

11.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1964

Número 1840

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

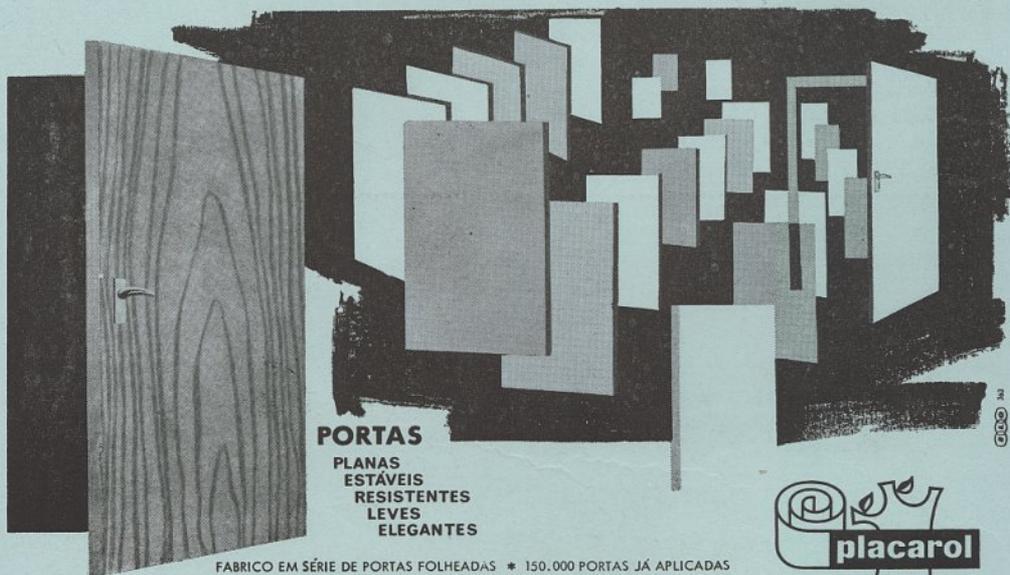
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320168 - LISBOA



PORTAS
PLANAS
ESTÁVEIS
RESISTENTES
LEVES
ELEGANTES

FABRICO EM SÉRIE DE PORTAS FOLHEADAS * 150.000 PORTAS JÁ APLICADAS

placarol

siaf

SOCIEDADE DE INICIATIVA E APROVEITAMENTOS FLORESTAIS, S.A.R.L.
SEDE: LISBOA - rua S. Julião 139, tel. (P.P.C.) 36 23 31; teleg. oportite
DELEGAÇÃO: PORTO - Palácio Atlântico 402, tel. 3 25 26 / 3 60 17

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

DEPÓSITO LEGAL
- SET. 1964
SET. 1964

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P B X 3201 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.º LUÍS DA COSTA



1840

16-AGOSTO-1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

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

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major 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

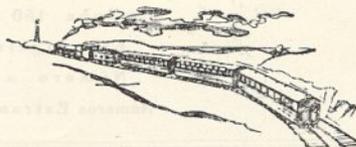
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

In memoriam - Carlos d'Ornellas	219
O custo óptimo em Caminho de Ferro, pelo Eng.º <i>ARMANDO CAMEIRA</i>	221
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	223
Congresso Nacional de Turismo	225
O progresso dos Caminhos de Ferro	225
O Lar Ferroviário	225
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	226
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	227
Uma exploração ferroviária nortenha que muitos portuenses ignoram: — O Ramal da Alfândega	228
Exposição Mundial de Transportes e Comunicações	228
«Plano de Actividades Municipais para o ano de 1964», pelo Dr. <i>MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR</i>	229
Pelo Mundo fora.	231
Recortes sem comentários	233



IN MEMORIAM

Carlos d'Ornellas

Parece que foi ontem, tão apressadamente decorreram os dias. E, no entanto, fez agora precisamente um ano, a 15 do corrente, que faleceu o nosso querido amigo e saudoso Director Carlos d'Ornellas.

Dotado de uma incomparável vivacidade de espírito e de um dinamismo invulgar, pertencia ao número daqueles homens de acção que parece terem nascido sob o signo de uma juventude perene.

Não é a ociosidade que poupa os homens. Pelo contrário, é o trabalho metódico, exercido com entusiasmo, que prolonga a vida. Aos sessenta e um anos, Carlos d'Ornellas era ainda, ao lado dos seus amigos da mesma idade, um jovem.

O tempo chegava-lhe para tudo. Ele que fora combatente da Grande Guerra e que fora um dos fundadores da «Casa dos Açores», dispunha de energia suficiente para se ocupar, sem vislumbre de cansaço, de muitos outros assuntos, além daqueles que, na direcção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da revista de turismo «Viagem», exigiam a sua atenção e os seus cuidados. Com efeito, prestou relevantes serviços na «Casa dos

Açores»; deu a sua colaboração a várias Direcções da «Casa da Imprensa»; tinha à sua conta uma secção de beneficência na Liga dos Combatentes da Grande Guerra; e como havia sido o fundador do primeiro grupo onomástico do País — «Os Carlos» e da Tertúlia «Festa Brava», nunca faltava, na

qualidade de director destas duas colectividades, a todas as reuniões onde era sempre estimada e valiosa a sua presença, pois para este lutador não havia dificuldades insuperáveis a vencer. Resolvia tudo de pronto. E tudo resultava certo.

Tendo aprendido, com Mendonça e Costa, a devotar-se aos assuntos referentes aos Caminhos de Ferro, esta «Gazeta» mereceu-lhe especiais cuidados.

Renovou-a no seu aspecto gráfico, mantendo-lhe, no entanto, as secções de maior interesse; e enriqueceu, com novos nomes, a prestigiosa lista dos seus colaboradores, tendo dedicado a datas históricas da evolução dos nossos Caminhos de ferro números especiais, que ficaram a testemunhar a competência técnica do seu organizador.

Um dia, porém, uma doença traiçoeira,



daquelas que não perdoam nunca, atacou-o inesperadamente. Foi em 1958. Carlos d'Ornellas acabara de regressar do Congresso Ferroviário que se havia realizado, em Setembro daquele ano, em Madrid.

Doença terrível, ele, todavia, graças à sua forte compleição física e graças, também, aos solícitos cuidados do seu médico assistente e seu grande amigo, sr. dr. Carlos Löfgren, e aos de alguns ilustres professores, pôde resistir à morte durante cinco anos. Mesmo assim, durante os escasos intervalos em que tínhamos todos, ele e nós, a ilusória esperança de que ia melhorar, não se deixava ficar ocioso, voltando às suas ocupações diárias. Na madrugada de 15 de Agosto de 1963, a morte conseguiu vencê-lo. Contava então 66 anos completos.

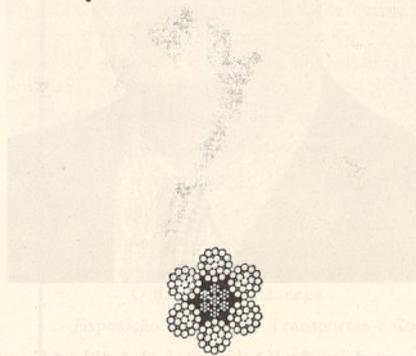
De quanto era estimado e admirado, demonstrou-o, impressionantemente, o funeral, concorridíssimo, e o número de

pessoas de todas as classes sociais, que manifestaram, por escrito, à Família e a esta Redacção, as sentidas condolências pelo desaparecimento desse lutador que em vida se chamou Carlos d'Ornellas.

* * *

Sua viúva e sua filha, sr.^{as} D. Fernanda d'Ornellas e D. Maria Carlos d'Ornellas mandaram celebrar, ontem, por sua alma, uma missa na Igreja da Encarnação, às 12 horas. Esta cerimónia piedosa registou enorme concorrência.

Uma hora antes, as Direcções de «Os Carlos» e da Tertúlia «Festa Brava», acompanhadas de numerosas pessoas, fizeram uma romagem ao cemitério do Alto de S. João e depuseram ramos de flores na campa do talhão dos Combatentes da Grande Guerra, onde repousam os restos mortais do nosso saudosos Director.



O custo óptimo em Caminhos de Ferro

Um exemplo: a infra-estrutura

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

SÃO conhecidas as condições económicas da maior parte das redes europeias. Afectadas parcialmente pela concorrência do transporte automóvel e agravadas as despesas gerais com os encargos de remodelação do sistema, a fim de o adaptar às exigências da época actual, mergulham num clima deficitário, de onde procuram sair a todo o transe, mediante investimentos que deixam antever duas finalidades primaciais: A *redução dos encargos de manutenção e de exploração* e o que se poderá chamar o *aumento do poder aquisitivo*, ou, se quisermos, da *procura* no mercado dos transportes, mediante o melhoramento dos serviços prestados.

A prática com vista à consecução dos dois fins referidos, depende em larga escala da situação financeira da empresa. Os meios para atingir os fins desejados, não podem deixar de subordinar-se a aspectos de natureza económica reflectores das possibilidades da própria empresa. E quando se alia a um problema técnico de especialidade, o factor económico, não é surpresa, pois é ponto assente, que ele está intimamente conectado com o clima económico e social onde se apresenta.

Não abordaremos a questão do acréscimo da procura do transporte ferroviário. Além de outros, depende também de factores psicológicos; assistimos hoje, por exemplo, ao aparecimento frequente de um fluxo de *propaganda* que assume por vezes um aspecto competitivo; no nosso entender, as empresas de transportes aéreos têm seguido bastante esta prática. Mas, não se pressuponha que será possível realçar vantagens e oferecer melhorias sintomáticas, sem que existam.

Abordemos, porém, com mais pormenor, o caso concreto da *redução das despesas*. É este um objectivo do âmbito dos técnicos especialistas, aos quais cabe procurar as soluções relativas à parte do sector que lhes está afecto, e, infelizmente, é por vezes ignorado, parecendo como que ofuscado pelo brilho da escolha da solução «técnicamente mais satisfatória»,

sobretudo quando ela já foi ensaiada por outros, considerados na vanguarda, e nos surge aureolada com as características de *a mais perfeita* ou a que *mais vantagens traz na utilização*.

Esquecemo-nos que no cérebro do técnico ferroviário tem que pairar hoje, em mais do que nenhum, a *ideia dominante da redução dos encargos de manutenção*, criando processos novos que substituam os de *outrora*, actuando no pessoal em número e treino e procurando simplificar fórmulas de trabalho.

Esta visão recente, ditada pela necessidade, esta preocupação de diminuir despesas, impele os dirigentes, os chefes de cada sector da empresa, em resumo o eng. ferroviário, à determinação do custo mínimo quando se apresente a oportunidade de remodelar, parcial ou totalmente a parte do sistema que lhe compete.

Um custo mínimo num espaço económico e, num tempo determinado, poder-lhe-emos chamar um custo óptimo. Ele representará o menor custo do empreendimento a realizar quando subordinado àqueles dois parâmetros.

A determinação de um custo óptimo nem sempre é fácil porque vem por vezes colidir com princípios tradicionais, atinge elementos orgânicos e materiais de base, por vezes bastante enraizados, e reveste-se de complexidade, quando entram em jogo as *possibilidades económicas* da empresa e o *cálculo do tempo* durante o qual irão ser ponderadas as soluções possíveis.

Admitindo que as possibilidades económicas da empresa são suficientes para as hipóteses em estudo, a determinação do valor da *variável tempo* arrasta consigo o conceito de previsão que tem de existir em tomadas de posição tendo efeito *não imediato*, isto é, a um prazo mais ou menos longo. Portanto, neste tipo de soluções, ter-se-á que admitir uma certa falibilidade pela eventual modificação, numa data futura, dos números calculados à *partida* adquirindo assim a hipótese escolhida uma *feição probabilística*.

Exemplifiquemos o exposto aplicando-o a um

sector dos caminhos de ferro: a remodelação e manutenção de parte da infra-estrutura — *uma via de uma dada rede*.

Quais as bases em que deverá ser procurada a solução de custo óptimo dessa via a renovar?

Vejam os em resumo e no estado actual, ao nível europeu, os três elementos fundamentais constituintes da via — os carris, as travessas e o balastro.

Os carris estão convencionalmente fixados de acordo com os pesos máximos por eixo e para o espaçamento usual das travessas. A U. I. C. estabeleceu para pesos por eixos de cerca de 20 toneladas e para planos de assentamento de aproximadamente 1 600 travessas por quilómetro, o carril de 54 kg. por metro. Mas, para qualquer outro caso de carga por eixo diferente ou de plano de assentamento mais ou menos denso, pode ser ensaiado outro tipo de carril.

A fim de determinar a data provável de renovação é necessário conhecer o número de ton-km que circularam num período suficiente de anos, e através deles *prever estatisticamente* a evolução do tráfego em idêntica unidade nos anos futuros.

Calculada a data de renovação dos carris que vamos supor de vida mais longa que a dos outros elementos, convém tomá-la como data para a *renovação integral*, procurando, mediante pequenos desvios, conjugá-la com as datas de substituição ou depuração de balastro e de renovação de travessas.

Notemos que muitas redes europeias renovam as linhas, não em função do desgaste, mas, em função do número de ton-km máximo tolerado, o que facilitará a determinação da data referida.

Fixados o tipo de carril e a data da sua renovação, resta determinar o tipo de travessa a usar e respectiva camada de balastro de características determinadas e de dimensões aconselhadas para o tipo de via tendo em atenção as ligações dos carris, traçado, perfil e velocidades máximas.

O tipo de travessa parece-nos ser, hoje, o ponto fundamental que merece apreciação visando o custo óptimo; e porque várias redes estão modificando os tipos de travessa — as travessas mistas ou de betão armado e pré-esforçado estão sendo muito expandidas — *um estudo desta natureza poder-nos-á conduzir a uma redução das despesas a longo prazo*. Em resumo, uma dada infra-estrutura pode ser a mais rentável, ainda que as despesas de primeiro estabelecimento possam ser mais elevadas quando comparadas com as das demais.

Para se apreciarem devidamente os vários conjuntos, carril-travessas-balastro, tem que entrar-se,

pois, com os custos de primeiro estabelecimento e com os respectivos encargos de conservação e manutenção, no período determinado para o estudo. Estes dados são fundamentais. Mas querendo ser mais precisos, não podemos desprezar a *evolução futura* e, no cálculo dos custos, com o fim de pesquisar o *mínimo*, interessa prever o natural aumento do custo de vida no período que vai até à data de renovação integral.

Em resumo, supomos serem as seguintes, as condições a ter presentes para a determinação do custo óptimo no caso exemplificado:

1.^a — Possuir a empresa possibilidades económicas suficientes para suportar as despesas de primeiro estabelecimento da solução escolhida, ainda que com recurso ao financiamento se necessário for, tendo em conta, neste caso, o agravamento resultante da amortização do capital e dos juros.

2.^a — No exame das condições técnicas deve atribuir-se especial relevo ao factor *estabilidade da via*, atender à *duração das travessas* para o carril, balastro e plataforma considerados, visto serem factores que influirão, não só na *periodicidade das correcções*, como das *renovações* de travessas e balastro, admitindo que o carril terá uma vida mais longa do que os demais constituintes da via, como se supôs, para simplificação.

3.^a — Ponderar as possibilidades de destruição da travessa pelos agentes e por acidentes (incêndios, descarrilamentos, etc.) tendo em conta a probabilidade de ocorrência destes.

4.^a — Entrar nos cálculos com o acréscimo provável dos custos dos materiais e da mão-de-obra durante o período considerado. Tal facto implica que se entre com *custos actualizados* determinados por previsão estatística nas datas em que se realizarão os trabalhos de correcção ou renovação parcial dentro do intervalo de estudo.

5.^a — Dado o exposto nas alíneas 1.^a e 4.^a, o problema é afinal uma questão de *investimentos a longo prazo*, onde terá que prever-se o clima económico no período considerado. Este aspecto sai talvez um pouco fora do âmbito do especialista, ou melhor do engenheiro, e necessita do concurso de um técnico economista.

A meu ver, os dois trabalharão paralelamente, devendo o economista ser chamado a equacionar e resolver a parte do problema que compreende o cálculo de custos em datas futuras.



O Algarve e o seu Turismo

VIII

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

QUEM pela costa marítima seguir em direcção ao Levante, partindo da simpática igreja de N.ª S.ª da Rocha, a que já aludimos, zona esta onde, ao que parece, uma empresa de largos recursos adquiriu terrenos para urbanizar, com objectividade também turística, no que se incluem certas pequenas praias, encontrará, a pouco mais de 5 kms, o vasto areal da bela praia de Armação de Pêra tal, como dissemos, a constituir larga esperança turística, consideradas as suas óptimas características climáticas e marítimas. No seu extremo Leste estão a Ponta do Castelo, a praia Coelha, a Ponta Grande e por fim a Praia da Baleeira, já às portas de Albufeira.

Ali próximo, está um afamado túnel natural com uma centena de metros de comprimento por onde, em barco, se pode fazer passagem.

Este acidente, por si só, constitui uma curiosidade da região e talvez merecesse estudo conveniente com vista ao fazer dele um motivo de atracção turística, evidentemente que em conjunto com outros acidentes costeiros, furnas, grutas, falésias, etc., realçando-lhes a sua beleza, pelos meios a que já aludimos, não esquecendo a electrificação que permita a visita aos seus interiores subterrâneos e, à noite, a iluminação exterior.

Depois, segue-se a pequena enseada de Albufeira desenhada entre a Ponta da Baleeira a Poente, e o Forte de S. João de Porchel, situado a Leste. É no recôncavo desta reentrante curva da costa, que se situa a Vila de Albufeira, distanciada 6 kms. da sua estação de Caminho de Ferro por boa estrada que, aliás, e para efeitos turísticos, conviria alargar, alindar e melhorar pelo menos nos 5 kms. que medeiam entre a vila e o lugar das Ferreiras, confluência desta via com a E. N. 125, a mais importante do Algarve, por isso mesmo que vai de Lagos a Vila Real de Santo António,

passando por Portimão, Lagoa, Boliqueime, Faro, Olhão, Tavira e Monte Gordo.

A Vila de Albufeira, que era a Baltum dos romanos, posteriormente designada pelos mouros Al-Buhar ou Al-Buhera, é hoje sede de um concelho. Pertence a uma região que desfruta de belas condições para se tornar outra zona de turismo, desde que ali sejam efectivados vários melhoramentos e criados os correspondentes atributos que adiante nos permitimos sugerir.

Foi Albufeira imensamente sacrificada em 1755, pois o terramoto a atingiu, em termos de só lhe deixar erguidas, mas arruinadas, 27 das suas muitas dezenas de casas. Vitimou 220 pessoas nos consequentes desmoronamentos, e em especial naquele que ocorreu na igreja matriz, para a qual havia acorrido imensa gente, transida de terror, ante tão desgraçado cataclismo, a implorar a protecção divina.

Foi, tempos depois, que o notável Bispo do Algarve, D. Francisco Gomes, promoveu a reconstrução da vila.

Diz-nos a história, acerca da infeliz Albufeira, que os miguelistas lhe lançaram fogo, talvez no convencimento dela ser baluarte do liberalismo.

Trucidaram, após, mais de 170 pessoas no indomável e selvagem desvario, da sanguenta guerra que tantos horrores fez sofrer às gentes desses tempos nas porfiadas lutas de irmãos.

É uma vila interessante por ser tipicamente algarvia, com a alvura do seu casario, um tanto amontoado pelas suaves encostas das colinas.

A expansão urbana tem trepado e delas, em curtos locais, se debruça sobre a pequena enseada, a ganhar horizontes vastos do mar ou mais larga panorâmica sobre a terra e a costa.

Os terrenos aqui são um tanto movimentados. Porém, atrás da orla costeira, são campinosos e ridentes. Na várzea da Orada com a sua ermida, é notável a fartura de hortejos e vinhas, de amen-

doeiras, da alfarroba e de figos ao lado de alguns cereais e olivedos até às eminências das Sesmarias, linha que separa esta zona da outra costeira.

A medida que nos aproximamos da vila, para quem provenha das Ferreiras, se evidencia mais e mais o relevo do terreno. A nossa esquerda se vai insinuando no terreno uma linha de água a tender para ravinosa que, a breve trecho, se torna ribeiro só corrente no Inverno.

Nas suas margens, hoje já aproveitadas em culturas, cresciam — de tal nos lembramos — relvas e flores silvestres e até orquídeas. Avançando mais, somos surpreendidos na última curva da estrada, com a alveante vista de parte da vila a subir, como se disse, as colinas que, em declives apostos, para o mar descaem.

Hoje, e também por via do grave enxurro que trovoadas, bastamente pluviosas, há anos ocasionou, com grandes prejuízos para a vila e para os campos marginaes deste ribeiro, está ele convenientemente regularizado e canalizado no seu último troço que atravessa a vila.

Nesta zona costeira de que estamos tratando existem belas praias de areias finas e águas límpidas, tais como a da D. Antónia, a da Baleeira, a dos Barcos junto à escarpa da vila, a do Peneco, a da Oura, etc.. Está na do Peneco erguida a mole rochosa que o nome deu a esta praia.

Até ao Leixão dos Alhos, desenrola-se um tapete seguido, liso e pouco declivado, de areia clara e fina que as ondas deste mar quase sempre azul, beijam e acariciam e onde, nos poucos dias de águas ondulosas e fortes, a espuma da rebenção se espalha em alvuras, varrendo e lavando o areal.

Também por estes sítios a invasão perseverante e metódica das marés ou a rara braveza das vagas, em períodos de borrasca invernosas ou de águas vivas, têm criado através de tempos e tempos, em acção erosiva, relativamente às moles rochosas, uma série de grutas, furnas e recantos de que a lenda popular de outros tempos fez esconderijos de imaginários tesouros, ou de lindas mouras encantadas.

Antes de atingir o Vale de Faro caminhando para Levante, deparamos com os Forninhos que são furnas estreitas, por onde com dificuldade se entra. Por elas se alcançam extensas galerias subterrâneas e enormes cavernas abertas em várias direcções. A versão popular diz terem sido obras dos tempos idos, executadas pelos homens de então, para, em emergências bélicas, lhes servirem de refúgio.

Mais adiante, no local chamado Olhos d'Água, existem as célebres nascentes submarinas de água doce, de volumoso caudal.

O que ora estamos dizendo de Albufeira e seus termos, pensamos possa servir de base justi-

ficativa ao que, em matéria de turismo, ousamos sugerir, dado que a região e a vila merecem atenções especiais, realizações e empreendimentos que as colognem no nível de zona eminentemente propícia para veraneios e vilegiaturas. São de grande valor a beleza das suas praias e a amenidade do seu clima, tão semelhante ao da Praia da Rocha.

À praia principal chega-se hoje com toda a facilidade, mercê de um curto túnel perfurado na colina costeira a partir quase do centro da vila. Este acesso oferece certas belezas a quem por ele siga, pois, de súbito, desenha-se ao visitante, na sua frente, ao atingir a saída desta curta e fresca via subterrânea, a graciosa da pequena baía, com as suas arribas erguidas a um lado e outro e por onde o casario ascende e se alcandora.

Tudo aqui se presta, tanto na orla marítima como nos campos, à construção de vivendas, moradias, quintas, etc., e à edificação de hotéis, pensões e pousadas acerca do que será necessário estudar as respectivas localizações, sempre em termos de defender o património panorâmico, aqui continuando a ser também de grande riqueza. É sem dúvida esta a razão pela qual estão estes locais a ser muito procurados, para esse efeito e para o de mais largas urbanizações, tanto por empresas nacionais e estrangeiras como em consequência da iniciativa privada.

Estamos assim e, portanto, perante a confirmada necessidade de um plano de conjunto que abranja também o Poente, a região de Armação de Pêra e, a Nascente, a da simpática Quarteira, velha praia dos louletanos.

É evidente — e já o dissemos anteriormente, — que não se pode fazer turismo só com a beleza dos locais, com a amenidade do clima, com a suavidade do mar, com a macieza e finura da areia das praias. São necessários alojamentos, acessos, campos de jogos, piscinas, diversões, percursos turísticos, casas de chá, restaurantes e cafés, estabelecimentos de comércio bem fornecidos e apresentados e sempre em termos de nada constituir especulação no referente a preços e a custos a respeito do que, também muito importa, que as autoridades exerçam conveniente fiscalização. Se por um lado é necessário facilitar empreendimentos, auxiliar iniciativas, subsidiar até realizações, com vista à utilidade turística, pelo o outro se pensa deve ser-se rigoroso na defesa de quem nos visita e até nós traga o propósito de gozar as nossas belezas e clima, deixando por cá preciosas divisas tão necessárias à nossa balança económico-financeira.

Albufeira só possui, classificadas pelo S. N. I., duas pensões de 2.^a classe, embora outras existam comportando 21 apartamentos. Está a construir-se, mas estava em suspenso, a este tempo já talvez

Congresso Nacional de Turismo 1.º Congresso de Estudos Turísticos

Sob a presidência do Chefe do Estado, realiza-se em Lisboa, de 19 a 24 de Outubro próximo, o Congresso Nacional de Turismo — 1.º Congresso de Estudos Turísticos, ao qual já deram a sua valiosa adesão numerosas individualidades representativas de vários sectores da vida nacional.

Subordinado à directriz «Orientação do Desenvolvimento Turístico», este congresso tem por objectivo reunir os esforços e a boa vontade de todos os que verdadeiramente se interessam pelo fomento do Turismo português.

A Comissão de Honra do Congresso terá a seguinte constituição: Prof. Doutor Francisco de Paula Leite Pinto, Prof. Doutor Gustavo Cordeiro Ramos, Doutor José Augusto Corrêa de Barros, Doutor José de Azeredo Perdigão, Dr. José Soares da Fonseca, Dr. Júlio Anahory de Quental Calheiros (Conde da Covilhã) e Prof. Doutor Mário de Figueiredo.

Da Comissão Organizadora, que tem como Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, os Srs. Drs. Augusto de Castro e Miguel Quina, fazem parte os Srs. Eng. Alberto Reis Faria, Alexandre d'Almeida, Eng. Alfredo Vaz Pinto, António Abrantes Jorge, Drs. António Carlos Pinho Leônidas, António de Figueiredo e António Maria Santos da Cunha, Eng. Carlos Alves, Fernando Andresen Guimarães, João Ortigão Ramos, Prof. Doutor José A. Ferreira de Almeida, Drs. José Fernando Nunes Barata e José de Figueiredo, Eng.º José Gago de Medeiros (Visconde do Botelho), José Manuel de Mello, Dr. José da Silva Lopes, José Valdês Penalva (Conde de Penalva d'Alva), Luis Forjaz Trigueiros, Drs. Mario Madeira e Nuno Simões e Arq. Paulo de Carvalho Cunha.

em acabamentos, um hotel com óptima localização — erigido sobre o túnel — quase todo voltado ao mar e dentro da vila, em local cujo acesso não é uma maravilha.

Corre o boato de que mais hotéis se aprontarão em breve. Muito é para desejar que assim seja, embora muito mais haja a realizar de importante e necessário. A própria vila carece de arranjos e aformoseamentos.

São necessárias boas pavimentações, apurados serviços de limpeza e iluminação, etc., etc..

É em Albufeira, e em óptima localização, que se encontra uma das melhores Colónias de Férias da F. N. A. T., situada à beira de uma esplêndida praia. Todos os anos funciona com todas as suas possibilidades de alojamento totalmente preenchidas.

Além dos hotéis de 1.ª e 2.ª categorias e de mais pensões com bons serviços e boa capacidade torna-se desejada a edificação, em local criteriosamente escolhido, de um casino com boas salas de baile, música e espectáculos, etc.

Está indicada a construção de um campo de jogos comportando futebol, patinagem, ténis, etc., etc., tendo piscina e balneário além de bar e restaurante.

Em zona apropriada há que instalar parques de campismo com todos os requisitos que facultem, ao turista deste género, largas possibilidades de permanência

(Continua)

O progresso dos Caminhos de Ferro

Um dos principais exemplos de evolução e eficiência nos transportes ferroviários é-nos dado pela França, a mesma França que viu todas as suas estradas destruídas durante a 2.ª Guerra Mundial.

Depois de uma cuidadosa organização administrativa, um grupo de técnicos, empenhado em encontrar as melhores soluções para cada caso, elaborou um programa de realizações a curto e longo prazo.

Recebendo fartos recursos e procurando ignorar críticas que a acusam de estar gastando muito dinheiro com o aperfeiçoamento das suas vias, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro — SNCF — transformou a rede de 39 000 quilómetros num sistema que serve de suporte aos transportes ferroviários do país. De 1950 para cá o volume de carga transportada aumentou de 45%, e o número de passageiros de 25%.

Os comboios são mais rápidos e mais pontuais e os próprios passageiros estão orgulhosos dos «recordes» que batem os «seus» comboios.

A tecnologia francesa desenvolveu-se modelarmente nos seguintes pontos: modernização das instalações fixas, do material rodante e da tracção e electrificação.

Como a França, os Estados Unidos, onde a eficiência já atingira limites difíceis de ser alcançados novos recursos de técnicas vem sendo aplicadas, a ponto de provocar reacções dos sindicatos operários temerosos de uma automatização que começa a provocar reduções substanciais de pessoal.

Na Inglaterra, atendendo às condições peculiares da ilha e à formação da sua rede ferroviária, estão-se a experimentar e a procurar aperfeiçoar novos recursos.

Na Itália, Alemanha, Rússia e em quase todos os países, nota-se entusiasmo pelo estudo, pela pesquisa e pela recuperação dos transportes ferroviários que, se forem descuidados e abandonados agora, mais cedo ou mais tarde terão que ser recompostos a preço muito maior para fazer face à pressão demográfica que exige cada vez mais transportes para as crescentes quantidades de passageiros e de cargas.

O Lar Ferroviário

Entrega de Moradias

A Cooperativa «O Lar Ferroviário», que tem por objectivo a construção de casas económicas para todos os ferroviários, continua a cumprir o seu simpático programa. Tendo entregue, em Julho passado, em Praias — Sado, Setúbal, uma moradia ao sócio n.º 50 do 2.º escalão, sr. Salvador da Silva, procedeu à entrega, no dia 9 do corrente, da chave às sócias n.ºs 209 e 210 do 6.º escalão, sr.ª D. Maria Otilia Duarte Matias da Graça e D. Maria Judite Matias Lopes Barata, em Meleças, freguesia de Belas.

As necessidades de sangue aumentam todos os dias devido aos acidentes de toda a espécie a que a vida moderna expõe os indivíduos e ao uso da hemoterapia que aumenta proporcionalmente ao avanço da medicina.

Ofereça o seu sangue.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Ribatejo num filme nacional

Raras vezes faltamos às estreias de filmes realizados em Portugal. Milhares de portugueses fazem o mesmo. As estreias contam sempre com um público muito especial. A sua presença numa plateia, como, por exemplo, a do «Eden», que parece ser a preferida pelos produtores, constitui um espectáculo interessante. Há sempre uma porção de caras novas. Quando ali se estreou o «Miúdo da Bica» fez-se representar um bairro popular inteiro. Desta vez, com a estreia de «A Última Pega», a representação teve outro carácter. A plateia era quase toda constituída por aficionados da Festa Brava e por gente do Ribatejo. Vila Franca de Xira fez-se representar pelo seu magnífico Grupo Folclórico.

O filme, produzido por Manuel Queirós e realizado por Constantino Esteves, não é um trabalho impecável, mas vê-se com agrado, tem momentos esplêndidos, entusiasmo, comove, e oferece margem a interpretações felizes.

Entra uma multidão de gente nesse filme cem por cento ribatejano. Entra, gloriosa, heróica, essa paisagem do Ribatejo, que tem como figuras simbólicas o cavalo, o toiro e o campino.

O sentimento religioso do povo está traduzido profundamente nas cenas da capela de Nossa Senhora de Alcamé. Os cavaleiros Pedro Louceiro e José Lupi e o matador José Júlio marcam, com grandeza, Vila Franca toureira. E, como revelação, o campino Joaquim Ganhão, que representa como um grande actor. E ser um grande actor em cinema — não é representar, é, acima de tudo, viver, em carne e osso, um personagem. E Joaquim Ganhão viveu, com altura, com verdade, a figura de campino, ele que é só campino, apenas campino e não actor.

Dos artistas, há que mencionar Leónia Mendes e o miúdo Pereira Neto, os Grupos de Forcados de Santarém e de Cascais; D. Vicente da Câmara e Fernando Farinha.

Um filme, enfim, que vale a pena ver, um filme com carácter ribatejano, um filme a que devemos perdoar certos pequenos deslizes técnicos, e que o público, o grande público aficionado, vê com agrado e entusiasmo. É um filme português destinado a ser entendido pelo povo e que constitui para Constantino Esteves mais uma prova do seu amor ao cinema e do seu culto pelas tradições castiças da nossa gente.

Arquivo Pitoresco



Arco romano das portas de Beja, uma das entradas da antiga Pax Júlia

Do Livro da Natureza

*A toda a hora medito
Na verdade e na grandeza
De tudo o que está escrito
No Livro da Natureza.*

*Desde a verdura da serra,
Desde a brancura do linho ...
Arados sulcando a terra,
As aves fazendo o ninho.*

*Desde a flor desabrochada,
Desde a ervinha rasteira;
Desde a grade, desde a enxada,
Desde o grão da sementeira;*

*Do alvo pão amassado
Crescendo no alguidar;
Do vinho doce, pisado,
A escorrer no lagar.*

*Quanto mais simplicidade,
Mais encanto e mais beleza.
— Louvada seja a verdade
Do livro da Natureza!*

VASCONCELOS CÉSAR



Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

Ankara, a velha Estambul dos sultões turcos

A NKARA, nome por que actualmente se designa a capital turca, foi a antiga Estambul que, como se sabe, teve, desde a época do imperador Constantino, o nome de Constantinopla «a cidade do Bósforo».

Bósforo, o antigo *Bosphorus* da Trácia, significa *Passagem do Boi*. Na capital da Turquia distinguem-se três partes: duas situam-se na península europeia dos Balcãs, na Roménia, e Estambul, puramente turca, e Galata-Pera europeia e sobretudo grega. Estão separadas pelo *Corno de Ouro* e ligadas a duas esplêndidas pontes: a de Galata e a de Ataturk. Scutari, inteiramente turca como Estambul, defronta as duas partes europeias de Constantinopla na margem anatólica do Bósforo. Uma muralha de sete quilómetros isola Estambul da planície romélica. É a cidade das sete colinas, das 500 maravilhosas mesquitas, dos palácios sumptuosos e da Sublime Porta — uma das mais belas e mais célebres do Mundo. É a cidade onde cerca de dois milhões de habitantes trabalham activamente por essa Nova Turquia concebida por um reformador de génio: Ataturk. Centro cultural de extraordinária importância e vitalidade, possui Universidades modelares, inúmeros Liceus e outros estabelecimentos de ensino. Ignora a existência dum único analfabeto, e um sector mais cultivado da sua população fala correntemente o francês, o inglês, o italiano e o alemão. A poesia e os romances de Loti cederam o passo à realidade.

A Ankara de hoje não foi somente a Estambul do século passado e a velha Constantinopla. Foi a remota Lygos — colónia grega fundada pelos megarienses no Bósforo. O oráculo de Delfos aconselhou-os a dar à cidade o nome do seu chefe. Bysantium Constantino no ano 330, fez dela uma das capitais do Império romano. Em 1453, conquistada por Mehemet II, passou a ser a capital dos sultões turcos com o nome de Estambul. Era então a cidade dos serralhos e das riquezas prodigiosas. Desse esplendor do império otomano restam peças únicas no Mundo nas valiosas

colecções de arte do Museu do Oriente Antigo — entre elas o célebre sarcófago de Alexandre o Grande, trazido de Sidon, no Líbano.

Quem visite Ankara não pode deixar de admirar «A Maravilha» (Santa Sofia, a divina sabedoria) que é actualmente um museu devido às profundas remodelações daquele que foi o primeiro Presidente da República Turca: Mustapha Kemal Ataturk. Era uma catedral construída por Constantino. Destruída, reconstruiu-a depois o imperador Justiniano, no século VI. Ali se efectuaram com grande pompa as coroações de imperadores e de patriarcas. Transformou-se, em 1455, em mesquita. O *Serralho de Topkai*, construído em 1453, é hoje o Palácio Histórico. Desse conjunto de edifícios, famoso pela riqueza fabulosa das suas vastíssimas salas (tronos de ouro, e o do Shah Ismael, recamado de pedras preciosas) avista-se para lá de um parque das mil e uma noites, o Bósforo, as antigas mesquitas com as suas cúpulas imensas, as igrejas de Santa Irene e de S. Sérgio, os jardins de Yldiz, por onde passeavam as últimas odaliscas dos sultões «os smanlis», o palácio do Dolmabah, cujo interior está ricamente ornamentado de pórfiro e de cristais preciosos...

Bastantes mesquitas foram conservadas como museus que aguardam a visita do turista. Entre elas a de *Fatih*, o *Conquistador*; a de Kahy, célebre pela grandiosa galeria de pintura; a de Solimão, o Magnífico, e a do sultão Ahmed, com mosaicos notáveis e seis minaretes de linhas elegantes. O *Bazar* da Cidade, (Tcharchi) prolonga as suas 92 ruas por estes dez quilómetros... É um mundo fabuloso. Um mundo de cinco mil «bazares» onde se vendem tapetes, objectos de cobre lavrado, turquesas, e tudo quanto o Médio Oriente inventou e criou; uma cidade dentro de uma cidade, rodeada de amplos bairros modernos, enxameantes de casas de chá, de «night clubs», de cafés, de teatros, de galerias de arte...

Mas quem for a Ankara não deve esquecer que está na velha Estambul, onde Pierre Loti viveu, sonhou e escreveu algumas das suas obras-primas. O escritor tem ali uma rua com o seu nome. E aquela que ele amou, tem ali o seu túmulo.

Quem se poderá esquecer de Aziyadé?

Uma exploração ferroviária nortenha que muitos portuenses ignoram:

O Ramal da Alfândega

Assinado com as iniciais M. de C., lemos no *Diário do Norte*, de 30 de Junho, um curioso artigo de interesse ferroviário.

Trata-se nem mais nem menos do Ramal da Alfândega. Com a devida vénia, o transcrevemos e arquivamos nas nossas colunas:

«No último quartel do século passado, em todo o território metropolitano, vivia-se a euforia do lançamento de novas linhas de caminho de ferro. A Barra do Douro era, então, o fulcro dinamizante do comércio externo do Norte. Havia, portanto, que conciliar, numa iniciativa comum, estes dois factores, de grande projecção, no panorama económico desse tempo — a ligação do cais portuário do Douro à rede ferroviária nacional.

O progressivo movimento de mercadorias justificava perfeitamente — isto no aspecto da rentabilidade de exploração — que se lançassem na margem direita do Rio Douro, em autênticos prodígios da engenharia de então, aqueles 3.830 metros de via férrea, a ligar a estação de Campanhã às docas do Douro.

A sua inauguração foi festivamente celebrada no dia 8 de Novembro de 1888 — efeméride que não passou alheia na vida portuense de então.

Depois a exploração desta linha continuou, através dos tempos, mas, nas últimas décadas, dada a quebra evidente do movimento comercial da barra do Douro, aquela linha deixou de ter a importância inicial.

Na linha da Alfândega — esta a designação vulgar para o portuense que, do alto do Seminário ou da ponte de D. Maria Pia, vê os comboios aparecerem, galgarem algumas centenas de metros, para logo se esconderem, por baixo do casario da cidade — só circulam composições, quando há necessidade de deslocar material carregado de mercadorias.

Para facilitar o intenso tráfego do cais de Campanhã, onde encontra o referido ramal, normalmente são realizados quatro serviços — dois ascendentes e dois descendentes — no princípio e no fim de cada dia. Portanto, uma linha de características ímpares — sem horário previamente estabelecido.

Hoje, o ramal da Alfândega tem valor económico e, até, uma rentabilidade apreciável.

Presentemente o comércio internacional está mentalizado para fazer transportar as suas mercadorias por caminho de ferro. Este facto tem movimentado extraordinariamente o velho cais do Porto-Alfândega.

Apenas, como elemento esclarecedor diremos que

nos primeiros 18 dias do corrente mês, chegaram ali 37 vagões de mercadorias diversas, num total aproximado de 200 toneladas. Ainda, como elemento esclarecedor tem de se acentuar que naqueles números se incluem: 28 vagões de além. Espanha com máquinas industriais, aparelhos electro-domésticos e produtos químicos e 9 vagões, com matérias primas para a indústria têxtil.

Mas, não é este só o movimento do cais da Alfândega — dali são expedidas as seguintes mercadorias: carvão mineral (principalmente das Minas do Pejão — média anual de seis mil toneladas), cimento, ferro e aço, adubos para a lavoura, produtos químicos para a indústria que ali chegam por via fluvial ou marítima e são recebidos arroz, açúcar, farinhas alimentares, cereais, etc., pois que nas imediações da Ribeira se situam os principais armazéns de mercearia da cidade.

No ano de 1963 as estatísticas informam que foram ali movimentadas 107 000 toneladas de mercadorias assim distribuídas: pequena velocidade — recebida, 37 000, expedida, 69 000; grande velocidade — recebida, 506; expedida 11.

Ainda uma nota final — o movimento de mercadorias entradas por via ferroviária processa-se por Vilar Formoso (mercadoria de detalhe) e por Barca de Alva (matérias primas para a indústria têxtil)».

Exposição Mundial de Transportes e Comunicações

Nesta exposição, que se inaugura em Munique, no próximo mês de Junho de 1965, o visitante poderá conduzir uma locomotiva e ver coisas extraordinárias

O caminho de ferro será largamente representado na Exposição Mundial de Transportes e Comunicações (I. V. A.) que se realizará em Munique no ano de 1965.

Em cerca de 3 km. de via construída ao ar livre serão expostas locomotivas, veículos para transporte de mercadorias e de passageiros, automotoras, etc. que com certeza suscitarão grande interesse pois podem ser conduzidas pelos próprios visitantes.

Além disso, a maioria dos visitantes terá a possibilidade de ver pela primeira vez um avião de transporte supersónico, uma estação espacial, um satélite, uma locomotiva atómica, etc..

A Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações é a primeira do género a ser organizada e terá lugar em Munique, de 23 de Junho a 3 de Outubro de 1965.

«Plano de Actividades Municipais para o ano de 1964»

III

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

CONTINUANDO⁽¹⁾, depois do intervalo de alguns números da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a apreciar o notável Plano que a Câmara Municipal está executando, vou ocupar-me de um assunto fundamental, de que há longos anos se fala, e que ainda não teve solução, ou seja o plano de urbanização de Lisboa, actualmente designado por plano director.

Durante muitos séculos o desenvolvimento da capital efectuou-se ao sabor das conveniências de momento, e talvez fosse El-Rei D. João II, na sua visão grandiosa dos factos, quem pensou em remodelar a cidade. Porém o tempo escasseou, e a falta de recursos, devido a avultadas despesas, fizeram que resolvesse o problema mais importante da cidade, que era o do abastecimento de água, pela construção do Aqueduto das Águas Livres, bem como certos benefícios nas ruas, o de acabar com os poiais das casas, afim de permitir o alargamento das vias públicas de forma a poderem circular coches.

O terramoto de 1 de Novembro de 1755 destruiu uma parte importante da cidade, pelo que era necessário reconstruir depressa. Assim surgiu o plano da Baixa, obra de Manuel da Maia, Carlos Mardel, Eugénio dos Santos, e Reinaldo, e nunca do Marquês de Pombal, que sancionou o que lhe propuseram, pois a sua profunda falta de cultura não lhe dava qualquer competência na matéria.

No século XIX Rosa Araújo iniciou um período novo na História de Lisboa, dando execução ao projecto da Avenida da Liberdade, e Ressano Garcia elaboraria nos começos do actual século a expansão da cidade por meio das vias designadas por Avenidas Novas.

Só a partir de 1926, no começo do Estado Novo, é que a Câmara Municipal, da presidência de José Vicente de Freitas convidou o architecto francês Forestier a estudar muito superficialmente

um plano destinado ao progresso de Lisboa. Forestier veio em 1927, e apresentou várias sugestões, sendo duas muito felizes, as quais teriam execução. A primeira foi o aproveitamento do Palácio Galveias no Campo Pequeno, então para museu municipal, e a construção da estrada marginal de Algés a Cascais. Todavia ainda não se tratava de um verdadeiro plano, que só se começou a elaborar mais tarde. Creio que foi um architecto estrangeiro a primeira pessoa contratada para esse fim, porém os anos passaram, o princípio de planos de urbanização totais para cada povoação de alguma importância tornou-se obrigatório, e Lisboa ainda o não possui, apesar de tanto se ter trabalhado para esse fim.

Presentemente encontram-se em elaboração diversos trabalhos de uma grande complexidade, e a sua orientação está entregue ao Architecto Urbanista Georges Meyer-Heine. Para esse fim procede-se a inquéritos, actualiza-se a planta da cidade, observam-se particularidades, e realizam-se até mesmo estudos sociológicos. Espera-se dentro de seis meses ter actualizada a planta da cidade, e só admira que se tenha deixado desatualizar. Além disso deverá estar concluído este ano o estudo do alto do Parque Eduardo VII, da zona de Alcântara, especialmente nos acessos da Ponte sobre o Tejo, e na Marginal Ocidental.

Escusado é referir a importância do plano director de uma capital como Lisboa, onde tantos problemas se têm de apreciar, factos a recordar do passado histórico, erros que se praticaram, previsões a longo prazo, tudo isso não se pode resolver em pouco tempo, todavia é bom lembrar que já há muitos anos que se trabalha nesta matéria, importantes estudos se elaboraram, devendo mesmo alguns encontrarem-se desactualizados, pelo que é tempo de se concluir, não complicando mais, antes simplificando, porque, por vezes com a vontade de se acertar levada ao exagero, com a ânsia de tudo remodelar, de nada ficar por prever, acaba por se

(1) Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 1830 de 16 de Março de 1964, págs. 35 e 36, e n.º 1831 de 1 de Abril de 1964, págs. 57 e 58.

errar e a valer. É pois ocasião de se elaborar definitivamente esse plano, e acabar Lisboa por se poder desenvolver num conjunto harmónico, não parcelarmente, como, pela falta de plano, a necessidade tem obrigado a proceder.

Nessa orientação estão sendo elaborados estudos para a urbanização de espaços livres existentes dentro da cidade, e também tudo o que seja relacionado com a Ponte sobre o Tejo.

A Ponte sobre o Tejo, é sem contestação, não só a maior obra da engenharia em Portugal, mas igualmente uma das mais importantes do Mundo, que fica a marcar uma das épocas de maior grandeza construtiva da nossa História. Não admira pois que se trabalhe na urbanização dos acessos, zonas circundantes, sendo algumas, como a do vale de Alcântara, simplesmente deploráveis, e tudo com rapidez, pois o tempo urge porque a ponte estará concluída na data prevista pelo contrato, conforme se verifica pelo progresso existente.

A urbanização das várias malhas não pode ser feita isoladamente, mas em conjunto com o progresso cidadão, por isso é de esperar que esses estudos se não façam como até aqui, e tudo prova a necessidade cada vez mais premente do plano de urbanização geral de Lisboa, como já me referi.

Adquirindo e expropriando todas as propriedades rústicas incluídas em planos parcelares de urbanização, o que é sem dúvida de boa política, procura a Câmara Municipal obter terrenos para a construção de casas afim de resolver o grave problema da habitação.

Acerca de um tão complexo assunto, muito há a dizer e inegavelmente bastante se vem fazendo, quer por parte do Estado, quer por parte da Câmara Municipal. Assim têm-se vendido terrenos a preços mais acessíveis, contraído empréstimos para construções, edificações efectuadas através de instituições de previdência, etc. Todavia o problema subsiste, agravado, pela vinda de indivíduos da província atraídos por Lisboa, e pelo natural aumento da população. Além disso as rendas são em muitas circunstâncias incomportáveis para a classe média, bem como apcsar da

fiscalização existente, abundarem as barracas clandestinas, onde as condições de vida são inadmissíveis para seres humanos.

Outro aspecto deplorável é a exploração plutocrática de se demolirem prédios em magníficas condições de habitabilidade, só para os proprietários auferirem maiores lucros, prejudicando a vida económica de muitos inquilinos que tinham a sua casa, e passam a viver em piores condições para outros aumentarem os seus proventos numa concentração capitalista contrária aos princípios do cristianismo social.

Se é uma lei geral de evolução urbana o aumento de prédios por andares em oposição a moradias nas zonas centrais das grandes cidades, todavia actualmente em Lisboa, onde não falta terreno, baseados na solidez dos edifícios de cimento armado, está-se abusando dos prédios de dez e mais andares em locais onde não havia necessidade destes edifícios que contrariam a fisionomia tradicional cidadina. O mal ainda se agrava pelo abandono total de um estilo arquitectónico português, preferindo-se antes formas internacionais de momento que o futuro há-de rejeitar inteiramente.

Como a Câmara Municipal muitas vezes vende os terrenos acompanhados dos respectivos projectos, pode perfeitamente modificar o existente, aproveitando dos novos processos de construção aquilo que seja útil e progressivo, mantendo as povoações portuguesas num carácter absolutamente nacional. Lisboa é das cidades arquitectonicamente mais modestas da Europa, e, se a necessidade da construção rápida quer em edificios públicos quer nos particulares não permite a monumentalidade, não a empobrecemos mais.

Organizado em moldes científicos, funciona o Gabinete Técnico de Habitação, que tem produzido bastante, projectando até neste ano publicar dois livros referentes aos estudos realizados, e editar um boletim de carácter técnico. Assim estes serviços procuram vantajosamente informar o público do que se vai realizar, continuando a Câmara Municipal em contacto com os lisboetas, o que só merece louvor e é digno de ser imitado.





O túnel sob os Alpes

Foi inaugurado em 19 de Março último o túnel rodoviário sob os Alpes, que passando sob o desfiladeiro do Grande São Bernardo faz a ligação, através dos seus 5,8 Kms, entre a Itália e a Suíça. A extraordinária obra de engenharia levou cinco anos a construir, empregando cerca de 1500 operários, e possui duas vias únicas de trânsito, não sendo permitidas as ultrapassagens. O seu custo, coberto pelas duas nações, foi calculado em 22 mil milhões de liras.

Desta forma é possível manterem-se sem interrupção as comunicações, pois a estrada que passa pelo desfiladeiro é fechada ao tráfego oito meses por ano devido à neve.

Máquina de lavar túneis

Os Caminhos de Ferro Ingleses puseram ao serviço uma máquina para lavar túneis que, pelo seu grau de eficiência, permite realizar num só dia o trabalho que manualmente se faria em oito meses. A sua eficiência em custo e mão-de-obra é 15000% superior ao trabalho feito como é normal. Com efeito, com a ajuda deste aparelho, um grupo de quatro trabalhadores pode limpar num só dia 23 225 metros quadrados, com um custo de cerca de 750\$00 apenas, ao passo que normalmente ficaria em 200 contos. A máquina é constituída por duas unidades de pulverização, tendo em cada uma delas quatro condutos. Desta forma, à medida que o veículo transportador vai avançando, a unidade da frente aplica o detergente às paredes e a unidade de trás enxagua-as a seguir.

Máquina para classificação, contagem e empacotamento de moeda

Uma firma londrina acaba de criar uma máquina automática que classifica moedas de 7 tipos diferentes, as conta numericamente e acha o seu total, colocando-as depois em bolsas em quantidades predeterminadas, a uma velocidade de 250 000 num dia de trabalho de 8 horas.

Esta máquina possui também um dispositivo para imprimir os totais registados e um mecanismo para incluir informação relativa a notas de banco, incor-

porando o seu valor ao total de cada uma das operações e ao total global.

A espessura da moeda não afecta o funcionamento da máquina. Podem-se manejar peças finas e desgastadas ou parcialmente danificadas sem necessidade de ajustamentos especiais. Necessita-se apenas de um operário para carregar as moedas e fazer funcionar a máquina e de outro para transportar os sacos cheios.

Exposição de electrónica em Londres

Seiscentas firmas de todas as partes do Mundo apresentarão os últimos produtos da sua técnica na maior exposição do género jamais realizada na Grã-Bretanha: a Exposição Internacional de Aparelhos, Electrónica e Automatização, a realizar em Londres, de 25 a 30 de Maio, no Olympia.

A Exposição deste ano será ainda maior do que a Exposição recorde realizada em 1962, que atraiu 92 000 visitantes, entre os quais 7 000 de 73 países estrangeiros. Na Exposição serão apresentados instrumentos, aparelhos e máquinas para todos os ramos da indústria moderna, da ciência, da engenharia e da técnica.

Equipamento radiotelefónico de emergência

Na Grã-Bretanha criou-se um novo tipo de equipamento radiotelefónico portátil para o estabelecimento de comunicações entre barcos e terra firme e vice-versa, em caso de emergência. Completamente impermeável, flutuante e pesando pouco mais de dois quilos, este novo tipo de equipamento foi aprovado pelo Ministério das Comunicações da Grã-Bretanha.

Tem uma antena anterior e funciona por pilhas. As comunicações podem efectuar-se até uma distância de 120 quilómetros e, em condições atmosféricas favoráveis, até 320 quilómetros. A emissão e recepção podem manter-se durante 12 dias, utilizando o equipamento três minutos em cada hora.

Este novo aparelho funciona mesmo submetido a grandes variações de temperatura, desde os 15° Centígrados abaixo de zero aos 55° C. positivos.

Recortes sem comentários

Revoltante atitude

O já idoso reverendo Joaquim Maria de Andrade, simpático e mui bondoso sacerdote, presta, desde há alguns anos, os seus serviços como capelão do Hospital-Asilo da Santa Casa da Misericórdia de Vouzela. Figura benquista e muito estimada dos vouzelenses, recebe destes todo o respeito e carinho que bem merece.

Antepondo a felicidade espiritual aos bens terrenos, é, por isso mesmo, pessoa de parcos ou nenhuns recursos financeiros.

Acontece que, em Maio passado, parou, junto ao referido hospital, um automóvel conduzido por um indivíduo desconhecido, pessoa insinuante, de falinhas mansas e maneiras delicadas; esse sujeito, após aprear-se, dirigiu-se ao aludido sacerdote, ao qual expôs achar-se, momentaneamente, em situação aflitiva, sem recursos, sem dinheiro nem gasolina, pintando um quadro sombrio de infelicidade sem conta e acabando por implorar a esmola de um abono de algumas centenas de escudos que lhe permitissem continuar a viagem até Lisboa.

— Logo que ali chegue — prometeu — enviar-lhe-ei, em vale telegráfico, a quantia que fizer o favor de me emprestar.

O bondoso sacerdote, fortemente impressionado e condoído pelas desventuras do sujeito, cedeu-lhe, por empéstimo gratuito, todo o dinheiro que possuía — 600\$000.

Não exigiu qualquer formalidade, não pediu o nome e morada do devedor, nem sequer tomou nota da matrícula do carro !!!!!

Santa boa fé !

E' claro que o tal vale telegráfico nunca chegou às mãos do rev.º padre Andrade.

Mas... cerca de um mês decorrido, reapareceu-lhe... o próprio devedor, agora em carro diferente. Vinha em cata de mais dinheiro. Não foi, porém, feliz desta feita. Antes, o seu credor insistiu pelo pagamento dos 600\$000 em dívida.

— Que lhe desculpasse muito o atraso, rispostou; de momento não tinha dinheiro, mas voltaria a passar no dia imediato e, então pagar-lhe-ia.

Se passou... não parou.

Desta segunda vez sucedeu, entretanto, que uma criada do hospital tomou nota do número de matrícula do automóvel: era H B-21-54. De posse deste elemento, averiguou o rev.º padre Andrade achar-se aquele veículo registado em nome de Henrique Artur dos Santos Ochunberg, residente na Rua Presidente Arriaga, 29-3.º, D.to, em Lisboa, indivíduo a quem escreveu insistindo pela remessa do seu dinheiro, de que tanto carecia para as suas necessidades mais instantes.

Como resposta, em vez da importância em dívida, recebeu devolvida a carta, depois de aberta e introduzida, com o respectivo envelope, noutro envelope maior, a mesma carta contendo a seguinte nota:

«Vai lixar outro...».

Eis como se retribuiu uma boa acção, de um homem bom que ainda acredita no seu semelhante.

Abençoada utopia... — (C.).

(Diário de Coimbra, 29 de Julho)

Gibraltar para Espanha

Como já se contava, foram oficialmente abertas as hostilidades na ONU quanto à entrega de Gibraltar à Espanha, sua natural possuidora. Depois do «golpe» diplomático de oferecer à autodeterminação os territórios do Rio Muni e da Ilha de Fernando Pó, Fernando Castiela, Ministro dos Estrangeiros do

Governo de Madrid, pediu oficialmente Gibraltar. E fê-lo através dum modelo de diplomacia, metendo no «barulho» os Estados Unidos com quem o seu país mantém acordos militares de estabelecimento e manutenção de bases aero-navais.

Depois de ter apoiado incondicionalmente a política ultramarina portuguesa, como o tratado Ibérico lhe impõe, embora o Ministro espanhol saiba que, através desta posição, não se torna simpático aos países da «cortina do capim», Fernando Castiela, entrou na questão de Gibraltar:

«A Espanha tem um problema colonial limitado mas grave, pois trata-se de um verdadeiro cancro que perturba a economia da nossa região sul e que se alimenta exclusivamente à sua custa. Este problema tem um nome de amarga ressonância para todos os espanhóis: Gibraltar.

Todos os espanhóis, desde o século XVII até aos nossos dias, têm incansavelmente pedido a devolução à Espanha daquela rocha. Apenas um caminho a nós próprios proibimos: o da violência. Por isso, temos repetidamente manifestado o nosso desejo de com a Grã-Bretanha iniciar conversações a este respeito, pois temos sabido e sabemos apreciar a amizade inglesa. Todavia, que ninguém pense por isso que seja na reivindicação de Gibraltar que vamos mostrar fraqueza. Cremos e esperamos que no diálogo amigável com a Grã-Bretanha e, se preciso for, no âmbito desta organização, poderá resolver-se satisfatoriamente a justa reivindicação que formulamos relativamente à praça de Gibraltar».

E depois chamando a América do Norte à liça pelo seu lado, Castiela acrescentou:

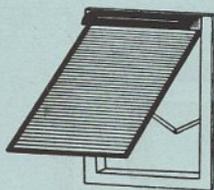
«Concebemos com carácter defensivo e, portanto, com fins essencialmente pacíficos, as nossas especiais relações de cooperação com os Estados Unidos. Os acordos de 1953 que se encontram em discussão entre ambas as partes, precisamente nestes últimos dias, não corresponderam nem correspondem a limitados interesses norte-americanos e muito menos espanhóis, mas à necessidade de ordem geral. Desde já posso afirmar que não têm sentido, no que se refere à colaboração militar, senão enquanto subsistirem para os nossos dois povos e para todo o Ocidente, a ameaça de uma agressão alheia».

Desta forma, a Inglaterra não tem defesa possível. A intervenção de Castiela é inteligente e, mais do que tudo, é feita na melhor altura. As Nações Unidas não podem alhear-se dum problema claramente definido como colonial. Aliás, a própria Grã-Bretanha deve ter compreendido que chegou o fim dos seus dias no rochedo de Gibraltar. A base militar está sendo desmantelada e não tardará muito que os grossos canhões sejam vendidos como sucata, numa última saudade para os velhos artilheiros de Sua Majestade.

Evidentemente que Fernando Castiela vem agora com pézinhos de lá, garantir que a Espanha nunca admitiu a força para tomar conta de Gibraltar. Talvez os ingleses se refiram ao plano definido durante a guerra entre espanhóis e alemães para tomar o rochedo. O ataque chegou a estar designado. Hitler tinha pessoal empenho. Entretanto, quase na horinha, Goering teve receio de expor a Luftwafe aos azares do combate com os «caças» da RAF e com os canhões anti-aéreos da Home Fleet que, na altura, reforçava a esquadra do Mediterrâneo.

Mas isso, hoje, já pertence à história, embora breve...

(Dos jornais)



Estrela de Coimbra, Lda.

ESTORES METÁLICOS
E DE MADEIRA

METAL-SOL

(MARCA REGISTRADA)



ESCRITÓRIOS: TRAVESSA DOS ESCALERES, 4, 1.º E. ☐ Telefone 634533 ☐ LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. eleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

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

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

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL