo por que não se podia esperar nenhum êxito na exploração normal. Depois de ter realizado algumas viagens experimentais na Suíça, passou a efectuar experiências na linha de Berlim a Mansfeld. Os resultados obtidos não foram certamente lisonjeiros, mas nem por isso os seus promotores, o doutor Diesel, Jacob Sulzer e Adolfo Kose, este último funcionário dos Caminhos de Ferro prussianos, desistiram do seu empenho. Foi uma valiosa fonte de experiência que facilitou enormemente o caminho que os homens dedicados ao progresso deste sistema de tracção deviam de percorrer antes de alcançar êxitos positivos. Ficou deste modo demonstrado que não era factível a acção directa dos eixos, mas que se necessitava de algum elemento intermédio para poder variar o par demasiado uniforme desenvolvido pelo motor Diesel.

EVOLUÇÃO

da locomotora

Outras experiências

Aquela locomotora imperfeita despertou o interesse de Hermann Lemp que, no seu regresso aos Estados Unidos, para remediar os referidos inconvenientes se socorreu da transmissão eléctrica já aplicada a automotores e pequenas locomotoras de gasolina, desenvolvendo um sistema de controlo em que se baseiam praticamente todos os actuais empregados nas locomotoras Diesel-eléctricas.

Aproximadamente pela mesma época, a casa inglesa Hawthorn-Leslie, habitual construtora de locomotoras de vapor, se interessou pela construção de locomotoras Diesel, oferecendo em 1913 um modelo de 1.000 CV. com transmissão eléctrica para o caminho de ferro Trans-Australiano.

Durante a primeira guerra mundial e como consequência da mesma, ficaram paralisadas na Europa as actividades experimentais, excepto na Suécia, onde a casa Deva chegou a construir furgões automotores de 250 CV., que podem considerar-se as precursoras das locomotoras Diesel-eléctricas posteriores. Nos Estados Unidos, menos afectados pela guerra, realizou-se a construção de um grupo de locomotoras também Diesel-Eléctricas, de 200 CV., com as quais a «General Electric» iniciou as suas actividades neste campo e para as quais adoptou um motor Junkers de origem alemã. Pouco se conhece acerca dos resultados obtidos com este grupo de locomotoras, mas é de supor que não foram muito satisfatórios, posto que o posterior progresso das locomotoras General Electric, durante os anos de 1920 a 1924 pouco teve que ver com aquelas primeiras unidades.

No mesmo período do pós-guerra, na Europa, depois do escasso êxito alcançado com a locomotora de acção directa acima referida, a casa Sulzer dedicou grande actividade à locomotora com transmissão eléctrica, começando

HISTÓRICA

tiva diesel

Por José Maria Fortuny

por um motor Diesel em «V», para continuar já com motores de cilindros verticais. Na realidade, Sulzer, já em 1920, foi o primeiro construtor que apresentou uma gama normalizada de motores Diesel, exclusivamente para a sua aplicação ferroviária.

O passo decisivo

Não obstante, o primeiro passo decisivo na construção de locomotoras Diesel de linha foi dado na Alemanha, quando Lomonossoff, chefe duma comissão de compras de material ferroviário, encomendou à Maschinenfabrik Esslingen uma locomotora de 1.000 CV. com transmissão eléctrica e motor MAN, posta em serviço em 1924 nos Caminhos de Ferro Soviéticos, protótipo de outras posteriores empregadas com êxito notável nas linhas do Turquestão e repetidas com diversas modificações por Krupp e por oficinas russas. Em compensação, uma experiência efectuada com uma locomotora com transmissão mecânica não deu os resultados desejados.

Naquela época os sistemas de transmissão passavam por um constante progresso, especialmente aqueles que, basicamente, deviam prevalecer ao longo do tempo: as locomotoras eléctricas, as hidráulicas e as mecânicas. De todos os sistemas de transmissão hidráulica, a que a princípio despertou o maior interesse foi a de Lentz, que chegou a instalar-se em vários protótipos de locomotoras de manobras, construídos na Alemanha e na Áustria. Em 1924 instalou-se uma transmissão do sistema Lauf-Thema numa locomotora protótipo que, certamente, estava já equipada com rádio como sistema de comunicação enquanto efectuava serviço de manobras. Dos numerosos tipos de transmissão mecânica aparecidos naquelas datas, apenas uns

poucos chegaram, basicamente, aos nossos dias e unicamente se aplicam a locomotoras de pequena potência.

A locomotora Diesel-Eléctrica de Alco

No progresso realizado pela General Electric durante os anos de 1920 a 1924, encontrou um sólido apoio na colaboração do já referido Hermann Lemp, que recebeu o encargo de estudar um motor adequado para o serviço ferroviário e investigar, sobre a eficácia das Transmissões. Daí surgiu em 1926 uma colaboração transcendental: a da «General Electric» com «Ingersoll Rand» e com «American Locomotive Company (Alco)». Já se tinha construído, em 1923, uma primeira locomotora Diesel-eléctrica com dois bogies, que depois de ter feito demonstrações em 14 caminhos de ferro foi finalmente adquirida pela Central Railroad de New Jersey em 1925, onde prestou serviço regular até há bem pouco tempo. A primeira das referidas empresas construía o equipamento eléctrico, a segunda o motor Diesel e a terceira a parte mecânica, colaboração com que se inicia a dieselização, neste momento, nos serviços de manobras dos caminhos de ferro norte-americanos, chegando-se já entre as primeiras 200 máquinas alcançar-se a potência de 800 CV.

Paralelamente, a Electro-Motive Company, fundada em 1922 por L. H. Hamilton, depois de fornecer um número considerável de carruagens-automotoras, primeiro com motores de gasolina e a partir de 1934 com Diesel, entra no ano seguinte, havendo sido adquirida pela General Motors, no mercado com a primeira locomotora Diesel de grande potência nos Estados Unidos. Era uma locomotora composta de duas unidades com a potência total instalada de 3.600 CV., o que permitia rivalizar com as locomotoras de vapor contemporâneas. Foi esta o protótipo das muitas que o referido construtor forneceu já em série a todos os países do Mundo.

Na Alemanha

Voltando à ordem cronológica dos factos, há que dar destaque a um importante acontecimento: a construção dos primeiros motores Diesel sobrealimentados para tracção ferroviária, realizada por Krupp em 1930.

É curioso que, referindo-nos aos anos de 1928 a 1930, a produção de locomotoras Diesel nos Estados Unidos se limitou a umas 85 unidades, todas de manobras, ao passo que, no mesmo período, só na Alemanha a produção atingiu perto de 2.000 máquinas. Mas também na Europa a produção estava limitada, quase exclusivamente, à locomotora de manobras, com potências raramente superiores a 150 CV.

Quanto a Espanha, as primeiras locomotoras Diesel para via normal que tiveram 100CV. foram duas fornecidas nos anos de 1928-29 para as obras do Porto de Alicante, então em curso.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Art.º 30.º — A direcção de todos os serviços poderá ser confiada, debaixo da vigilância do conselho de administração, a um director, que se denominará «director da Companhia».

Poderão juntar-se-lhe um ou mais sub-directores.

O director assiste às deliberações do conselho; tem voto deliberativo ou consultivo, conforme for ou não membro do conselho de administração; é exclusivamente encarregada da decisão do conselho; tem às suas ordens todos os funcionários ou empregados dos serviços administração e especiais; propõe ao conselho de administração ou demissão dos empregados e os seus vencimentos, nomeia e demite os empregados não comissionados; propõe a modificação e taxa das tarifas e regulamentos relativos à organização dos serviços; prepara os contratos relativos à construção e exploração dos caminhos de ferro e outras empresas que constituem objecto da companhia.

O conselho de administração poderá delegar no director todos os mais poderes que julgar convenientes.

Art.º 31.º — Todos os documentos relativos ao serviço interno da Companhia serão exclusivamente assinados pelo director; todos os que se referirem a relações exteriores da Companhia serão assinados pelo presidente do conselho de administração e pelo director, salvo os casos especialmente designados nos presentes estatutos.

Art.º 32.º — Além do que fica estabelecido no artigo antecedente, o conselho poderá delegar os seus poderes no todo ou em parte para a expedição dos negócios correntes, na falta de director, a um ou mais administradores, cuja atribuições o conselho regulará.

Ao administrador ou administradores delegados poderá neste caso ser pelo conselho arbitrada gratificação.

O conselho pode também delegar, no todo ou em parte, em quem quiser, os seus poderes, mas então por mandado especial e para determinado assunto.

§ Único. O conselho administrativo poderá, quando o julgue conveniente, criar uma delegação em qualquer das principais praças da Europa, nomeando para esse fim três administradores, que serão em tudo equiparados aos outros, mas cujas atribuições serão restritas a assuntos financeiros, tais como emissão de obrigações ou pagamento de coupons e outros semelhantes.

Estas nomeações deverão ser confirmadas pela assembleia geral na sua reunião ordinária.

Art.º 33.º — É proibido aos administradores tomar ou conservar interesse directo ou indirecto numa empresa ou num contrato feito com a Companhia ou por sua conta, salvo se eles forem autorizados pela assembleia geral.

Art.º 34.º — Os membros do conselho de administração não contraem pela sua gerência nenhuma obrigação pessoal ou solidária, relativamente aos compromissos da Companhia.

Respondem pela execução do seu mandato, nos termos e pela forma prescrita no artigo 16.º da lei de 22 de Junho de 1867.

Art.º 35.º — Aos administradores, além dos vencimentos estabelecidos no artigo 23.º, serão abonados 10 por cento do excedente do lucro líquido correspondente ao dividendo de 6 por cento por acção e por ano, como adiante se estabelecerá.

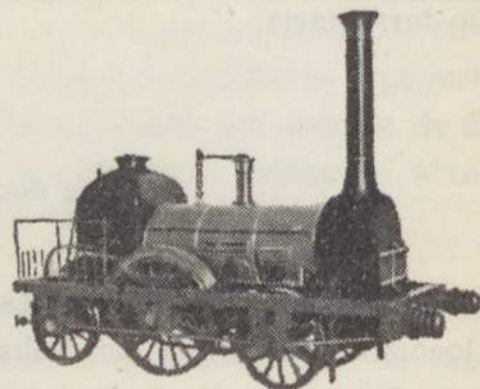
TÍTULO VI

Do conselho fiscal

Art.º 36.º — O conselho fiscal será composto de três membros efectivos e dois suplentes, eleitos anualmente em assembleia geral.

Art.º 37.º — Cada um dos membros do conselho fiscal deverá possuir, pelo menos, cinquenta acções, que serão inalienáveis durante o exercício das suas funções e depositadas na Caixa Geral ou em qualquer outra designada pelo

Modelo de uma das primeiras locomotivas



conselho administrativo e terá direito a uma cédula de presença por cada sessão a que assistir, devendo o valor dessa cédula ser determinado em assembleia geral.

Art.º 38.º — O conselho fiscal exerce as atribuições que lhe confere a lei de 22 de Junho de 1867.

TÍTULO VII

Da assembleia geral

Art.º 39.º — A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

As deliberações são obrigatórias para todos, incluindo os ausentes, os dissidentes e os interditos.

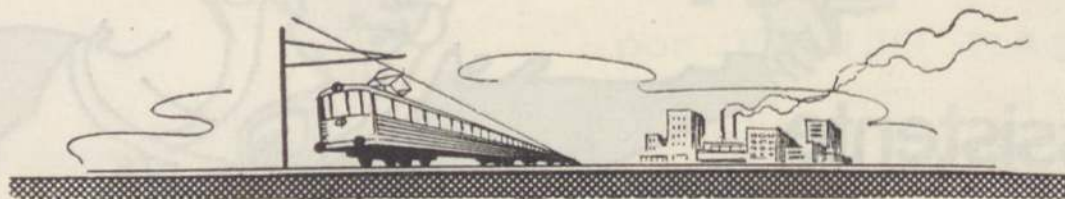
A assembleia geral compõe-se dos accionistas que possuírem, pelo menos, dez acções.

Art.º 40.º — Todo o possuidor de acções nominais em número suficiente e inscrito como tal, pelo menos noventa dias antes da assembleia, nos livros da companhia, é relacionado na lista dos accionistas que têm direito de assistir à assembleia geral.

Todo o proprietário de acções ao portador deverá depositá-las nas caixas indicadas no artigo 12.º pelo menos quinze dias antes da reunião.

(Continua no próximo número)

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

O movimento de comboios nas 90 estações previstas para a rede subterrânea de Frankfurt-sobre-o-Main será supervisionado por meio de instalações de televisão e comando de um posto central. A casa Siemens está instalando o equipamento nas 6 estações da 1.^a etapa.

— Uma firma de Berlim construiu uma locomotiva eléctrica inteiramente automática que pode atingir uma velocidade máxima de 350 km/h.

Os caminhos de Ferro federais prevêem para o futuro uma rede de comunicações rápidas que permita velocidades da ordem dos 320 km/h.

Por outro lado, aquela firma e os Caminhos de Ferro, em colaboração com a Escola Politécnica de Brunswick estudaram já um sistema de sinalização electrónico para os caminhos de ferro. Tudo leva a crer, pois, que os transportes ferroviários alemães acompanharão as exigências e as velocidades do futuro que se aproxima.

— Todos os expressos e muitos comboios directos passaram a circular na Alemanha, a partir de Maio último, a uma velocidade máxima de 160 quilómetros à hora, em vez dos anteriores 140 quilómetros.

Entre Munique e Augsburg, o limite foi aumentado para 180 quilómetros e, posteriormente, chegará aos 200. Os Caminhos de Ferro Federais desejam, deste modo, melhorar as suas condições de trânsito, especialmente nos períodos de férias. Com este objectivo, entraram já ao serviço quarenta novas carruagens-cama e vários comboios que fazem, também, o transporte de automóveis e respectivos condutores e passageiros.

ARGENTINA

— Do plano de reorganização das ferrovias argentinas constou a constituição de uma nova entidade, os «Tajeres Ferroviários Argentinos». As 25 oficinas estão sendo reduzidas a 19 e as 51 linhas de produção a apenas 31. Elas cuidarão apenas da manutenção e das repartições de rotina.

AUSTRÁLIA

— Completaram-se 50 anos desde que se colocou o ultimo carril na linha transaustraliana que une, através do deserto, a cidade de Porto Augusta na costa meridional, com Kalgoorlie onde se enlaça com a linha de Perth na costa

oriental. Cinco dias depois de concluída circulou nesta linha o primeiro comboio transaustraliano.

BRASIL

— Prosseguem aceleradamente entre Santos e São Paulo os trabalhos de construção da segunda linha do oleoduto da Estrada de Ferro Santos à Jundiaí, unidade que, a partir de 1970, deverá suportar um aumento anual de 250 mil metros cúbicos de derivados de petróleo.

— A Comissão de Estudos do Túnel Rio-Niterói criada em Agosto do ano passado por convénio entre os governos da Guanabara e do estado do Rio, escolheu o costão norte do Aeroporto Santos Dumont para a desembarcadura do túnel na Guanabara, ligando-o a Gragoatá, em Niterói. Os estudos prosseguem e o Governador Negrão de Lima enviará o projecto lei à Assembleia Legislativa abrindo um crédito especial de 10 mil cruzeiros para que a comissão, presidida pelo marechal Raul de Albuquerque, apresente o relatório final.

— A balsa que a RFFSA fez construir para transporte de material ferroviário, transportou da Leste para a Nordeste 768 vagões e desta para aquela, 742.

Vagões da Paraná — St.^a Catarina, da Central do Brasil, da Centro — Oeste, circulam agora nos estados do Nordeste.

— Numa palestra proferida na Federação do Comércio de S. Paulo, o eng.^o Firmino de Freitas concitou a todos para ajudarem o Estado na recuperação de suas ferrovias.

«O transporte ferroviário é mais económico para a colectividade e por isto deve ser forçosamente activado», afirmou. As administrações não aproveitam as vantagens que o avanço tecnológico dos últimos dez anos ofereceram, daí o atraso das ferrovias na competição com a rodovia.

— Em acto realizado em Campinas, com a presença do general Claudio Cardoso, presidente da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a empresa recebeu as três últimas locomotivas diesel-eléctricas do lote de 17 adquiridas na Alemanha Ocidental.

— A Leopoldina, que tem a sua principal ilha do Rio para Vitória e serve, com numerosos ramais, extensa zona dos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, abrange 2 739 km de ferrovias.

De acordo com dados divulgados pela Rede Ferroviária Federal, transportou 1.337.084 toneladas de cargas diversas

(Continua na pág. seguinte)

em 1966, realizando cerca de 300 milhões de toneladas-quilómetros.

— Corumbá viveu momentos de vibração, quando da inauguração da sua nova Estação. O ministro dos Transportes, Mário Andreazza compareceu pessoalmente à solenidade, que foi presenciada por grande multidão.

O acto oficial teve a presença de altas autoridades da cidade do Rio de Janeiro, Brasília, de Santa Cruz de La Sierra e de La Paz (Bolívia). Após a execução dos hinos do Brasil e da Bolívia, coube ao general Ramiro Gorretta Júnior, em expressiva oração, fazer entrega ao público da estação internacional. A série de discursos foi encerrada pelo Cel. Mário David Andreazza que destacou a importância da E.F. Noroeste do Brasil entre as melhores ferrovias brasileiras.

— O prolongamento das BR-230 e 232 de Carolina (MA) até Porto Velho (RO) será indispensável no futuro, como via de penetração de unidade nacional, ligando os extremos Leste e Oeste do País. Com cerca de 3 400 quilómetros de extensão, sendo 1 600 de Recife a Carolina e 1 800 daí a Porto Velho, essa será a principal ligação transversal do Brasil e fará conexão rodo fluvial com todos os afluentes da margem direita do Amazonas.

— Com a presença da Direcção da Estrada de Ferro Leopoldina e acompanhada por grande número de ferroviários e devotos, seguiu no dia 17 de Abril para Brasília a imagem de Nossa Senhora da Conceição Aparecida, padroeira do Brasil e dos ferroviários, a qual viajou em carruagem especial e em altar confeccionado nas oficinas de Barão de Mauá.

A composição de Leopoldina deixou a estação de Barão de Mauá, naquele dia, às 17 h 20 m, com destino à cidade mineira de Ponte Nova, de onde, através da Central do Brasil, a carruagem especial foi traccionada para Belo Horizonte e, dali, pelas linhas da Estrada de Ferro Centro Oeste, seguiu até Pires do Rio-Brasília, chegando à Capital Federal no dia 21 de Abril.

Na capital Federal, os dirigentes da União dos Ferroviários Católicos e a comitiva da Leopoldina, doaram aos seus companheiros do mais novo trecho ferroviário do Brasil, um «fac-simile» da sagrada imagem peregrina, a fim de ser entronizada no edifício-sede do caminho de ferro local.

— Entre Sofrerail, representada por M. Porchez, e o coronel Walfrido de Carvalho, representante dos Caminhos de Ferro do Estado de São Paulo, foi assinado um importante contrato de estudos com o Brasil, respeitante à modernização, em todos os domínios, das redes do Estado de São Paulo. A execução deste contrato exige a presença, que durará um ano, de uns vinte peritos.

Na assinatura deste contrato esteve presente o ministro dos Transportes do Estado de São Paulo.

CANADÁ

Os Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá puseram em serviço no dia 28 de Abril deste ano corrente, no comboio «Rápido» Montréal-Toronto da tarde, carruagens especiais «club» para homens de negócios.

Estas carruagens, que possuem compartimentos para uso exclusivo, estão mobiladas para a realização eventual de conferências e dotadas de máquinas de escrever. Um empregado encontra-se permanentemente à disposição dos passageiros e o serviço das refeições está assegurado por um cozinheiro especialmente agregado ao vagão. É o salão-observatório situado na extremidade da carruagem, a qual está colocada na cauda do comboio, que foi concebido para ser um salão de jantar ou uma sala de conferência.

Esta inovação destina-se a satisfazer os homens de negócios que desejam trabalhar ou repousar durante a viagem.

DINAMARCA

Está projectada a construção de um túnel ferroviário submarino que deve ligar a ilha de Seeland, onde se encontra Copenhaga, à ilha de Fionia. Este túnel, que terá uma extensão de 20 km, estará provavelmente terminado em 1975.

— Os Caminhos de Ferro do Estado dinamarquês acabam de encomendar à firma Burrough's, um conjunto electrónico de gestão do tipo B 3 500. Além das instalações próprias do ordenador, o conjunto consta do seguinte: um leitor de cartões perfurados (capacidade: 100 cartões/por minuto) uma máquina de imprimir à linha de 132 posições (velocidade: 1 040 linhas por minuto) uma máquina de escrever; uma unidade de controlo; um módulo de discos magnéticos; 6 unidades de fitas magnéticas de 9 vias.

O conjunto electrónico será instalado nos locais da nova estação de mercadorias de Copenhaga. As tarefas que lhe serão confiadas são múltiplas: administração e salários do pessoal em actividade e reformado, contabilidade dos vagões e do tráfego de mercadorias, nele compreendido o cálculo dos preços de transporte, contabilidade do tráfego de passageiros e contabilidade própria da gestão da rede, informações estatísticas.

A entrada em serviço do Conjunto está prevista para o dia 1 de Janeiro de 1970.

ESTADOS UNIDOS

Foi superiormente autorizada, nos Estados Unidos, a fusão do «New York Central System» e do «Pennsylvania Railroad Company». As dificuldades financeiras da primeira destas redes eram bem conhecidas. A rede assim constituída, denominada «Pennsylvania-New York Central Transportation Company» é constituída por 38 000 km de linhas.

FRANÇA

Londres e Paris estão agora ligados por serviço directo de trens de carga, em cinco dias da semana em ambas as direcções. Os trens utilizam a estação de La Chapelle, em Paris e a terminal de carga de Stratford, em Londres. Cada trem comporta 14 vagões que transportam cada um, três cofres de carga de 6,096 m (padrão internacional) totalizando uma carga remunerada de 420 toneladas.

A travessia do canal da Mancha é feita em navios próprios, entre Dover e Dunquerque.

ÍNDIA

Os caminhos de ferro da Índia procedem actualmente às experiências de um comboio de 7.000 toneladas (90 vagões) numa rampa contínua de 17 %, com a extensão de 65 km; o comboio é rebocado por 9 locomotivas diesel. Estas experiências foram empreendidas para estudar se a entrada em serviço de comboios deste género é ou não preferível ao desdobramento da linha, devendo esta última transportar, anualmente, de 8 a 10 milhões de toneladas de mineral de ferro.

INGLATERRA

Entrou em serviço o novo transbordador aerodeslizante «Hovercraft HM2» entre a costa inglesa e a Ilha de Wight.

(Continua na pág. seguinte)

O barco anterior desta classe «Hovercraft SRN 6» realizou no seu primeiro ano de funcionamento no referido trajecto umas 8400 travessias, transportando mais de 100 000 passageiros e 5 000 remessas de mercadorias. Perante este êxito inicial, os Caminhos de Ferro Britânicos pensam estabelecer um serviço análogo com barco «Hovercraft SRN 4» de 165 toneladas, através do canal da Mancha. Recordaremos que estes «Hovercraft» são barcos que não flutuam na água uma vez em marcha, mas que deslizam na superfície aquática sustentados por uma camada de ar produzida por potentes ventiladores.

— Em 1949 os Caminhos de Ferro Britânicos empregavam uns 8 mil cavalos para manobras em desvios onde não podiam entrar locomotoras. O último destes equinos chamado «Charlie» entrou ao serviço do caminho de ferro naquele mesmo ano. Durante dezassete, esteve funcionando, entre outras, nas estações de Birmingham, Bolton, Bristol e Liverpool, para terminar a sua carreira de tractor como último sobrevivente deste sistema de tracção pouco a pouco suprimido em Newmarket, lugar de fama mundial por sua criação de cavalos de corrida. Durante seis anos puxava os vagões especiais em que viajavam comodamente os seus congéneres de puro sangue, não sabemos se renegando a sua humilde sorte comparada com a deles e que convertia «Charlie» num humilde servidor dos mesmos, pois que também entre cavalos há classes.

Finalmente, no Verão passado, com 24 anos às costas, o seu último trabalho foi a manobra do vagão que o levou, jubilado, a descansar nalguma das frondosas pradarias da verde Albion.

— A velocidade média de todos os comboios que circulam na linha electrificada que liga Londres a Birmingham foi alterada, e o comboio mais rápido percorre a distância de 181,4 km que separa estas duas cidades à velocidade comercial de 120,7 km/h sem paragem intermediária.

— Estão em curso vários projectos que, uma vez concluídos, serão submetidos ao Ministério dos Transportes para aprovação e obtenção dos recursos necessários.

Um dos planos destina-se a electrificar a 25 KV, 50 Hz, as linhas suburbanas que partem da estação de King's Cross para o norte de Londres, até Hitchin na linha principal e no ramal de Cambridge, a 87 km da capital, abrangendo várias cidades-dormitórios do Hertfordshire.

Estão em fase final os levantamentos e estudos para a extensão de 450 km de electrificação de Crewe até Glasgow e Edimburgo, na Escócia. Se forem aprovados ainda este ano, os trabalhos começarão imediatamente com possibilidade de ficarem concluídos no final de 1970.

Outras linhas que estão sendo consideradas para electrificação posterior, são a transversal de Gales para o nordeste, via Gloucester, Birmingham, Derby e Sheffield e as do oeste de Londres, possivelmente até Bristol.

IRAQUE

O Estado iraquiano encomendou à U.R.S.S. 50 vagões de autodescarga para o transporte de materiais de pedra. Estes vagões serão entregues antes do fim do ano. O Irão e a Bulgária estão interessados pelo mesmo tipo de vagão.

JUGOSLÁVIA

De agora até ao fim de 1970, o programa de electrificação dos Caminhos de ferro jugoslavos representa 1578 km de vias. Está igualmente prevista a reconstrução das principais triagens do país, no decurso do mesmo período.

JAPÃO

Para duplicação e electrificação da linha Joetsu, os japoneses concluíram o novo túnel Shimizu num plano abaixo da linha existente que, no mesmo trecho, possui 3 túneis, sendo o maior de 9.902 m.

O novo túnel tem curvas com raio mínimo de 1.000 metros e três tipos de rampas: 3,7 e 8 décimos por cento. Foi iniciado em 1963 e concluído no fim do ano passado a um custo de 5,7 biliões de iens (13 milhões de dólares).

— A actual linha de bitola estreita das linhas japonesas, a oeste de Osaka está próxima da saturação. Para eliminar as actuais dificuldades e evitar as futuras, pois continua a aumentar a concentração industrial e populacional na região, foi decidida a construção de nova linha de alta velocidade, nos moldes da que foi feita entre Tóquio e Osaka. Será denominada «Nova Linha San-yo» e ligará Osaka a Hakata, no nordeste da ilha Kyushu. O primeiro trecho a ser atacado será o de Osaka-Okyama.

As características serão as da Nova Linha de Tokaido, com as adaptações necessárias ao limite máximo de velocidade de 250 km/h e ao resultado das observações com a operação dos «rápidos».

MÉXICO

Desde seu aparecimento no México, em 1837, as ferrovias evoluíram bastante, passando do serviço de interesse locais ao principal factor de unidade da economia nacional. Representam um factor de estabilização entre produtores e consumidores, oferecendo transporte a tarifas reduzidas e beneficiando áreas menos favorecidas.

A rede consta de 13 787 km de linhas principais, 2 652 km de linhas secundárias e 533 km de linhas industriais.

Durante os últimos 20 anos, os sucessivos governos apoiaram programas de modernização criados pelos técnicos mexicanos, com a experiência dos países mais desenvolvidos.

— A capital mexicana tem 6,5 milhões de habitantes, população que está aumentando à razão de 1000 pessoas por dia, criando toda a sorte de problemas para os transportes.

A municipalidade estudou uma rede de 135 km de vias metropolitanas e deu início à construção de 32 km, em três vias distintas. Em Junho do ano passado, em colaboração com firmas especializadas francesas e com o suporte de financiamento francês, tiveram início as obras, cujas características são especiais, dadas as más condições do terreno. Grande parte da área, um antigo lago aterrado, apresenta abatimentos que são notados em vários pontos e são devidos aos bombeamentos da água do sub-solo para o rebaixamento do lençol, necessário às construções de edifícios.

O metropolitano deveria ser construído na maior parte, a pouca profundidade e não deverá causar danos aos edifícios vizinhos. O processo adoptado para a construção do túnel, compreende as seguintes operações:

- a) execução das paredes verticais moldadas no solo, em concreto armado;
- b) execução da laje de cobertura aparada sobre as referidas paredes;
- c) escavação sob a protecção assim feita, com restabelecimento parcial da circulação de superfície;
- d) execução do piso para assentamento das linhas.

(Continua na pág. seguinte)

As secções mais profundas serão abertas com os sistemas clássicos de perfuração de túneis. Serão instaladas numerosas juntas para adaptação aos movimentos do terreno, inclusive provenientes de tremores de terra, não muito raros na região.

O material rolante é do tipo francês com pneumáticos, usados em três linhas de Paris e em Montreal. Com isto, reduzem-se as vibrações que seriam inconvenientes para o caso mexicano, dadas as condições do terreno.

A primeira fase prevê a aquisição de 300 carruagens, para comboios de 6 (2 motores e 4 reboques), circulando à velocidade máxima de 80 km/h. As plataformas, entretanto, já estão sendo preparadas para 9 carruagens, que darão vazão a 60 000 passageiros por hora.

ROMÉNIA

As fábricas de construção ferroviária — Grivitz Rosie — de Bucarest, começaram a construir vagões-cisternas de grande capacidade (60 e 90 toneladas) para o transporte de produtos betuminosos e petroleiros diversos.

SUIÇA

Entre os caminhos de ferro alemães, italianos e suíços chegou-se a um acordo para estabelecer um serviço combinado de vagões especiais para o transporte de semi-reboques, do tipo que os franceses chamam «Kangurú» e os americanos «piggy-back». As primeiras relações serão entre a região alemã compreendida pelas cidades de Francfort, Darmstadt, Mannheim e as estações italianas de Melide e Chiasso, nas quais se efectua o transbordo até que esteja terminada a instalação correspondente em Milão. A organização comercial destes novos serviços foi entregue à companhia Hupac, S.A., com sede em Chiasso, em cuja sociedade participam, além das administrações ferroviárias citadas, diversos transportadores suíços.

UNIÃO SOVIÉTICA

A mais longa linha electrificada, estende-se por 3 600 km, desde Leningrado até as margens do lago Sevan, na Armênia. O programa de electrificação prossegue com prioridade. A Georgia recentemente completou a electrificação de todas

as linhas férreas, sendo a primeira das repúblicas soviéticas a atingir tal meta.

VENEZUELA

Caracas, capital de Venezuela, prepara-se para ter, em breve, um «metropolitano». A sua população aumenta prodigiosamente e a sua área urbana é de 116 quilómetros quadrados, onde circulam 200 000 veículos motorizados. Os engarrafamentos do trânsito são frequentes, baixando bastante a velocidade média dos veículos. Mesmo na Autopista del Este, essa média fica em torno de 20 km/h em grande parte do dia.

A cidade, situada num vale de 4 por 24 km, desenvolve-se no sentido leste-oeste. A primeira linha, Catia-Petar, e, com cerca de 20 quilómetros, percorrerá quase toda a extensão e será quase toda subterrânea. O seu custo está estimado entre 266 e 330 milhões de dólares. O primeiro trecho, de 6,5 quilómetros, ligando a extremidade ocidental da cidade e o centro, deverá estar pronto em 1972, e o restaurante, em 1974. Nesse ano, o movimento diário deverá ser da ordem de 500 000 passageiros diários, ascendendo a 1 milhão em 1990, segundo as previsões.

Srs. Ferroviários:

Para a compra dos vossos
FATOS, SOBRETUDOS,
CASACOS DE SENHORA, etc.

Peçam amostras pelo correio a

MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

Reunião de Directores Financeiros dos Caminhos de Ferro Europeus

A convite da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, iniciou-se no dia 25 de Setembro, uma reunião de directores financeiros das administrações ferroviárias membros da União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) que se prolongou até ao dia 27 do mesmo mês.

Além dos representantes da Companhia e do director financeiro da rede ferroviária do país vizinho, estiveram presentes delegados dos C.^{as} de Ferro da República Federal da Alemanha, Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Holanda, Hungria, Itália, Noruega, Reino Unido, Suécia e Suíça.

A delegação portuguesa, presidida pelo Eng.^o Oliveira Martins, administrador da C.P., foi constituída pelos srs. drs. Gonçalves Henriques, Lopes Pintão e Hélio Prieto.

Assumiu a presidência da reunião o dr. Dultinger, director financeiro dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos e presidente da III Comissão da União Internacional dos Caminhos de Ferro e o secretariado foi exercido pelo Conselheiro Técnico Superior Farruch, da UIC.

Entre os problemas examinados figuraram o cálculo dos custos de transporte em contentores para tráfego internacional, as regras para determinar as amortizações, a nor-

malização de contas e a posição orgânica do director financeiro e dos seus directos colaboradores.

A última sessão em 28 de Setembro foi preenchida com o estudo de problemas ligados a investimentos e sua repercussão na diminuição do pessoal empregado; cobertura dos «deficits» ferroviários, pelos governos ante as obrigações de serviço público; análise do plano de coordenação estrada-caminho de ferro em vigor na Alemanha Federal (Plano Leber); questões de normalização de contas e suas incidências nos balanços de gestão com vista à supressão dos «deficits» gerais de exercício; aplicação da electrónica à Contabilidade e às Finanças das redes e à mais larga generalização de meios mecânicos de substituição da mão-de-obra para redução progressiva do pessoal dos quadros ferroviários. (Os Caminhos de Ferro da Alemanha Federal devido à reorganização das suas estruturas, por centralização, puderam dispensar, em 1967, vinte mil agentes do seu quadro efectivo.)

A sessão findou com palavras de agradecimento do presidente da reunião, Dr. Dultinger, da Áustria, aos delegados nacionais, pela organização dos trabalhos e pelo alto mérito da hospitalidade portuguesa.

GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

ACEC

AEG - TELEFUNKEN

ALSTHOM

BROWN BOVERI

MTE

OERLIKON

SIEMENS A. G.

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
CH 8021 ZÜRICH 1 (Suisse)

Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas · Automotoras · Unidades múltiplas eléctricas
Subestações · Catenárias · Instalações de sinalização e de
telecomunicação · Estudos de electrificação

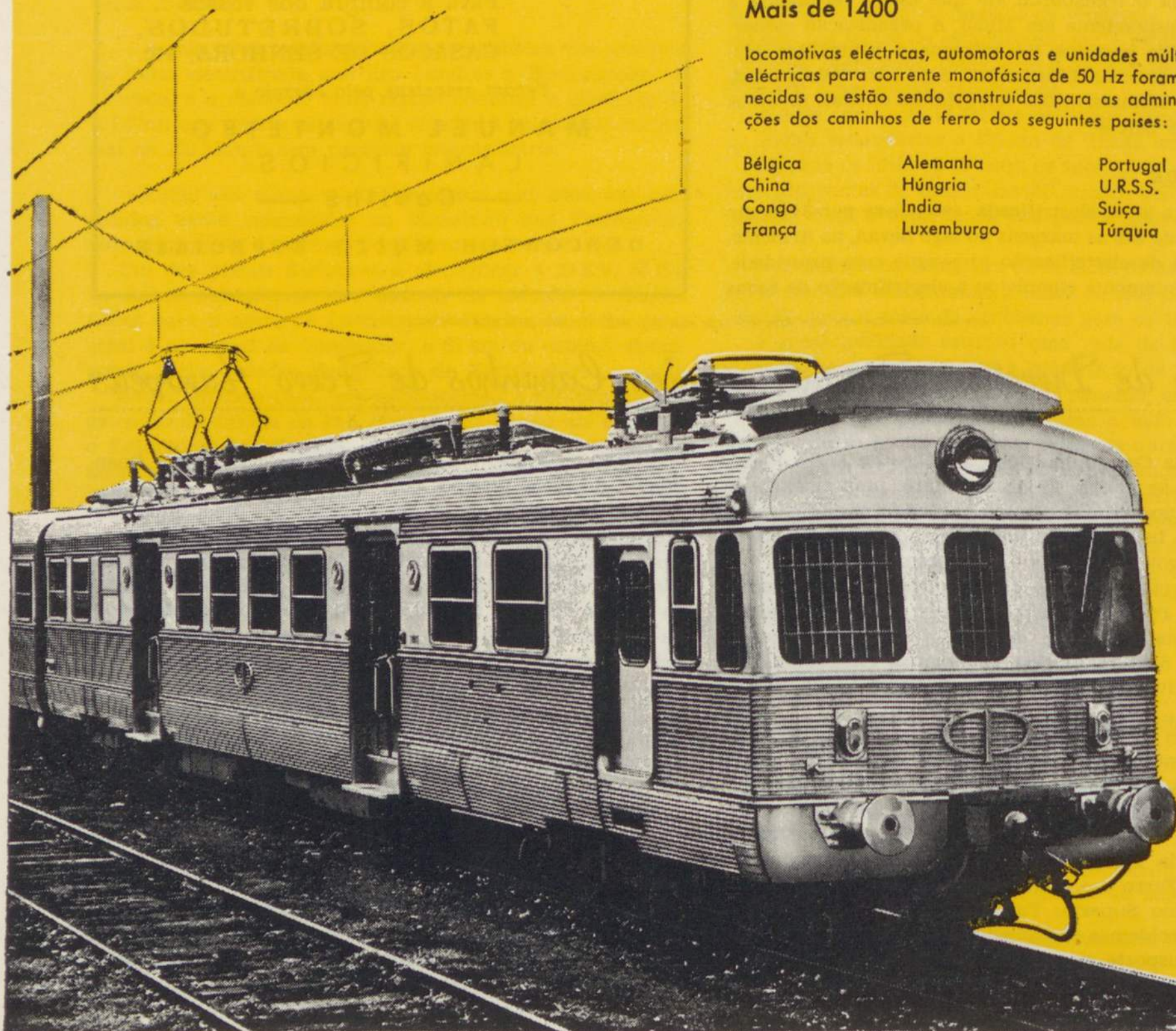
Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Túrcia



POETAS E PROSADORES DO BRASIL — por Agripino Grieco

Um feixe de estudos de Agripino Grieco é sempre uma lição magnífica de espírito crítico. A sua inteligência brilhante e cáustica, servida por uma sensibilidade vibrátil e por uma vastíssima cultura conferem às suas páginas um altíssimo valor. Agripino Grieco é um dos nomes gravados mais fortemente na história da literatura brasileira. Criador, no seu plano pessoal de realização literária, este escritor soube traçar meridianos de valor, destrinçar o que estava destinado a sobreviver ao tempo, rejeitar o que não merecia outro destino. Essa, a função essencial e espinhosa da crítica. Essa, a missão que Agripino Grieco soube cumprir com uma independência e uma mordacidade raras. Independên-



cia e mordacidade raras, de tal forma, que o tornaram respeitado e admirado, até por aqueles que lhe sentiram os efeitos.

«Poetas e Prosadores do Brasil», que acaba de ser lançado na colecção «Livros do Brasil» é um expressivo documento das faculdades críticas que o tornaram célebre, como já o foram «S. Francisco de Assis e a Poesia Cristã» publicado pela mesma editora. Capa bastante original da autoria do distinto artista Infante do Carmo.

CRISTO. VIDA DO HOMEM DE HOJE

— Uma obra de Paulo VI editada em língua portuguesa

O mundo dos livros foi surpreendido com o lançamento de uma obra de que é autor S. S. Paulo VI e que se intitula «Cristo-Vida do homem de hoje». A publicação de um livro do próprio Papa é um grande acontecimento, cujo ineditismo torna ainda mais extraordinário. A edição portuguesa

O mais eficaz Impermeabilizador de Cimento, Betão e Mármore

Empregado pelos Serviços do Ministério das Obras Públicas, Defesa Nacional, Aviação, Marinha, etc., C. M. L. e outras; Comp.^{as}: C. P., Águas, Electricidade, Telefones, Sacor, Shell, Mobil, B. P., C. U. F., U. F. Azoto, Siderurgia, Laboratórios Eng.^a Civil, Fundação Gulbenkian, etc.



MELITOL
PROTECCAO
MARCA REGISTRADA

AS MELHORES REFERENCIAS
DOS MELHORES CONSTRUTORES

FACULTAMOS FOTOCOPIAS

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis — Aditivos para cimento e tintas de alta protecção EVODE EVOTRUFÉ — Betuminoso impermeabilizante à base de asfalto, de fácil aplicação, para coberturas, terraços, empenas, etc.

FLASHBAND — Fita irradiante de alumínio adesiva para juntas, vedação e impermeabilização.

DISTRIBUIDORES GERAIS:

TITO PEREIRA DE SOUSA

Rua de S. Nicolau, 41-3.º

LISBOA-2

Telefs. 361805 e 322118

é da responsabilidade de «Livros do Brasil», sendo a primeira a aparecer no mercado internacional. A tradução, que o jornalista e escritor Marques Gastão efectuou, foi elaborada a partir do manuscrito original italiano.

Entretanto devem surgir, muito brevemente, as demais edições: italiana, espanhola, francesa, inglesa, alemã, estando prevista a publicação em muitos outros países. A próxima inauguração do Congresso Eucarístico de Bogotá e a viagem do Sumo Pontífice à América Latina conferem uma projecção muito especial a esta obra. Trata-se, com efeito, de um conjunto de meditações de elevado valor religioso e espiritual, que já se classificou de «Evangelho Segundo Paulo VI». Nessa obra o Papa procura responder com clareza às angustiantes interrogações do homem moderno perante os concretos problemas que o avassalam. Numa das suas páginas mais dramáticas, Paulo VI relata a substância de uma conversa que manteve com o filho de Thomas Mann, em Upsala, durante a qual se expuseram àquele que seria o futuro Papa as cruciantes perplexidades que, mais tarde, vieram a desfechar em tragédia. Por outro lado, a edição desta obra em português inscreve-se na comemoração do aniversário de S. S. Paulo VI, cuja data ocorre em Setembro.

Uma bela sobrecapa, da autoria do distinto artista Infante do Carmo, valoriza ainda mais a formosa edição que «Livros do Brasil» acabam de apresentar no mercado português e brasileiro.

«OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE»

São muitas as obras importantes que a Cultura Portuguesa deve a Realizações Artis, editorial a que frequentemente temos feito as mais justas referências. Depois da publicação de «Os Lusíadas», da «Lírica» e de «O Teatro e as Cartas» de Luís de Camões, com prefácios e notas de Hernâni Cidade e ilustrações de Lima de Freitas, a «Artis» aproveitou o II Centenário do nascimento de Bocage, para proceder ao lançamento de uma edição monumental das Obras Escolhidas do Grande Poeta, de quem tanto se orgulha Setúbal e a Literatura Portuguesa. A edição destas Obras Escolhidas é também dirigida pelo Professor Doutor Hernâni Cidade e pelo artista Lima de Freitas. Estamos na presença do fascículo 11 abrange desde a página 321 à trações do grande ilustrador que é Lima de Freitas. página 352, sem contar com as que são destinadas às ilus-

Na
LIVRARIA PORTUGAL

...encontra V. Ex.^a livros sobre todos os assuntos
escritos nas principais línguas europeias

**Damos informações bibliográficas e aceitamos
encomendas para todos os países**

LIVRARIA PORTUGAL
Rua do Carmo, 70-74 — LISBOA-2
Telefs. 3 05 82 - 3 05 83 - 32 82 20

ALUMÍNIOS
—
NAPATEX
—
ALCATIFAS



PERGOL

REVESTIMENTOS — ESTOFOS — ALUMÍNIOS PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

Armazém e Escritório

Rua Latino Coelho, 8-A, 8-B

Telefs. 53 08 05 - 53 75 25

L I S B O A

STAND

Rua D. Estefânia, 163-C

Telefs. 53 36 96 - 4 60 10

A NOVA LINHA DE TOKAIDO

A nova linha de Tokaido, no Japão, que liga Tókyo a Osaka, é uma artéria ferroviária moderna que começou a prestar serviço em Outubro de 1964. Como disse recentemente Monsieur Louis Armand, secretário-geral da UIC, a «nova linha de Tokaido está para uma rede ferroviária como uma auto-estrada está para uma rede ordinária de estrada, isto é que o seu traçado, as curvas de grandes raios, a sua infra-estrutura, a ausência de cruzamentos e de passagens de nível, o material que ali circula, a sinalização e o controlo semi-automático da marcha dos comboios permitem uma velocidade máxima de 210 km/h e isto em três longas partes do percurso.

No decurso do ano de exploração, isto é de Abril de 1967 a Março de 1968, o conjunto dos comboios transportou 55 249 911 passageiros, seja uma média diária de 150 956 pessoas; estes números são superiores em 26 % aos do precedente exercício.

O total das receitas registadas na nova linha do Tokaido durante o mesmo período, atinge 109 800 milhões de yens, ou seja 305 milhões de dólares, quantia que corresponde, aproximadamente, à totalidade das receitas-passageiros dos Caminhos de Ferro italianos do Estado, a 3 vezes as receitas-passageiros da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas e à metade das receitas-passageiros da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

O recorde quotidiano pertence ao dia 4 de Janeiro de 1968, durante o qual 269 246 passageiros foram transportados, produzindo uma receita que ultrapassou os 500 milhões de yens.

Assim, depois da sua entrada em serviço, que data de Outubro de 1964, a nova linha do Tokaido transportou mais de 141 milhões de passageiros, realizando um total de receitas passageiros, que atingiram 273 400 de yens, ou seja cerca de 755 milhões de dólares.

No fim de Março de 1968, a linha era explorada com o auxílio de 720 veículos, formando 60 comboios de 12 elementos cada um deles...

Dado o grande êxito da «KIN SHANSEN, nome japonês da Nova Linha do Tokaido, os Caminhos de Ferro nacionais do Japão decidiram aumentar o efectivo do parque de material especializado com 72 veículos (6 comboios) até ao fim de 1968 e com 156 veículos (13 comboios) durante o ano de 1969. O êxito comercial da nova linha do Tokaido é o exemplo frisante do valor de um caminho de ferro moderno, ao qual a frequência dos serviços, a velocidade e o conforto trouxeram uma clientela que tinha abandonado o carril pelo avião, e isto justifica o qualificativo de «fabricante de dinheiro» (money-maker) atribuído pelos Caminhos de Ferro Japoneses a esta linha de receitas miraculosas!

*para
combóios...*

TUDOR

A BATERIA DE ALTA QUALIDADE

SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR

TUDOR publicidade - 10

O desejo de conhecer países e povos estrangeiros é hoje em dia muito mais intenso do que anteriormente. O bem-estar económico e o progresso técnico tornaram acessíveis ao turista moderno até mesmo os países mais distantes.

O turismo internacional constitui, por isso, um fenómeno de massa ao qual cabe, além disso, uma extraordinária importância económica. Todos os anos os turistas gastam em todo o mundo somas astronómicas. Para muitos países o turismo é até a mais importante fonte de cambiais. As receitas desta fonte constituíram na Áustria, na Irlanda e no Líbano mais de 7% da renda nacional; No México ascende a seis e em Marrocos a dois por cento.

Nos países altamente industrializados os balanços do turismo fecham realmente com um saldo passivo. Nos Estados Unidos, na Grã-Bretonha e na República Federal da Alemanha as entradas de divisas provenientes do turismo perfizeram apenas entre 0,2 e 0,8% da renda nacional. Uma população numerosa, forte densidade indus-

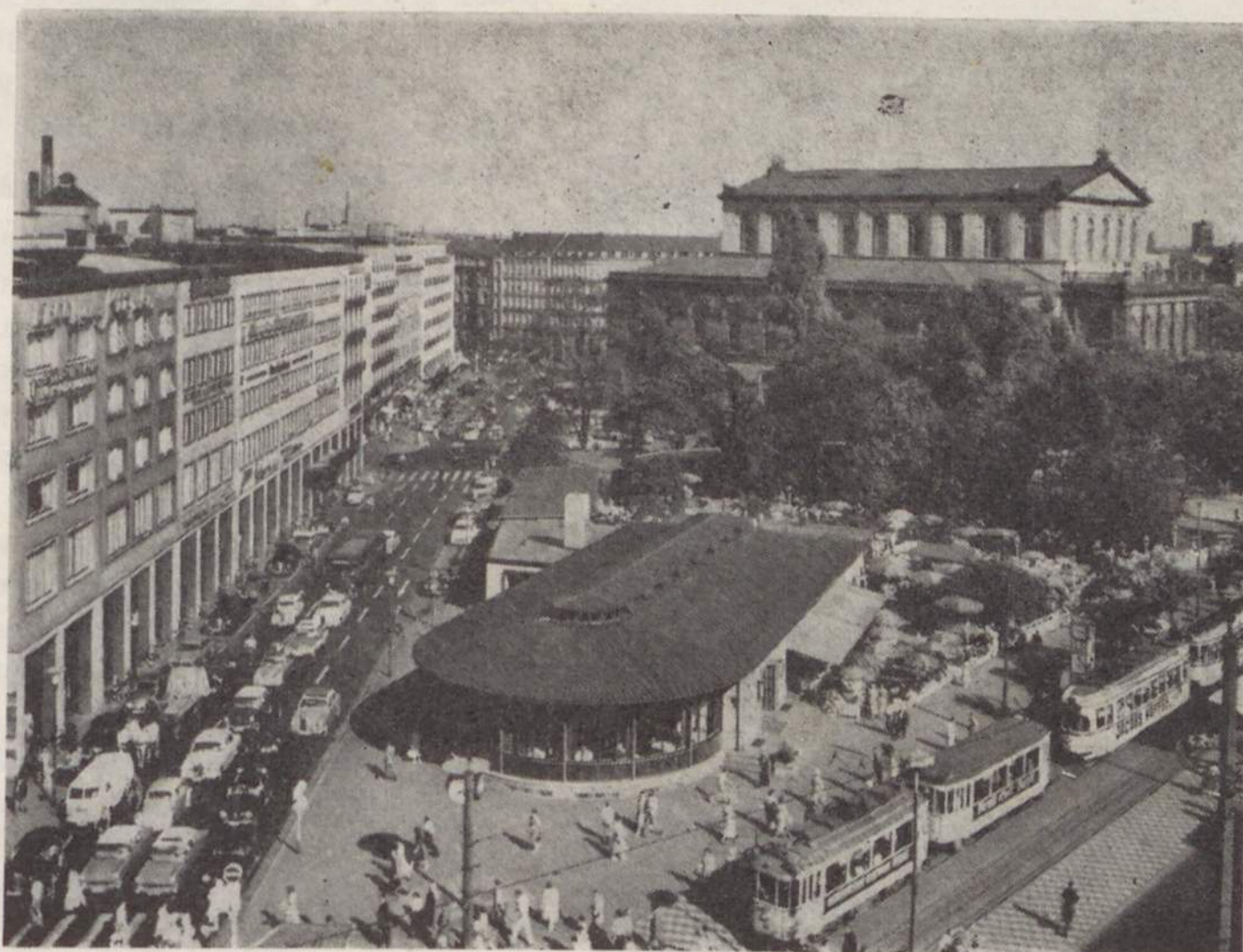
O Turismo na Alemanha

trial e um nível de vida elevado são, com certeza, as causas primárias de uma parte da população desses países gostar de passar as suas férias no estrangeiro. Seria, porém, absolutamente errado supor que, em princípio, os países altamente industrializados não sejam países de turismo.

No coração da Europa, no território da República Federal da Alemanha o turismo, completamente arruinado em 1945, desenvolveu-se a ponto de ser hoje um ramo florescente da economia. Se bem que devido à mobilidade dos alemães a cada marco gasto na Alemanha por um estrangeiro corresponde uma despesa de dois marcos de turistas alemães no estrangeiro, o

(Continua na pág. seguinte)

**é hoje
um
dos mais
importantes
ramos da sua economia**



HANNOVER — O conhecido café Kröpcke e ao fundo o Teatro da Ópera

número de visitantes estrangeiros aumenta constantemente na Alemanha. As receitas registadas no balanço do turismo demonstram nitidamente os êxitos alcançados pelo turismo alemão.

A maior contribuição proveio dos turistas americanos, figurando em segundo lugar os franceses, seguidos dos suíços, dos austríacos, dos holandeses e dos britânicos.

Na República Federal da Alemanha fomenta-se amplamente o turismo. O seu órgão mais importante é a Central Alemã do turismo, com mais de 18 agências no estrangeiro. Na indústria hoteleira alemã trabalham quase 700 000 indivíduos. Do total de cerca de 1,2 milhões de estrangeiros que trabalham na Alemanha cerca de 31 000 pertencem a este ramo. O valor dos investimentos particulares eleva-se a muitos bilhões de marcos, tendo-se atingido uma capacidade total de 1,2 milhões de camas.

O factor decisivo de todas essas tentativas de fomento de turismo reside evidentemente nos atractivos que a República Federal oferece aos seus visitantes.



Uma rua de Colónia

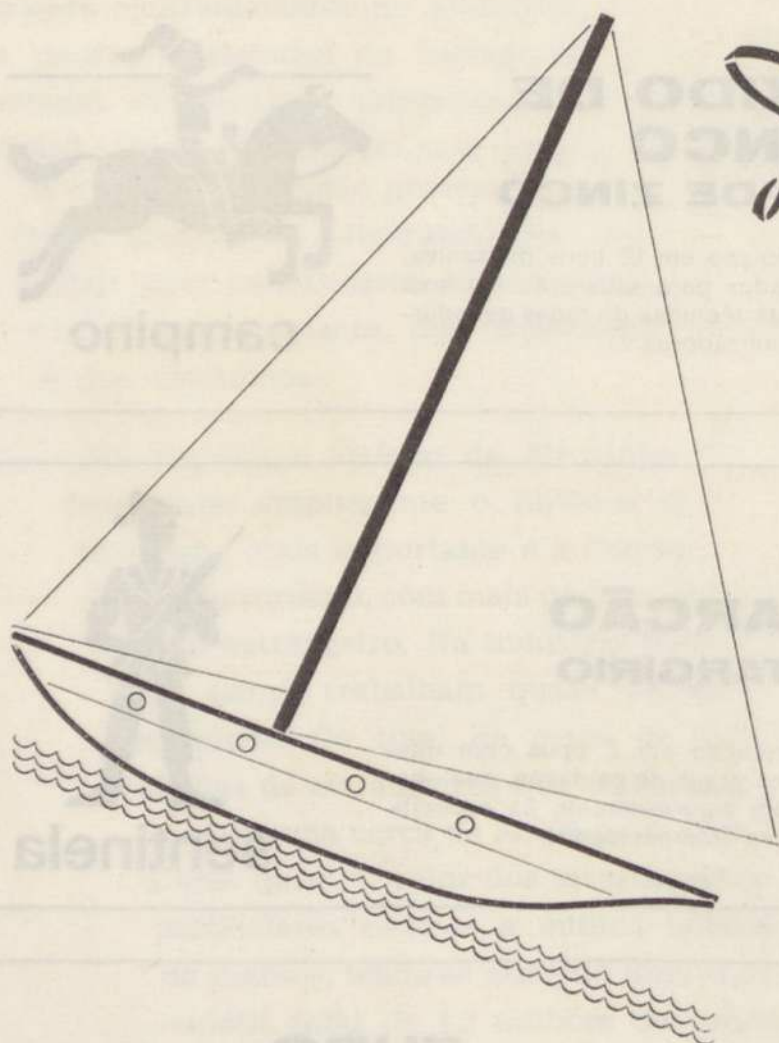


STTUGARD

A Alemanha é evidentemente um país de turismo moderno e de preços acessíveis, sempre pronto a receber os hóspedes, graças à sua situação geográfica muito favorável em todas as quadras do ano. É, sobretudo, um país de grande variedade turística e de contrastes atraentes.

A Alemanha é bastante mais do que a enorme concentração industrial no Ruhr, mais do que St. Pauli, o bairro de diversões de Hamburgo, com a sua célebre Reeperbahn, mais do que o «Hofdrauhaus» de Munique e a maior festa popular do mundo, a «Oktoberwiese», mais do que o seu sem número de centros culturais e dos festivais vanguardistas. A crer a uma série de artigos e análises, a juventude procura justamente a Alemanha «desconhecida», cujos atractivos não figuram em nenhum guia de viagens.

O elemento mais importante destes atractivos são os próprios alemães, sempre empenhados em receber os seus hóspedes com desvelo e carinho.



Praia de Armção de Pera

A mais progressiva e frequentada
das praias algarvias

ESTÂNCIA INTERNACIONAL DE INVERNO

Informações:

JUNTA DE TURISMO DE ARMAÇÃO DE PERA

TELEFONES 45-40

(Continuação da pág. 122)

Foi confirmada a declaração de utilidade turística do Hotel Alvor-Praia, que a Sociedade de Investimento Hoteleiro, S. A. R. L., construiu na praia dos Três Irmãos, no Algarve, e já anteriormente concedida a título prévio.

— Nos dias 12, 13 e 14 de Setembro reuniu-se em Fátima o Congresso dos Ferroviários Franceses, em que participaram mais de 500 agentes católicos. Os trabalhos do congresso, que decorreram no Santuário do Verbo Divino, foram presididos por Mons. Riopel, bispo auxiliar de Nantes, e dirigidos pelo cónego Bousemard, capelão nacional dos ferroviários católicos franceses. Os peregrinos franceses deslocaram-se em comboio especial até Fátima.

— Por iniciativa do comando distrital da P. S. P. de Moçâmedes, foi parcialmente restaurada e está a ser embele-

zada a velha fortaleza de S. Fernando, que data do século XVIII e que foi o ponto de partida para a fundação da cidade e para o povoamento do mais meridional distrito de Angola.

— O Malawi, para completar o sistema das suas ligações ferroviárias com

em fins de 1970.

O projecto, orçado em 600 mil contos, engloba a construção de uma linha férrea e visa, além de drenagem dos produtos do país para os portos do Índico, o desenvolvimento da agricultura e do turismo de vasta área contígua ao lago Niassa.

Para o financiamento do grande empreendimento, a Alemanha Federal contribuiu já, mediante dois empréstimos, com a importância de 110 milhões de escudos.

— Até Junho deste ano, 35680 turistas da Alemanha visitaram Portugal, número que representa cerca de 8 % a mais do que em 1967.

— Os Caminhos de Ferro de Moçambique foram autorizados a adquirir dezasseis locomotivas Diesel no valor de cem mil contos. O respectivo decreto foi já publicado no Boletim Oficial.



Moçambique, vai construir uma auto-estrada ao longo das margens do lago Niassa, no total de 400 milhas de comprimento, devendo o projecto — segundo afirmou o dr. Hastings Banda — encontrar-se em fase de exploração