

257

18.º do 77.º Ano

Lisboa, de 1 Dezembro de 1964

Número 1847

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

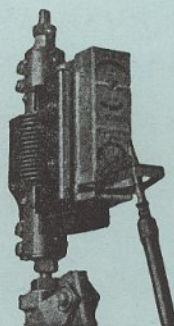
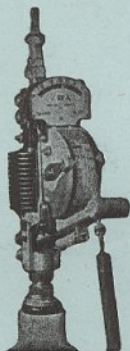
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 - LISBOA



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

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

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua de Arsenal, 124 e 146

26, Rua Meuzinho da Silveira, 30

Telef. 36 2151/54 e 36 2161/64

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA L'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



1847

1-DEZEMBRO-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

CONSELHO DIRECTIVO :

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
 Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
 Engenheiro MÁRIO 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 AGUILAR
 Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
 J. GUERRA MAIO
 MÁRIO CARDOSO

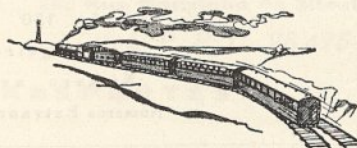
COLABORADORES:

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

Prevenção de accidentes de Trabalho, pelo Eng. <i>FERNANDO CAMEIRA</i>	339
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	341
Relembrando Carlos d'Ornellas	343
O Lar Ferroviário	343
Quarteira—Centro Termal e marítimo, pelo Dr. <i>ASCENSÃO CON-TREIRAS</i>	344
Companhia Carris	344
Reunião na C. P. - Os temas da 24.ª reunião de Formação e Produ-tividade foram a Segurança e a Medicina no trabalho ferroviário	345
O êxito alcançado pelo turismo na Áustria	345
Ferrovias mundiais	345
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	346
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	347
Progressos ferroviários espanhóis, por <i>GUERRA MAIO</i>	348
Caminho de Ferro de Benguela	349
Há 50 anos	349
Linhas Portuguesas.	349
O Natal do ferroviário.	350
Os nossos colaboradores.	350
O Turismo espanhol	350
Castelos de Portugal em Óbidos	350
Linhas Estrangeiras	351
Publicações recebidas	351
Parte Oficial	352
IV Centenário da cidade do Rio de Janeiro	352



Prevenção de acidentes de Trabalho

Meditação sobre uma tese

Pelo Eng. FERNANDO GAMEIRA

(Da Divisão de Via e Obras do Caminho de Ferro de Benguela)

No número de Novembro do excelente «Boletim do C. F. B.», que se publica no Lobito vai para quatro anos, sob a distinta direcção do sr. Luis M Lamas de Oliveira e J. Martins Lopes, acabámos de ler um artigo de muito interesse — «Prevenção de Acidentes de Trabalho — Meditação sobre uma tese» — da autoria do ilustre engenheiro Fernando Gameira, da Divisão de Via e Obras da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. Com a devida vénia vamos arquivá-lo nestas colunas:

O problema dos Acidentes de Trabalho é um problema preocupante em todo o Mundo, provocando atenção, inquietação e cuidados que abrangem todas as actividades profissionais

É claro que na raiz dessa preocupação — e até na sua motivação — não estão sempre as mesmas determinantes, dada a variedade de actividades necessitadas de *prevenção* e das modalidades como são exercidas (profissões liberais, empregados por conta de outrem, funcionários do Estado ou de autarquias locais, etc.), donde resulta, consequentemente, uma diversidade grande na *organização* que ampare os que, não obstante a *prevenção*, caem vítimas de Acidentes.

Será então bastante complicada a problemática de toda a questão, pois é evidente que ela pode ser encarada sob vários ângulos, possui numerosas implicações e não é, em toda a parte, informada pelos mesmos princípios morais e sociais.

Particularmente e limitando o problema... para apresentar uma tese.

Não nos demoraremos nisso e nem está mesmo nas nossas intenções produzir considerações doutrinárias, maçando os leitores do «Boletim do CFB» com pormenores que, para um grande número, de pouco interesse se revestiriam (até porque, disso, sabem muito mais do que nós) e a verdade, também, é que agora só nos atrai especialmente despertar a atenção dos agentes do CFB que estão em contacto directo com o pessoal serventuário, em particular o pessoal serventuário da Divisão de Via e Obras do CFB.

Se tal conseguíssemos — e é esta, em resumo, a nossa tese, a nossa proposição — dar-nos-íamos por muito satisfeitos, pois ficaremos convencidos de que grande parte do êxito da cruzada em que nos envolvemos teria logo sido atingido.

A obtenção de alguns números... põe-nos em guarda

Já nos referimos, noutra ocasião, nesta Tribuna, ao Relatório da Divisão de Via e Obras relativo aos Acidentes de Trabalho verificados em 1963.

Vamos novamente recordar esse Relatório, notando que a Divisão citou a ocorrência de 587 acidentes, mas que só pôde, na altura, estudar devidamente 568.

Deste número, 485 diziam respeito ao pessoal serventuário, tendo os restantes 83 ocorrido com pessoal subalterno.

Supondo que a totalidade dos Acidentes de Trabalho sobrevindos com as duas categorias de pessoal se subdividiu em proporções idênticas às verificadas com aqueles que foi possível estudar oportunamente, teremos então que contar, *grosso modo*, com 501 acidentes de que teria sido vítima, em 1963, o pessoal serventuário da Divisão de Via e Obras do CFB.

Este número é, consequentemente, um número aproximado e não temos agora interesse em obtê-lo com maior rigor, até porque isso nos provocaria um exaustivo trabalho de investigação e pesquisas demoradas, e não é necessário escarpelizar o assunto mais a fundo para assentarmos nas conclusões que se seguem.

Bastam-nos, com efeito, como se verá adiante, números mais ou menos aproximados e o atrás citado, de resto, não deve afastar-se sensivelmente da realidade. Pois bem. Repare-se, agora, que o número médio de trabalhadores da Divisão de Via e Obras, durante o ano de 1963, foi de 3561 unidades.

Da manipulação dos números obtidos resulta a «consciência» duma situação alarmante

Ao reparar-se nisto, fica-se alarmado, pois significa que os Acidentes de Trabalho, em 1963, afectaram 14% dos Trabalhadores da Divisão e, se mantiver esta assustadora cifra, concluiremos — não se podendo estranhar que o façamos com justificado susto — que cada trabalhador será, de cerca de 7 em 7 anos, vítima de um acidente.

É caso, realmente, para ficarmos perturbados e preocupados, mas deverão ser exactamente estes

sentimentos que hão-de constituir os motores que nos levem a meditar profundamente no dramatismo da situação e a procurar-lhe, diligentemente, remédios.

... e o alarme aumenta, ao estabelecer-se
uma comparação muito simples

Os números atrás mencionados permitem-nos estabelecer uma comparação muito simples com alguns de que recentemente tivemos conhecimento respeitantes ao problema dos Acidentes de Trabalho verificados em Espanha, no decorrer de 1962.

A notícia donde os respigamos intitula-se o «Pavoroso Problema», mas a verdade é que nela se indica que a percentagem dos acidentes, naquele ano, em toda a massa trabalhadora espanhola, só foi de 8%.

Também é verdade que nos são indicadas percentagens mais pesadas nalgumas actividades específicas, designadamente na lavoura, onde se atingiu uma sinistralidade um pouco superior a 18%.

É claro que, havendo actividades praticamente imunes de acidentes, teriam algumas que contribuir com percentagens superiores, para se chegar à média de 8%.

Mas isso também sucede no seio do pessoal serventuário da Divisão de Via e Obras do CFB, pelo que se justifica que fiquemos positivamente apavoados ao meditarmos sobre qual possa ser a percentagem de sinistros relativa a algumas actividades daquela categoria do pessoal da Divisão para que a média final caia para 14%.

Há que trabalhar com entusiasmo, devoção...
e culto pelo pormenor

Todos nós, agentes da Divisão de Via e Obras do CFB, não devemos, por conseguinte, descuidar as mais ligeiras possibilidades — por mais humildes que se nos afigurem — de atacar devotadamente o preocupante problema.

Realmente, modestas medidas, que parecem tomadas isoladamente, sem grande influência, poderão, *todas somadas*, vir a ter enorme importância na diminuição do número de Acidentes de Trabalho e a verdade, como se verifica, é que não estamos em situação que nos permita tratar o assunto displicentemente: ele terá que merecer-nos, com efeito, o maior carinho.

Para este Departamento do CFB todos os pormenores hão-de ter, portanto, forçosamente, grande importância, por mais elementares que alguns pareçam, desde a limpeza dos locais de trabalho, até ao bom estado das ferramentas utilizadas pelos trabalhadores; desde a eficaz iluminação dos locais,

até à perfeita arrumação e ordenamento de todas as zonas de trabalho; desde o uso de roupa e calçado adequados, até ao emprego de cores apropriadas em pinturas de certos elementos das máquinas, do ferramental e das instalações oficinais; desde determinadas protecções individuais do pessoal, até às protecções e vedações interessando a maquinaria perigosa; desde a utilização da mão-de-obra de qualidade adequada e na quantidade óptima para o serviço que há que executar, até às instruções de pormenor que se lhe devem ministrar.

Quer dizer: havendo muitos caminhos que vão dar a... Roma, parece-nos que não deveremos, no que se refere a Acidentes de Trabalho, abster-nos de os experimentar a todos.

...mas, o mais importante sempre foi — e é — o espírito

As *cautelas*, que citamos um pouco ao acaso, a simples título de exemplo, e outras que de momento nos não ocorrem, hão-de ser acompanhadas de permanente cuidado no desenvolvimento da *mentalidade providente*, isto é, de *precaução* no que toca a Acidentes de Trabalho, cuja diminuição está intimamente ligada com o desenvolvimento desta mentalidade.

A existência, o cultivo e o aperfeiçoamento de tal mentalidade é, na realidade, sem qualquer margem para dúvidas, a faceta mais importante de toda a questão.

Ora, como o que especialmente agora interessa é sobretudo actuar no seio do pessoal serventuário, é claro que semelhante *estado de espírito* — que suscitará uma *visão providente* dos problemas de trabalho e desenvolverá o *culto* pela Previdência — terá que ser particularmente incrementado nos agentes que contactam com aquela categoria de pessoal, o que significa que, por exemplo, na Via, neste aspecto, o agente *eleito*, o agente *decisivo* é o Capataz.

Simultaneamente com a mentalidade de *precaução*, terão que brotar dos Capatazes, como seus imediatos corolários, os cuidados com a boa *preparação profissional e desenvolvimento pessoal* dos seus colaboradores, daqui resultando, para estes, uma movimentação no serviço divorciada daquela *languidez* e daquele *estilo de agir* que já alguns denominámos — parecendo-nos que acertadamente — de *falta de atenção*, que vem a ser a grande responsável de *mais de metade* dos Acidentes de Trabalho de que é vítima o pessoal serventuário da Divisão de Via e Obras do CFB.

Entendemos, por consequência, que parece ter havido, então, fundamentados motivos para se apresentar a tese posta, pois que até surgem valorizações de ordem técnica e social, além de se ir atacar, na sua origem, o problema de Acidentes de Trabalho.

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)

Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de 1.^a e 2.^a classes, caminhos municipais e vicinais, poderiam ser de nível, excepto nos casos em que o Governo determinasse o contrário. Quando tivesse lugar qualquer cruzamento de nível, a Empresa seria obrigada a estabelecer barreiras a abrir para a parte exterior da linha, tendo um guarda encarregado deste serviço. Quando o caminho de ferro passasse sobre uma estrada de 1.^a classe, a abertura do viaduto não seria menor que 7,92 m.; sobre uma estrada de 2.^a classe, 6,60 m.; sobre um caminho municipal, 5,50 m.. A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada, de 5 m. pelo menos; a largura entre os parapeitos seria de 8 m., e a altura dos mesmos seria de 0,70 m. pelo menos.

Quando o caminho de ferro passasse por baixo de uma estrada de 1.^a classe, a largura do viaduto seria de 7,92 m.; para as de 2.^a classe, 6,60 m.; e para os caminhos municipais, 5,50 m.. A abertura entre os pés direitos seria, pelo menos, de 8 m.; a distância vertical do intradorso e a parte superior dos carris seria pelo menos de 4,50 m..

As pontes e viadutos que houvesse de construir-se-iam de pedra, de ferro ou tijolo, podendo empregar-se em combinação com estes materiais apenas a madeira que fosse indispensável.

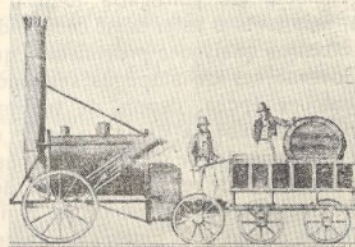
Se houvesse que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderiam exceder os que existissem na estrada ou caminho que fosse substituído.

A Empresa restabeleceria e asseguraria à sua custa o curso das águas que se tivessem suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizaria o proprietário, segundo as leis que lhe fossem aplicáveis.

A Empresa estabeleceria estações de partida em Lisboa, com todas as acomodações necessárias para os passageiros, mercadorias e empregados, mais

todas as estações intermédias entre os pontos extremos que fossem necessárias, e finalmente a estação do Porto, que devia aproximar-se, na sua construção, tanto quanto possível das disposições adoptadas para a estação principal de Lisboa.

Estabeleceria também todas as oficinas, máquinas e aparelhos necessários para a feita e concerto do material de exploração, compreendendo as locomotivas. Deveria ter igualmente todos os armazéns, telheiros e depósitos necessários para o estacionamento e pintura das locomotivas, «tenders», carrua-



A locomotiva ROCKET de Robert Stephenson - 1825

gens e vagões. Estabeleceria, enfim, todos os fossos necessários para picar o fogo, aparelhos e reservatórios para alimentação das máquinas.

O caminho de ferro, com todos os edifícios necessários para o serviço e mais dependências e acessórios, como carris, coxins, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, ficaria desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial do caminho de ferro.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos, ficariam pertencendo ao domínio da Empresa para os mesmos efeitos e nos

mesmos termos, com a declaração, porém, de que o material circulante não poderia ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público, e o mesmo teria lugar para o carvão, coque, e quaisquer outros aprovisionamentos, enquanto fossem importados livres de direitos.

Em compensação das obrigações que a Empresa tomava pelo contrato, concedia o Governo à mesma Empresa, pelo espaço de 99 anos, a contar da data da aprovação do contrato pelas Cortes, a exploração dos caminhos de ferro de Lisboa à fronteira e ao Porto, pelo modo e nos termos do mesmo contrato.

A Empresa deveria conservar durante todo o prazo da concessão a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço e no mesmo estado o deveria entregar ao Governo findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim, à sua custa, todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias. Se, porém, durante o prazo estabelecido fosse destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro por motivo de guerra, sem culpa da Empresa, o Governo indemnizá-la-ia, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou em títulos da dívida pública pelo seu valor no mercado.

Logo que expirasse o prazo da concessão acima estabelecido, a Empresa entregaria ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo, os seus edifícios e dependências, de qualquer natureza que fossem, sem que por isso tivesse direito a receber deles indemnização alguma. Também lhe entregaria todo o material circulante, mas tanto o valor deste como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregasse ao Governo, ser-lhe-iam pagos, segundo arbitrio.

Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão de ambas as linhas, teria o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira. Para determinar o preço da remissão, tomava-se o produto líquido obtido pela Empresa durante os sete anos que tivessem precedido àquele em que a remissão se devia efectuar, deduzindo desta soma o produto líquido que correspondesse aos dois anos menos produtivos e tirava-se a média dos outros anos, a qual constituiria a importância de uma anuidade, que o Governo pagaria à Empresa durante cada um dos anos que faltassem para terminar o prazo de concessão. Porém, esta anuidade nunca seria inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da remissão não era incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, os quais seriam avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

O Governo concedia mais à Empresa o subsídio de 4500 libras esterlinas, por quilómetro, em referência ao Caminho de Ferro de Leste, de Lisboa à

fronteira, e de 5400 libras esterlinas, por quilómetro, em referência ao Caminho de Ferro do Norte, desde o ponto que fosse designado na linha do Leste, até ao Porto.

Para o pagamento do subsídio dividir-se-ia cada linha no número de troços que parecesse conveniente, e em cada um desses troços pagar-se-ia a parte correspondente em três prestações: a primeira, depois de terminados todos os movimentos de terras e obras de arte; a segunda, depois de assente a via; a terceira, depois de entregue à exploração. Estas prestações seriam pagas em vista de um certificado do Engenheiro Fiscal do Governo.

O Governo obrigava-se mais a entregar à Empresa, logo que ela depositasse a segunda parte da caução, nos termos do art. 59.º do contrato, livre de quaisquer encargos ou reclamações presentes e futuras, com todos os seus pertences e material de exploração e construção, a secção do Caminho de Ferro de Leste então em exploração, desde Lisboa até à Ponte de Asseca, e o resto das obras na continuação desta linha, no estado em que se achassem ao tempo em que fossem entregues à Empresa.

A Empresa conservaria e procuraria melhorar a exploração da referida secção do Caminho de Ferro de Leste desde que lhe fosse entregue; e sucessivamente iria abrindo ao trânsito público, conforme as cláusulas estipuladas, as diversas secções que se seguissem, à medida que fossem sendo concluídas.

A secção do caminho de ferro então em exploração, entre Lisboa e Ponte de Asseca, na extensão de 68 quilómetros, o seu material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, materiais e utensílios, seria comprado pela Empresa ao Governo na razão de 9000 libras por quilómetro, perfazendo a soma total de 612000 libras.

O pagamento desta soma, deduzindo o subsídio correspondente a 68 quilómetros, seria feito por encontro no subsídio que o Governo tinha de pagar à Empresa, segundo as condições do contrato pelos quilómetros dos caminhos de ferro de Leste e do Norte, fazendo-se a dedução proporcionalmente em cada prestação que o Governo tivesse que pagar à Empresa.

As somas gastas pelo Governo nas expropriações e em quaisquer trabalhos executados na continuação da linha férrea para além do «*terminus*» de então, junto à Ponte de Asseca, e no material fornecido para esses trabalhos, assim como nas reparações que fossem executadas na parte da linha já existente em exploração e nas obras para o melhoramento dessa exploração — tendo sido estes reparos e estas obras executados depois da assinatura do contrato provisório — seriam pagas ao Governo pela Empresa, depois de prévia liquidação e antes que a Empresa tomasse conta da secção construída entre Lisboa e a Ponte de Asseca.

(Continua)

Relembrando Carlos d'Ornellas

Uma crónica de Tomé Vieira no «Notícias», de Lourenço Marques

Sob o título de «Apontamentos», o ilustre jornalista Tomé Vieira, que recentemente assumiu o cargo de Subdirector do grande diário «Notícias», de Lourenço Marques, publicou, naquele matutino, edição de 11 de Outubro, uma interessante crónica, em que recordou o nosso saudoso Director e amigo Carlos d'Ornellas, como «Uma figura da «Festa Brava».

É nosso dever registar a publicação desse artigo no prestigioso «Notícias», e arquivá-lo nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

A Tomé Vieira, o nosso abraço de amizade e camaradagem.

«Creio que aqui em Lourenço Marques há muitos «aficionados» da «Festa Brava» que conheceram o meu camarada de jornalismo Carlos d'Ornellas.

Era um rapaz (mesmo com muitos anos um homem pode ser sempre rapaz, pelo dinamismo, pela alegria comunicativa e até pela actividade), era um rapaz este Carlos d'Ornellas. Precisamente por isso — pela alegria, pelo dinamismo.

Depois de profissional de jornalismo, trabalhando em vários diários lisboetas, Carlos d'Ornellas passou a dirigir a revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e fundou a revista «Viagem».

Além do jornalismo tinha uma paixão: os touros. Foi dos mais acérrimos defensores desse espectáculo forte de vida e de cor, de energia e de arte. E como tal fundou com outros a Tertúlia «Festa Brava», que semanalmente tinha as suas reuniões para os seus filiados almoçarem lautamente, enquanto iam falando dos êxitos e dos não êxitos das corridas do ano.

Mas Carlos d'Ornellas fazia parte de outros grupos constituídos por famosos apreciadores da boa mesa portuguesa, os tais que dizem (e parece que com razão) que é à mesa, comendo e bebendo, que se resolvem muitos problemas e melhor se entendem os homens, mesmo em questões de alta importância política...

Foi ao ler agora uma página de memórias do meu camarada Jorge Ramos, falando de Carlos d'Ornellas, que eu recordei este também meu querido camarada que partiu ainda há pouco para a sua maior viagem — uma viagem que todos nós teremos de fazer quando Deus o determinar.

Escreveu Jorge Ramos: «Carlos d'Ornellas prometera-nos (a mim e ao poeta Rebelo de Bettencourt, crítico literário e redactor de «Viagem», «um almoço de bacalhau», típico ágape, «com todos os matado-

res», regado com excelente vinho da sua frasqueira. O «banquete» era adiado de semana para semana, porque o oferente não podia deixar de assistir, frequentemente, a almoços realizados nos diversos cenáculos de que fazia parte. O atarefadíssimo jornalista não tinha um minuto de descanso... senão para assistir àquelas «tertúlias» de faca e garfo. Como o prometido almoço mais uma vez ficara adiado, escrevi o seguinte soneto que lhe deixei ficar na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

*Saudoso bacalhau que te sumiste
tão cedo na memória do Ornellas,
descansa as tuas postas amarelas
no enorme alguidar em que caíste.*

*Se no molho em que estás, pálido e triste,
memória pode haver de duas goelas,
não te esqueças que em água te congelas
...se é que de ti alguma coisa existe...*

*E se vires que é digno de comer-te
o apetite atroz de mastigar
em que receia a mágoa de perder-te,*

*roga àquele que te pôs nesse alguidar.
que tão cedo de cá nos leve a ver-te
quão cedo são já horas de almoçar...*

Neste apontamento podemos, embora ligeiramente, verificar duas coisas: — a figura de Carlos d'Ornellas, «furioso» da «Festa Brava», e a facilidade poética de Jorge Ramos.

Para o primeiro, uma saudade eterna; para o segundo, os cumprimentos do seu camarada.»

O Lar Ferroviário Entrega de mais uma residência

A simpática e útil cooperativa «Lar Ferroviário», que em boa hora se fundou para possibilitar a construção de Casas Económicas para todos os Ferroviários, já tem pronto mais um edifício, cuja chave vai ser entregue, no próximo dia 20 do corrente, pelas 15 horas, em sessão solene, ao sócio n.º 326 do 6.º Escalão, sr. Tomás Lavoura Candeias, na Cova da Abelha, Malveira.

Felicitemos a Direcção desta Cooperativa pela sua actividade, que vem resolver, na numerosa classe ferroviária, e de maneira satisfatória, o problema da habitação.

Quarteira—Centro Termal e marítimo

Pelo Dr. ASCENSÃO CONTREIRAS

SE nos debruçarmos sobre o panorama algarvio—território nimbado de original colorido e particular amenidade de clima—depara-se-nos actualmente uma nova estância de águas, cujos salutares atributos constituem também apreciável factor de turismo. Referimo-nos à FONTE SANTA, integrada na florescente órbita de Quarteira, que beneficia da circunstância de reunir praia e termas; e, na qual, indo ao encontro de uma necessidade premente, vai lançar-se um modelar núcleo hidrológico.

O manancial, emergindo na estrutura do Cretácico confluyente com formações arenosas mais recentes, atinge um débito estimado em cerca de 200 m³ por hora e está a ser captado nas melhores condições de pureza bacteriológica. Esta particularidade permitirá agora que a água seja aplicada por via interna.

A última análise do Prof. Herculano de Carvalho em relação à do Prof. Lepierre, efectuada em 1928, revela composição para melhor.

Trata-se essencialmente de uma fonte bicarbonatada cálcica, cloretada sódica que, com os oligoelementos do seu enleio iónico alterando o metabolismo confere valor terapêutico dominante nas enfermidades reumáticas—de que goza proverbial crédito, bem como mostra eficiência nas anciloses, no neuroartrismo e no linfatismo.

Equivalente aos caudais espanhóis da Fonte Capuchina (Lanjarón), aos de Jaraba, Artejo e Solares é também semelhante aos veios hidrotermais franceses de Biarritz, às nascentes italianas de Oliveto e aos bolhões da estação balnear de Bex, na Suíça, o que faculta vir a ser um importante centro de recuperação.

Administrada em bebida, promove efeito estimulante gastrointestinal por aumento de secreções, mercê do qual cessam estados dispépticos e hepatopatias.

A par disto, intensifica os fenómenos respiratórios correlativos à actividade das combustões orgânicas e purificação sanguínea.

No local já funcionam pensões e vão erguer-se hotéis de moderno equipamento calculando-se que o troço de estrada a construir conceda uma articulação ao aeroporto, a qual dará ocasião a crescente afluência de turistas.

Grosso modo, podemos divulgar que, entre as sugestivas diversões, estão previstos campo de ténis, mata, campo de golfe, hipismo, casino e piscinas

de água termal, onde a pele irá beber para seu aformoseamento. No mar pode praticar-se a pesca, a vela e o remo.

Aos elementos naturais do Algarve, cada vez mais belo, depois de se malograrem vários lanços, vem abrir-se a promissora perspectiva do seu devido aproveitamento.

E, na fase progressiva de Quarteira, é de justiça realçar que, concretizando aspirações de longa data, o novo incremento administrativo constitui canal transmissor de largos empreendimentos turísticos, cujo donaire muito deve contribuir para gáudio e prosperidade da região.

NOTA DA REDACÇÃO—Este artigo do ilustre médico hidrologista, sr. dr. José Aboim Ascensão Contreiras, é transcrito, com a devida vénia, do n.º 2 do «Boletim de Minas».

A propósito transcrevemos do mesmo número do referido Boletim, esta notícia, de muito interesse, subscrita pelo sr. eng. Abilino Vicente, abalizado Chefe da Inspeção de Águas Mineiras:

FONTE SANTA (QUARTEIRA)—Estão praticamente terminados os trabalhos desta nascente que tiveram como trabalho primordial a realização de sondagens. Foram abertos três furos de sonda que no conjunto deram caudais da ordem dos 200 m³ por hora (apenas por artesianismo)

A empresa concessionária pretende criar no local da concessão dois centros termais, uma para as classes menos abastadas e outro de luxo, este último situado já próximo da praia da Quarteira. Realizadas as obras previstas, a nascente FONTE SANTA tornar-se-á numa das principais estações termais do País.

Companhia Carris

Entrega de Distintivos de Antiguidade de Serviço

No próximo dia 15, pelas 17,30 horas, realiza-se no salão anexo ao refeitório do Pessoal, em Santo Amaro, a cerimónia da entrega de distintivos de antiguidade de serviço, que será aberta com algumas palavras do Mr. Richard Wyatt, ilustre Director e Administrador-geral da Companhia.

Estarão presentes ao acto os Directores da Companhia, Delegado do Governo, representantes do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, F.N.A.T., Imprensa, Sindicato do Pessoal dos Carros Eléctricos, Banda de Música e Grupo Desportivo, bem como pessoal superior da Empresa, além daqueles a quem são conferidos os emblemas de antiguidade de serviço.

REUNIÃO NA C. P.

Os temas da 24.^a reunião da Campanha de Formação e Produtividade foram a Segurança e a Medicina no trabalho ferroviário

Sob a presidência do sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo e com a presença dos srs. Eng.^{os} Mário Costa, Costa Macedo, Brito e Cunha e Oliveira Martins, administradores, e Eng. Espregueira Mendes, director-geral da C. P., realizou-se na manhã de 27 de Novembro, na sala do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a 24.^a reunião da Campanha de Formação e Produtividade, em que foram apresentadas as impressões colhidas em cursos de formação efectuados na Empresa e de outros aspectos relacionados com as matérias neles versadas.

Foi o sr. eng. Bernardes Pereira quem iniciou os trabalhos da 24.^a reunião, referindo-se às impressões colhidas no seminário sobre «Condições de Trabalho e Prevenção de Acidentes», promovido pelo I. N. I. I. e regido pelo sr. Yann Thireau.

O sr. eng. Bernardes Pereira dividiu em quatro capítulos o seu valioso trabalho:

1.^o—Necessidades da Segurança no trabalho e custo dos acidentes; métodos de Prevenção. 2.^o—Prevenção baseada nas causas materiais; estatística orientadora e acções de prevenção; encarregado de segurança. 3.^o—Prevenção das causas humanas de acidentes; predisposição e aptidões; conhecimento das funções e dos indivíduos sob o plano do médico do trabalho, do psicotécnico e da assistente social; fichas das funções e de cada operário, resultantes; inquérito aos acidentes e estatística em função das causas humanas; selecção e formação. 4.^o—A prevenção da C. P., enquadrada nas comissões de segurança, no seu estado actual e vista à luz dos novos conceitos.

Em seguida, o sr. dr. Alfredo Franco, sub-chefe dos Serviços Médicos, proferiu uma lição de grande interesse, tomando para tema «A Medicina do Trabalho em Caminhos de Ferro». Princípiou por fazer uma breve história da medicina do trabalho, definindo os seus objectivos; analisou as condições que levaram ao incremento deste ramo da Medicina e que foram essencialmente o grande desenvolvimento das ciências médicas e dos respectivos métodos de observação e a transformação industrial que está a processar-se no mundo.

O expositor mostrou as diferenças existentes entre a Medicina do trabalho e a Medicina curativa

clássica, fazendo referências à legislação, não só portuguesa, mas ainda de alguns outros países, sobre o assunto.

O sr. dr. Alfredo Franco estudou também a importância da Medicina do trabalho na prevenção dos acidentes de trabalho e fez uma crítica das suas causas que são, na maior percentagem dos casos, falhas humanas. Estudou os métodos que podem utilizar-se para evitar ou reduzir a possibilidade dessas falhas, e avaliou, finalmente, os métodos seguidos nos serviços médicos da C. P., na observação dos agentes, métodos que se inscrevem nos princípios e na orientação que a Medicina moderna aconselha e recomenda.

O êxito alcançado pelo turismo na Austria

Em Julho de 1964, o número de turistas registados na Áustria foi de 1 732 341, dos quais 1 261 829 estrangeiros. Do mês anterior, subsistiam ainda 163 942, dos quais 118 167 estrangeiros. Em Julho de 1964, registaram-se 12 357 292 pernoitas, das quais 8 754 484 devidas a turistas estrangeiros. O número total de pernoitas, e igualmente a parte relativa a turistas estrangeiros, acusou um aumento de 5,3% em comparação com cifras registadas em Julho de 1963. A quota-parte da República Federal Alemã, em pernoitas dos seus súbditos representava 6 717 572 (+ 148 563), a dos Países-Baixos 505 523 (+ 96 841 ou 23,7%), da Grã-Bretanha 345 522 (+ 45 624 ou 15,2%), da França 232 299 (+ 30 788 ou 15,3%) dos Estados Unidos 178 152 (+ 5080), da Suíça 123 182 (+ 13 935 ou 12,7%). Pelo contrário, a quota-parte da Itália nas pernoitas teve uma redução de 935, totalizando 50 997.

Ferrovias mundiais

A rede mundial dos caminhos de ferro atinge actualmente cerca de 1 253 000 quilómetros.

Europa e URSS (totalidade 410 000 km), 32,7%; América do Norte, incluindo as Antilhas (460 000), 36,8%; América do Sul (103 000), 8,3%; Ásia (sem a parte asiática da URSS) 106 000, 12,7%; África (72 000), 5,7%; e Oceânia (48 000), 3,8%. Total 1 253 000 km, 100%.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Algarve e o poeta

Emiliano da Costa

O Algarve está hoje na ordem do dia. Está hoje, como ontem, como estará amanhã, como estará sempre, até à consumação dos séculos. Os seus naturais, que adoram o maravilhoso *Pais do Sul* (foi o poeta João Lúcio quem designou assim o seu Algarve), nunca perdem a mais pequena oportunidade para exaltar, no Inverno, as amendoeiras floridas, e no Verão as suas praias e estâncias turísticas. Pátria de navegadores (os Cortes-Reais e Diogo de Silves são grandes figuras nacionais), de poetas e escritores — citemos, entre os primeiros, João de Deus, João Lúcio, Bernardo de Passos, Cândido Guerreiro, e, entre os prosadores, Manuel Teixeira-Gomes, Júlio Dantas, Julião Quintinha e Assis Esperança) o Algarve está a transformar-se num grande centro europeu de turismo, a par do Estoril.

Todas as oportunidades são boas para se falar do Algarve. Esta é a hora do Algarve — e no dia 3 de Dezembro vai ser a hora de um dos seus grandes vultos literários: o poeta Emiliano da Costa, que completa nessa data oitenta anos de idade, rijos e saudáveis, graças a Deus e graças ao clima dessa região privilegiada.

O meu querido amigo e ilustre colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sr. Dr. José Aboim Ascensão Contreiras (a nossa camaradagem data dos velhos e saudosos tempos da «Alma Nova» de Mateus Moreno, Guerreiro Murta e Maurício Monteiro) por várias vezes me tem falado com enternecida admiração desse poeta e me tem dado a ler quase toda a sua obra. Médico e poeta, o Dr. Emiliano da Costa transformou em palavras irmãs a Medicina e a Poesia. No fundo, ambas as coisas, aparentemente tão diversas, são nele, no homem e nos versos, expressões de bondade e beleza, de fraternidade e de comunicabilidade humanas.

O Algarve, pelo número dos seus escritores, jornalistas, professores, investigadores tornou-se também num grande centro de irradiação espiritual. Se, da ponta de Sagres, se olhava para o mistério do oceano para o desvendar, hoje os homens de letras do Algarve procuram, estudando, pensando e escrevendo, conhecer, mais a fundo, a alma humana, mais vasta, talvez, do que o próprio mar.

Portugal turístico



MIRANDA DO DOURO - Porta do Amparo
e rua da Costanilha

ROMANTICISMO

*Evocou-se a vindima. O sol promete...
E eu vi, com euforia entusiasta,
Nas uvas verdes da mais doce casta
Os olhos da Joaninha de Garrett...*

*E mais (do romantismo a onda alastra):
Faço de evocações um ramalhete:
Tibornas, entre os homens do azeite,
O Herculano sentado na canastra...*

*Em descanso, o lagar. Seiras e seiras
Estão abarrotando com arrobos
Preciosas de amêndoas, de jarrobas...*

*...Herculano e Garrett, fundadores,
Vou coroar-vos as frentes com as flores
Deste Algarve, das minhas amendoeiras!*

EMILIANO DA COSTA



Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

O sorriso de Viena

O segredo da eterna juventude desta grande capital, durante séculos conhecida pela *cidade do Imperador*, o milagre da radiosa e perene mocidade de Viena tem qualquer coisa de feminino — como o sortilégio de uma linda mulher a quem o tempo respeita o frescor de uma formosura a um tempo «coquette» e senhoril. Nunca perdeu a graça e o encanto que lhe definem o carácter de grande centro elegante, sem dúvida o mais cosmopolita da Europa. Viena tem uma fisionomia especial. Dá-nos a imagem de uma outra Paris, mais romântica mas também mais buliçosa, que se tivesse trasladado para os confins do Meio Dia da Europa — de uma Paris frívola, porém sentimental, galante e austera, ruidosamente alegre e profundamente intelectual, através dos seus *caf-cons*, da visão imponente das grandes artérias, das suas academias e cenáculos literários, dos seus edifícios monumentais, da harmonia das linhas dos «boulevards» de Leopoldstadt e de Floridsfort.

A Viena romântica, que evocamos sempre ao ouvir as valsas de Strauss, a Viena amorosa que a música de Schubert parece tentar descrever, não é só a cidade inconfundível que sorri por entre flores, é ainda a capital da Arte, maravilhoso santuário de obras-primas. Nenhuma outra cidade se pode orgulhar de possuir tão grande interesse turístico. Uma atmosfera de vida moderna requintada no seu conforto, e um ambiente clássico de sumptuosa galeria de museu, justificam o extraordinário encanto desta luminosa e florida capital a 590 quilómetros de Berlim, a 805 de Roma, e a 980 de Paris.

O bulício de uma cidade que tem pressa de viver transmite-se à curiosidade do turista, mal ele atravessa Karmestrass, a rua mais movimentada de Viena. E a dois passos, exemplo vivo da sensibilidade de um povo, encontrará numerosos motivos de arte gótica, desde a igreja de Santa Isabel à imensa Praça do Mercado Novo com o antigo templo dos Capuchinhos e a velha fonte monumental. Reconhece-se então que debaixo da encantadora frivolidade de Viena, há uma cidade guardando secreta paixão pela Arte. O Danúbio, herdeiro da poesia lendária das sereníssimas águas do Wien (o rio que deu o nome a Viena e que a romantizou) é como que a sua visão musical, a sua fantástica balada; saiu desse violino mágico a melodia que enfeitiçou a alma de Viena. Inspirou-lhe a misteriosa canção com que ela nos enleia. Mas não há, decerto, menos poesia no fervor da devoção de Viena por tudo onde a arte e o génio surgem de mãos dadas. E nesse culto revive-se a glória dos grandes nomes que deram à aristocrática capital de um império excepcional prestígio — outro motivo a chamar a atenção do visitante culto. Na Praça de Beethoven, o genial compositor tem um dos mais belos monumentos, e no Opfern Ring, na

praça a que Schiller deu o nome, ergue-se a estátua do famoso poeta. Junto à maravilhosa ponte do Danúbio encontramos o monumento ao pintor Shindler, no grande jardim público de Rathausparth, de alamedas umbrosas e árvores seculares, entre o aroma pagão das flores e a risada cantante das águas, num cenário idílico que pede partituras de sonho, os monumentos a Lanner e a Strauss dizem-nos como Viena se não esquece dos seus compositores imortais. Mozart, outro dos grandes mestres que enriqueceu a música com novas sugestões de Beleza, tem na Praça Alberto, onde se ergue a estátua equestre do arquiduque Alberto, um monumento digno do seu renome universal.

No Burging os monumentos a Raimund e a Suzergunber; entre os gigantescos blocos de audaciosa arquitectura do Museu de História Natural e do Museu de História de Arte, o monumento a Maria Teresa; no Volkgarten, com o seu curioso Templo de Teseu, os monumentos à imperatriz Isabel e a Grillparzen; em Heldenplatz os monumentos ao príncipe Eugénio e ao arquiduque Carlos; em Josefsplatz, próximo à Phopiaurkirche, — a Igreja dos Agostinhos — a magnífica estátua de D. José II; na Ann Hof, a maior praça de Viena, entre muitos outros monumentos, a célebre coluna da Virgem; em Freising, cercada pelos edifícios da velhíssima abadia dos Beneditinos, a linda fonte, elegante na imponência da sua riqueza decorativa; na praça do Lugeck, o monumento a Gutemberg.

Esta visão de arte que nos deslumbra tem outras perspectivas de grandeza nessas jóias de arte que são os templos da cidade, com mais linhas esbeltíssimas que fisionomia severa, como na igreja de S. Miguel, na praça do mesmo nome, na Catedral de Santo Estêvão no coração da cidade, e próximo ao edifício do palácio arcebispaal, notável pelo rendilhado de pedra. A cada recanto, em apontamento de arte, está ligada uma tradição. O século XVI vive ainda nos edifícios típicos da Backerstrass, a fonte histórica do palácio de Schonborn deve ter uma linguagem que o passado entenderia; na praça do Tronco — Stok im Einsen — a árvore sagrada é uma imagem da eternidade, e na igreja de N.ª Senhora dos Escoceses, no palácio Trinsky, na igreja italiana dos Minoritas e no palácio Harrah, a imaginação criadora dos grandes artistas desdobra-se numa diversidade de estilos que são os espelhos desta ou daquela época.

A beleza irreal de Viena dir-se-ia o sonho de um poeta. E não é possível encontrar um pitoresco tão incisivo, tão comunicativo e impressionante, como nas suas velhas casas de troço medieval, nos seus bairros antigos cheios de reminiscências, ou nas suas típicas ruas, como essa Griegchengass habitada outrora pelos judeus, e hoje empapada nas sombras mudas de uma quietação de morte . . .

Progressos ferroviários espanhóis

Por GUERRA MAIO

A Espanha continua a esforçar-se pela melhoria dos seus caminhos de ferro, já fechando as malhas em aberto das suas linhas, já estabelecendo a via dupla necessária a uma boa exploração, já empregando carris mais pesados em substituição dos velhos trilhos da construção.

A electrificação também foi atacada com vigor e sem olhar à sua principal artéria Madrid — Barcelona, electricizou as duas linhas paralelas de Barcelona à fronteira francesa por Granolleres, 163 quilómetros, e por Mataró, 175, estando a dotar a primeira destas com a via dupla, no sentido de reduzir o tempo da viagem de Barcelona a Paris.

A grande linha internacional Madrid — Hendaia está também a ser melhorada, não só com o renascimento da via como da electrificação, estando já em serviço, entre Madrid e Ávila e Miranda do Ebro e Hendaia, na extensão de 121 quilómetros e de 179 respectivamente, ou sejam 300 Km, quase metade do total da linha, que é de 640.

Para cá de Miranda do Ebro renova-se também a via assim como de Medina a Ávila.

Uma vez concluída a electrificação Madrid-Hendaia e reforçada a linha, o percurso espanhol será feito em 7 horas, o que reduzirá também o tempo da viagem de Lisboa a Paris, que será inferior a 24 horas.

Visto o interesse que a Espanha tem na electrificação das suas linhas, aproveitando a corrente produzida pelas suas novas barragens, é natural que venha a electrificar o troço da via internacional de Medina a Vilar Formoso (202 quilómetros), a fim de reduzir a viagem de Paris a Lisboa.

Sendo assim, a Espanha indica-nos o caminho da electrificação da linha da Beira Alta, ficando inteiramente sob a corrente eléctrica a viagem de Lisboa a Paris.

Se assim acontecer, o percurso Pampilhosa-Vilar Formoso ficará notavelmente melhorado, onde as enormes rampas que possui a linha, seriam galgadas pela tracção eléctrica, o que seria muito importante, passando a fazer-se o percurso português em 6 horas e o espanhol, Vilar Formoso-Medina, em pouco mais de 3.

Também a Espanha quer reduzir as três classes a duas (1.^a e 2.^a) para o que está procedendo à transformação do seu material rolante.

As obras das linhas sob Madrid entraram na

fase de acabamento e quando assim for, provavelmente em 1965, os comboios circularão directamente de Vigo, Corunha e Irun a Sevilha e outras cidades andaluzas, o que é de alta conveniência para o trânsito de viajantes, pois o turista gosta de estacionar no caminho, mas não em sítios que lhe sejam impostos.

O tráfego de passageiros de e para Lisboa também será notavelmente melhorado pelo contacto que a nossa capital terá com o Norte de Espanha.

Ninguém tenha ilusões, o avião não substitui o caminho de ferro nas grandes distâncias nem o autocarro nas pequenas, e a prova é que apesar desses poderosos elementos de concorrência o caminho de ferro tem mais passageiros que há 20 anos.

Nós, infelizmente, pusemos de parte as melhorias dos nossos caminhos de ferro cujas malhas estão ainda por fechar e algumas que esperam conclusão estão ainda como há 30 anos. Ver a linha de Mora que devia ir entroncar a linha de Leste e que não passou do primitivo traçado.

A linha do Varosa em que se construíram duas grandes pontes de notável equilíbrio arquitectónico está ainda por concluir apesar dessas obras e de ter a terraplenagem feita até meio caminho.

Impunha-se a extensão dessa linha até à do Vouga, com entroncamento em S. Pedro do Sul, formando-se assim um bloco de vias reduzidas, com os extremos em Santa Comba Dão, Aveiro, Espinho e Chaves, ou por melhor em Guimarães, uma vez construída a linha, há muito estudada, de Fafe ao Arco de Baulhe e daqui ao Vidago.

Era uma espécie de polvo ferroviário cuja cabeça seria na Régua.

Agora que tanto se fala em turismo, esquecemo-nos de que seria essa série de linhas que proporcionaria aos viajantes agradáveis viagens num curto percurso.

Nós andamos embalados no ambiente automobilista como se não houvesse outro e eficaz meio de transporte.

A Espanha vê os seus problemas de outra maneira, completando e melhorando a sua rede ferroviária, certa de que virá a tirar dela os melhores proventos.

A sua nova linha directa a Badajoz, em adiantada construção, deve ser aberta à exploração

Caminho de Ferro de Benguela

As instalações desta Companhia continuam a ser muito visitadas

Durante o passado mês de Setembro, algumas das modernas instalações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, em Nova Lisboa e no Lobito, foram visitadas por várias entidades. Entre os visitantes, salientaram-se, pelo número, novos grupos de finalistas e de estudantes. Passagens quase sempre fugazes, permitem, contudo, a aquisição de um mínimo de elementos de observação que, em breve, não deixarão de produzir os seus frutos.

Os visitantes que, em Setembro, utilizaram o Caminho de Ferro de Benguela, elogiaram, espontaneamente, a excelência dos seus serviços. Entre esses visitantes, contou-se, no dia 2 do referido mês de Setembro, o sr. Roswell Gilpatric, importante político, que já por duas vezes fez parte do Governo dos Estados Unidos da América.

Depois de visitar no Lobito e Benguela o que mais lhe interessava, o sr. Gilpatric seguiu para Nova Lisboa, no avião da Companhia, tendo viajado na companhia dos srs. Eng. Augusto Bandeira, director do CFB, e Eng. Miranda Guedes, director dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola. No trajecto sobrevoaram a barragem do Lomaún e a fábrica da C.ª de Celulose (Alto Catumbela).

Mr. Roswell Gilpatric, depois de ter observado, em Nova Lisboa, as Oficinas Gerais e outras dependências, registou no «Livro de Visitantes» as seguintes impressões:

«Esta visita a Nova Lisboa constituiu uma interessantíssima revelação. O contraste entre o voo de uma hora desde o Lobito e as dezasseis horas de viagem em comboio corresponde ao contraste entre a longa história desta provincia e o tremendo avanço em tecnologia moderna, que foi aqui operado nas duas últimas décadas.»

Um outro visitante distinto honrou com a sua presença as instalações do C. F. B. Referimo-nos ao Embaixador da Dinamarca em Lisboa, sr. Frøde Løndorff Goldberg Srhøn, que, acompanhado de sua esposa, visitou o Aldeamento de S. Miguel, tendo-se inteirado da obra social que a Companhia está a desenvolver no Lobito e ao longo da linha.

Os aspectos educacionais do Aldeamento deixaram-nos bem impressionados.

em 1966 e então o tráfego Lisboa-Madrid terá que passar por lá, vindo a realizar-se o projecto primitivo da entrada em Espanha por Badajoz. Nós temos do nosso lado a linha desta cidade por Abrantes mas não seria mau irmos pensando no seu encurtamento, aproveitando os troços já em exploração de Vila Viçosa a Extremoz e de Graça a Mora e a seguir um ramal desta estação à Quinta Grande ou Coruche, que nos permitiria uma linha rápida de Lisboa a Elvas de 220 quilómetros em vez de 247, os quais poderiam ser vencidos em 3 horas, permitindo assim a viagem de Lisboa a Madrid em 9 horas, o que seria um assombro de comodidade.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Dezembro de 1914)

Companhia Portuguesa — Prosseguem os trabalhos da 2.ª via do norte no troço Coimbra-B a Aveiro, na extensão de 5,4 quilómetros. Na parte de Coimbra-B à Pampilhosa está já feita a terraplenagem; entre Pampilhosa e Mogofores, está concluído o assentamento da via, faltando apenas ligá-la às estações de Pampilhosa e Mogofores. No restante, entre Mogofores e Aveiro, vai já bastante adiantada a terraplenagem.

— Estão quase concluídas as obras de ampliação do edificio da estação de Albergaria, que ficou com mais um andar.

Belra Alta — As duas novas carruagens de 3.ª classe, que esta Companhia tem em construção nas suas oficinas da Figueira, estão bastante adiantadas, devendo entrar em serviço em Fevereiro ou Março próximo.

Uma delas está quase pronta, e por ela se vê que serão sem dúvida das melhores e mais confortáveis que existem, pois são dotadas de aquecimento, corredor lateral, retere, lavatório, iluminação a gás, estofos nas costas e três janelas por compartimento.

Têm 72 lugares, distribuídos por 7 compartimentos, e para maior comodidade dos passageiros têm 4 portas de cada lado. Entrarão na composição dos comboios 3 e 4, onde já circulam as magníficas carruagens de 1.ª e 2.ª classes feitas também na Figueira.

— Está sendo montada a iluminação a gás na estação da Figueira.

— Em virtude da guerra europeia, o governo francês apoderou-se dos automóveis que esta Companhia tinha enviado à casa construtora para modificar os motores, ficando assim sem efeito a encomenda.

— Prossegue a renovação da via no troço Nelas a Mangualde, onde estão sendo empregados carris de 12 metros e 40 quilos, iguais aos que já existem de Pampilhosa a Nelas. Também a britagem da via vai muito aumentada, não só na parte renovada como na outra.

É para lamentar que a Companhia, tão solícita, dentro dos seus fracos recursos, em comodidades para o público, não tenha dos poderes públicos o auxilio a que tinha jus, como sejam as obras do porto da Figueira, que por várias vezes se têm tentado executar, mas que permanecem no esquecimento.

Sintra ao Atlântico — A antiga companhia «Sintra ao Oceano», que explorava as linhas eléctricas da Estação de Sintra, a Sintra e a Colares e Praia das Maçãs, foi arrematada por um grupo de capitalistas que continuam a sua exploração com o nome de «Companhia Sintra ao Atlântico».

Elevador da Biblioteca — A Câmara Municipal de Lisboa resolveu aceitar a oferta do Elevador da Biblioteca, feito pelo sr. Conde do Ameal.

Linhas Portuguesas

Ficou feita em 24 de Novembro último a ligação da rede eléctrica da linha do Norte, até Esmoriz.

Os comboios tranvias do Porto a Coimbra-B e vice-versa, têm composições eléctricas e os passageiros fazem transbordo em Coimbra e Esmoriz, à excepção daqueles que viajam no comboio que chega a Coimbra-B pelas 8,50 h e no que dali parte às 19,25 h.

O Natal do ferroviário

Apresta-se afanosamente o grande comércio da «Baixa» para comemorar, mais uma vez, com aquela grandiosidade a que nos habituou, a quadra festiva do Natal e Ano Bom. A luz que jorra, em catadupas, das iluminações das ruas e das vitrinas dos numerosos e elegantes estabelecimentos, alegria aquela zona pombalina da capital. É um deslumbramento. A «Baixa», nessas noites, é uma das mais aliciantes atracções lisboetas. Visitar a «Baixa», admirar as suas iluminações, as ornamentações das ruas e das montas constitui um passeio obrigatório e sedutor. É uma muito feliz iniciativa do Grémio do Comércio a que o Município, em nome da cidade, não deixa de estimular e apoiar com o seu patrocínio e a sua valiosa colaboração.

O Natal é a quadra mais festiva do ano; aquela em que as famílias mais se unem e estimam; em que os amigos mais confraternizam entre si; e em que os nossos sentimentos de solidariedade humana mais se apuram. Instituições diversas festejam a Natividade de Cristo com mais ou menos brilhantismo, segundo a capacidade dos seus recursos. As Casas Regionalistas e os Grupos Onomásticos comemoram também, com cerimónias próprias, o Natal.

Vem tudo isto a propósito do Natal do Ferroviário que, em Lisboa, as senhoras dos Serviços mecanógrafos da Administração-Geral e da Direcção-Geral costumam levar a efeito em Dezembro.

Tem interesse e beleza, quer na Calçada do Duque, quer em Santa Apolónia, a Árvore do Natal do Ferroviário, repleta de brinquedos, doces, roupinhas para os filhos dos ferroviários mais modestos.

Por duas ou três vezes, o nosso saudoso amigo e Director sr. Carlos d'Ornellas, colaborou no Natal do Ferroviário, na sua qualidade de Presidente da Junta Consultiva e Tesoureiro do Grupo Onomástico «Os Carlos», oferecendo, em nome destes, berços e enxovais às crianças, filhos de funcionários que tivessem sido baptizados com o nome de Carlos.

Estamos quase nas vésperas do Natal e estamos certos que, neste próximo Natal de 1964, as generosas mecanógrafas da C. P. vão dar novamente uma prova dos seus admiráveis e enternecedores sentimentos de solidariedade humana.

Em todo o Mundo há necessidade de se recorrer aos corações generosos para se obter sangue.

Ofereça sangue e salve uma vida.

Os nossos colaboradores

Dr. Ascensão Contreiras

O magnífico semanário de Tavira - «Povo Algarvio», da direcção do distinto jornalista sr. Manuel Virgínio Pires, transcreveu na íntegra e com o maior relevo, na sua edição de 29 de Novembro, o notável trabalho do nosso prezado amigo e ilustre colaborador, sr. Dr. José Aboim Ascensão Contreiras - *Breve Ensaio sobre as Águas Medicinais portuguesas, especialmente no Algarve*, que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» teve a honra de publicar no seu número de 1 de Novembro do ano corrente.

O referido Ensaio foi apresentado pelo Autor, como então dissemos, ao «Congresso Nacional de Turismo - 1.º Congresso de Estudos Turísticos», cuja feliz iniciativa se ficou a dever, como se sabe, ao «Diário de Notícias».

O Turismo espanhol

Em 1963 o turismo deu à Espanha 21 milhões de contos

Na sessão de encerramento da I Assembleia Provincial de Turismo de Leon, o Subsecretário de Turismo espanhol revelou que em 1963 os turistas deixaram em Espanha 704 milhões de dólares (cerca de 21 milhões de contos) ou seja mais 40 por cento do que em 1962, o que representa 97 por cento do valor das exportações. E o Subsecretário do Turismo terminou as suas considerações afirmando: «Confiamos em que este ano a cifra seja de 900 milhões de dólares».

Não podemos deixar de meditar nestes números quase astronómicos do rendimento do Turismo em Espanha. Somos também, além de vizinhos, um país de Turismo. E como país de Turismo, possuímos recursos e atracções que bem precisam de ser não apenas valorizados mas também postos em relevo.

A lição de Espanha - nação amiga e vizinha - pode ser-nos útil, sem prejuízo para a própria Espanha.

Castelos de Portugal em Obidos

Com o alto patrocínio do Secretariado Nacional da Informação e da Comissão Municipal de Turismo, a Associação dos Amigos de Óbidos leva a efeito na Primavera de 1965, o 1.º Salão Nacional de Arte fotográfica «CASTELOS DE PORTUGAL».

No certame são admitidas provas a preto e branco com formato 30x40 e transparências a cor com qualquer formato.

Panorâmicas, vistas de conjunto ou parciais, menores, etc., de castelos e edificações complementares, são consideradas abrangidas pelo tema.

Linhas Estrangeiras

BRASIL Cinquenta e seis ferroviários e artífices de dez empresas ferroviárias estão frequentando, actualmente, os cursos de especialização e aperfeiçoamento mantidos pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial em São Paulo. A maior parte desse pessoal frequenta as aulas práticas e teóricas, do 2.º Curso sobre locomotivas diesel-eléctricas para mecânicos e electricistas iniciado nas oficinas da Estrada de Ferro Sorocabana. Outro grupo estuda particularidades de manejo e funcionamento das locomotivas diesel-eléctricas GM, curso que se realiza em Campinas, nas oficinas da Mogiana, enquanto uma terceira turma, constituída por 46 alunos, está matriculada no 5.º Curso sobre freios a ar comprimido, que conta com a colaboração da Cia. Paulista de Estradas de Ferro (oficinas de Rio Claro).

De entre os ferroviários-estudantes figuram empregados da Estrada de Ferro Leopoldina, da E.F. Santos a Jundiá, da Rede de Viação Cearense, da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da Rede Mineira de Viação, todas integrantes do sistema da Rede Ferroviária Federal.

O objectivo de tais cursos é o de aperfeiçoar a mão-de-obra especializada incumbida da manutenção e reparo do equipamento diesel-eléctrico e de freios a ar comprimido, que permitem a utilização de comboios mais pesados que operam em altas velocidades, visando não só o aumento dos índices de produtividade de cada caminho de ferro como, em particular, a segurança e conforto dos passageiros e usuários.

SUÉCIA Em Abril de 1966, começarão a circular nos caminhos de ferro da Suécia composições com um novo tipo de vagão que terá dois pavimentos. Projectados para altas velocidades — mais de 140 quilómetros à hora — e com alto grau de conforto, serão impulsionados por máquinas diesel-eléctricas com utilização simultânea, segundo um sistema especial.

As composições deverão conduzir uma carruagem de passageiros de primeira classe e outra de segunda, entre a máquina e o vagão de direcção.

O andar superior da máquina conduzirá 36 passageiros; o vagão de direcção, 62; e os carros intermediários, 93 ou 79, este último número no caso de a carruagem ser equipada com uma despensa.

É a primeira vez que comboios com carruagens de dois pavimentos circularão nas linhas férreas suecas.

As novas unidades deverão ser usadas só em percursos electrificados de uma forma parcial, como, por exemplo, entre Estocolmo e Mora-Orsa, em Dalarlia, e Malmö-Hässleholm-Kristianstadt-Karskrona no Sul da Suécia.

Publicações recebidas

Boletim da Câmara dos Despachantes Oficiais

Do Boletim da Câmara dos Despachantes Oficiais recebemos os n.ºs 146, 147 e 148, contendo todos eles matéria de muito interesse, informações importantes, além de apontamentos sobre Direito Aduaneiro.

No número 148, correspondente a Fevereiro de 1964, encontramos, sob a rubrica «Imprensa» saudações ao novo Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sr. Eng. Luís da Costa, e à nossa Directora-Gerente, sr.ª D. Fernanda d'Ornellas.

Os nossos agradecimentos.

Teatro de Jorge Teixeira

O distinto escritor Jorge Teixeira, autor daquele livro de contos *Vida Tenebrosa*, que o popularizou e consagrou, enviou-nos um pequeno volume contendo cinco peças em 1 acto para crianças: «Auto da Princesinha», «Todos somos irmãos», «Madame Beleza», «João Remendão» e «O Jantar da Boneca».

Algumas dessas peçazinhas já foram representadas com êxito em palcos particulares.

O «Teatro» de Jorge Teixeira, encontra-se à venda na Livraria Ferreira e Franco, L.da, rua da Horta Seca, 3-1.º Lisboa.

Boletim da Liga dos Bombeiros Portugueses

Sob a direcção do sr. António de Moura e Silva, voltou a publicar-se o «Boletim da Liga dos Bombeiros Portugueses». Com excelente apresentação gráfica, variada colaboração técnica e interessante noticiário, este «Boletim» bem merece a atenção de todos os Comandos, pois, sendo esta revista um elo que une todas as Associações e Corporações de Bombeiros, ela há-de concorrer, com os seus ensinamentos e informações, para um nível técnico mais alto dos nossos bombeiros.

Os nossos cumprimentos.

O Desenvolvimento do Correio e Dificuldades Resultantes — Pelo Eng. Óscar Saturnino

Os Serviços Culturais dos C. T. T. editaram, em opúsculo, a palestra que o sr. Eng. Óscar Saturnino, director dos Serviços de Exploração, proferiu no salão do S. N. I., no dia 29 de Janeiro de 1964. Nas páginas deste folheto publicam-se alguns quadros estatísticos que documentam o desenvolvimento do Correio Metropolitano nos últimos anos. Quanto às suas principais dificuldades — afirma o Autor da palestra — elas são a insuficiência das receitas, que provoca e agrava a insuficiência das instalações e do pessoal.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», II Série, n.º 268, de 20 de Novembro de 1964, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 2 do corrente mês, foi aprovado o projecto de construção de uma nova plataforma e de um abrigo de passageiros no apeadeiro de Rutilhe, no ramal de Braga (quilómetro 45,677 50), do que resultou ser declarada a utilidade pública da expropriação dos terrenos entre os quilómetros 45,668 e 45,757 70 do lado esquerdo do referido ramal de caminho de ferro, necessários à execução da citada obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 12 de Novembro de 1964.—O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo», II Série, n.º 274, de 21 de Novembro de 1964, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 2 do corrente mês, foi aprovado o projecto de construção de uma casa de habitação para um assentador de via, ao quilómetro 108,779 50 da linha do Minho, do que resultou ser declarada a utilidade pública da expropriação dos terrenos necessários à execução da obra, entre os quilómetros 108,772 69 e 108,789 75 do lado direito da referida linha.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 12 de Novembro de 1964.—O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

4.ª Repartição

3.ª Secção (Via e Obras)

Declaração

O «Diário do Governo», II Série, n.º 275, de 23 de Novembro de 1964, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho ministerial de 7 do corrente, foi aprovado o projecto das obras de beneficiação e melhoramento das condições do tráfego da estação de Vila Fernando, na linha da Beira Alta, de que resultou ser declarada a utilidade pública de expropriação do terreno necessário à execução daquelas obras.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 12 de Novembro de 1964.—O Engenheiro Director-Geral, *Jose António Miranda Coutinho*.

Declaração

O «Diário do Governo», II Série, n.º 276, de 24 de Novembro de 1964, publica o seguinte:

Para efeito do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho ministerial de 7 do corrente, foi aprovado o projecto da construção de duas casas para pessoal junto da estação das Caldas de Moledo, na linha do Minho, em substituição das existentes

S

mida

Í L H A V O
TELEF. 2 3 7 1 3

PLATAFORMAS DE CARGA
NORMALIZADAS

PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:
AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.
TELEFONE 73 63 26

IV Centenário da cidade do Rio de Janeiro

Foi já escolhido o símbolo para o emblema oficial

O autor do símbolo escolhido para emblema oficial do IV Centenário da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro cujas comemorações se iniciam em Janeiro de 1965, é o distinto artista Honório Peçanha.

O símbolo adoptado baseia-se no brasão de armas da Cidade, do qual foram estilizadas, em forma de 4, as flechas do suplicio de São Sebastião, o padroeiro do Rio de Janeiro. O artista aproveitou também a inspiração do Golfinho (a representar a situação marítima da cidade), da Esfera Armilar (simbólica da expansão portuguesa no Século XVI) e do Barrete Frígio (a expressar a forma republicana do Governo).

(casa da guarda e casa do factor), de que resultou ser declarada a utilidade pública das expropriações dos terrenos necessários à execução da obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 12 de Novembro de 1964.—O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.P.I.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo — LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A.G., Metco Inc., etc.

Delegações em:

LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:
COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR
S A N T A R E M

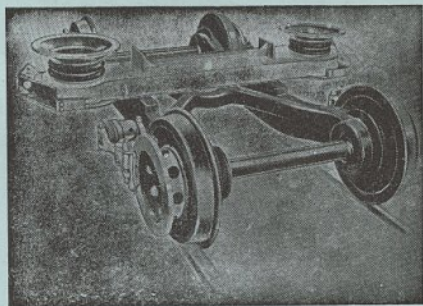


Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

Indústrias H. J. Oliveira, filhos & C.ª, Lda.

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA

Sensação em travões para Caninhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

ELVAS TEM, FINALMENTE, O HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62438

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL