

13.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1964

Número 1842

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
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
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 320158 - LISBOA



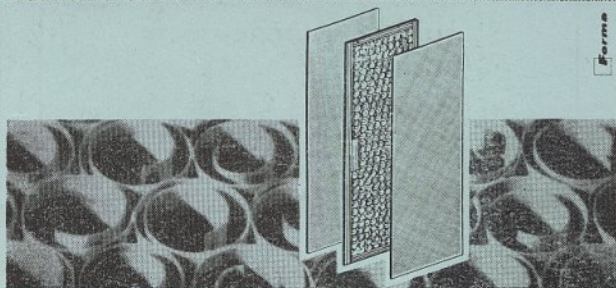
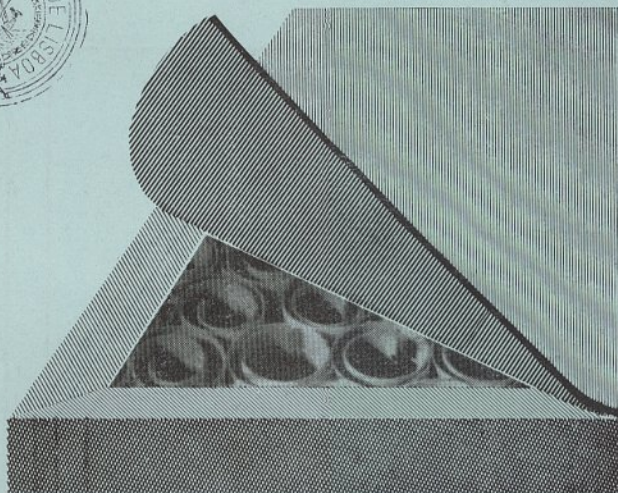
PORTAS

- resistentes mas leves
- estáveis mas modernas
- elegantes mas económicas

Siaf

LISBOA - rua S. Julião, 139 - Tel. (PPC) 36 23 31
PORTO - Pal. Atlântico, 403 - Tel. 325 26

CONTINUE A PREFERIR
PORTAS PLACAROL



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

depois
do café



beba *antes*

uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**



CASA FUNDADA EM 1881

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

DEPÓSITO LEGAL
OUT. 1964

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

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

Director: **ENG. LUÍS DA COSTA**



1842

16-SETEMBRO-1964

ANO LXXVII

Assinaturas:
Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)
Ultramar 80\$00 (ano)
Espanha 150 pesetas (ano)
Estrangeiro £ 1.5.0
Número avulso 5\$00
Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BDAL
Major MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGULAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

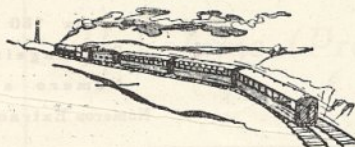
COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

Planificação e Engenharia Ferroviária, pelo Doutor em Engenharia <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	251
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	253
Livros e Autores.	256
O Desastre da Linha da Póvoa	256
O Lar Ferroviário	256
Na Grã-Bretanha um passageiro foi homenageado pelos Caminhos de Ferro	256
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	257
A nova Estação Central da Beira e o Caminho de Ferro da Suazi- lândia, por <i>GUERRA MAIO</i>	258
Jardim Zoológico	258
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	258
Tradições de Elvas — As «Fêras», por <i>EURICO GAMA</i>	259
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	261
Linhas Estrangeiras	263
Publicações recebidas	264



Planificação e Engenharia Ferroviária

Pelo Doutor em Engenharia EDUARDO FERRUGENTÔ GONÇALVES

O problema actual dos caminhos de ferro pode dizer-se que reveste em todos os países um carácter eminentemente técnico-económico. De facto, constituindo o transporte um elemento essencial no ciclo da produção, resulta imediata e necessariamente que sobre ele se reflectirá toda a evolução dos mecanismos económicos, exigindo uma permanente adaptação da parte do caminho de ferro aos condicionamentos em que o transporte se deverá efectuar. Essa adaptação é essencialmente de ordem técnica e de carácter orgânico.

Por outro lado o enorme progresso verificado nos vários domínios da Técnica desde os princípios do presente século — época em que praticamente se estruturaram, tal como hoje existem, as diferentes redes ferroviárias europeias — tem conduzido a um progressivo acentuar do grau de subutilização das instalações do caminho de ferro, mercê da maior capacidade, para efeitos de transporte, que o emprego dos recursos tecnológicos hoje disponíveis tem conferido às instalações fixas então construídas.

O problema interno do caminho de ferro respeita naturalmente ao melhor e mais racional aproveitamento dos meios de infra-estrutura de que dispõe, e é portanto, nas suas linhas essenciais, uma questão de produtividade.

O exemplo das linhas europeias é normalmente considerado o mais representativo, servindo consequentemente de padrão de referência. O caminho de ferro nasceu com efeito na Europa e a sua evolução não pode de modo algum considerar-se independente das características do espaço geográfico e económico em que se tem processado. Foi no século passado o principal agente da revolução operada nas comunicações e o primeiro dos meios de transporte considerados modernos. Perante o desenvolvimento vertiginoso dos outros meios de transporte no século em curso, terá sido logicamente na Europa que, em face da concorrência, a evolução resultou mais característica.

Consideradas as necessidades da economia moderna, o caminho de ferro encontra-se na obrigação de satisfazer dois desejos básicos da sua clientela, que respeitam tanto aos comboios de mercadorias como aos de passageiros, e se tradu-

zem em poder dispor de circulações mais frequentes e de comboios mais rápidos e cómodos.

A satisfação destes desejos, e simultaneamente a preocupação da necessária melhoria da rentabilidade do próprio transporte, têm levado a várias redes ferroviárias a empreenderem um notável esforço de modernização, quer utilizando sistemas de tracção mais económicos do que a clássica tracção a vapor, quer utilizando material circulante de características modernas, quer adaptando em conformidade os métodos de exploração e as bases do serviço de comboios, quer ainda aperfeiçoando os meios técnicos de infra-estrutura, sejam eles a via, as estações, a sinalização, ou, eventualmente, o próprio traçado.

Esta modernização visa permitir a circulação de comboios mais pesados e a realização de maiores velocidades, e traduz-se necessariamente num aumento sensível da capacidade da linha para assegurar maiores volumes de transporte nos mesmos intervalos de tempo, aumentando deste modo a «potência de transporte» das linhas. Esta potência assume, em consequência, o papel de parâmetro técnico característico.

* * *

Necessariamente que a referida modernização deve ser empreendida desenvolvendo um «Programa de Exploração» previamente fixado, e no qual se definem não só os métodos de exploração a adoptar mas também as soluções julgadas mais convenientes para realizar um conjunto harmónico e equilibrado, única forma de oferecer na prática um transporte de qualidade e de se obterem correlativamente os indispensáveis aumentos de produtividade.

Importa por um lado estudar a utilização racional e económica dos novos meios de tracção, avaliar o espaçamento dos comboios consentido pela sinalização e determinar as velocidades máximas de circulação permitidas pela via férrea. Mas interessa sobretudo analisar a utilização em serviço corrente das instalações em geral, procurando conhecer especialmente a maleabilidade dessa utilização, e, em face das conclusões, concretizar a orientação a seguir.

Sabe-se quanto a referida maleabilidade está condicionada pela constituição do esquema de linhas, nas estações e em plena via, e qual a importância que reveste pelo facto de dela dependerem em larga medida os tempos necessários à realização das operações do «Movimento», quer se trate de manobras nas estações, quer de cruzamentos ou ultrapassagens. A obtenção de velocidades comerciais elevadas — que caracterizam para a utilização, a rapidez do transporte — resulta com efeito muito mais económica mediante a redução dos tempos mortos ou dos requeridos por movimentos secundários, do que à custa do incremento das velocidades máximas, que acarretam aumentos sensíveis das despesas de tracção e encontram limitações da parte da via férrea. As características desta opção, aliás, e em geral, à elevação das velocidades muito mais do que as dos próprios veículos.

Todos estes factores influenciam a potência de transporte das linhas e daí o interesse oferecido por esta última.

No caso das linhas existentes, é conhecido o tráfego que a elas afluí, e portanto o problema a resolver é o de assegurar o seu conveniente escoamento, dentro das condições de rapidez e volume impostas pelas suas características. O problema das linhas novas não difere essencialmente deste, pois que apenas haverá, dentro das condições técnicas admitidas para o transporte, que assegurar uma certa capacidade de tráfego.

Encarada a questão sob um outro aspecto, trata-se no primeiro caso de estudar a utilização das instalações de que se dispõe; no segundo, pretende-se precisamente dimensioná-las.

A potência de transporte apresenta-se, portanto, como elemento essencial na planificação.

* * *

A observação da experiência, e o conhecimento das redes estrangeiras, tem-nos permitido concluir que uma planificação criteriosa, em face dos dados reais dos problemas, deve hoje em dia considerar-se indispensável no caminho de ferro, visto que, assumindo nele as despesas de infra-estrutura valores muito elevados, parece lógico que todas as alterações sejam condicionadas por uma clara apreciação das realidades do tráfego, e pelo recurso às soluções técnicas respeitantes às instalações fixas consideradas em cada caso como mais recomendáveis.

Há com efeito linhas que se têm de reconhecer nitidamente sobrecarregadas e cujo aumento da sua capacidade de transporte se impõe com acentuada premência. Mas há que escolher entre adoptar uma nova sinalização, estruturar de forma diferente os horários ou duplicar as vias exis-

tentes e construir apenas uma 3.^a via banalizada, banalizar as duas vias de uma via dupla ou pura e simplesmente estabelecer desvios para cruzamento ou ultrapassagem. São soluções nitidamente distintas do ponto de vista económico e funcional, mas cuja aplicação não é indiferente, pois que se deverá escolher em cada caso, a que melhor resolva o problema concreto, dentro do critério da melhor eficiência técnica e simultaneamente da maior economia.

Há igualmente outras linhas cuja utilização real é nitidamente fraca para as possibilidades oferecidas pelas instalações, e em que se põe o problema da redução destas instalações como medida de economia, sem que o serviço prestado deixe de ganhar qualidade. É assim, por exemplo, que em algumas vias duplas se tem simplesmente desmontado uma das vias, em troços convenientemente escolhidos, continuando essas linhas a assegurar um serviço da melhor qualidade.

Qualquer destas soluções constitui progresso na técnica da Exploração ferroviária, e permite satisfazer em cada caso à condição, que actualmente se deve tomar como essencial, de conseguir uma adaptação o mais correcta possível da capacidade das instalações ao tráfego que as utiliza.

Nos estudos de planificação empreendidos há pois que seguir uma linha orientadora decorrente da consideração de um certo número de elementos gerais de conjunto do caminho de ferro que assegurem a rentabilidade das soluções encontradas.

Na concepção de instalações novas ou no estudo da modernização das existentes não há de facto que resolver isoladamente um problema de Exploração, de Via ou de Tracção; há apenas a considerar um problema de Caminhos de Ferro, condicionando à efectivação de um programa de utilização das instalações. Naturalmente que nesse estudo há aspectos parciais específicos da Exploração, da Tracção e da Via, os quais, por princípio, se encontram intimamente relacionados.

Cabe ao Engenheiro Civil, talvez por formação e porque no fundo é quem tem de projectar as instalações fixas, quota parte importante no estabelecimento dessa planificação. O que poderíamos designar por Engenharia Ferroviária reúne de facto múltiplas técnicas especializadas e apresenta-se como um ramo de síntese em que as Engenharias Civil, Mecânica e Electrotécnica têm de conjugar os seus recursos na consecução de um todo particular que o Caminho de Ferro. Assim como a Economia, que também desempenha nesse todo um papel fundamental.

É talvez precisamente por força deste carácter que a actividade ferroviária resulta tão apaixonante, em todos os países, para os que a ela se dedicam, e que se poderá igualmente explicar a sua indiscutível vitalidade.

O Algarve e o seu Turismo

IX

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

CONTORNANDO a enseada de Albufeira, em inflexão quase para Sudeste, porque é nesta direcção que a costa agora prossegue até ao ponto mais meridional do País — o cabo de Santa Maria, a sul de Faro — e, caminhando assim cerca de 10 quilómetros, se encontra a foz da Ribeira de Quarteira. Esta, nascendo próximo de Cumiada, na Serra de Mu ou Caldeirão, serpenteia pelas encostas em busca do oceano para nele se lançar.

Trata-se de uma veia líquida de fraquíssimo caudal, só considerável em invernos pluviosos ou, accidentalmente, quando sobrevêm quadras tempestuosas com abundantes precipitações de chuva.

Poucos quilómetros adiante da foz desta ribeira, depara-se-nos a povoação de Quarteira, quase à beira-mar situada. É freguesia pertencente a Loulé, donde dista 13 quilómetros, proximidade esta que será a razão pela qual, desde tempos recuados, várias famílias desta laboriosa vila, e sem dúvida a melhor do Algarve, preferiam esta excelente praia para veraneios e para banhos de mar.

A povoação de Quarteira parece ter sido há muitíssimos anos importante região de pescadores. Tinha, então, próximo de 3.000 habitantes e quase 1.000 fogos, isto porque o peixe era muito abundante, de boa qualidade e muito exportável.

Situa-se esta antiga urbe a pouco mais de 6 quilómetros da estação de Loulé, que a serve por boa estrada. Esta rodovia atravessa uma região rica de bosques de pinheiros mansos, onde existem vários exemplares dos mais copados do País e margina também campos de boas terras de cultura.

Sob o aspecto turístico, a estrada em causa precisaria de certos arranjos, alargamentos, gares de estacionamento e aformoseamentos, dado que é a única via de acesso à povoação e à praia para quem provenha de Loulé, da estação ferroviária ou da confluência — próximo do Caminho de

Ferro — com a E. N. 125, a que já fizemos referência no artigo anterior.

É grande a importância também turística desta Estrada Nacional, pois tem a função de estabelecer comunicações entre o Barlavento e o Sotavento algarvios, como anteriormente pomenorizámos.

Perde-se um tanto na noite dos tempos a origem de Quarteira que, por esse facto, a torna pouco conhecida.

Há investigadores que afirmam ser Quarteira actual a sobrevivência da Carteia antiquíssima, esta fundada ao que parece há mais de 500 anos A. C. e tornada depois povoação de florescimento comercial e piscatório. Então, era assaz valiosa a colheita e o tráfego de sal obtido nas suas marinhas.

Também há escritores a afirmarem ter havido naqueles sítios importante colónia fenícia, donde, talvez, provenham certas características raciais, entre elas a inclinação destas gentes algarvias para as actividades comerciais, para a navegação e para a pesca.

O grande terremoto de 1755 também aqui, como em todo o Algarve, produziu grandes estragos e lancinantes desgraças. Com o fenómeno denominado «Raz de Maré» o recuo das águas oceânicas mostrou, por alguns momentos, nos fundos assim descobertos, os restos de algumas povoações, afigurando-se que umas quantas teriam sido bastante importantes.

O mar, no seu tremendo regresso, recobriu-as novamente, galgou pelos campos fora a inundar uma faixa de largura superior a 3 quilómetros sobre terra firme, vitimando muitas dezenas de pessoas e destruindo casais, searas, culturas e arvoredos.

A tradicional pertinácia do algarvio o lançou após, na luta pela sobrevivência naqueles sítios. Os que escaparam a este cataclismo, aliás tendo

perdido os haveres e com o arruinamento das suas terras, pouco a pouco voltaram para a beira-mar para, aí, reconstruir o que hoje, mas com características dessas épocas, existe em Quarteira, a testemunhar esse regresso e essa nova fixação do povoado.

Vieram dedicar-se à pesca e à agricultura, aproveitando a fartura do peixe e a rica qualidade das terras.

Independentemente do grau sísmico de que o Algarve enferma, tudo leva a crer, e as observações comprovam, dar-se em toda a sua costa um lentíssimo mas permanente abaixamento por razões de ordem geotectónica, o que, aliás, sucede também lá fora noutras costas.

A praia de Quarteira, situada em zona onde já não existem falésias ou arribas altaneiras, de recorte fantástico e cenográfico, é um extenso areal onde o mar raras vezes um tanto alteroso fustiga, varre e limpa estas areias finas e quase douradas. Aqui se oferece a costa com um aspecto e com características diferentes das do Barlavento, mas nem por isso muito menos dignas de admiração.

É a grandeza do areal, a vastidão desta costa baixa, o encanto do mar quase sempre azul e tranquilo quando não agitado e alvi-espumante, que encanta os sentidos e nos atrai e prende. Não obstante, são sempre possíveis e agradáveis os banhos de mar, dado que as águas têm temperaturas superiores a 18°, por vezes a atingirem 24°, com sedutora cristalinidade, razão por que, no próprio Inverno, os entusiastas se banham nelas.

Nos campos o ar é puro e fino. Em certas épocas do ano, a atmosfera sempre diáfana e isenta de humidades carrega-se de odores que provêm das essências de flores silvestres, das frutas várias, dos figos amadurecidos e das alfarrobas. É, assim, em quase todo o Algarve no fim do estio e no Outono.

São de grande efeito panorâmico as vistas que se disfrutam com respeito a Boliqueime, Almansil e a Faro. Albufeira aparece-nos como em quadro de boa composição se for observada em manhãs cálidas e limpas e das eminências que facultem esse acesso visual.

A Norte, alinham-se em fila de cumiadas as colinas da Serra do Mu ou Caldeirão a prolongar-se para Nascente, para lá de Alportel.

Pelo Poente, mas de pontos elevados, se divisam os cumes iluminados de radiações de sol matinal da Serra de Monchique a erguer a sua Picota e a sua Fóia, esta à altitude de 902 metros.

A região e a praia de Quarteira com os seus quilómetros de extensão e a sua característica beleza algarvia prestam-se ao turismo por todas as razões já citadas e porque disfrutam de um

clima atlântico-mediterrânico, o que as valoriza a respeito da estação invernososa não as contra-indicando no Verão por excessivamente quentes, como sucede na costa mediterrânica de Espanha.

Já hoje, em Quarteira, existe uma iniciada alameda marginal, contendo edificações (vivendas de veraneio, etc., etc.) de certo gosto e valor urbano, o que são, a bem dizer, o começo e estímulo para maiores empreendimentos. Contudo, é óbvio que muito e muito falta em matéria de urbanização para que se possa fazer ascender esta região ao grau turístico que é possível vir a ter.

Esta alameda, que margina em proximidade o oceano, está, talvez, sujeita a invasão das ondas, isto para o caso de, em grandes invernias, o mar se encapelar e alterar-se de rebentação costeira, subir o areal e atingir a faixa urbanizada, pois não nos parece defesa eficaz a pequena diferença de nível existente entre o mar e a terra, que lhe é próxima.

De resto, foi exactamente isto mesmo que sucedeu à antiga Carteia e também às tais povoações, hoje submersas.

A 3 quilómetros de Quarteira e em região muito pitoresca situa-se a chamada Fonte Santa.

Trata-se de uma nascente de águas a que se atribuem virtudes curativas. São águas minerais hipossalinas com teor bicarbonatado, sódico e cálcico.

A este respeito, algumas considerações faremos em próximo artigo.

A respeito de recursos turísticos actuais, deverá dizer-se que Quarteira tem melhorado imenso, pois há anos nada ou quase nada possuía em matéria de alojamentos, a não ser as casas mais ou menos apetrechadas e mobiladas, que os veraneantes alugavam pela época.

Actualmente, já há mais recursos, pois possui 5 pensões, além da que se denomina «Triângulo», que é de 1.ª classe, dispondo de 34 aposentos.

Mas em Quarteira podem e devem aparecer outros recursos e outros atributos que garantam a criação de um movimento turístico próprio ou enquadrado no turismo de todo o Alvarve.

Antes do mais, há que encarar os problemas da urbanização com a grandeza e a previsão que estas questões exigem através de um plano conveniente, não só cingido à praia e à povoação, mas correspondendo também a toda a região. Nele se terão de prever locais destinados a hotéis de 1.ª e 2.ª categorias, a pousadas e a estalagens, a campos de jogos com piscinas, a parques de campismo devidamente equipados e a um casino, dispondo de salas de espectáculos para teatro,

cinema, etc., etc. e comportando Café, Casa de Chá e Restaurante.

É necessário que a parte antiga de Quarteira beneficie dos melhoramentos urbanos respectivos e que a parte nova a edificar ou seja com base no estilo regional, sobre o que muito há a esperar da imaginação dos artistas de arquitectura na respectiva estilização regional devidamente actualizada.

Permitimo-nos, a este respeito, lembrar que nas nossas tradições estão as cantarias para o que não falta no Algarve precioso material.

É evidente que a tal rodovia turística e marginal, que pensamos poder iniciar-se em Sagres e a que por semelhança chamámos «Corniche» por aqui, nos parece poder prosseguir até que termine, pelo menos, em Faro.

Há mais de um ano chegou ao nosso conhecimento que certa empresa havia adquirido terrenos nas proximidades de Quarteira para neles realizar importantes urbanizações e efectuar também obras de carácter turístico.

Parecem ser vastas as áreas adquiridas tendo algumas delas domínio sobre praias.

Muito recentemente, os jornais noticiaram que outra grande empresa iria investir em obras deste género quantia elevadíssima, applicando-a exactamente em terrenos adquiridos ou a adquirir nas circunvizinhanças de Quarteira.

Em ligeira análise se afiguram ser tais empreendimentos a consequência de um optimismo, não se sabe em que medida fundamentado, e portanto justificável.

São realmente investimentos assaz volumosos e a que se não está no nosso País habituado a respeito desta espécie de actividades.

Pensa-se ser bastante difícil prognosticar o que possa sobrevir a tal respeito, no sentido de determinar em previsão os prazos, as extensões e os escalonamentos dos montantes relativos ao complexo problema das amortizações e até a respeito da rentabilidade desses capitais.

A edificação no Algarve de tantas novas urbes, algumas de elevada população flutuante ou não, parece conduzir à fixação de agregados familiares nacionais ou estrangeiros. Esta circunstância arrasta a dificuldade em definir a forma, o lapso de tempo e o volume dessa fixação tanto mais difícil quanto é certo haver a considerar o incremento, todos os dias verificado, desta ideia de urbanizar o Algarve, já a orientar-se no sen-

tido da concorrência entre as entidades em tal interessadas.

Afigura-se complexo o problema do povoamento dessas tais novas urbes, pois torna-se bastante duvidosa a formação de correntes de interessados na aquisição ou na ocupação, pelo menos temporária, desses móveis (referimo-nos a edificios com fins habitacionais e não a casinos, hotéis, pensões, pousadas, estalagens, etc.).

Donde provirão essas gentes? Que razões industriais, agrícolas, comerciais ou outras se admite poder determinar a necessidade de assim se fixarem tantos milhares de pessoas nestas novas urbes?

O problema é, na verdade, para considerar, pois basta pensar que qualquer pequena urbanização que corresponda a uma área de 20 hectares, permitindo a fixação de 150 a 200 habitantes por hectare, equivale a 3 000 ou 4 000 pessoas no total.

Não se acredita que este melindroso aspecto da questão não tenha sido devidamente estudado e ponderado pelas entidades ou empresas já interessadas no estabelecimento destas novas urbes. A nós, porventura, à falta de elementos de estudo, escapam-nos as razões capazes de justificar sob todos os prismas (financeiro, económico, social, turístico, etc.) esta euforia urbanística em que o Algarve é agora o campo de operações.

Recentemente, foi-nos dado observar e apreciar um desses planos de urbanização, este previsto para as proximidades de Alcantarilha, correspondendo a 20 hectares de terreno, já adquirido por grupo estrangeiro, situado a 7 quilómetros do mar.

No seu loteamento se prevêem moradias ou vivendas com logradouro, prédios de vários pisos para arrendamento e para venda em regimen de propriedade horizontal, além de hotéis, pensões, estalagens, etc., centro de diversões e desportos, cafés, restaurantes, dancings, instalações para autoridades civis, clínicas várias, templos para o culto, etc., etc.

Por outro lado, esta incrementação rápida do turismo, em região onde quase para tal não há preparação, determina perturbações económicas, tanto pelo que respeita à subida rápida do custo dos terrenos como assim ao aumento de custo dos produtos da terra e da pecuária. Sobrevém, portanto, além dos encarecimentos sucessivos da vida, a crise da falta dos produtos normalmente correspondentes aos consumos que então em larga medida aumentam.

É a classe média e parte da trabalhadora rural as que aguentam com sacrifício esta evolução rápida do custo da vida, fenómeno que já se está verificando no Algarve.

Há, até, a tendência para a classe rural aban-

Livros e Autores

«Carta Pastoral sobre a Seita Comunista»

A «Editora Vera Cruz L.da» de São Paulo, Brasil, publicou a 2.ª edição da «Carta Pastoral sobre a Seita Comunista, seus erros, sua acção revolucionária e os deveres dos católicos na hora presente», de autoria de D. Geraldo de Proença Sigaud, SVD, Arcebispo de Diamantina.

A 1.ª edição, de quinze mil exemplares, esgotou-se em dois meses exigindo imediata reimpressão da obra, (mais dez mil exemplares) o que indica a magnífica aceitação que teve por parte do público brasileiro.

O trabalho é um estudo claro e minucioso da doutrina marxista-leninista acompanhado de importantes considerações sobre a situação concreta do Brasil em face do perigo comunista.

A Carta Pastoral foi considerada pela imprensa brasileira o melhor estudo ultimamente publicado no País sobre o problema comunista. Fartamente comentada pela crítica, foi reproduzida na íntegra por numerosos jornais e revistas. Também no estrangeiro, foi objecto de farta divulgação, destacando-se já duas edições na Argentina e uma em Goa, sob os auspícios de S. Beatitude D. José Vieira Alvernaz, Patriarca das Índias Orientais, o qual, na apresentação da obra, assim se exprime: «Entre os documentos que mais claramente expõem o que é o Comunismo, parece que um dos mais completos e actualizados é a presente Pastoral do Ex.^{mo} e Rev.^{mo} Sr. D. Geraldo de Proença Sigaud, S. V. D., Arcebispo Metropolitano de Diamantina, que tem desenvolvido, juntamente com alguns dos mais esclarecidos espíritos da grande Nação brasileira, uma notável actividade intelectual para achar solução aos graves problemas que preocupam a humanidade do nosso tempo».

A edição brasileira da obra faz parte de uma série de publicações anticomunistas que vêm sendo dadas a lume pela «Editora Vera Cruz, L.da».

donar os campos à procura de trabalho nas cidades ou recorrendo a emigração aventureira.

Se, por um lado, o desenvolvimento do turismo dá origem à entrada de divisas cambiais, o que sob o aspecto financeiro é um benefício, pelo outro, o exagero desse mesmo turismo conduz às situações a que atrás se alude.

O excessivo e rápido desenvolvimento turístico estimula a especulação tal como já anteriormente o dissemos. Tanto é assim como é certo ter determinado diário noticiado ultimamente o que se passa em França, onde se abriu guerra à especulação desenfreada.

Mal supúnhamos, ao visar este problema, que tão cedo lá fora se viessem a tomar medidas, pondo um dique ao encarecimento da vida em parte ocasionado pela especulação a que o turismo convida.

Entre nós — já o dissemos — há que defender-nos desses males e que defender também quem nos visita a respeito da voragem especuladora dos que pretendem auferir rapidamente copiosos lucros.

O Desastre da Linha da Póvoa

Uma nota oficiosa do Ministério das Comunicações

O Ministério das Comunicações enviou à Imprensa a seguinte nota oficiosa:

«Logo após o acidente ferroviário ocorrido na linha da Póvoa em 26 de Julho último, uma comissão constituída por três engenheiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses assistida por três técnicos da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, iniciou um inquérito com a finalidade de investigar as causas e apurar o eventual grau de responsabilidades imputáveis pelo mesmo acidente.

O relatório dessa comissão de inquérito foi oportunamente entregue à Direcção-Geral de Transportes Terrestres que, por sua vez, o apresentou à consideração do Ministro das Comunicações, acompanhado de um parecer no qual se apontam lacunas e se fazem estudos e sugestões pertinentes quanto à finalidade do mesmo inquérito.

Assim, dada a gravidade daquele acidente, a necessidade de investigar com o maior rigor possível as suas causas, o imperativo de evitar outros desastres e punir quaisquer culpados, bem como a salvaguarda da organização ferroviária e do próprio prestígio do País, foi determinado que uma outra comissão, constituída por funcionários superiores da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, proceda à revisão daquele inquérito, com o fim de suprir as suas lacunas e apresente ao Ministro das Comunicações o seu relatório até ao fim do mês corrente, devendo para isso utilizar os meios mais eficazes e adequados a uma completa investigação do acidente.

Esta nova comissão proporá as medidas disciplinares e técnicas que considerar mais adequadas, devendo oportunamente ser tornado público o resultado do seu trabalho».

O Lar Ferroviário

Continua em plena actividade a Cooperativa «O Lar Ferroviário», que se propõe construir casas económicas para todos os ferroviários, seus associados. Prosseguindo o seu programa, acaba de concluir uma nova construção.

Assim, no próximo dia 20 do corrente, pelas 15 horas, será entregue, em acto solene, a chave da nova e elegante moradia, no sítio dos Murtais, Atalaia, Concelho de Vila Nova da Barquinha, ao sócio n.º 349 do 2.º Escalão, sr. Alberto João Coelho.

Na Grã-Bretanha

um passageiro foi homenageado pelos Caminhos de Ferro

Notícias de Londres referem que o comerciante Rattcliff Steel, de 88 anos de idade, foi presenteado pelos caminhos de ferro britânicos com um passe perpétuo que lhe dá direito a viajar de graça e em primeira classe.

Os caminhos de ferro quiseram assim recompensar Rattcliff que, desde os seis anos de idade, utilizou continuamente o passe dos comboios.

Em todo o mundo há necessidade de se recorrer aos corações generosos para se obter sangue. Ofereça sangue e salve uma vida.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETENCOURT

A Feira de S. Mateus de Elvas

O distinto escritor e colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sr. Eurico Gama, elvense dos quatro costados a quem a nobre cidade de Elvas, sua terra natal, deve relevantes serviços não apenas como jornalista e escritor, mas também como Director da Biblioteca e Conservador do Museu, teve a amabilidade de nos enviar o Programa das Festas em honra do Senhor Jesus da Piedade e da Feira de São Mateus, as quais se realizam de 20 a 27 do corrente mês de Setembro, naquela cidade, vizinha de Badajoz.

Ainda não tivemos a feliz oportunidade de assistir a essas pomposas Festas, que assinalam, desde há 227 anos, a presença de centenas e centenas deromeiros espanhóis. Com efeito, diz-nos Eurico Gama, numa página evocativa do Programa, «os *Nuestros hermanos* são fiéis a essas Festas, aonde vêm rezar, agradecer benefícios recebidos e divertir-se também. Assim como os vemos, de joelhos, nas pedras frias do formoso templo, olhos postos na Cruz, coração todo voltado para o *Cristo de la Piedad*, do mesmo modo os observamos, alegres, contentes, sinceros, cantando, dançando ou simplesmente passeando pelo concorrido, colorido e vibrante Arraial. Há mais de dois séculos que tal acontece e por certo assim sucederá até ao final dos tempos. Nem as nossas queridas Festas poderiam fazer-se sem a presença amiga dos nossos amigos de Espanha, de «*nuestros hermanos*».

Não tivemos ainda, como se disse acima, a oportunidade de assistir às Festas do Senhor Jesus da Piedade, mas há vinte e tantos anos—como o tempo corre!—num passeio inolvidável que nos proporcionou a Elvas o nosso querido amigo, sr. Francisco Brás, um dos grandes da nobre e histórica cidade, visitámos o local onde se realiza a Feira e o templo onde se efectuam os actos religiosos. Impressionou-nos, sobretudo, na linda Igreja do Senhor Jesus da Piedade, o grande número de *ex-votos*, que testemunham a fé religiosa de portugueses e de espanhóis, irmanados no mesmo ardente sentimento cristão e no mesmo desejo de viver plenamente a vida. A Feira de S. Mateus tem também um sentido turístico e os elvenses sabem aproveitar a oportunidade para fortalecer, com os seus vizinhos de Badajoz, os laços de amizade entre duas cidades e entre duas nações irmãs.

Trajes populares



Uma rapariga de Fomalhão



Menina do alto andar

*Menina do alto andar da rua morta,
Dias inteiros presa na janela,
A felicidade passa à tua porta
E nem baixas os olhos para ela.*

*Só mar de altura o teu olhar comporta,
Guia-te a luz de extraordinária estrela,
Menina do alto andar da rua morta,
Dias inteiros presa na janela.*

*Reis, cavaleiros, génios, ambrosias,
Pompas, cortejos, luzes, pedrarias,
Numa visão deslumbradora e bela,*

*Enchem de assombro a tua vida nua.
E a felicidade passa à tua rua
E nem baixas os olhos para ela.*

FRANCISCO VENTURA

A nova Estação Central da Beira e o Caminho de Ferro da Suazilândia

Por GUERRA MAIO

ENTRE os edifícios construídos pelo Caminho de Ferro da Beira, integrados no grandioso plano de desenvolvimento em que este poderoso organismo industrial está empenhado desde a sua passagem para o Estado, em Abril de 1949, sobressai a majestosa Estação Central da Beira — uma das melhores, mais belas, funcionais e bem equipadas estações ferroviárias do espaço português.

Neste magnífico edifício, cujo custo, uma vez concluído e mobilado, deve andar à volta de 50 mil contos, ficarão instalados na quase totalidade, os serviços que constituem o Caminho de Ferro da Beira.

A Estação Central da Beira, cuja conclusão está prevista para os primeiros meses de 1965, é composta essencialmente por um corpo de forma rectangular com sete andares, destinado à Administração do Caminho de Ferro da Beira e C. F. M.; uma gare com três cais, com, aproximadamente, 400 metros de comprimento e dos quais cerca de 250 cobertos, e uma zona destinada exclusivamente aos serviços da Estação; um átrio de tecto em abóbada onde funcionarão um restaurante, um bar, diversas lojas, agências de viagens e informações e uma estação dos C. T. T.,

na área da estação será construído um amplo parque que permitirá o estacionamento de algumas centenas de automóveis.

As obras do magnífico imóvel, que é a Estação da Beira e cuja silhueta é já familiar à população da cidade, prosseguem num ritmo vigoroso e febril.

Dentro de poucos meses a nova Estação Central da Beira — valioso marco da nossa presença e testemunho imperecível da nossa plena confiança no futuro estará pronta e em pleno funcionamento.

O Caminho de Ferro da Suazilândia, muito adiantado, deve estar concluído em 1 de Outubro próximo. A linha terá 226 quilómetros de extensão e destina-se à condução do minério de ferro, local para o porto de Lourenço Marques. Espera-se que cinco comboios circularão diariamente em todo o trajecto e a linha será explorada pelo Caminho de Ferro de Moçambique pois o tráfego anual está previsto para 1 400 000 toneladas. Na Matola está em construção um cais para embarcação de minério no valor de 16 mil contos e no qual poderão atracar navios de 60 000 toneladas. Um serviço de passageiros será feito nesta linha, com apreciável tráfego.

JARDIM ZOOLÓGICO

Nestes dias calmosos, os que não podem sair de Lisboa, possuem, no entanto, dentro desta cidade que cresce de dia para dia, um local admirável que lhes proporciona horas de divertimento e de repouso. É, sem dúvida, o Jardim Zoológico. Lisboa orgulha-se deste seu parque, que é, no género, um dos mais ricos e belos da Europa.

Dentro de dias, no seu lindo e sumptuoso salão de festas, vai realizar-se, para regalo do povo de Lisboa, a 12.ª Exposição de avencas, begónias e outras plantas ornametais, de rara beleza. Trata-se de uma iniciativa da senhora de Fernando Emygdio da Silva. Possibilitou essa exposição, assim como as anteriores, o encarregado das Estufas do Jardim, sr. Manuel Frederico dos Santos, que há trinta e seis anos se dedica, devotadamente, à cultura das plantas. Nada menos de 1 500 exemplares de plantas diversas serão expostas à admiração do público.

Para uma visita especial, o sr. Prof. Fernando Emygdio da Silva, ilustre presidente do conselho de administração do «Zoo», convidou a Imprensa e, como de costume, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» recebeu penhorante convite.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Enquanto na previsão da receitas do Caminho de Ferro de Luanda estas baixaram de 62 500 contos, em 1963, para 54 500 contos em 1964, a previsão das receitas do tráfego do Caminho de Ferro de Moçamedes subiu de 15 934 contos em 1960, para 19 476 contos em 1961, e de 30 041, em 1962, para 34 000 contos em 1964.

MOÇAMBIQUE

Entre as plantações de açúcar «Triangle», na Rodésia e a linha principal para Lourenço Marques, já se encontra aberta ao tráfego um novo ramal ferroviário. Este ramal, que foi inaugurado oficialmente no dia 28 de Agosto, pelo governador «sir» Humphrey Gibbs, tem a extensão de cerca de 100 quilómetros e parte do entroncamento com a linha principal de Ubizi, próximo de Salisbúria.

Prevê-se a extensão desta linha para além da Fábrica «Triangle» até Chiredzi.

TRADIÇÕES DE ELVAS

As «Fêras»

Por EURICO GAMA

NOS meus tempos de rapaz uma das razões por que eu estava sempre à espera das Festas, eram as «FÊRAS», assim mesmo em pura linguagem elvense. Do que se tratava — e trata, porque, afinal, o costume ainda persiste (ora não, não há-de persistir!) — é o que pretendo explicar ao leitor-forasteiro, pois me parece que o uso é exclusivo do concelho de Elvas.

As «FÊRAS», com as quais sonham todos os jovens (e não jovens, também), traduzem-se por uma determinada quantia em dinheiro e por uma prenda, de maior ou menor valor, que os papás compram na Feira e oferecem a seus filhos, afilhados, sobrinhos, etc.

É do mesmo hábito os noivos presentearem as suas noivas e os namorados as namoradas, com

de filigrana, um frasco de perfume (ou um modesto frasquinho de água de cheiro), uma pulseira de fantasia, representam uma deliciosa esperança ou são já a afirmação de um imenso amor; para as noivas, as «FÊRAS» já obrigam a uma maior generosidade, com vista a radiosos dias que vêm próximos e a outros cálculos, tendo em conta que há um lar a constituir em breve e são assim trastes para a casa, peças de alumínio para a cozinha, um serviço de chá ou café, cesto para o pão, vidros, louças — há muito por onde escolher e os olhos tudo apeteçam.

As «FÊRAS» dão-se, em regra, no dia 20, antes da Procissão dos Pendões ou à noitinha, na ida para o colorido e pomposo Arraial. É sempre um momento de bela expectativa, algumas vezes uma desilusão bem dolorosa, que provoca lágrimas, amuos, triste-



Um aspecto da Feira de S. Mateus. Por aqui se vai gastando todo o dinheirinho das «Fêras»...

objectos ou guloseimas (torrão, gemas de ovos, tâmaras, passas de figo), nunca com dinheiro.

Ao contrário, os patrões costumam gratificar os seus empregados, os lavradores os seus criados, as donas de casa as suas criadas, geralmente com uma, duas ou três notas, consoante as suas posses, a disposição de momento ou a bondade de coração.

Escusado é dizer, que há patrão e chefe de família para quem dar dói e assim, lá alargar os cordões à bolsa não é com eles.

E as «FÊRAS» são isto, à primeira vista uma coisa muito comezinha, mas que, aprofundada, revela um mundo de ansiedades e emoções.

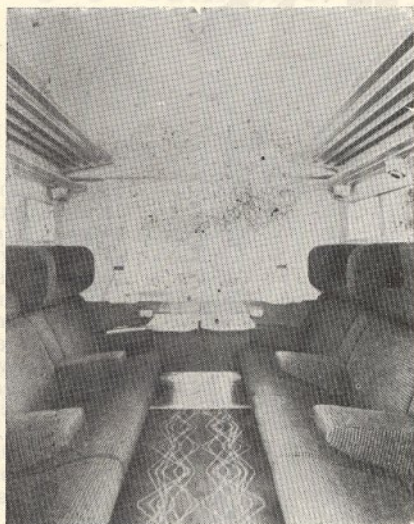
É que para uma criança de poucos anos um brinquedo — cavalinho de pau, boneca de tranças, tambor, apito, bola de borracha ou relógio a fingir, pistola ou espingarda de madeira — significa todo um mundo de ilusões; para uma namorada, um lenço bordado, uma mala de plástico, uma caixa

zas... passageiras. É quando as «FÊRAS» são magras, mal dando para o torrão (hoje pelos olhos da cara!!!).

Como se torna desnecessário salientar, presentemente há em tudo o que deixo dito, uma certa diferença: as «FÊRAS» ainda se mantêm, na generalidade, mas o quantitativo teve de acompanhar o ritmo vertiginoso do tempo, porque no Arraial são outras as tentações: as pistas de automóveis, a cerveja de barril, os «pregos» e as salsichas saborosas, isto só para mencionar algumas. As próprias namoradas dão o cavaquinho por uma «imperial» bem tirada, umas salsichas quentinhas e... um bom cigarro americano!

De qualquer maneira, as «FÊRAS» ainda constituem algo de interessante, se bem que sejam já menos emocionantes e menos românticas.

São Mateus de 1964.



Estofos das carruagens Grandes Linhas,
1.ª classe

Molaflex

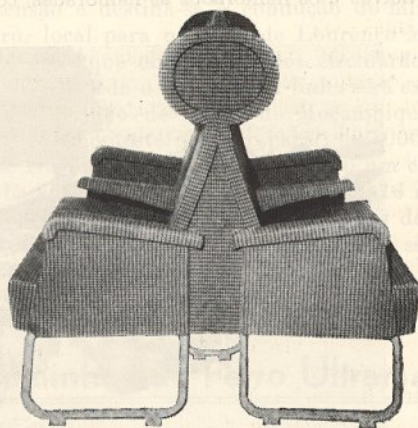
Molas Flexíveis, Lda.

Apartado 61 — S. JOÃO DA MADEIRA

EXECUTA ESTUDOS
E PROTÓTIPOS DE BANCOS
PARA CAMINHOS DE FERRO



Banco simples de 2 lugares, 2.ª classe
(estudo)



Banco duplo de 4 lugares, 1.ª classe (estudo)

Gama de fabricação:

- * colchões de molas
- * camas
- * sofás-cama
- * almofadas
- * edredons
- * molas técnicas para a indústria
- * estofos para automóveis e autocarros

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)

Cláusulas e estipulações especiais

A primeira secção do caminho de ferro, compreendida entre Lisboa e Santarém, partiria do cais das carvoarias, em Lisboa, e seguiria a margem direita do Tejo, passando pela Póvoa, Verdelha, Alverca, Vila Franca de Xira e Vila Nova, até próximo a Santarém.

O caminho de ferro ficaria em toda a sua extensão, superior às águas das inundações, e em toda ela teria duas vias.

O número de vias seria aumentado, se assim fosse necessário, nas estações e suas proximidades, conforme as decisões tomadas pelo Ministério das Obras Públicas, sob proposta da companhia.

O caminho de ferro seria fechado por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira que o separassem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia, abrindo para fora.

As locomotivas seriam construídas sobre os melhores modelos conhecidos, e deviam satisfazer a todas as condições prescritas ou a prescrever, para as pôr em circulação.

As carruagens de passageiros deveriam ser igualmente do melhor modelo, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Elas seriam de 3 classes:

As de 1.^a classe seriam cobertas com assentos estofados e fechadas com vidraças.

As de 2.^a classe seriam igualmente cobertas, fechadas com vidraças e teriam assentos com estofos de inferior qualidade.

As de 3.^a classe seriam igualmente cobertas, com cortinas e assentos de madeira.

Todos os edifícios e dependências dos caminhos de ferro, bem como os carris, coxins, travessas, máquinas, carruagens, e em geral todo o material fixo e circulante que a companhia tivesse adquirido e colocado sobre a linha férrea, ficavam por este facto considerados como pertencentes ao domínio público, para o efeito da companhia os não poder alienar, senão com a obrigação de os substituir.

A companhia deveria manter, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e as suas dependências, bem como todo o material fixo e circulante em perfeito estado de conservação.

Se fosse remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe fossem feitas pelo Governo, este poderia mandar proceder às necessárias reparações ex-offício e neste caso tinha o direito de apropriar-se de todas as receitas até completar a importância das despesas feitas, aumentada de 1/5 a título de multa.

O Governo teria a faculdade de mandar examinar o estado do caminho de ferro e suas dependências assim como o do material de exploração quando lhe parecesse conveniente.

Para indemnizar a companhia das despesas a que se obrigava, o Governo concedia-lhe, por todo o prazo da concessão, autorização para receber pelo transporte de passageiros, gados, mercadorias e quaisquer outros objectos, os direitos cujo máximo era estipulado nas tarifas.

O número de viagens por dia seria fixado pela companhia, de acordo com o Governo segundo as necessidades da circulação.

Em cada comboio a companhia teria a faculdade de colocar carruagens especiais de luxo, para as quais os preços seriam regulados pelo Governo, sob proposta da companhia, mas estava expressamente estipulado que o número de lugares nestas carruagens nunca excederia o quinto do número total dos lugares do comboio.

A menos de autoridade especial e revogável do Governo todo o comboio regular de passageiros deveria conter, em quantidade suficiente, carruagens de todas as classes destinadas às pessoas que se apresentassem para tomar lugar.

Os militares e marinheiros em serviço, em corpo ou isoladamente, pagariam apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Se o Governo precisasse de dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea, a companhia seria obrigada a pôr

imediatamente à sua disposição, e por metade dos preços, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro.

A correspondência do Governo, bem como as malas do correio seriam transportadas gratuitamente em vagões bem acondicionados, nos comboios de maior velocidade.

No caso do Governo carecer de comboios especiais, seria o assunto, para cada caso, regulado por convenção particular.

Disposições Gerais

A companhia, e seus empreiteiros, agentes e operários, estariam, em tudo o que dissesse respeito à concessão, sujeitos às leis dos tribunais de Portugal.

O Governo, por sua parte, lhes garantiria, e às suas propriedades, a mesma protecção que as leis conferiam aos nacionais.

O Governo concedia desde a data do contrato até a linha férrea se achar em estado de exploração, a entrada, livre de quaisquer direitos, a todos os materiais e utensílios necessários à construção do caminho de ferro e sua exploração, debaixo da fiscalização do Governo.

A companhia ficaria isenta de toda e qualquer contribuição geral ou municipal, que nessa qualidade lhe pudesse ser lançada durante os primeiros vinte anos da concessão, contados do dia em que a linha se achasse em estado de exploração. Não se incluiria nesta isenção o direito de trânsito que houvesse de se lançar sobre os preços dos transportes de passageiros e de mercadorias, já fixados nas respectivas tarifas, não devendo, porém, exceder a 5% dos referidos preços.

Depois deste prazo e durante o tempo da concessão, a companhia não ficava sujeita a qualquer imposto excepcional sobre o caminho de ferro.

Passados vinte e cinco anos depois da abertura do caminho de ferro ao trânsito público em toda a sua extensão, o Governo tinha o direito, em qualquer altura, de remir a concessão.

A anuidade da remissão pelo resto dos anos da concessão seria determinada tomando o produto médio líquido da linha correspondente aos sete anos imediatamente anteriores, excluindo-se destes os dois menos produtivos. Se, porém, a remissão fosse feita antes dos primeiros 50 anos da concessão, a anuidade não poderia em caso algum ser inferior a 6% do capital ainda não amortizado.

Se, no caso de guerra, o caminho de ferro fosse destruído ou danificado, sem ser por culpa da companhia, o Governo indemnizaria esta pagando o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou em títulos de dívida pública, pelo seu valor no mercado.

O Governo não poderia conceder nenhuma linha paralela a esta, salvo se fosse a uma distância que

excedesse 40 quilómetros, e reservava-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que viessem entroncar com a linha de Lisboa à fronteira ou que, partindo da capital, seguissem em direcções divergentes.

Quando o Governo viesse a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via férrea, que atravessasse a linha concedida, deveria tomar as medidas necessárias para que não resultasse impedimento ou obstáculo à circulação desta, nem o mínimo aumento de despesas para a companhia.

A abertura de qualquer destas vias de comunicação não poderia autorizar nenhuma reclamação da parte da companhia.

As companhias concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que viessem a entroncar com esta linha à fronteira, teriam a faculdade (pagando as tarifas que convencionassem com a companhia concessionária desta linha e não podendo nunca exceder os máximos estabelecidos) de fazer circular nelas as suas carruagens, vagões, locomotivas, etc., sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, sendo esta faculdade reciproca para todas as linhas.

No caso de que as diversas companhias não pudessem acordar sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidiria a questão, e quando as mesmas companhias não usassem da referida faculdade, elas deveriam combinar-se de modo que o serviço de transporte não fosse interrompido ou demorado nos pontos de junção das diversas linhas.

Depois da homologação desta concessão de baixo das condições e cláusulas que dela fazem parte, dá-se por entendido e assente que a companhia verificou todos os dados e cálculos em que ela se funda, e que tem a segurança de poder executar o caderno e condições em todas as suas partes.

Não teria, pois, direito algum a referida companhia de reclamar para o futuro quaisquer concessões ou indemnizações pelos enganos, imperfeições ou faltas que pudessem encontrar na realização da sua empresa.

As contestações que por ventura se levantassem entre a companhia e o Governo a respeito do cumprimento ou interpretação do presente contrato de concessão seriam julgados por um tribunal arbitral, composto de 4 vogais, dos quais dois seriam nomeados pelo Governo, e dois pela companhia. No caso de empate sobre a votação do objecto em questão, um quinto vogal a aprazimento das duas partes seria nomeado e decidiria o que julgasse melhor; faltando acordo para esta nomeação, o negócio seria deferido ao contencioso administrativo.

(Continua)

Linhas Estrangeiras

Para evitar as longas bichas que se formam em frente dos postigos de venda de bilhetes, o caminho de ferro federal alemão utiliza, cada vez mais, máquinas e distribuidores automáticos que descongestionam consideravelmente o fluxo às bilheteiras.

ALEMANHA

A Espanha acaba de inaugurar oficialmente a tracção eléctrica no último troço da linha Barcelona - fronteira-francesa, situada entre Gerona e Cerbère, na presença do Ministro das Obras Públicas, das autoridades de Barcelona, dos dirigentes da RENFE e, em Port-Bou, do director da região mediterrânea da SNCF.

A electrificação, (corrente de 3 000 volties) segue-se à da região catalã, tendo sido construídas ao mesmo tempo sub-estações eléctricas, em Gerona San Miguel e Llonsa.

Os comboios de passageiros e mercadorias serão rebocados por locomotivas espanholas das séries 7 600 e 8 600. Cada veículo motor de 3 000 KV. tem o peso aderente de 120 toneladas.

O Serviço de arredores será assegurado por unidades de construção igualmente nacional disponíveis no parque de material rolante. Os veículos, de 4 200 KV. atingem velocidades de 110 Km./h.

GRÃ-BRETANHA

Os Caminhos de Ferro Britânicos puseram recentemente ao serviço um novo comboio de 3 carruagens destinado a fazer a inspecção das linhas aéreas visto que o veículo utilizado até agora não correspondia às exigências actuais, sobretudo por causa do exíguo espaço da cabina de observação e do seu campo de visibilidade restrito. Nas novas composições, a utilização de um circuito fechado de televisão permite uma inspecção completa e ininterrupta, não só da catenária mas também da sinalização, pontes, etc. O comboio é formado por 3 carruagens de «bogies», sendo as exteriores idênticas e destinadas à observação e a do meio, na qual está montado um pantógrafo, é possuidora de geradoras Diesel.

Durante as inspecções, o comboio segue à velocidade de 16 km/h.

— Os transportes londrinos estão a experimentar actualmente, na estação de Holborn (linha do Centro), um sistema já aplicado no metropolitano de Nova York que consiste em assinalar no cais o sítio onde ficarão as portas do comboio depois de parado. Pretende-se assim que os passageiros, que vão utilizar a

composição depois de esta se esvaziar, deixem as passagens livres para que o escoamento se faça com mais facilidade, o que consequentemente lhes facilitará a entrada.

— Uma barreira automática, accionada por um dispositivo electrónico, foi agora instalada a título experimental na estação do metropolitano de Stamford Brook, em Londres.

Trata-se da primeira barreira com leitor magnético de bilhetes, que, à medida que estes são introduzidos pelos passageiros numa determinada ranhura, os «lê» e devolve instantaneamente; se o bilhete for válido, abre-se a passagem e um sinal luminoso indica a palavra «Siga», mas, em casos contrários, a a passagem permanece fechada e surge a palavra «Pare». Podem ser apresentados, numa sucessão rápida, 3 bilhetes ao mesmo tempo, deixando a barreira passar o número correspondente de pessoas.

Trata-se da primeira experiência nesta matéria mas, se resultar, o sistema será certamente introduzido em todas as estações do metropolitano londrino.

ITÁLIA

Um novo «ferry-boat», de 5 150 toneladas, destinado a reforçar o serviço ferroviário entre a Sicília e o continente, entrará em serviço ainda este mês. Este barco, utilizável também no mar alto, tem todas as facilidades dos barcos europeus no que diz respeito ao seu carregamento e descarregamento e às suas instalações. Pode transportar 34 vagões, 40 automóveis, e 1 800 passageiros, e as suas características são as seguintes: comprimento 128 m 5; largura 17 m 35; altura da ponte superior 6 m 65 e velocidade 17 nós. Está dotado com os mais modernos aparelhos de bordo e com o máximo conforto: cabinas, salões, vestibulos, bar e restaurante para as duas classes. A tripulação é constituída pelo comandante, catorze oficiais, e setenta e três sargentos e marinheiros, além dos doze empregados dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.

— Em 1963 os caminhos de ferro italianos do Estado modernizaram 130 passagens de nível, instalando em cerca de 30, instalações de controlo à distância, por meio de televisão. Assim, é permitido aos dirigentes da circulação ferroviária o controlo da passagem dos comboios que observam através do «ecran» instalado na cabina de comando.

Este sistema, embora útil, só poderá ser aplicado em vias onde os comboios sejam sempre formados de maneira idêntica e onde não varie a colocação das carruagens.

O transporte de mercadorias por caminho de ferro neste país tem uma importância capital, bastando dizer-se que, actualmente, representa 45% do movimento de mercadorias do Mundo inteiro.

RUSSIA

Publicações recebidas

Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa

Os números 59 e 60, reunidos num só volume, do «Boletim Cultural» da Junta Distrital de Lisboa, trazem notável colaboração assinada por: dr. Ruy Dique Travassos Valdez (Subsídios para a Heráldica Tumular Moderna na Estremadura); Luís Chaves (Capelas, ermidas, oratórios e nichos dedicados ao culto dos Santos em Lisboa setecentista e seus arrabaldes); Luís Pastor de Macedo (História de uma horta do arrabalde dos Mouros); dr. Mário Gonçalves Viana (Antologia Olisiponense); dr. A. Silva Lino (D. Gaspar de Moscoso e Silva, noviço no Varatojo); Dr. Sebastião Centeno Fragoso (Subsídios para a História de Lisboa e Estudos de Medalhística); Nuno Catarino Cardoso (Subsídios para a história de Lisboa); eng.º O. da Veiga Ferreira (Notícia de algumas estações pré-históricas); Padre Dr. Adelino Pereira (O Refrão e os seus problemas); Prof. Armando Leça (Motivos ensoados pelo Povo) e Maria Micaela Ramos (Gil Vicente e o folclore).

Numerosas gravuras ilustram as páginas destes dois números do Boletim Cultural. Pela coordenação feliz dos ensaios que fazem parte do volume há que felicitar vivamente a ilustre escritora D. Maria Micaela Ramos, que assumiu, recentemente, a direcção desta valiosa publicação.

«Lisboa Carris»

Recebemos o número 84, correspondente aos meses de Maio e Junho, da revista «Lisboa Carris», órgão cultural e da iniciativa do Pessoal da Companhia Carris de Lisboa, e que de são, respectivamente, director e redactor principal, os srs. D. Francisco Avellez e Silva Bastos.

O número presente abre com a notícia desenvolvida da cerimónia, realizada em 22 de Maio, da distribuição de distintivos e diplomas de Boa Condução a 644 Guarda-freios e motoristas que, de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 1962, foram considerados, em face do Regulamento, dignos de merecerem os galardões que lhes foram atribuídos.

Vários e interessantes artigos completam o texto deste número de «Lisboa Carris».

Portugal — A Terra e o Homem — por Jaime Cortesão

Está já publicado o fascículo número 4 da obra, editada pela «Artis», Portugal — A Terra e o Homem, de Jaime Cortesão.

Ilustrada com desenhos, reproduções de quadros de grandes pintores e de fotografias artísticas, esta

edição monumental é digna do homem eminente que escreveu estas páginas nas quais ao lado do prosador adivinhamos sempre o poeta lírico que tanto amou a nossa terra e a língua incomparável de Camões. Mas Jaime Cortesão não se impõe, nesta obra, apenas como prosador e artista da palavra, impõe-se como senhor de uma vasta cultura histórica, que abrange a arte, a etnografia, usos, costumes e tradições.

Neste fascículo n.º 4, lê-se a última parte da crónica dedicada à Casa-Museu do Junqueiro e os capítulos intitulados «Entre o Douro e o Minho», «Onde nasceu o Barroco Português»; «As Citânias do Norte»; «A Caminho de Arouca», «Graças a Trás-os-Montes».

A reprodução, a cores, do quadro «Marão», de Armando Basto, várias e belas fotografias assinadas pelos arquitectos Alexandre Alves Costa e Sérgio Fernandez, dr. Pinto de Miranda e António Mendes enriquecem este tomo.

«Jornal do Médico»

Continuamos a receber com regularidade o semanário «Jornal do Médico», cuja colaboração é assinada por professores e médicos especializados.

No número de 6 de Julho, lê-se, entre outros artigos de muito interesse: *Um judicioso comentário a propósito da greve dos médicos belgas.*

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO
» » PARA FARMÁCIA
» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES
HOSPITAIS FARMÁCIAS



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. eleg. EUROPEIA
TELEF.: 37 01 61

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

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

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.
Metr. politano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. D. João V, 2-A, 5.º—Tel. 650867—LISBOA

NALCO

*Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas*

Representantes:

**SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.A., L.DA**

**Rua D. João V, 2-2.º
LISBOA**



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62—LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TERMINUS

TOSSE ?



HORAS CALMAS

COM

BENZO-DIACOL