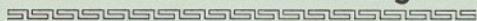


GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



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 // LUNDA // CONGO EX-
BELGA // ZÂMBIA // RODÉSIA
MOÇAMBIQUE // REPÚBLICA DA
ÁFRICA DO SUL



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

CARRIS E SEUS ACESSÓRIOS // FERROS DE
TODOS OS PERFIS E DIMENSÕES // MU-
DANÇAS DE VIA // RODADOS // CREOSOTE
PARA INJEÇÃO DE TRAVESSAS // FIO DE
TROLEY // VAGÕES E OUTRO MATERIAL
DE VIA



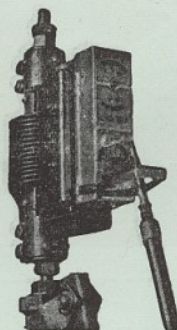
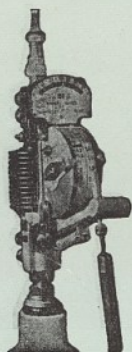
*Alberto Maria Bravo
& Filhos*



PRAÇA DE LONDRES, 3-3.º
LISBOA



RELÉS



para protecção con-
tra curto-circuito e
sobrecarga de alter-
nadores, transforma-
dores, cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º



Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUIS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

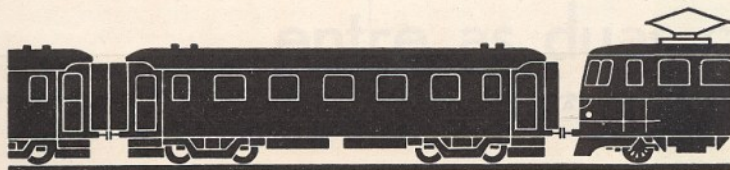
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

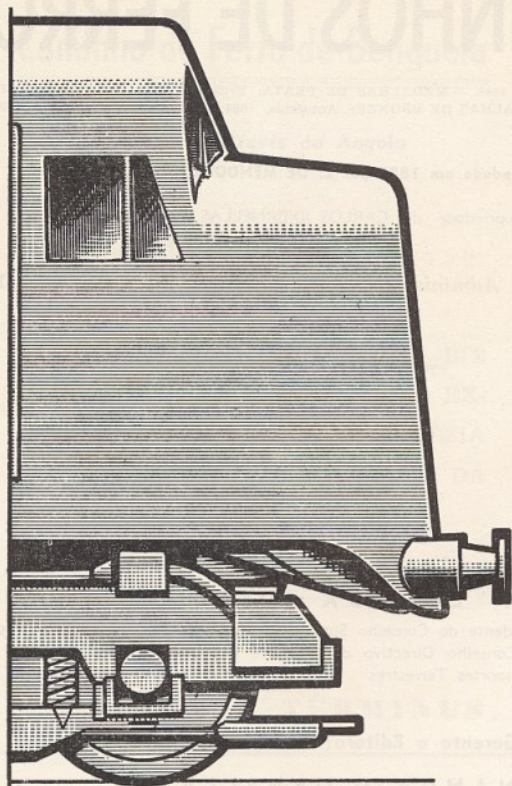
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar
Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves
Armando Nunes Pires Cameira
Adalberto F. Pinto
Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumário

Lisboa-Madrid em menos de 9 horas	425	Jornal da Quinzena	433
Linhas Estrangeiras	426	O Prof. Hernâni Cidade fez oitenta anos	434
Caminho de Ferro de Benguela	427	Lisboa — a mais bela capital do Sul da Europa ...	435
Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal	429	Vai passar a dispor de auto-cama	436
A Bélgica e o Ano Internacional do Turismo	431	Cartaz do Livro	437
		Última página	438



Lisboa - Madrid

Deslocou-se a Lisboa em comboio especial uma delegação de altos funcionários da R.E.N.F.E. que veio ultimar, com os serviços da C.P., as negociações para o estabelecimento de uma circulação diurna de ida e volta entre as duas capitais peninsulares, a realizar em breve em comboio automotor moderníssimo com todos os requisitos de conforto e comportando lugares de 1.ª e 2.ª classes. Ficou assente ainda manter-se o actual comboio nocturno «Lusitania-Expresso», composto de lugares simples, camas e beliches.

★

O comboio especial que se deslocou a Lisboa transportando a delegação de funcionários da R.E.N.F.E.,

A deslocação do «TER» e o seu regresso a Madrid representaram uma experiência importantíssima para o estabelecimento dos horários que vão ser adoptados. Acrescentemos que a ligação Madrid-Lisboa-Madrid será feita quotidianamente, não anulando, no entanto, o serviço nocturno prestado pelo «Lusitania-Expresso», que oferece aos passageiros todas as modalidades de acomodação.

★

O novo comboio partiu da estação de Santa Apolónia às 12.25 horas, levando a bordo, como convidado de honra, o conde de Barcelona, que se fazia

em menos de

tem o maior interesse para o público português, por ser precisamente a composição que vai assegurar a nova ligação Lisboa-Madrid, cuja inauguração está prevista ainda para este mês. Trata-se de uma composição de duas carruagens (uma de primeira classe e outra de segunda) cujo conforto é apreciável. Semelhante aos nossos conhecidos «Foguetes» — mas

acompanhar de um secretário da casa real. Apenas dois jornalistas espanhóis seguiram esta experiência, acompanhando os observadores espanhóis D. Victor Bulto, director da R.E.N.F.E., e Emileo Carreno, director da 2.ª zona daquela companhia ferroviária espanhola.

A comissão portuguesa era constituída pelo se-

nove horas

muitíssimo mais luxuoso — o «TER» (denominação do comboio em questão), ligará as duas capitais em cerca de nove horas, fazendo o percurso a uma velocidade média de cem quilómetros horários.

Construído pela Fiat com motores a gasóleo, esta composição será a mais rápida e moderna circulando por linhas ibéricas.

gundo chefe do sector de Movimento e Tracção da Região Central da C.P., eng.º Batalha, e pelo chefe do sector de Via e Obras da mesma região, eng.º Cavaleiro.

O conde de Barcelona e os jornalistas espanhóis seguiram apenas até Abrantes, de onde regressaram a Lisboa em automóvel.

Novo serviço ferroviário entre as duas capitais

Linhas Estrangeiras



ESPAÑA

Os trabalhos da construção da linha Madrid-Burgos continuam em grande ritmo. Dos 276 quilómetros que constituem o traçado, já estão concluídos 185.

— Durante o corrente mês entrará em serviço um comboio TER entre Valência-Granada, o que melhorará sensivelmente as comunicações entre estas cidades.

DINAMARCA

A empresa estatal dos Caminhos de Ferro da Dinamarca fez uma encomenda à Nohab, da Suécia, de 10 locomotivas diesel-eléctricas do novo tipo GM-NOHAB. Estas locomotivas, de 3300 CV e com a designação Mz, terão uma potência de tracção 70 % superior às unidades anteriores My. A sua velocidade máxima é de 143 km/hora, sendo suficientemente potentes para subir todas as rampas na Dinamarca.

Com a aquisição das unidades suecas Mz, os caminhos de ferro dinamarqueses iniciam a última fase na substituição do material de tracção a vapor.

Actualmente, já se encontram em serviço na Dinamarca mais de 100 locomotivas diesel-eléctricas GM-NOHAB, a primeira das quais, desde 1954, já deve ter percorrido cerca de três milhões de quilómetros.

As dez locomotivas têm um valor aproximado de quatro milhões de dólares. A indústria dinamarquesa fabricará uma parte considerável dos componentes eléctricos e mecânicos e os motores diesel serão fornecidos pela General Motors dos Estados Unidos.

ALEMANHA

A República Democrática Alemã figura entre os mais importantes produtores de material ferroviário rolante. O seu programa de exportação abrange locomotivas Diesel, locomotivas eléctricas, automotoras rápidas, automotoras ligeiras, carruagens, vagões frigoríficos, etc.

O volume da exportação de veículos ferroviários elevou-se constantemente durante os últimos anos, razão pela qual a Alemanha ocupa hoje uma posição de relevo nesse ramo.

Mesmo sendo a produção em grandes séries, diversas variantes de cada tipo são produzidas em diferentes fábricas. Assim, por exemplo, a «Veb Waggonbau Dessau» exportou, desde 1960, mais de 7000 unidades frigoríficas, entre as quais vagões frigoríficos de 2 e 4 eixos, vagões frigoríficos para transporte de vinho, vagões para transporte de cerveja, comboios frigoríficos com 5, 12 e 21 unidades e vagões acomodando os agregados de refrigeração.

As empresas alemãs dispõem de uma experiência colhida através de longos anos, na produção e construção de veículos ferroviários. A «Veb Waggonbau Goerlitz», que fabrica veículos ferroviários desde 1853, como carruagens de passageiros, carruagens-salão, carruagens-camas e carruagens-restaurante, trabalha para diversos caminhos de ferro do mundo.

ZÂMBIA

O Governo da Zâmbia anunciou que iniciara conversações com o Governo da Rodésia para se dissolver a sociedade do caminho de ferro que até agora tem pertencido, em condomínio, aos dois países.

Há dias, o presidente Kaunda exigira que a Inglaterra representasse a Rodésia nas negociações para se acabar com o condomínio. Caso Londres não aceitasse essa representação, Lusaka entraria em negociações directas com Salisbúria — como aconteceu agora.

Acrescenta o comunicado de Lusaka — idêntico ao que foi distribuído em Salisbúria — que já se chegou a acordo numa data — 30 de Junho — até à qual cada um dos países assumirá a operação da via férrea no seu território, através de organismos que serão imediatamente formados.

Entretanto, continuarão, em Lusaka, as conversações destinadas a solucionar todos os assuntos, de modo a ficar dissolvida a empresa em condomínio dentro do mais breve prazo possível.

Caminho de Ferro de Benguela

Com 1348 km desde o litoral até à fronteira Leste de Angola, o Caminho de Ferro de Benguela é a linha mais extensa de todo o território português.

Com o capital social de 660 000 000\$00, o seu património está hoje inventariado em cerca de 2,5 milhões de contos.

A característica mais saliente do Caminho de Ferro de Benguela é o facto de ele ligar o porto do Lobito (cuja exploração é feita pelo Estado) ao Caminho de Ferro do Baixo Congo à Catanga (B.C.K.) e, através deste, à rede ferroviária da África Central e do Sul, sendo, pois, uma linha de alto valor económico, político e estratégico.

Concessão

Data de 28 de Novembro de 1902 o decreto que autorizou ao engenheiro escocês Robert Williams, por 99 anos, a construção e exploração de uma via férrea, desde o litoral de Benguela até à fronteira Leste de Angola. O contrato de concessão fixava que no prazo de seis meses se constituísse uma companhia portuguesa e, assim, a 26 de Maio de 1903, era outorgada a escritura de formação da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Linha geral

As obras de construção tiveram início a 1 de Março de 1903, em Benguela.

Vencer a escarpa que dá acesso ao interior foi tarefa difícil e de duras exigências técnicas, agravadas pela aridez da zona.

Ao km 54, por exemplo, houve que montar uma cremalheira com cerca de 2 km, para vencer uma rampa que da cota 97 no Lengue passava à cota 236 em S. Pedro.

Em 1908 foi aberto à exploração o 1.º troço (197 km) entre Lobito e Cubal.

As obras de construção continuaram em bom ritmo: a 7 de Outubro de 1910 foi inaugurado o troço Cubal-Cuma numa extensão de 125 km e a 31 à exploração mais 50 km até ao Lépi.

Depois houve que vencer a serra do mesmo nome, em perfil difícil e íngreme, num troço inaugurado a 21 de Setembro de 1912, dia em que o General Norton de Matos, que então governava Angola, tomando o comboio no Léoi, seguiu até ao km 426, em cujas imediações quase desérticas lavrou o auto de fundação da Cidade do Huambo — hoje a progressiva Nova Lisboa.

A 18 de Outubro de 1913 a linha atingia o km 519, estação do Chinguar.

A eclosão da Grande Guerra (1914-1918) ocasionou a paralisação dos trabalhos, que só recommençaram — e a ritmo um tanto lento — em 1920. A 31 de Janeiro de 1924 abriu à exploração o troço Chinguar-

-Silva Porto; em 5 de Setembro do ano seguinte a linha atingia Camacupa (hoje Vila General Machado); e, no fim do mesmo mês, os carris chegavam ao rio Cuanza — km 725.

As vultosas somas que o grande empreendimento absorvera tinham exigido desde sempre a Robert Williams enorme tacto, larga visão, indomável tenacidade. Mas estava vencida a parte mais dura e mais dispendiosa. Já se vislumbrava o êxito e, assim, Robert Williams conseguiu novos financiamentos com que terminasse a construção.

Em Novembro de 1925 foi lavrado novo contrato com a firma Pauling, desta vez para a linha para o rio Luau, no km 1348, ponto que atingiu a 28 de Agosto de 1928. Quer dizer, neste último período de construção a linha assentou-se a um ritmo de 230 km por ano, havendo dias em que o avanço dos trabalhos foi de quilómetro e meio!

A zona é desértica e arenosa, o que faz ressaltar o esforço que a tarefa exigiu.

A inauguração oficial da linha realizou-se em 10 de Junho de 1929, com a solenidade compatível. E a 1 de Julho de 1931, os carris do Caminho de Ferro do Baixo Congo à Catanga (B. C. K.) vinham ajustar-se ao rio Luau aos do Caminho de Ferro de Benguela que, assim, ficava ligado à rede internacional africana.

Ramal do Cuíma

Para drenar o minério de ferro do Cuíma, o Caminho de Ferro de Benguela construiu recentemente um ramal, com a extensão de 66 km e no qual a Companhia investiu cerca de 30 000 contos.

As obras, realizadas por administração directa e utilizando maquinaria moderna, foram iniciadas em 14 de Junho de 1961.

A inauguração realizou-se a 9 de Agosto de 1962 e na respectiva cerimónia sublinhou-se que tal ramal constituía o ponto de partida para a realização efectiva da primeira transversal ferroviária já projectada, que ligará as duas vias férreas de penetração — Caminho de Ferro de Benguela e Caminho de Ferro de Moçâmedes.

«Importância da «Via-Lobito»

O objectivo primário do lançamento do Caminho de Ferro de Benguela foi assegurar, pela costa ocidental da África, a drenagem das riquezas mineiras da Catanga, que nele têm o caminho mais curto para a Europa e as Américas, através do porto do Lobito.

Além de ser grande linha da rede trans-africana, o Caminho de Ferro de Benguela provocou em Angola a fixação de numerosas populações nas zonas que atravessa: muitas são as terras a que deu origem,

mercê das condições que criou. Entre tais condições é lícito citar o baixo teor de muitas das suas tarifas do tráfego interno, só praticáveis porque uns 65 % do seu tráfego provém das ricas regiões da Catanga e desde fins de 1965 um pouco, também, do chamado «cinturão do cobre», na Zâmbia.

No momento em que as convulsões políticas africanas criam situações delicadas nas relações entre os povos que ultimamente ascenderam à autonomia, a via-Lobito assume especial relevância e oferece a certos problemas político-económicos africanos a única alternativa de solução.

Traçado e paisagem

O Caminho de Ferro de Benguela atravessa em Angola quatro distritos: Benguela, Huambo, Bié e Moxico), servindo directamente as respectivas capitais: Benguela, Nova Lisboa, Silva Porto e Luso.

A linha é da bitola 1,067 m, vulgarmente chamada bitola internacional africana. Está totalmente balastada com brita. Ao longo dos seus 1348 km, situam-se 30 estações e 40 apeadeiros. O maior número destes encontra-se além de Nova Sintra (antiga Catabola), localizada quase a meio do trajecto total.

No troço de Simoje a Luena e no de Cassai a Camuxito vão mais de 150 km em que só há apeadeiros. Isso dá ideia da rarefacção de populações em certas zonas e do isolamento depressivo a que está sujeito quem ali trabalha.

O ponto mais elevado da linha — 1854 metros — era na serra do Lépi, mas depois de inaugurada a variante Caculo-Vila Verde, o ponto mais elevado é a estação de Vila Nova, a 1851 metros.

Extensa como é, a linha apresenta no seu percurso aspectos variados. Assim, logo depois de Benguela o traçado desenvolve-se entre morros adustos, que só terminam quando, no subplanalto, começa a paisagem dominada por arborização pobre e, depois, pelas plantações de sisal. Os contrafortes do Lépi oferecem panoramas de grande beleza. A linha já então atravessa plantações e eucaliptos, que a acompanham até à região das matas nativas, fonte de madeiras de várias espécies.

Entretanto, ao km 780, as Quedas do Cuemba, no rio Luando, proporcionam um espectáculo de encantamento.

Para lá do Luso (km 1032) começam as anharas sem fim, com rectas extensíssimas, uma delas medindo mais de 60 km! Ao km 1347,8 atinge-se o rio Luau: do lado de lá é o Congo (República Democrática do Congo); a meio da ponte começam os carris do B. C. K.

Percorrer a linha do C. F. B. pode constituir um prazer, sobretudo se se utilizam os seus serviços de camas e de restaurante.

Pontes

O número das principais obras de arte é, na linha do C. F. B., superior a 170. Salientam-se as grandes

pontes: «Comandante Machado», sobre o rio Lengue, constituída por 7 arcos de betão; a ponte sobre o rio Cuaza, de 4 tramos metálicos de 40 metros cada um (servindo a estrada nacional do Leste); e a ponte sobre o rio Halo, metálica, de 3 tramos, um fechado e dois abertos, o que a torna interessante e pouco vulgar.

O rio Catumbela é agora atravessado, junto à vila do mesmo nome, por duas pontes metálicas construídas pelo C. F. B. A ponte «Dom Luís Filipe», inaugurada em 21 de Março de 1905, é de um só tramo, sem apoios intermédios, com contraventamento superior e das maiores do Mundo no género.

Serviu ao tráfego misto (estrada e comboio) durante 55 anos.

A 25 de Março de 1960 foi inaugurada outra ponte, a juzante da primeira, só para o tráfego ferroviário, também com um único tramo metálico de aço especial e com um vão de 85,44 m.

O C. F. B. ofereceu ao Estado nessa altura a primeira ponte, que desde então só serve ao tráfego rodoviário.

Material

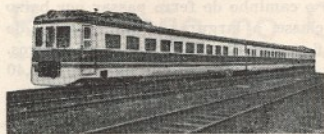
O Caminho de Ferro de Benguela esteve sempre bem apetrechado de material circulante. O material de carga é metálico e já em grande parte de 50 toneladas (com 15 de tara, em média); e o de passageiros equipara-se ao das boas linhas — confortável e luxuoso, dispondo para as longas viagens de veículos apropriados, com salões-camas e salões-restaurantes.

Ao abrigo de um contrato de intercâmbio, o material do C. F. B. pode rolar na rede do B. C. K. e na dos Caminhos de Ferro da Zâmbia e da Rodésia do Norte, tal como o material destas Companhias pode circular na linha do C. F. B. Acontecerá, pois, eventualmente, que um vagão do Caminho de Ferro de Benguela apareça nos cais da Beira ou de Lourenço Marques, depois de ter atravessado o Continente Africano desde o Atlântico ao Índico.

O parque de material, no fim do ano de 1965, era o seguinte:

Locomotivas a vapor	113
Locomotivas Diesel	4
Carruagens	50
Salões e furgões	99
Vagões fechados de 4 eixos	418
Vagões abertos de 4 eixos	1087
Vagões especiais	36
Vagões particulares (cisternas) ...	33
<i>Total</i>	1840

Há, ainda, o chamado «material de serviço», em elevado número, incluindo «automóveis de linha» e «zorras» (motorizadas ou não), valiosamente aumentado com novos «vagões-guindastes», um dos quais de grande capacidade — 36 toneladas.



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)

a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses satisfeito, pela reforma dos seus Estatutos, aprovada por alvará de 25 de Junho último, às condições que a Lei de 26 de Maio de 1884 estabeleceu para que pudesse converter-se em definitivo o contrato provisório de 15 de Novembro de 1883, pelo qual tinha sido feita à mesma Companhia a concessão da linha férrea da Beira Baixa e tendo além disso a Companhia efectuado, no prazo que lhe fora reservado, o depósito definitivo de 360.000\$000 réis, à ordem do Governo, para servir de caução a este contrato, tinha por isso ele Exmo. Ministro resolvido reduzir ao presente contrato definitivo o referido contrato provisório de 15 de Novembro de 1883, em conformidade com as disposições da citada lei. E por ele segundo outorgante foi dito que, em seu nome e no da empresa que representa, aceitava este contrato com aquela empresa natureza de definitivo; declarando ambos os outorgantes que se obrigavam, cada um em nome da entidade que representa, a cumprir fielmente as condições do mesmo Contrato, que são as seguintes:

Condições relativas à construção do caminho de ferro da Beira Baixa, ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante e aos direitos do Estado e da Empresa sobre as diversas construções e material fornecido

Art.º 1.º — A empresa efectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados neste contrato:

1.º — A construção de um caminho de ferro que partindo da estação de Abrantes, na linha de Leste e seguindo por Castelo Branco, Fundão e proximidades da Covilhã, termine nas imediações da Guarda, na linha da Beira Alta; sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação e todos os edifícios acessórios, casas da guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contíguas e em geral as obras de construção previstas e não previstas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento da linha férrea.

§ 1.º — A palavra «empresa», sempre que for nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para que ele trespasse na conformidade das leis e com autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude deste contrato.

§ 2.º — As obras mencionadas no n.º 1.º deste Artigo, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas conforme os projectos definitivos por ele preparados em harmonia com estas condições depois de terem sido aprovados pelo Governo.

§ 3.º — Estes projectos compreenderão:

a) O plano geral do caminho de ferro com as indicações

das estações, portos secos, cursos de água, estradas e caminhos atravessados, passagens de nível e as superiores e inferiores, edifícios e mais acessórios e dependências do serviço da linha, o qual plano será feito nas escalas de 1:500;

b) O perfil longitudinal na escala de 1:500 para os comprimentos e 1:500 para as alturas, contendo as seguintes indicações: distâncias quilométricas referidas a origem, comprimento e inclinação de cada rampa ou declive, extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento das curvas com designação dos raios correspondentes;

c) Os perfis transversais na escala de 1:200;

d) As obras de arte na escala de 1:50 para um comprimento abaixo de 10 metros, de 1:100 para um comprimento de 10 a 100 metros, de 1:200 para um comprimento acima de 100 metros;

e) Uma memória descritiva e justificativa de todo o traçado.

§ 4.º — O número e as classes das estações e suas dependências serão determinadas nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos, que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração da nova linha e para a facilidade das baldeações, serão feitos por conta da empresa, devendo em todo o caso haver uma estação principal, com as acomodações necessárias para os passageiros, mercadorias e empregados, oficinas, máquinas e aparelhos para a feitura e concerto do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagões; fossos para picar o fogo, aparelhos e reservatórios para alimentação das máquinas.

§ 5.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas; uma das cópias será entregue à empresa e a outra à Fiscalização.

§ 6.º — O Governo reserva-se o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos no campo.

§ 7.º — O Governo entregará à empresa cópias dos estudos feitos sobre a linha a construir.

2.º — O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral todo o material fixo e circulante designado e não designado, que for necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.º — O estabelecimento de um telégrafo eléctrico ao lado da linha férrea e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o conservar em bom estado de serviço.

4.º — Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um ano, fará à sua custa, com assistência do engenheiro Delegado do Governo, a demarcação quilométrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências com a descrição de todas as obras de arte executadas e entregará ao Governo um exemplar desta planta devidamente autenticada.

Art.º 2.º — A linha férrea será construída com leito e obras de arte para uma só via, à excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço.

Art.º 3.º — Quaisquer alterações ou modificações, que a empresa tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos; mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

Art.º 4.º — As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação de águas, prejudicial à saúde pública.

Art.º 5.º — A largura do caminho ao nível da plataforma será de 5,30 m. em aterro e de 6,20 m. em desaterro e ao nível dos carris de 3,30 m. num e noutro caso.

A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris. As dimensões das fossas e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos adoptados nos projectos. A entrevia, ou distância entre duas vias, será, pelo menos, de 2 metros, entre as faces exteriores dos carris interiores de cada via.

Art.º 6.º — O máximo dos declives será de 18 milímetros por metro.

Art.º 7.º — Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 300 metros nas linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 200 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão efectuar-se, tanto quanto possível, sobre planos horizontais.

O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas consecutivas sem sentido contrário não serão inferiores a 50 metros.

Art.º 8.º — Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 30 quilogramas por metro corrente. Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

Art.º 9.º — As travessas a empregar na linha serão todas cresotadas.

Art.º 10.º — Este caminho de ferro será fechado por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira, que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia, abrindo para fora.

Art.º 11.º — A empresa deverá estabelecer, para serviço das localidades atravessadas pela linha férrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com projectos aprovados.

Art.º 12.º — A empresa construiria, de pedra, ferro ou tijolos, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e das entradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art.º 13.º — Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classes, caminhos municipais e vicinais, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado deste serviço.

Art.º 14.º — Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6,60 m.; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 5 metros pelo menos; a largura entre as testas será de 4,5 m.; a altura dos parapeitos será de 0,70 m. pelo menos.

Art.º 15.º — Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaduto será de 6,60 m.; sendo distrital, 6 metros e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 6,40 m., compreendidos os fossos. A distância vertical do intradorso à parte superior dos carris, será, pelo menos, de 5,50 m.

Art.º 16.º — Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que for substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

O ângulo formado pelo eixo da via férrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30º.

Art.º 17.º — A abertura dos subterrâneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas e de 4,40 m. entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima deste nível até ao intradorso da abóbada de revestimento será, pelo menos, 5,50 m. A empresa fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art.º 18.º — Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea, durante a feitura desta, a empresa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art.º 19.º — A empresa restabelecerá e assegurará à sua custa o curso das águas que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

Art.º 20.º — A empresa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada de boa qualidade; onde a não houver será tolerado o tijolo.

Art.º 21.º — As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas

(Continua na página 432)



**Equipamento original das automotoras ALLAN
e das novas unidades UDD
a entrar em serviço**

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

L I S B O A

Recepção no Commissariado de Turismo Belga

A Bélgica e o Ano Internacional do Turismo

Na sede do Commissariado Geral do Turismo Belga, em Lisboa, efectuou-se uma recepção à Imprensa, para assinalar o Ano Internacional de Turismo-1967, que no referido país terá como especiais manifestações o Festival 1900, o qual celebrará as festas de Ostende e de Spa; um Congresso Internacional de Espeleologia, na província de Namur; uma campanha internacional de protecção aos locais turísticos; e a participação activa da Bélgica na operação mundial «Mensagem do Mar», consagrada à luta contra a poluição das águas e das praias.

Os representantes dos órgãos da Informação foram recebidos pelos srs. Louis Goffin, Embaixador da Bélgica em Lisboa; Mulders, comissário do Turismo belga para a Península Ibérica; Rousseau, adido da Embaixada belga em Lisboa; e D. Fernando Botelho, adjunto da Direcção do Turismo Belga em Lisboa.

Aos jornalistas, o embaixador belga declarou que o fenómeno do Turismo, «fenómeno velho como a Humanidade», é, sem dúvida, uma realidade quotidiana, de que todos nós temos perfeita consciência. Encontra-se de tal maneira radicado na nossa vida de todos os dias que a maioria dos seus aspectos acaba por se nos afigurar familiar.

Cada um de nós vê o turismo com as suas próprias preocupações, dentro da perspectiva própria.

Para uns, trata-se do aspecto financeiro, o contributo de divisas e, neste domínio, são enormes.

Um único exemplo: em 1964, as despesas efectuadas pelos turistas canadianos e americanos fora dos



GAND — Casa das Corporações

respectivos países representaram 115 biliões de escudos.

Eis um dos tais números que nos tornam sonhadores!

Verificam outros que a massa humana deslocada pelo turismo representou, só no ano de 1965, cerca de 118 milhões de pessoas. Isto é: treze vezes a população inteira de Portugal metropolitano.

Não é assombroso? 118 milhões de indivíduos que vão para longe das suas casas, para longe do centro das suas ocupações habituais, para casa de outras pessoas, para um outro país — vivendo a vida de outros homens, a existência numa outra terra. Eis uma experiência humana a uma escala extraordinariamente vasta que só tem por limite o próprio mundo.»

O dr. Louis Goffin concluiu:

«Turismo, Passaporte para a Paz: Através de uma melhor compreensão dos homens, que deve servir, que servirá para despertar, na consciência de cada um, um humanismo à escala do nosso tempo, aberto a todos, baseado sobre a comunhão dos homens e justificante da solidariedade universal da espécie humana.

O vosso país, como o meu, encontra-se profundamente ligado ao valor universal e transcendente da paz. Por tal motivo, a divisa «passaporte para a paz» encontrará em vós, como no meu país, uma ressonância muito particular, dado que se desenvolverá num ambiente idóneo, feito de esperança e de confiança.»

No decorrer da reunião foi servido um beberete.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da página 430)

as condições actualmente prescritas, ou as que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos suspensas sobre molas e guarneçadas de assentos. Havê-las-á de 3 classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.ª classe terão assentos estofados, as de 2.ª assentos de estofa mais ordinário e as de 3.ª assentos de madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, será tudo de boa qualidade e sólida construção.

Art.º 22.º — O caminho de ferro, com todos os seus edifícios necessários para o serviço e mais acessórios, dependências, como carris, coxins, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, 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 dos caminhos de ferro e das diversas condições deste contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque, e quaisquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao domínio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público e o mesmo terá lugar para o carvão, coque e quaisquer outros aprovisionamentos enquanto forem importados livres de direitos.

Condições relativas às concessões que o Estado faz à empresa

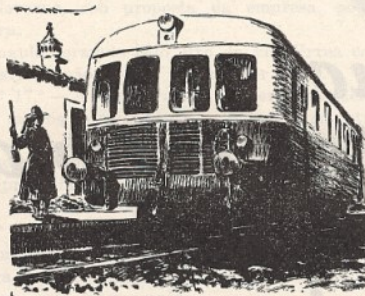
Art.º 23.º — Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si por este contrato, concede o Governo à mesma empresa, pelo espaço de 99 anos, a contar da data da assinatura deste mesmo contrato, a exploração do caminho de ferro da Beira Baixa, nos termos e com as condições nele estipuladas.

Art.º 24.º — A empresa deverá 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 deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim à sua custa todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

§ único — Se, porém, durante o prazo estabelecido no art.º antecedente for destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Art.º 25.º — Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dele indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor deste como o do carvão de pedra e de outros



quaisquer provimentos, que entregar ao Governo, lhe serão pagos segundo a avaliação de louvados.

Art.º 26.º — Em qualquer época, depois de terminados os 15 primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os 7 anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos 2 anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior a 5,5 % do capital desembolsado na razão do preço por que se efectua a adjudicação.

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

Art.º 27.º — O Governo garante à empresa o complemento do rendimento líquido anual até 5,5 % em relação ao custo de cada quilómetro que se construir, compreendendo o juro e amortização do capital.

Art.º 28.º — Para os efeitos desta garantia de juro o preço quilométrico da linha a construir, compreendendo o juro e amortização do capital é de 35.800\$000 réis, segundo a proposta feita e aceite no Concurso. As despesas de exploração serão computadas em 40 % do produto bruto quilométrico, excluindo o imposto de trânsito; fixando-se, todavia, um mínimo de 1.000\$000 réis por quilómetro.

Art.º 29.º — A garantia de juro será liquidada e as somas correspondentes pagas no fim de cada semestre.

Art.º 30.º — A empresa terá direito à garantia de juro, em relação às secções aprovadas e abertas à exploração pública, desde o começo da mesma exploração. Para este efeito, não poderá a linha ser dividida em mais de três secções, a saber: do ponto de entroncamento no caminho de ferro de Leste a Castelo Branco, de Castelo Branco à estação da Covilhã; e da estação da Covilhã ao ponto de entroncamento na linha da Beira Alta.

Art.º 31.º — Logo que o produto líquido da linha exceda a 5,5 % ao ano, metade do excesso pertencerá ao Estado até completo reembolso das somas adiantadas pelo Governo, em virtude da garantia de juro de que tratam as condições ante-

(Continua no próximo número)

Jornal da Quinzena

Ao pavilhão de Portugal, na Feira do Rand, em Joanesburgo, foi atribuída a medalha de ouro do certame.

• Organizada pelo Clube Ferroviário de Portugal, vai realizar-se no dia 1 de Abril «A Grande Noite da Primavera», durante a qual será eleita a «Rainha dos Ferroviários de 1967».

• No próximo dia 12, pelas 16 horas, O Lar Ferroviário vai proceder, em acto solene, à entrega da chave de uma construção, na Quinta da Onia, em Azambuja, ao sócio n.º 33 do 5.º escalão, sr. Tarquinio Onofre Marques. O Lar Ferroviário continua, pois, a beneficiar os seus numerosos sócios com magníficas moradias económicas.

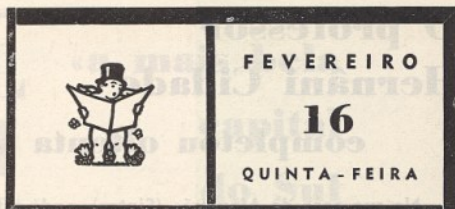
• Foi publicado o texto do Concurso de 1967 da Academia Internacional de Turismo: «As Nações Unidas proclamaram o ano de 1967 como o Ano Internacional de Turismo. A finalidade principal é tornar os nossos contemporâneos mais conscientes do que representa o Turismo para cada um, como possível enriquecimento pessoal. Que papel pode representar o Turismo, na sua opinião, na sua evolução cultural e na da sua família?». Os trabalhos deverão ser apresentados antes do dia 20 de Maio do ano corrente, na Secretaria da Academia. Não poderão exceder 100 linhas dactilografadas e redigidas em francês, inglês, alemão, espanhol ou italiano, ou, no caso contrário, irem acompanhadas duma tradução num destes idiomas (preferentemente o francês).

Os Membros e Peritos da Academia não poderão tomar parte neste Concurso. Outorgar-se-á Um Primeiro Prémio com o nome de «Príncipe Rainier III», que inclui uma medalha em vermeil com a effigie do Soberano; uma estadia de uma semana no Hotel de Paris de Monte-Carlo, 500 francos franceses e um diploma da Academia. Igualmente poderão ser outorgados um segundo prémio e diplomas. Aos galardoados será concedida uma assinatura da Revista, por um ano. Os premiados serão avisados por escrito pessoalmente, não se dando nenhuma indicação individual aos restantes. Os resultados do concurso serão publicados no número do 4.º trimestre de 1967 da Revista.

• A electrificação e a dieselização por que está passando a C. P. é um seguro índice de que, em Portugal, os Caminhos de Ferro procuram actualizar-se e progredir e estar a par do que acontece lá fora.

Assim, em princípios de Janeiro do corrente ano, a C. P. recebeu, no Entrepósito de Alcântara, procedente de Liverpool, a primeira de uma série de 50 locomotivas, encomendadas a uma empresa de Londres. Dez dessas unidades, de 1400 C.V., serão directamente fornecidas pela fábrica britânica, e as restantes, do mesmo tipo, serão montadas em Portugal nas grandes oficinas da Sorefame, na Venda Nova, Amadora.

• Está publicado e distribuído pelos interessados, o Relatório e Contas da Gerência de 1965 da Caixa Sindical de Previdência dos Tipógrafos, Litógrafos e Offícios Correlativos. Abre com a Declaração do dr. Adolfo de Andrade, ilustre presidente do Conselho Geral desta Instituição, que na sua reunião de 13 de Maio de 1966, apreciou e aprovou aquele documento referente à Gerência de 1965, tendo aprovado tam-



bém um voto de louvor à Direcção e em especial ao seu presidente, sr. dr. Luís Gonzaga Henriques Pereira Cyrne de Castro, pela dedicação, zelo e competência como tem desempenhado as suas funções que se projectam na valorização do património da instituição e representam um alto exemplo que se reflecte no prestígio da previdência em geral.

• Da Direcção-Geral de Transportes Terrestres recebemos, publicado pelo Ministério das Comunicações, o Anuário Estatístico «Transportes Terrestres», referente ao ano de 1965. São de muito interesse as informações que esse documento nos fornece, através dos seus números.

No ano de 1965 a rede total dos Caminhos de Ferro totalizava 3639,613 km, compreendendo-se nesta totalidade 25,451 km da linha de Cascais e 0,752 km do ramal da Cruz Quebrada-Estádio.

Quanto ao material circulante, as novas aquisições, a partir de 1945, foram as seguintes:

Locomotivas a vapor, 26; locomotivas Diesel eléctricas, 54; locomotivas eléctricas, 35; automotoras com motor de explosão, para via larga, 5 e para via estreita, 9; automotoras Diesel, 29 para via larga e 3 para via estreita; automotoras Diesel eléctricas, 25 para via larga e 10 para via estreita; automotoras eléctricas, 49, via larga; tractores Diesel, 6, idem; tractores Diesel eléctricos, 30, idem; carruagens, 188, para via larga e 8 para via estreita; vagões, 1030 para via larga e 65 para via estreita; vagões particulares, 76 para via larga; furgões, 5 para via larga e 3 para via estreita; ambulâncias postais (C. T. T.), 23 para via larga e 10 para via estreita.

Para a linha da S. E. as novas aquisições, também a partir de 1945, foram as seguintes: locomotivas eléctricas, 1; automotoras eléctricas, 14; carruagens, 23.

Quanto à existência do material circulante, o Anuário fornece-nos também informações de interesse. Vejamos:

Existiam 245 locomotivas ou seja menos 181 do que em 1945, menos 117 vagões, menos 135 vagões particulares e menos 29 furgões.

O transporte de passageiros, em milhares, na rede da C. P., no ano de 1965, foi de 93 343, contra 89 360 em 1964 e 87 068 em 1943.

Na linha da S. E. o movimento de passageiros, também em milhares, em 1965 atingiu o número de 33 159, contra 29 908 em 1964 e 27 092 em 1963.

No transporte de mercadorias na rede da C. P. há a registar 3 689 779 toneladas, e na linha da Sociedade Estoril 31 124 toneladas.

Sobre as receitas do transporte de passageiros e mercadorias (deduzidas de reembolsos e impostos) há a registar os seguintes números:

Na rede da C. P., 891 000 contra 852 715 em 1964; na linha da Sociedade Estoril, 60 945 contra 55 998 em 1964.

• O Município angréense atribuiu a medalha de ouro da cidade, com colar, à cidade irmã de Tulare, na Califórnia, cujos representantes mais qualificados se deslocarão a esta cidade nos primeiros dias de Maio.

Tulare, tal como Angra, possui uma população de 20 000 pessoas, grande número das quais de origem terceirense.

O professor Hernâni Cidade completou oitenta anos

Na sua casa de Algueirão (Sintra), onde está concluindo mais um importante trabalho sobre Camões, completou 80 anos de idade o ilustre escritor e antigo catedrático da Faculdade de Letras de Lisboa, Prof. Hernâni Cidade, o qual, por tão festivo motivo, recebeu os mais expressivos telegramas, telefonemas e cartas de felicitações, das mais notáveis intelectualidades e individualidades portuguesas e de muitos outros amigos e admiradores seus dos mais variados pontos do País.

Museu Nacional Ferroviário de São Paulo

Como pretexto do centenário da Estrada de Ferro «Santos-Jundiaí», foi inaugurado o primeiro Museu Nacional Ferroviário, instalado num pavilhão existente ao lado do viaduto General Couto de Magalhães. Assistiram à cerimónia da inauguração as autoridades federais, estaduais e municipais. Discursaram o superintendente da «Santos-Jundiaí», Eng.º Luís Wately, prefeito Faria Lima e o deputado Ciro de Albuquerque, que representaram o Governador Abreu Sodré, tendo sido distribuídas medalhas de ouro e prata a vários ferroviários.

O Museu pode considerar-se rico de espécies, e abrange um largo período da história do Brasil e dos seus caminhos de ferro.

Ali se reúnem peças muito interessantes e artigos tais como aparelhos completos de telégrafo de 1890, um Morse, também completo, de 1890; quadros a óleo de 1872 representando a inauguração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no trecho São Paulo-Campinas; uma tenaz primitiva para reparação de pára-choques, de vagões; um martelo de prata com que D. Pedro II bateu a primeira estaca dos estudos do caminho de ferro Juiz de Fora-Piau; dezenas de tipos de máquinas a vapor, desde as primeiras que chegaram ao Brasil às mais modernas que hoje circulam no solo brasileiro.

Além destes objectos, encontram-se ainda pergaminhos importantes para o estudo da história do caminho de ferro no Brasil.

O Museu Nacional Ferroviário de S. Paulo deverá, em futuro próximo, exigir um local mais apropriado para as suas instalações, pois poderá transformar-se numa atracção turística de muito interesse da capital bandeirante.

Suspensão do tráfego ferroviário da Rodésia para a Zâmbia

Os Caminhos de Ferro Rodesianos decretaram o embargo temporário ao tráfego ferroviário em direcção à fronteira da Zâmbia devido ao congestionamento da linha férrea entre os dois países.

A medida afecta todas as mercadorias provenientes da África do Sul e de Moçambique e tem reflexos mais directos sobre o Congo e a Zâmbia. As únicas excepções ao embargo são o gado, os produtos de fácil deterioração e os explosivos.

Será também transportada a maior quantidade possível de carvão para a Zâmbia. Entretanto, procura-se, com todo o interesse, remediar a situação — acrescentam as autoridades rodesianas.

Cartilha Turística para crianças

Dentro em breve as crianças espanholas que estudam as primeiras letras terão uma cartilha sugestiva e pitoresca, em que aprenderão a soletrar esse signo florescente e humano do nosso tempo: o turismo.

O Ministério da Informação e Turismo de Espanha realizou um concurso para a elaboração desta cartilha, em que se atribui um prémio de 100 000 pesetas ao autor cujo trabalho for o escolhido.

A ideia partiu da Direcção Geral de Promoção do Turismo, que assume assim a importante tarefa da divulgação turística infantil. O fenómeno turístico, pela importância humana que encerra e a transcendência económica que representa, deve ser compreendido desde os primeiros momentos da formação escolar.

O propósito da cartilha turística é dignificar o turismo aos olhos do menino. Fazê-lo compreender a força da expressão humana e do conhecimento cultural que encerra. O Ministério da Informação e Turismo projecta também a edição dum guia turístico destinado aos muitos meninos estrangeiros que visitam o país vizinho, para que no futuro sejam assíduos visitantes e amigos da Espanha.

Aumenta o turismo em Espanha

Em relação ao ano passado, o número de turistas que este ano virá à Espanha deve apresentar apenas o aumento de 450 mil, em relação a 1966, mas em 1971 é de prever que sejam 25 627 000 os estrangeiros que procuram a Espanha — declara-se num relatório distribuído pelo Ministério espanhol da Informação e Turismo.

O total de 1966 foi de 17 251 746 turistas, com o aumento de 21 por cento em relação a 1965.

As zonas da Espanha em que se registou maior afluência de estrangeiros foram a Catalunha (nomeadamente a Costa Brava), as ilhas Baleares e Madrid.

Seguem-se a Galiza (na maioria visitada por portugueses), o Levante (onde predominaram turistas franceses e italianos), a Andaluzia (em especial a Costa do Sol) e as ilhas Canárias (onde predominam os alemães).

Vai ser estabelecido um circuito ferroviário entre Salamanca e o Porto

Sob a presidência do Sr. Dr. Nuno Pinheiro Torres, realizou-se a reunião mensal ordinária da Câmara Municipal do Porto.

O vereador Sr. Abrantes Jorge debruçou-se sobre problemas da promoção turística do norte do país, congratulando-se com a notícia do estabelecimento de um circuito ferroviário entre Salamanca e Porto e com a revisão de horários e condições de exploração na linha do Douro.

Seguidamente deteve-se no estudo do anteprojecto do capítulo sobre turismo e hotelaria do III Plano de Fomento.

Aquele vereador afirmou, ainda, que se prevê, para o ano corrente, a total ampliação duma unidade hoteleira que ficará a dispor de 110 camas que em 1968 se procederá à remodelação de outro hotel, o qual disporá de 80 camas, e que no mesmo ano serão construídas três unidades para 150 camas.

Disse, também, que em Viana do Castelo deverá ser remodelado e ampliado um dos seus principais estabelecimentos hoteleiros e que se projecta a construção em Ofir de uma grande unidade hoteleira.

L I S B O A

«a mais bela
capital
do Sul
da Europa»

segundo o

«Journal de
la Marine Française»

A propósito da recente visita ao Tejo de uma parte da esquadra francesa do Atlântico, sob o comando do almirante Lahaye, o «Journal de la Marine Française» («Cols Bleus») publica uma larga crónica ilustrada com muitas gravuras, na qual se lê:

«É sempre um grande prazer para os marinheiros da esquadra retomar contacto com a mais bela capital do sul da Europa. Onde se encontra uma cidade mais encantadora do que esta metrópole multicolor, com uma vida a arfar até altas horas da noite e que mistura tão agradavelmente os estilos, as épocas e os costumes?»

O oficial que escreve traça depois o roteiro de Alfama até ao castelo de S. Jorge e estabelece o confronto dos bairros de artérias tortuosas com as «ruas de grande comércio e de belas lojas, a perspectiva da formosa Avenida da Liberdade e, na periferia, os bairros residenciais, de um modernismo por vezes agressivo, mas na maioria dos casos de bom gosto e muito original».

E acrescenta:

«Além de tudo isto, a população é cativante e os portugueses não sabem que mais fazer para nos serem úteis.»

Vai passar a dispor de «Auto-Cama»

A partir do próximo dia 28 de Maio (horário de Verão) o «Lusitania-Expresso» viajará, nos dois sentidos do percurso, com um atrelado de características especiais, destinado ao transporte de automóveis. Este benefício, conhecido já de boa parte da Europa, inclui-se nas consagrações nacionais do Ano Internacional do Turismo.

Os passageiros de Lisboa para Madrid ou de Madrid para Lisboa poderão, dentro de dois meses, entregar os seus automóveis ao cuidado dos caminhos de ferro, que os farão viajar na mesma composição. Menos de meia hora após a chegada, os carros são entregues aos proprietários. Os serviços alfandegários e demais pormenores burocráticos decorrem, não já na fronteira luso-espanhola, mas na própria estação terminal: Delícias (Madrid) ou Santa Apolónia (Lisboa).

Chamar-se-á isto, em português, *auto-cama* ou *auto-beliche*, equivalente ao espanhol *auto-litera* e ao francês *auto-couche*. Em termos de turismo constitui um passo mais na formação da necessária infraestrutura.

Suponhamos que o leitor tem automóvel, pretende passar férias em Madrid e considera o trajecto por estrada uma maçada ou uma curiosidade menor. Nesse caso a C. P. oferece-lhe, por 500\$00 (se o carro tem menos de 4,42 metros, de comprimento) ou 850\$ (se excede os 4,42 metros) a suprema comodidade de receber o bólido em Santa Apolónia até três horas da partida e fazê-lo viajar no vagão da cauda, que tem dois pisos e calhas de fixação, para a R.E.N.F.E. Iho entregar em Madrid - Delícias pouco depois da chegada.

O leitor, claro, dormirá em cama ou beliche (ou no próprio compartimento de passageiros, se tiver boa boca), descansado da vida e sem mais preocupações: os caminhos de ferro cobrem os riscos do transporte do seu automóvel durante a viagem. À partida e à chegada pode inclusivamente delegar a manobra do automóvel, de ou para o vagão, a um motorista dos caminhos de ferro. Mais: a C. P. e a R.E.N.F.E. tratar-lhe-ão da carga se assim o desejar. Carga essa cujo transporte é grátis, quando devidamente acomodada no porta-bagagens ou na grade bagageira.

A antevisão em Santa Apolónia começa com a chegada do «Lusitania-Expresso» ao cais 5. O passageiro — proprietário de automóvel — dirige os seus passos, ao longo de escassos cento e cinquenta metros, até a um pequeno edifício da Alfândega, que dispõe de parque de estacionamento anexo. Se o proprietário não quer ter mais trabalho, minutos depois o motorista de serviço leva-lhe o automóvel para o parque, onde um empregado do posto de gasolina faz então uma rápida lavagem exterior. Terminado o despacho alfandegário, é só sair para a Avenida Infante D. Henrique e abordar Lisboa — a Lisboa soalheira dos cartazes.

O vagão *auto-cama*, novidade do Verão, é fabricado em Espanha e utilizado em Portugal ao abrigo do acordo peninsular de intercâmbio de material. Dispõe de acomodações para um mínimo de seis automóveis e um máximo de dezasseis, consoante o tamanho. Um tractor leva-o, já desatrelado, da cauda da composição para uma outra linha, até à Alfândega.

Mas se quiser imaginar a manobra da saída dos carros, indicamos-lhe o essencial: os veículos do piso inferior deslizam a direito, os do piso superior aguardam que duas calhas especiais encostem ao cais, após o que podem então sair. A duração da manobra (para dezasseis automóveis) cifra-se em menos de trinta minutos.

Estabelecida a ligação diurna com Madrid, por meio da automotora «Lisboa-Expresso (TER)», o serviço nocturno continua a ser assegurado pelo «Lusitania-Expresso», que a partir de 28 de Maio verá o seu trajecto antecipado de uma hora: Lisboa — 20,35, Madrid — 9,20; Madrid — 21, Lisboa — 9.

As ligações com o país vizinho estão, de resto, a passar por uma importante fase de renovação. Assim, o trajecto Sevilha-Lisboa ganhou duas horas em Badajoz, onde a composição se imobilizava normalmente durante cento e oitenta longos minutos. Espera-se a todo o momento estender o benefício para o trajecto ascendente (Lisboa-Sevilha). Quanto à ligação com a Galiza circulam agora duas automotoras diárias no sentido Porto-Vigo-Porto.

Dentro de pouco tempo o serviço de *auto-cama* deverá beneficiar também o trajecto Lisboa-Irun, aproximando o extremo ocidental da Europa do resto do Continente.

a
ligação
ferroviária
Lisboa-Madrid



O CASO DO BIGAMO ASSASSINADO — Romance policial por Erle Stanley Gardner

Perry Mason, o famoso advogado-detective, acompanhado da sua fiel secretária Della Street, e tendo na sua órbita o seu amigo e vizinho Paul Drake, resolve em «O Caso do Bigamo Assassinado» um dos problemas mais intrincados e difíceis que teve de defrontar ao longo da sua carreira.

Como sempre, é na barra do tribunal, e a despeito da oposição impiedosa de Hamilton Burger, que Perry Mason lança um jorro de luz na tenebrosa teia que envolve um dos seus clientes. E, todavia, nunca a questão pareceu mais enredada e confusa; nunca os dados falharam tanto e se acumularam tantas evidências contra a pessoa defendida por Mason; nunca foi tão brilhante, desenvolva e cerrada a sua argumentação e o seu poder de relação dos factos.

«O Caso do Bigamo Assassinado», que acaba de sair na colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» (onde tem o número 227), é um dos melhores romances de Erle Stanley Gardner e não envolverá por certo grande margem de risco vaticinar-lhe um êxito magnífico, como é, aliás, habitual com os romances deste autor, já publicados, em vasto número, pela conhecida colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil».

Fluentemente traduzido por Fernanda Pinto Rodrigues, «O Caso do Bigamo Assassinado» é um romance policial que prende fortemente a atenção do leitor, e cujo desfecho irá surpreender os apreciadores do género. A enriquecer mais esta obra do consagrado Erle Stanley Gardner devemos salientar a elegância e sugestividade da capa que para este novo lançamento da «Vampiro» foi desenhada pelo pintor Lima de Freitas.

TRÊS ENSAIOS SOBRE A TEORIA DA SEXUALIDADE — Por Sigmund Freud

A colecção «Enciclopédia LBL» acaba de prestar mais um serviço à cultura com a publicação de um dos livros mais importantes de Sigmund Freud. Com efeito, trata-se de uma obra das mais importantes deste reputado homem de ciência.

Muito se tem dito e escrito sobre a Psicanálise. Nem sempre, porém, e sobretudo ao nível da vulgarização, tem sido exposta a doutrina com a precisão desejável e com o sentido exacto dos matizes e da prudência que o texto do próprio Freud nos veio revelar. Por isso a divulgação das ideias de Freud é sinónima, por via de regra, de deturpação, ou por falta de pleno entendimento da doutrina ou por simplismo inadmissível na sua estruturação.

A colecção «Enciclopédia LBL» vem assim preencher em boa hora uma lacuna na bibliografia portuguesa de assuntos psicológicos. Os «Três Ensaios sobre a Teoria da Sexualidade» permitirão que o leitor conheça, na sua complexidade, a configuração geral das ideias de Freud acerca do domínio em causa e, ao mesmo tempo, verifique o cuidado verdadeiramente científico com que o genial fundador da Psicanálise corrigiu o seu texto nas sucessivas edições que teve desde a versão original. Cientista do melhor quilate, Freud era um homem voltado permanentemente para a experiência e em função dela procurava estabelecer a sua teoria. «Três Ensaios sobre a Teoria da Sexualidade», n.º 33 da Colecção «Enciclopédia LBL», foi traduzido pelo Dr. Ramiro da Fonseca. A capa, huito sugestiva, é da autoria do artista Infante do Carmo.

OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE

A grande editorial «Realizações Artis», de Lisboa, empreendeu a publicação de uma nova obra ilustrada, em fascículos — «Obras Escolhidas de Bocage», com Prefácio e Notas do ilustre Professor Hernâni Cidade e vinhetas e ilustrações do notável artista Lima de Freitas.

Manuel Maria Barbosa du Bocage não é apenas a maior figura literária de Setúbal, é também um dos mais insignes cultores e artistas da língua portuguesa, e, como poeta, um dos mestres do soneto.

Bocage é um dos poetas portugueses que não envelheceram, nem tão cedo perderão actualidade e interesse.

Abre esta antologia com dois sonetos autobiográficos muito curiosos, dos quais reproduzimos o segundo, por ser o menos conhecido:

SEGUNDO RETRATO

De cerúlleo gabão não bem coberto,
Passeia em Santarém chuchado moço,
Mantido às vezes de sucinto almoço,
De ceia casual, jantar incerto.

Dos esburgados peitos quase aberto,
Versos impinge por miúdo e grosso.
E do que em frase vil chamam **caroço**,
Se o quer, é **vox clamantis in deserto**.

Pede às moças ternura, e dão-lhe motes!
Que tendo um coração como estalage,
Vão nele acomodando a mil peixotes.

Sabes, leitor, quem sofre tanto ultraje,
Cercado de um tropel de franchinotes?
É o autor do soneto — é o Bocage!

Com a publicação das «Obras Escolhidas de Bocage» prestam Realizações «Artis» um novo e notável serviço à cultura portuguesa.

ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA



ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA
 ÚLTIMA PÁGINA

A secção de nascimentos, casamentos e falecimentos daquele jornal ferroviário, intitulava-se muito propriamente: **CHEGADAS, PARAGENS e PARTIDAS.**

O milionário — E dizer que eu o conheci quando você tinha apenas uma camisa!

O outro milionário — É verdade. E você até me perguntou o que era aquilo!

Dizia assim o anúncio daquele hotel: «**Venha descansar nas suas férias, nas nossas magníficas instalações. Calma e sossego absolutos. Milhares de pessoas vêm buscar aqui a solidão.**»

Às quatro da manhã, aparentemente não suportando mais o barulho que o grupo totalmente embriagado fazia, o morador do apartamento ao lado começou a bater na parede. E um dos bêbedos reclamou então:

— Que diabo, isso são horas de pregar quadros na parede?

— **Agora, o que mais me impressionou em toda a viagem foi a cerração de Londres. Que coisa impressionante! Não se vê um palmo adiante do nariz! Mete medo! Foi a maior cerração que já vi em toda a minha vida! Aliás, como você sabe, a cerração de Londres é famosa: é a maior do mundo!**

— Não é, não. Uma vez viajei por um lugar da Europa onde a cerração era muito maior que em Londres.

— Onde?

— Não consegui ver!

— Eu não sabia que todos os seus parentes tinham sido acrobatas!

— Não seja idiota! Você está a ver o album de cabeça para baixo!

A diferença entre um restaurante de primeira e um restaurante de segunda é que, nos restaurantes de primeira, a comida de primeira parece de segunda

porque é oferecida a freguês com um apetite de terceira, ao passo que, nos restaurantes de segunda, a comida de terceira parece sempre de primeira porque é devorada por fregueses que têm um apetite de primeira.

Dizia um bêbedo para o outro — E então... já sabes... não vou dizer a ninguém lá em casa onde estivemos aateé... agora.

Dizia o outro — Mas... a miim,... que sou amigo... você bem podia dizer.

A nossa viagem foi uma beleza! Você nem imagina o que é a gente ver pessoalmente todas as coisas famosas do mundo. Em oito dias apenas, vimos coisas que jamais poderemos esquecer. Fiquei encantada com as Catacumbas do Triunfo, o Arco do Louvre, o Museu de Milos, a Vénus dos Suspiros, a Gruta Azul de Roma e o Golfo de Samotrácia. Tudo inesquecível! Mas o que realmente me deixou mais maravilhada foram os Canais de Pisa e a Torre inclinada de Veneza.



HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

E L V A S

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Serviço combinado com os caminhos de ferro para o seguro de mercadorias e bagagens



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25 — PORTO

End. Teleg. EUROPÊA



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL