

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SCOREFAME

CONFIU ÀS MÁQUINAS

SCI AKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

SCI AKY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em **PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)**

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

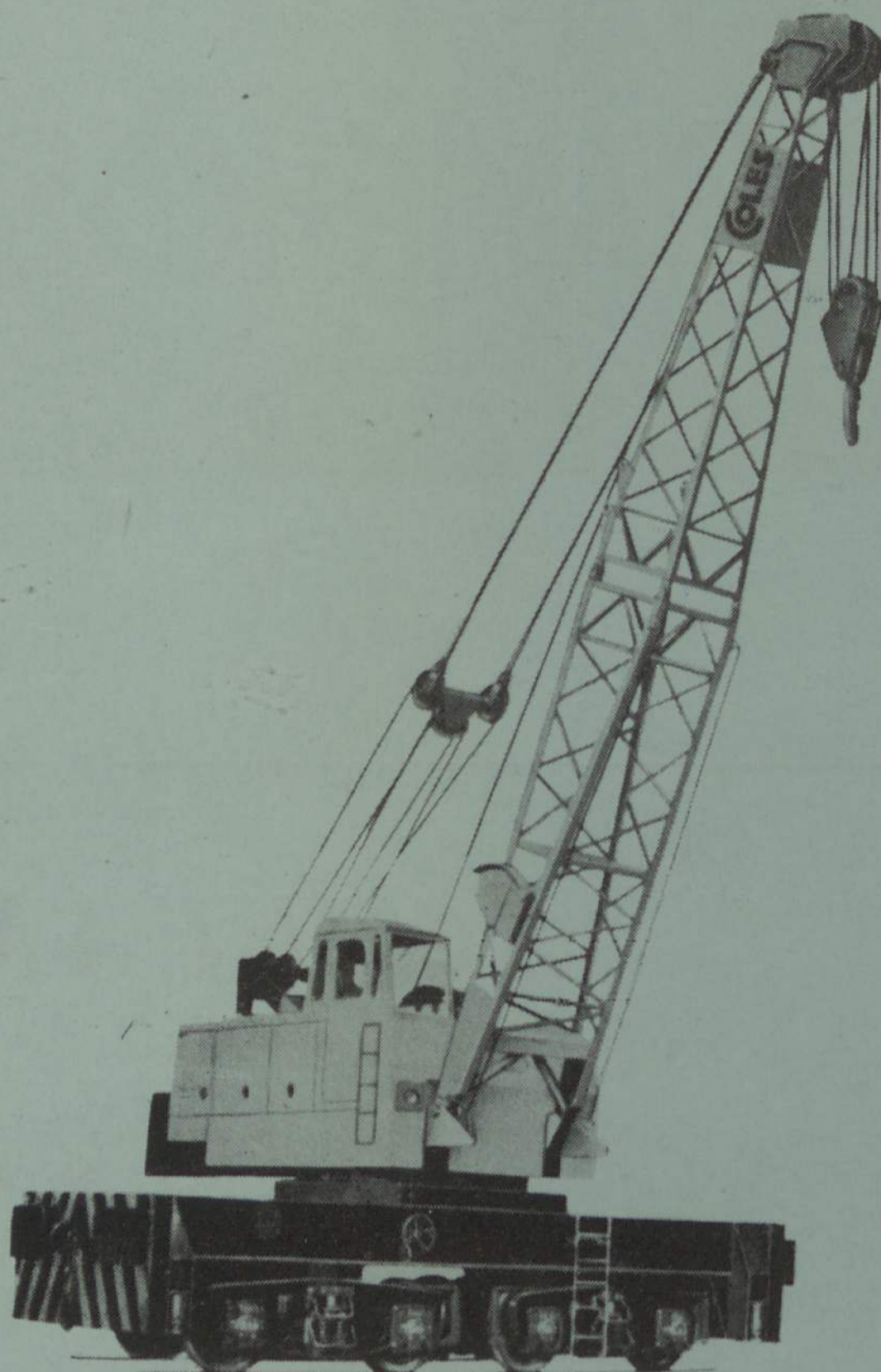
Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

————— **L I S B O A**

TELEFS. { 65 12 29
65 12 20
65 18 12

GUINDASTES

COLES



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉCTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

RUA ÁUREA, 181-2.^o
LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior 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**

Assinaturas:

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

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. RINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

1 de Maio de 1965

Estação de Santa Apolónia, pelo Eng.º F. Q. ABRAGÃO	99
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	103
As maravilhosas termas do Algarve, pelo Dr. JOSÉ ABOIM ASCENSÃO CONTREIRAS	106
Dois minutos de viagem, por JORGE RAMOS	107
Imprensa.	108
Como o Caminho de Ferro de Benguela contribuiu para desenvolver Angola e a Africa Central, pelo Dr. ALEXANDRE PINTO BASTO.	109
«Lisboa-Carris»	111
Caminhos de Ferro do Ultramar	111
O Comboio Aéreo	112
Um mono-carril de concepção francesa ligará os Estados Unidos ao México	112

Nota de abertura

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

No próximo dia 28 de Junho inicia-se, em Lisboa, a 21.ª Reunião do Conselho de Ministros da Conferência Europeia dos Transportes.

Como já temos dito, desta Organização Internacional fazem parte 18 países, entre os quais Portugal que, no presente ano, exerce a Presidência.

Vão pois reunir-se, em Lisboa, em sessões de trabalho, 18 Ministros dos Transportes dos seguintes países:

Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Inglaterra, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Portugal, República Federal da Alemanha, Suécia, Suíça e Turquia.

A esta reunião presidirá Sua Excelência o Ministro das Comunicações, Sr. Engenheiro Carlos Ribeiro que, a ela, tem dedicado o melhor do seu esforço e atenção.

Entre os seus trabalhos figuram a standardização do material circulante ferroviário, a Política Geral de Transportes, a situação financeira dos caminhos de ferro, transportes urbanos, a luta contra os ruídos provocados pelos transportes de superfície, acidentes da estrada, patrulhas escolares para a segurança na estrada, uniformização das regras de circulação rodoviária e ainda o seguimento a dar ao Simpósio de Estrasburgo, sobre a teoria e a prática da economia dos transportes.

A seguir à reunião ministerial efectuar-se-á também a reunião do Comité dos Suplentes, de que faz parte o nosso ilustre Director, sr. Eng.º Luís da Costa.

ESTAÇÃO DE SANTA APOLÔNIA

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

(Continuação)

Em 1 de Maio seguinte, encontramos novo parecer, que aprecia já o projecto dos edifícios submetido a seu estudo, ao qual tinham sido submetidas algumas modificações indicadas em pareceres anteriores.

As fachadas, principal, lateral e para o lado das vias férreas, considera-as em condições de serem aprovadas. Aprecia longamente as estruturas, as divisões da planta e outros pormenores, que não vale a pena relatar e que igualmente aprova.

Quanto às linhas, há quatro: a de partida, a de chegada e duas intermediárias, além de duas em uma cocheira de carruagens no corpo do edifício do lado do sul.

Parece ao Conselho que «com este número de linhas, e atendendo às suas disposições da «parada», se poderá fazer bem o serviço, ainda que haja grande desenvolvimento de exploração».

A saída do público era agora estabelecida pela fachada principal, havendo entre esta e o Arsenal do Exército um espaço superior a 60 metros, que o parecer considerava suficiente para o movimento de carruagens, trens e ônibus destinados ao serviço de passageiros.

A rua do Cais dos Soldados, pelo contrário, é muito estreita, sem largura sequer para nela voltarem as carruagens e outros veículos, especialmente os ônibus, com a agravante de ter de dar passagem às mercadorias.

A empresa fundara a seco e sobre rocha, aproveitando a baixa-mar das marés vivas, a fachada do lado Sul. O Conselho reconhece que seria difícil alargar mais o edifício para o Tejo, por o terreno se inclinar rapidamente e não permitir fundações com a solidez que exige um edifício desta natureza. Como reconhece que, «tendo o Governo determinado que a estação fosse construída neste local, a empresa aproveitou o terreno de uma maneira conveniente».

Aconselha, em todo o caso, certos trabalhos e especialmente demolições para alargar a área em torno da estação e facilitar o trânsito.

Note-se que o engenheiro fiscal era de opinião, e nela insistia, de que o melhor local para a estação seria no sítio ocupado pelo Arsenal do Exército, fazendo a empresa o alargamento do cais e o aterro da praia em frente, denominada «praia da fundição».

O parecer termina, porém concluindo que «se Sua Majestade julgar conveniente que o sítio para a Estação de Lisboa seja o Cais dos Soldados, o projecto da estação principal apresentado pela empresa construtora pode ser aprovado, pois satisfará as

exigências do serviço, ainda quando o movimento da exploração seja muito grande; devendo alargar-se a rua do Cais dos Soldados, pela demolição de um prédio em ruína pertencente ao Estado e de alguns outros de pequeno valor, que se seguem para o lado de Leste e que devem ser expropriados; construindo-se um cais geral sobre o Tejo para o trânsito de mercadorias; e, finalmente, podendo abrir-se uma passagem desde o largo indicado em frente do vestíbulo até à Calçada do Relógio, a fim de facilitar mais o trânsito das carruagens e outros veículos, que conduzem passageiros».

Assinam este parecer: Visconde da Luz, José Feliciano da Silva Costa, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Belchior José Garcez, Joaquim Simões Margiochi, José Carlos Conrado Chelmicki, Caetano Alberto Maia, Francisco Maria de Sousa Brandão, José Vitorino Damásio e Faustino José de Mena Aparício (secretário).

O que é curioso e um pouco estranho é que, pouco depois, em 19 de Julho, se encontra novo parecer do mesmo Conselho e assinado quase pelos mesmos membros do Conselho, em que já não é apreciado o projecto com o mesmo optimismo.

Refere-se à apreciação de mais elementos e pormenores do projecto geral, enviado pela empresa. Qual a razão por que o segundo parecer diverge sensivelmente do primeiro é que não sabemos explicar.

Ocupa-se agora das gares para passageiros e mercadorias, oficinas, cocheira de máquinas e linhas de serviço, em uma área de seis hectares aproximadamente, com 1400 metros de comprimento e 43 de largura média.

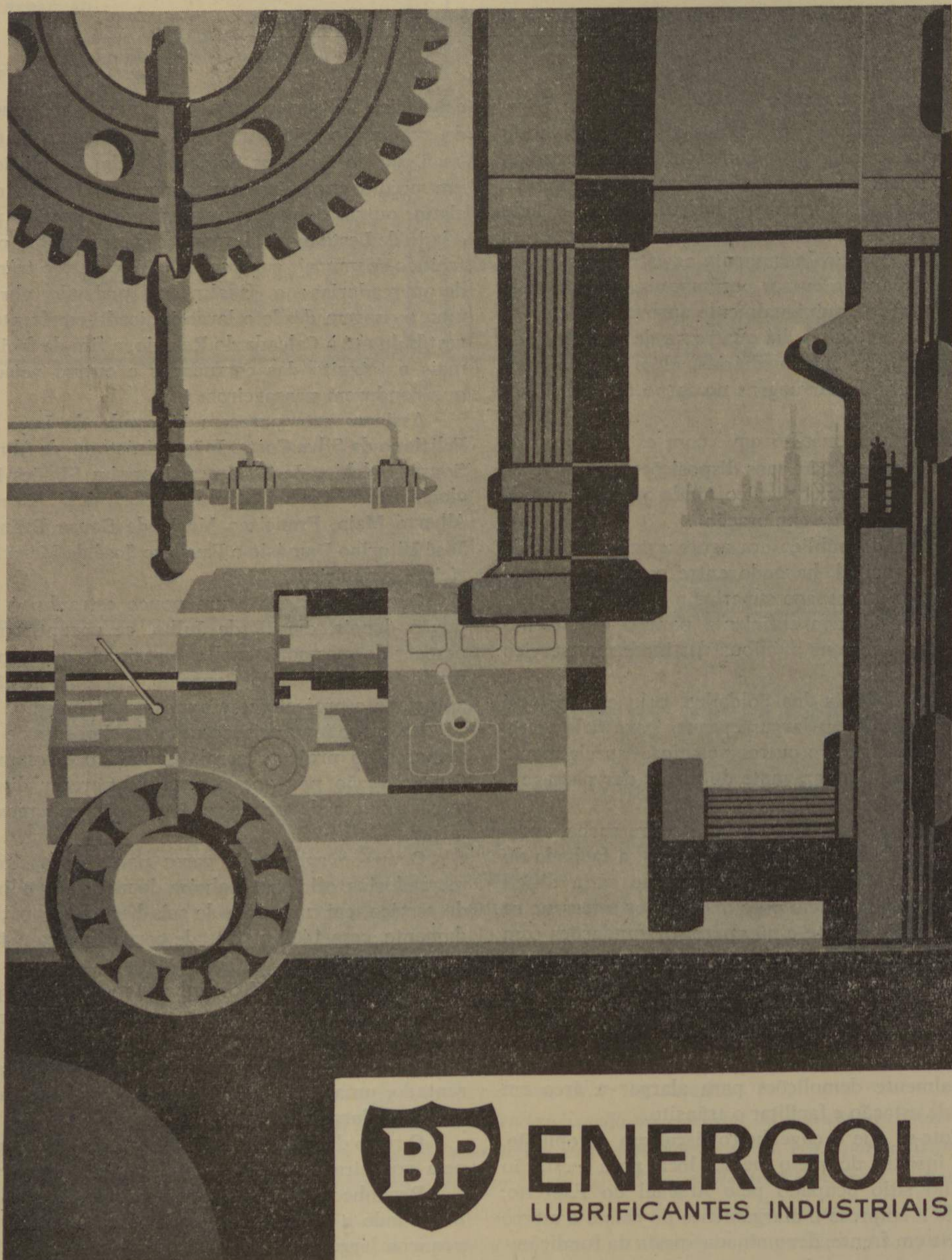
A gare de passageiros tinha 44 metros de largura e 240 de comprimento; a de mercadorias, 35 metros por 250.

As oficinas ocupariam, segundo o projecto apresentado, uma área de 2 hectares, com 400 metros por 50 de largura média.

O resto da superfície dos 6 hectares era ocupado pela cocheira de locomotivas e linhas de serviço.

Reconhecia que a empresa «aproveitou do melhor modo a área de que podia dispor», mas, pela pequena largura e irregularidade do terreno, falta a área indispensável para as gares de viajantes e mercadorias, para as oficinas de reparação, cocheiras de vagões e locomotivas e linhas de serviço.

Comparava essa área, de que a empresa dispunha, com a ocupada por outros caminhos de ferro,



ENERGOL
LUBRIFICANTES INDUSTRIAIS

de não maior importância, para concluir pela «impossibilidade de fazer serviço regular em tão pequeno espaço».

É de notar que o engenheiro fiscal, considerando também acanhado aquele espaço de que se dispunha, sugeria, de novo, o alargamento para o Tejo e até a demolição do edifício do Arsenal do Exército, «para se poder construir uma melhor gare de viajantes».

O Conselho, porém, reconhece que, mesmo assim, o espaço, que se obteria com essa demolição, «seria insignificante em relação àquela de que se carece».

Fazia notar que a pouca largura, de que se dispunha, não permitia estabelecer mais de quatro linhas e, posto que suficientes para os comboios gerais ordinários, não o seriam quando seja preciso estabelecer comboios especiais e extraordinários. Aquelas quatro linhas permitiriam satisfazer o movimento normal, enquanto não fosse considerável; mas logo que ele aumentasse, como é de esperar passados alguns anos, verificar-se-ia a sua insuficiência.

A fachada principal ficava voltada para a praça a formar, aterrando, a praia dos Algarves e a fachada lateral para a rua do Cais dos Soldados: Nesta frente, projectava a empresa o vestíbulo de entrada de passageiros e bagagens; e, por aquela rua, se teria de fazer todo o serviço de mercadorias: Não se dando a essa rua — comenta o parecer do Conselho — mais de 6 metros de largura, impossível seria fazer por ela todo o trânsito.

Por isso, o Conselho era de opinião que o projecto apresentado, no que respeita a gares de passageiros e mercadorias, não devia ser aprovado sem algumas modificações que propõe:

A largura da rua do Cais dos Soldados não deveria ser inferior a 10 metros e o vestíbulo ou entrada principal não deveria ser voltada para aquela rua mas sim para a praça fronteiria à fachada principal.

O espaço para as linhas — a «parada», como os documentos da época lhe chamam — deveria ter largura bastante para se poderem assentar as linhas com plataformas laterais e intermédias suficientemente espaçadas para embarque e desembarque de passageiros, prevendo já o incremento do movimento da estação. Para adquirir essa largura, sugeria ganhar o terreno ao Tejo, obra que o Conselho não considerava muito dispendiosa «tanto pela pouca altura da água como por assentar sobre areia e ficar distante das correntes de enchente e vazante».

Desse lado, considerava de maior vantagem estabelecer um cais marginal para conter as terras e preservar o caminho banhado pela águas. Este cais seria, mais tarde, continuado até à chamada «Alfândega grande», aproveitando alguns cais parciais já existentes, formando-se assim um grande cais geral servido por linha férrea para comboios de mercadorias. E — nota curiosa! — admitia o referido parecer a hipótese dessa via férrea servir para que «alguns

vagões *puxados por cavalos* possam ser conduzidos directamente aos armazéns municipais, do Terreiro do Trigo, Alfândega grande e outros depósitos que por ventura se tenham estabelecido na margem do Tejo».

O local, onde estava projectada a «cocheira de máquinas», em frente da travessa Lázaro Leitão, ficava na rua da Madre de Deus, continuação da de Santa Apolónia, rua muito estreita, tortuosa e desigual, mas de grande trânsito e que certamente muito aumentaria logo que o tráfego pelo caminho de ferro aumentasse. Tornava-se, por isso, necessário expropriar algumas casas, de resto de pouco valor, pertencentes ao mesmo João Pedro Coimbra, proprietário do antigo Palácio de Braço de Prata, a que já nos referimos.

Deste modo, não só a referida cocheira de máquinas ficaria mais bem instalada, como poderia ser dado mais desenvolvimento às oficinas de pequena reparação a ela contíguas.

Aquela «cocheira» era — diz o parecer — do «sistema denominado de ferradura», tendo ao centro uma placa de inversão de doze metros de diâmetro. A cobertura projectada era de madeira; mas o Conselho acha que deve ser adoptada uma armação metálica.

Quanto ao edifício da estação propriamente dito, queixa-se o Conselho de o projecto não ter os necessários cortes transversais, nem de fazer menção da cobertura das linhas e plataformas, mas é de opinião que se «deve exigir» à empresa que tanto umas vias como outras tenham uma cobertura geral.

E, como critério geral, o Conselho apoia a informação do «Engenheiro fiscal» na qual «mostra a pequena capacidade da estação, da gare de mercadorias e das oficinas».

É este o último documento, que encontrámos, sobre os princípios da estação de Lisboa, mas julgamo-lo bastante elucidativo.

*
* *

Vilhena Barbosa dá-nos, no «Arquivo Pitoresco», a descrição da estação de Lisboa nos termos empolados seguintes:

«Tem quatro frentes este grandioso edifício, medindo 135 m de comprimento, 50,40 m de largura e 13 m de altura. As duas fachadas que formam o seu comprimento são iguais na arquitectura, e olham para o norte e sul, deitando esta para o Tejo, e aquela para a rua do Cais dos Soldados. As outras duas fachadas estão voltadas para o oeste e leste. A primeira, construída no mesmo gosto da arquitectura das precedentes, tem diante de si um espaçoso terreiro, quase todo conquistado ao Tejo, e por este banhado da parte do sul. A segunda é a que dá entrada e saída aos comboios. Esta frente e a do lado do sul vêm-se representadas com tanta exacti-

dão na gravura que publicamos, que fazem desnecessária a descrição.

«Acham-se distribuídos no pavimento térreo o salão real, cocheira para 22 carruagens, as salas do chefe da secção, de distribuição de bagagens, da saída dos passageiros, da alfândega municipal, da recepção de bagagens, de espera de passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, da fiscalização do Governo, do serviço de saúde, do telégrafo, do chefe da estação, dos botequins e casas de pasto, etc.

«No andar nobre estão as salas do conselho de administração, da direcção e secretaria das repartições de todos os serviços do caminho de ferro, tais como repartição do movimento, via e obras, tráfego, tracção, armazéns, contabilidade geral, e aposentos para todos os chefes de serviço.

«A grande nave onde os passageiros entram e saem dos comboios ocupa o centro do edifício. Tem de comprimento 117 m, de largura 24,6 m e de altura 13 m. Também não nos demoraremos a descrevê-la, porque disso nos dispensa a gravura que vai no rosto deste número, a qual é cópia fiel de uma excelente fotografia. Portanto limitar-nos-emos a dizer a seu respeito que o tecto, todo de ferro, com vidraças no centro, é de construção mui sólida e esbelta, não obstante a sua grande largura; e que este vasto recinto é claro e alegre de dia pela abundante luz que lhe transmitem as vidraças do tecto, e que lhe entra pela frente de leste do edifício, que é aberta em toda a largura da mesma nave; e durante a noite pelos 30 candeeiros de gás que o iluminam.

«É feita a iluminação a gás de todo o edifício por 143 candeeiros, distribuídos do modo seguinte: nas frontarias exteriores 15; nas salas de espera e mais aposentos do pavimento térreo, 98; e os 30 acima referidos.

«As salas estão decoradas e guarnecidas de móveis com mais simplicidade ou maior esmero, segundo o fim a que são destinadas. Em todas e no edifício em geral se nota muito asseio. A sua divisão e distribuição interior está feita com muita largueza, e tão inteligentemente que proporciona aos passageiros e ao comércio todas as comodidades e facilidades que em tais edifícios podem desejar.

Conseguiu o architecto estabelecer exteriormente o mesmo sistema de ordem e regularidade que soube criar no interior, dispondo as coisas de maneira que a entrada para os passageiros é na fachada do lado do norte, e a saída na do lado de oeste. Por conseguinte, os ônibus, carruagens e mais veículos para condução de passageiros, bagagens e mercadorias, têm duas praças, onde podem estar à vontade, sem perigo nem confusão; pois que da parte do norte tem já muita largueza a rua, e com a demolição dos prédios fronteiros, cuja expropriação está decretada, ficará uma praça de bastante grandeza».

Fizeram o risco e dirigiram as obras do novo edifício para a estação da via férrea os engenheiros Angel Arribas y Ugarte, director; J. Evangelista de Abreu, engenheiro-chefe; Lecrenier, engenheiro visionário; Oppermann, construtor.

Acrescentaremos que a cobertura metálica, imponente para a época, foi feita por James Blair, de Glasgow, que veio dirigir pessoalmente a montagem. O projecto primitivo teve, porém, de ser modificado porque algumas asnas, das primeiras colocadas, desabaram depois de montadas. («Diário Ilustrado», de 31 de Agosto de 1872).

Não consegui encontrar explicação concreta deste acidente nem das modificações, cuja necessidade se reconheceu.

O custo total foi de 255 164\$000 réis, ou sejam 36\$236 réis por metro quadrado coberto.

Foi lançada a primeira pedra em Setembro de 1862 e a estação inaugurada em 1 de Maio de 1865.

Pelo seu inegável interesse, a seguir se transcreve a acta do lançamento da primeira pedra, documento de indiscutível valor histórico para os nossos caminhos de ferro.

«Aos quatro dias do mês de Setembro de mil oitocentos sessenta e dois, no Reinado do Senhor Dom Luís, Primeiro de Portugal — no local denominado a Praia dos Algarves, e na rua direita do cais dos soldados da cidade de Lisboa, no terreno em que foi o antigo quartel de artilharia, expropriado pela empresa Construtora dos Caminhos de Ferro Portugueses, da qual é concessionário o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Dom José de Salamanca, para a construção do edifício destinado à estação principal dos caminhos de ferro de Lisboa a Badajoz e à cidade do Porto; estando presentes o Engenheiro Director da mesma Empresa Dom Eusébio Page, o Engenheiro Chefe da primeira secção da construção dos ditos caminhos de ferro Nicolas le Crenier e mais chefes de Serviço da construção e exploração das referidas linhas férreas, abaixo assinados, teve lugar, com as formalidades do estilo, a colocação da primeira pedra sobre os alicerces para a construção do edifício que deve servir de estação principal das linhas de Badajoz e Porto, — e para comemorar esta solenidade se lavrou esta acta que assinam os referidos Engenheiro Director e Engenheiro Chefe da primeira Secção bem como os demais Chefes de Serviço que a ela assistiram.»

(Continua na pág. 112)

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

LISBOA



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

Artigo 12.º As empresas, na organização e disposição dos trabalhos autorizados pelo Governo, devem tomar medidas e precauções tendentes a evitar quanto possível o perigo das pessoas e os danos e prejuízos dos prédios confinantes, seus proprietários ou rendeiros.

Artigo 13.º As empresas não responsáveis, nos termos das leis de expropriação e de viação pública, pelas servidões temporárias ou permanentes, ocupação de terrenos e extracção de materiais necessários para a execução dos trabalhos autorizados pelo Governo. Não se compreendem neste artigo as restrições impostas pelo artigo 27.º e seus parágrafos, e artigo 28.º e seus números e parágrafos.

§ 1.º São também obrigadas as empresas, nos termos do direito civil, a indemnizar os proprietários, rendeiros, ou colonos, das perdas e danos que, na execução dos trabalhos autorizados, directamente forem feitos nos bens de raiz, nos móveis ou semoventes, salvo a responsabilidade em que incorrerem aqueles que dos mesmos danos forem causa.

§ 2.º A responsabilidade civil é das empresas; a criminal é da pessoa ou pessoas que das perdas e dano tenham sido causa, ou como autores ou cúmplices de factos criminosos, ou ocultando esses factos, ou não promovendo o processo para serem verificados e punidos.

Artigo 14.º Serão punidos, nos termos dos artigos 466.º a 484.º inclusivamente do código penal os gerentes das empresas, seus engenheiros e empreiteiros, por quaisquer prejuízos resultantes dos trabalhos que o Governo não tenha autorizado.

§ 1.º Igualmente, nesta hipótese, serão punidos os mesmos indivíduos com as penas do homicídio, ferimentos e outras ofensas corporais involuntárias, quando qualquer destes factos, por qualquer modo, resulte daqueles trabalhos.

§ 2.º As penas impostas no princípio e § 1.º deste artigo não isentam as empresas da responsabilidade civil.

§ 3.º Não são aplicáveis as disposições deste artigo e §§ 1.º e 2.º, quando as empresas fizerem tra-

balhos que não tenham relação com o caminho de ferro, pois que neste caso ficam sujeitas unicamente à lei da sua instituição, e ao direito geral do reino.

Artigo 15.º Nenhuma linha férrea ou secção de linha férrea pode ser aberta à circulação pública, sem que o Governo a tenha mandado examinar, a receba provisória ou definitivamente, aprove o regulamento especial de exploração que as empresas devem propor, e autorize esta exploração depois de verificar a existência e qualidade do material circulante.

Artigo 16.º No regulamento referido no artigo antecedente, as empresas devem prover:

- 1.º À vigilância e policia do caminho, sua conservação e reparações;
- 2.º Ao serviço do movimento;
- 3.º Ao serviço do material e da tracção;
- 4.º Ao serviço comercial.

Artigo 17.º As empresas têm a livre escolha e inteira responsabilidade do pessoal nomeado para os diferentes serviços da exploração.

§ 1.º Se este pessoal for insuficiente, pouco hábil ou desleixado, o Governo obrigará as empresas a aumentá-lo ou substituí-lo.

§ 2.º Os agentes das empresas, encarregados da guarda e policia do caminho, devem prestar juramento perante o respectivo administrador do conselho ou bairro para o efeito:

- 1.º De serem considerados agentes subalternos da autoridade pública;
- 2.º De lavrarem autos de todas as violações dos regulamentos, com testemunhas ou sem elas sendo neste caso os autos acreditados em juízo até prova plena em contrário;
- 3.º De reclamarem a intervenção das autoridades e o auxílio da força pública;
- 4.º De trazerem armas, independente da licença especial.

Artigo 18.º As empresas exploradoras são civilmente responsáveis, nos termos de direito, por todas as perdas e danos causadas ao Estado ou a parti-

culares, quer esses danos resultem de algum facto da exploração, quer do pessoal nela empregado.

§ único. Além desta responsabilidade, serão punidos os gerentes, administradores e empregados das empresas, nos termos da lei penal, quando os danos tiverem origem nalgum crime ou facto praticado contra este decreto e respectivos regulamentos.

Artigo 19.º As empresas, no que respeita ao transporte de bagagens, mercadorias e quaisquer outros objectos, são consideradas comissários de transporte ou recoveiros, e especialmente obrigadas ao disposto nos artigos 172.º a 180.º, 182.º, 183.º, 184.º, 187.º, 188.º a 192, 196.º, 197.º do código comercial, com as seguintes declarações:

1.º O livro a que se refere o artigo 173.º do código comercial será rubricado pelo engenheiro fiscal do Governo;

2.º A responsabilidade das empresas começa no momento de receberem os objectos, ou seja nas estações ou em vapores, barcos, ônibus, carruagens ou carros que os transportem para as estações;

3.º O exame e verificação judicial das deteriorações, que se reconheçam por sinais exteriores dos volumes, deve ser feito nas estações, dentro das vinte e quatro horas da chegada;

4.º O exame e verificação judicial das deteriorações só conhecidas depois de abertos os volumes,

deve ser feito dentro das vinte e quatro horas seguintes à entrega.

5.º A um e outro exame assistirá sempre um empregado da empresa, e passado o prazo fixado nos números 4 e 5, cessa toda a responsabilidade das empresas;

6.º Nas questões relativas ao serviço comercial se atenderá sempre ao disposto no regulamento das tarifas;

7.º As empresas deverão autorizar os chefes das estações mais importantes a nomear árbitros que resolvam estas questões;

§ único. O Governo estabelecerá no regulamento os termos do processo preparatório nas questões que nascerem do serviço comercial.

Artigo 20.º No caso de acidentes, de que resulte morte, ferimentos ou contusões, serão punidos nos termos do código penal, segundo a respectiva culpabilidade:

1.º Aqueles que por inabilidade, imprudência, desatenção, negligência ou inexecução das leis e regulamento, involuntariamente forem causa do acidente;

2.º Aqueles que voluntariamente, por qualquer facto e de qualquer modo, forem causa do acidente.

§ 1.º Se dos acidentes não resultarem contusões, nem ferimentos, nem morte, a pena será, no caso do n.º 1 deste artigo, de 5\$000 a 50\$000 réis de multa, e de dez a sessenta dias de prisão; e no caso do n.º 2 será a pena de tentativa de homicídio.

§ 2.º Fica salva a responsabilidade civil para ser pedida e julgada nos termos do direito comum, unicamente, porém, e de dez a sessenta dias de prisão; e no caso de serem os acidentes produzidos por inexecução dos regulamentos.

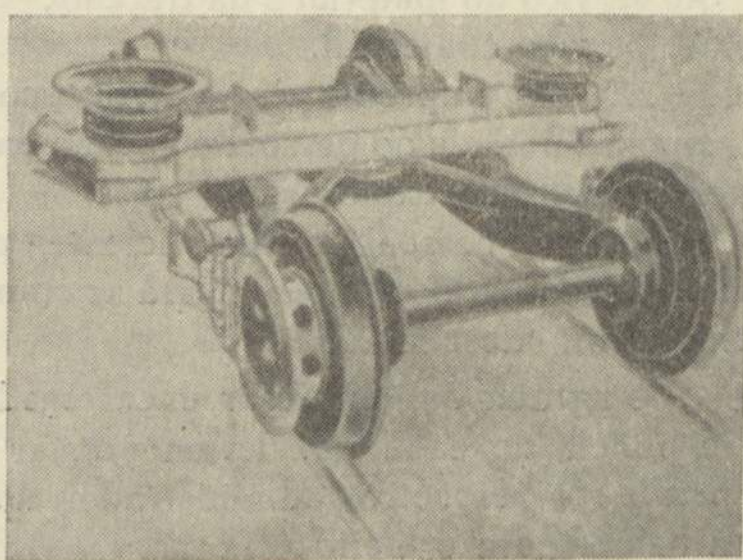
§ 3.º Quando houver retardamento na partida ou chegada dos comboios, as empresas pagarão, segundo o tempo de demora, uma multa de 25\$000 a 200\$000 réis, imposta pelo Governador Civil do distrito onde for a sede da companhia, em vista do auto que lhe deve enviar o fiscal do Governo. Da decisão daquele magistrado haverá recurso para o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria que o decidirá em reunião geral do conselho das obras públicas e minas.

Artigo 21.º Os gerentes e empregados das empresas são responsáveis pelas consequências de não terem máquinas e vagões de socorro, ou de as não mandarem imediatamente ao lugar do acidente.

§ único. Os empregados das empresas, havendo acidente, qualquer que seja, devem imediatamente participá-lo aos agentes de fiscalização do Governo.

Artigo 22.º Serão punidos nos termos do artigo 906.º da novíssima reforma judiciária, todos aqueles que, antes de feito o auto de corpo de delito e demais exames ordenados no regulamento, por aquela forma e modo alterarem, desfizerem ou destruírem os vestígios e resultados do acidente.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

§ único. Se for absolutamente indispensável fazer alguma alteração, disso lavrará auto o agente de polícia, no qual exactamente se descreva o que foi encontrado, a mudança que foi feita e a razão dela.

Artigo 23.º As empresas são obrigadas a organizar o serviço médico, dividindo o caminho de ferro em circunscrições, e por modo que os socorros prontamente se ministrem aos passageiros, operários empregados e mais operários que deles carecerem.

Artigo 24.º As empresas são obrigadas a fornecer ao Governo os esclarecimentos e informações estatísticas que ele exigir, pelo modo e nos prazos que o regulamento fixar. Faltando a esta obrigação no prazo marcado pagarão a multa de 50\$000 réis, e de cada demora de quinze dias mais 25\$000 réis.

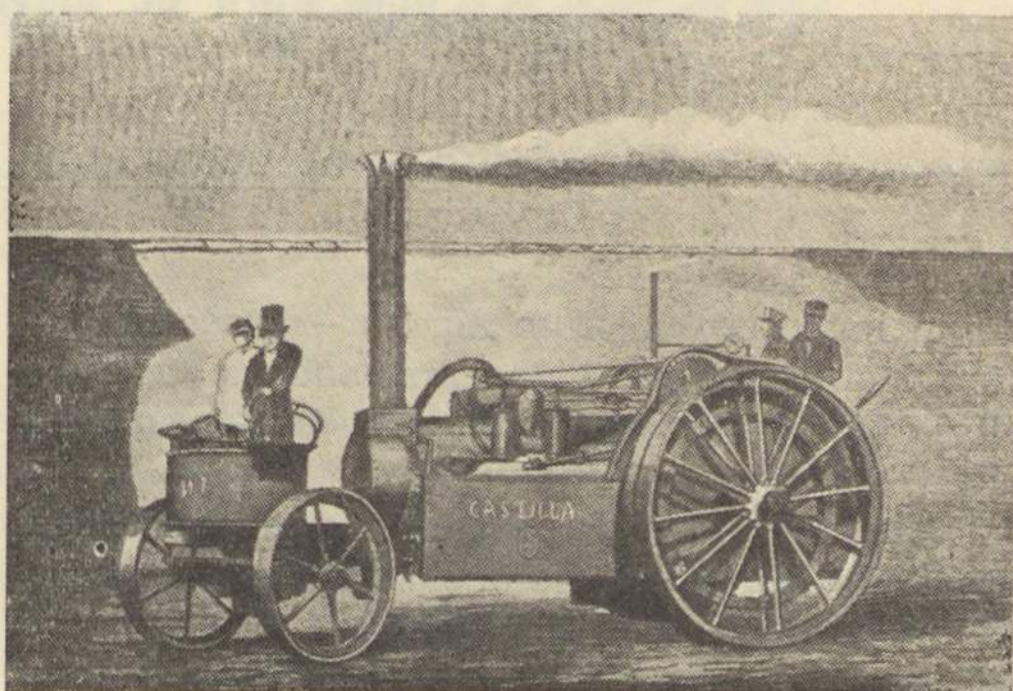
Artigo 25.º As empresas de caminho de ferro, qualquer que seja a nacionalidade dos seus sócios, accionistas ou interessados, ficam sujeitas aos tribunais portugueses, administrativos, civis, criminais ou comerciais; e os direitos e obrigações delas, que neste decreto não são expressos, se regularão pelo direito civil e comercial que lhes for aplicável, e pelas cláusulas do respectivo contrato.

§ único. A disposição deste artigo não prejudica o que nos contratos se estipular sobre o modo e tribunal para resolver as questões a respeito da inteligência e execução dos mesmos contratos.

TÍTULO III

Direitos e obrigações dos proprietários confinantes com as linhas férreas, dos passageiros e de outros

Artigo 26.º São aplicáveis aos proprietários dos prédios confinante com os caminhos de ferro as disposições da lei de 22 de Julho de 1850, artigo 15.º, e da lei de 23 do mesmo mês e ano (vide legisla-



Locomotiva que percorreu as ruas de Madrid em 4 de Março de 1861

ção sobre o serviço de obras públicas, pág. 29), artigos 48.º e 49.º, em tudo que pelo presente decreto não for alterado. (Vide legislação sobre expropriações, 2.ª edição, páginas 32 a 34).

Artigo 27.º Os proprietários dos prédios confinantes com os caminhos de ferro não podem nesses prédios fazer plantações, arvoredos ou construções de qualquer denominação e para qualquer destino, ou levantar muros, sem que o fiscal do Governo fixe o alinhamento e o Governo conceda licença. Por esta licença não são os proprietários obrigados a pagar emolumentos.

§ 1.º A plantação de arvoredos e as construções não serão permitidas a uma distância superior a 2 metros. Os muros e outras vedações poderão fazer-se a menos de 2 metros.

§ 2.º Estas distâncias serão medidas da aresta superior da escavação ou da aresta inferior do talude do aterro, ou da borda exterior dos fossos do caminho, ou, na falta destes pontos de referência, de uma linha traçada a 1,50 metros a partir da aresta exterior dos carris externos da via.

§ 3.º Os proprietários que fizerem, sem licença do Governo, plantações, construções ou muros, dentro da zona proibida, pagarão a multa de 10\$000 a 50\$000 réis, e mais as despesas da demolição a que imediatamente os agentes do Governo devem proceder, sem dependência da intimação.

Se os proprietários, sem terem requerido licença, fizerem as plantações, construções ou muros exactamente dentro do limite mínimo das distâncias referidas nos §§ 1.º e 2.º não se procederá à demolição, mas ser-lhes-há imposta a multa de 10\$000 a 50\$000 réis.

(Continua)

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminate

produto da **SONAE**

Não há melhor e
é português

PORTO—Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 414 — Telef. 23514/5

FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196

LISBOA—Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D—Telef. 772259

As maravilhosas termas do Algarve

**Pretende-se erguer na Quarteira, estância de clima tonificante,
uma obra de elevada escala europeia**

Pelo Dr. JOSÉ ABOIM ASCENSÃO CONTREIRAS

Ao nosso esplendoroso Algarve — notado por Oliveira Martins, no rastro de outros autores, como província de peculiar ambiente meridional — veio finalmente a prestar-se justiça.

Derivam desta circunstância responsabilidades numa preparação em profundidade a fim de receber os visitantes para cuja propaganda a Casa do Algarve, diga-se de passagem, muito tem contribuído embora isso, no geral, pareça ignorar-se.

Consideradas as estações termais preciosas fontes de revigoramento, entendemos que estas não podem deixar de ser encaradas na relevância aliciadora do turismo, nomeadamente na zona que junta às belezas naturais os efeitos biológicos dos factores climáticos.

Como noção preliminar, vamos ver, a traços superficiais, a posição actual das nossas termas oficialmente exploradas.

As históricas Caldas de Monchique, afagadas por paisagem maravilhosa, numa situação de média altitude, rescendendo a essências aromáticas das árvores que formam a floresta, começam agora a recuperar o atraso depois das devastações sofridas.

Tecemos-lhe, em tempo, justos louvores, mas, em face dos destroços, calámo-nos, porquanto, já dizia Pascal, no amor o silêncio vale mais do que a fala.

Entretanto, chegou a oportunidade de prestar justiça ao critério da actual Comissão Administrativa tornando viáveis antigos anseios, e a quem nos cumpre render devida homenagem.

Concluído o Hospital Termal e apetrechado condignamente o novo Estabelecimento Balnear, julgamos seria interessante criar nas referidas termas um núcleo de Museu Hidrológico, em que se juntariam às velharias antigas e arqueológicas — foram encontrados nas proximidades resquícios de dólmenes e demais artefactos de sílex —, a iconografia dos Bispos que se entregaram devotadamente a benfeitorias nas Caldas, e ainda poderiam adicionar-se documentos de curas e as manifestações artísticas do seu saudoso director-clínico Dr. José de Sousa Costa.

Por ordem cronológica de instalação dos estabelecimentos termais, alinhamos depois na fantasista Tavira, em via de renascimento, a Fonte da Atalaia, concluso que seja o processo de concessão das nas-

centes minerais, impõe-se entrar no caminho de substituir o Balneário, que data do século passado, por edifício com requisitos modernos.

Protegendo as condutas, onde escoa a água existente, ensina-nos a litologia haver que acautelar com a natureza rochosa do local, que permite no vasto campo contíguo estabelecer diversões desportivas.

Noutra modalidade de opulência do colorido da região, deparam-se mais recentemente as futuras Termas da Fonte Santa, de Quarteira, onde jorram caudais dos mais volumosos do País, com predomínio do anião carbonato e do catião cálcico.

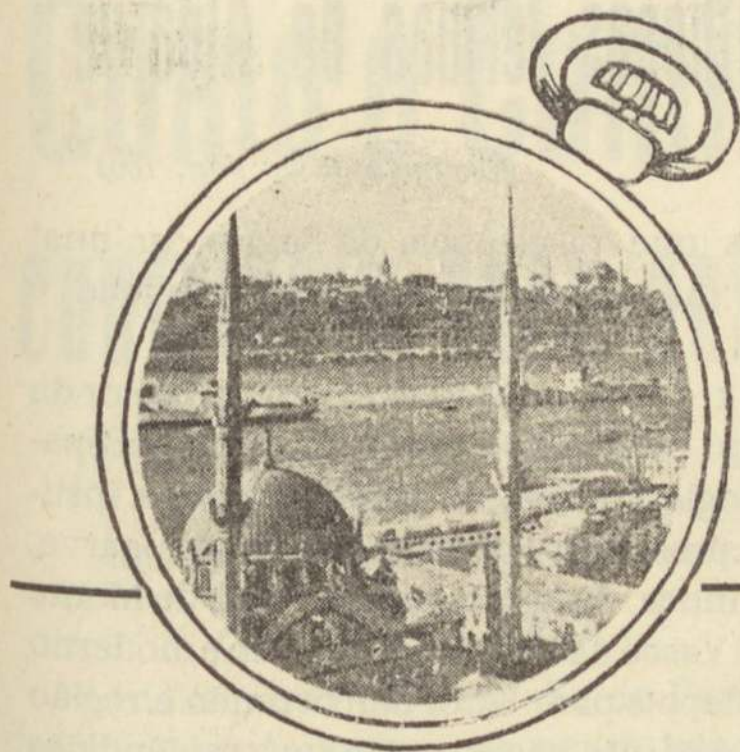
Pretende-se erguer nessa estância de clima tonificante uma obra de elevada escala europeia. Na linha de iniciativa sobressai a oferta de um Balneário ao Município, destinado à assistência social.

Curioso no tocante ao folclore, será de citar o pitoresco de forasteiros à «Fonte Santa» que ali ocorrem em romaria, nomeadamente nos dias de São João e de Santiago, a tomar três banhos na arreigada credence de ser o suficiente para efeito curativo.

De facto, tornam-se dignos de atenção a índole e os costumes da nossa gente, motivo pelo qual nos parece que além do «corridinho» conviria reviver outros garbosos bailados e cantares característicos do povo. Vincam ainda como atractivos a doçaria e os saborosos frutos.

Para se ajuizar da impressão que a nossa província causa a estranhos, deitemos um lance de olhos apenas para as referências apreciativas de duas individualidades espanholas quando ali estiveram incorporadas nas últimas Jornadas Internacionais de Medicina Hidrológica e climática: o Dr. Castilho de Lucas, professor da Faculdade de Medicina de Madrid, na revista «Terma», depois de descrever o sabor árabe das nossas casas, conservando arcos e belos adornos de escaiolado mourisco e salientes chaminés artísticas, assinala um almoço em Quarteira, onde saboreámos uma comida com pratos típicos portugueses, que foram do agrado de todos por variados e gostosos, já que nos grandes hotéis, anteriormente visitados, a cozinha era internacional e portanto uniforme...

(Continua na pág. 108)



Dois minutos de Viagem

Por JORGE RAMOS

LONDRES

NÃO se conhece qualquer fonte segura — nem ruínas nem algum documento — sobre a primeira povoação de bretões que existiu no local onde hoje se ergue a maior cidade do mundo, e nada foi tão discutido como o seu próprio nome: Londres.

Parece derivar do antigo celto-bretão Lin (pântano) e Dun (fortaleza). A etimologia da primeira sílaba de Londres coincide com a de Lin em Lindon, parecendo que os gauleses lhe chamaram *Lundain*. Esse nome, que os romanos adoptaram transformando-o em *Londinium*, mencionado por Tácito, refere-se a um pântano que se localizava em Cornhill. É provável que Londres nos primeiros tempos bretões, fosse apenas um agregado de cabanas no centro de uma laguna ou na clareira de um bosque rodeado de fossos. A colonização romana aumentou a importância de Londres, que durante o reinado de Nero era um mercado muito concorrido e abriu o Tamisa a numerosas embarcações. Chamava-se oficialmente Augusta, porém nunca foi considerada capital da Bretanha Romana.

Estendia-se então da Torre do Leste até Ludgate penetrando no interior até aos pântanos que se conhecem hoje pelos nomes de Moorfield e Finsburg. A muralha construída em volta de Rime pelos romanos, manteve-se, em parte, até uma época relativamente moderna, sendo o seu trecho mais importante aquele que hoje se chama London's Wall. As portas que então davam entrada em Londres, são ainda hoje recordadas pelos lugares cujos nomes terminam em *gate*, como Dourgate, Ludgate, etc. Calcula-se que a cidade tinha 800 metros de largura, estando situada seis milhas mais abaixo da cidade moderna. No *Itinerário* de Antonino, Londres figura como estação terminal na metade dos caminhos da Bretanha. Sofreu terrivelmente com as incursões das hordas de Bodicea, rainha bretã, por ocasião da retirada de Suetónio, assim como por ocasião da invasão de Aleto e do seu exército durante o reinado de Cons-

tâncio. No século V, com a evacuação da Bretanha pelos romanos, não se sabe exactamente que sorte coube a Londres. Supõe-se, contudo, que nela se refugiaram os bretões diante da evasão saxónica. Da mesma forma quase nada se conhece sobre a época em que os saxões se apoderaram da cidade. As crónicas saxónicas falam pouco nessa cidade, entre os séculos V e IX. Justamente nessa época foi construída a primeira igreja de S. Paulo. No ano 851 os dinamarqueses saquearam a cidade e instalaram-se nela. Em 886 o rei Alfredo expulsou os invasores, entregando-a de novo aos seus habitantes. Durante a invasão normanda foi construída uma cidade em plena urbe, além de um castelo na extremidade oeste. Pouco a pouco ergueram-se ali notáveis edifícios, como uma nova igreja de S. Paulo.

Guilherme, «O Vermelho», subiu ao trono por ocasião da morte do Conquistador e construiu-se então a famosa abadia de Westminster. Principiaram a ser edificadas os mosteiros dos beneditinos e da Ordem de S. João. A construção da ponte de Londres teve início no reinado de Henrique II. Em 1666, um pavoroso incêndio devorou Londres. Surgiu, então, o plano de Cristovam Wren, o grande architecto que reedificou a cidade construindo largas artérias e um vastíssimo cais ao longo do Rio. No século passado, construiu-se a grande artéria de Regent Street, a rua mais conhecida em todo o Mundo pelo seu considerável movimento e beleza architectónica dos edifícios.

Hoje, essa extensa rua tem um ambiente cosmopolita, uma fisionomia de enorme montra de luxo, e um bulício e uma agitação só comparável à Fleet Street — a rua onde estão instalados os principais jornais ingleses. Quando Willian Caston introduziu a imprensa na Inglaterra montou as suas oficinas mais para oeste, em Westminster. Mais tarde o seu auxiliar e sucessor Winkly, instalava-as em Fleet Street, e a partir de então — a palavra imprensa passou a estar definitivamente presente naquela artéria. Os grandes edifícios, os transportes de hoje, tudo se incumbiu de dar ao local uma atmos-

fera de movimento e de progresso. Nas ruas transversais vê-se a considerável frota de carros de entrega dos jornais da tarde: os 612 carros verde do «Evening Standard», os 483 carros amarelos do «Evening News», e as 67 «furgonetas» cor de cereja do «Star». Alguns desses veículos correm vertiginosamente para as estações de Londres, em principal para a de Waterloo.

O nome desta estação de caminho de ferro é tão popular na capital inglesa como no resto do mundo. Há cento e vinte anos saía de Waterloo o primeiro comboio de passageiros com rumo Southampton. Uma locomotiva Hornet arrastava a composição pela mesma via, por onde actualmente corre, a 120 quilómetros por hora, o «Bournemouth Belie» e as luxuosas carruagens «Pulman». A estação foi em princípio desenhada para três «gares» de trezentos metros. Hoje a estação de Waterloo possui 31 «gares» cada uma de mais de quinhentos metros e ladeadas de largas rampas para automóveis. Construíram-se onze edifícios para atender a numerosas funções e serviços. Em 1848 tinha um tráfego já importante para a época: trinta e oito comboios entravam e saíam semanalmente para diversas localidades. Nunca se chegou a supor que o desenvolvimento do turismo alcançaria cifras extraordinárias e iria tão longe: hoje entram e saem, 1800 comboios por dia. Já em 1885 a Waterloo Station era considerada a mais moderna e completa estação do Mundo. Tinha um serviço de «transporte de mercadorias a domicílio» («buses» puxados a cavalos) que custava um penny. Na guerra de 1914, a estação Waterloo desempenhou importante papel com o envio de tropas para o continente.

Em 1929 principiou a electrificação das linhas férreas britânicas e um ano depois um «expresso» eléctrico unia Londres às cidades do Oeste. Era o *Atlantic Costal Express* o primeiro comboio sem paragens. Actualmente a estação de Waterloo, com os seus 183 circuitos de desvio e uma cabine de sinalização, que movimenta mais de 300 agulhas, é a mais importante da Europa — e a mais moderna, apesar dos cento e vinte anos que comemora neste mês de Maio.

Imprensa

«Motor»

Recebemos a visita da revista ilustrada *Motor*, de que é editor e director o distinto jornalista sr. A. Ruela Ramos.

Com colaborações de interesse, desejamos a esta nova revista, que entrou no 2.º ano de existência e de que é proprietária Publicações «Cícero», Lda., longa vida e felicidades.

As maravilhosas termas do Algarve

(Continuação da pág. 106)

E acrescenta que «a estância de Sagres, na qual se contempla o mar em toda a sua grandiosidade, é deliciosa».

Por sua vez, o Dr. Moreno Gonçalves, inspector de Sanidade e antigo Secretário-Geral da Sociedade Espanhola de Hidrologia Médica, no «Boletim» dessa instituição deixou expresso este passo: «Em pleno Algarve, junto à costa atlântica, dirigimo-nos, na praia de Monte Gordo, ao «Hotel Vasco da Gama», magnífico e moderno hotel; partimos depois para Faro, percorrendo a região do Algarve, interessante não só pelas suas esplêndidas paisagens, cheias de luz e alegria, mas também pelas suas tradições e costumes».

Não obstante se publicarem importantes semanários algarvios servidores dos interesses regionais, para uma informação mais constante, afigura-se-nos desejável manter um jornal diário.

Equipada a hotelaria, cuidadas as obras de arte, melhorados os transportes e comunicações — a que a abertura do Aeroporto de Faro vem conferir poderoso incentivo —, é de prever sejam estruturadas medidas de fomento complementar, propiciatórias ao legítimo apogeu das fascinantes condições turísticas do nosso território.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

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

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

Como o Caminho de Ferro de Benguela contribuiu para desenvolver Angola e a Africa Central

Pelo Dr. ALEXANDRE PINTO BASTO

Presidente Conselho de Administração da Companhia do C.F.B.

A construção do Caminho de Ferro de Benguela foi um acontecimento da maior importância económica para Angola. Não pode haver dúvida que esta linha desempenhou, e continua a desempenhar, um papel preponderante no crescimento de regiões anteriormente inexploradas. Lobito, por exemplo, era uma inhospita língua de areia, sem vegetação, quando foram assentes os primeiros quilómetros de via.

Isto foi em 1903. Lobito é hoje uma das mais belas cidades de Angola. O seu porto, o primeiro dos modernos portos de Angola, é o término oceânico de linha vital de comunicação que serve vastas regiões do continente africano.

Basta lançar uma vista de olhos por qualquer mapa de Angola para ver que o Caminho de Ferro de Benguela contribuiu talvez mais para o desenvolvimento deste território do que qualquer outra empresa. Foi o Caminho de Ferro de Benguela que abriu o planalto central à agricultura, ao comércio, à indústria e à exploração mineira. Uma longa cadeia de cidades, vilas e aldeias cresceu ao longo da linha no decorrer destes últimos sessenta anos.

A agricultura continua a ser, de longe, a mais importante actividade, mas é interessante notar que se verificam grandes progressos neste campo desde o aparecimento do Caminho de Ferro. Uma agricultura primitiva, com sementes fracas e com ferramentas inadequadas, deu lugar, numa vasta zona de Angola, a métodos agrícolas aperfeiçoados, capazes de serem bastante ampliados do futuro.

Vastas transformações

A linha atingiu a fronteira do Congo em 1928, e em 1931 estava completada a ligação vinda de Catanga. Isto foi o fim de uma época. Poucos avaliam agora a grandeza das transformações que se operaram desde então.

Podemos dizer que a civilização seguiu os carris. Adjacente à linha, foi sendo construída gradualmente uma rede de estradas, num esforço para promover a exploração de extensões de terras anteriormente isoladas.

No princípio do século havia muitas riquezas

naturais para explorar, devido à sua localização remota. O Caminho de Ferro de Benguela foi colocado, assim, diante da tarefa de transformar o clima económico de uma vasta zona de Angola e, para além desta província portuguesa, de territórios da África Central.

Uma característica saliente da expansão nas regiões servidas pelo Caminho de Ferro foi o rápido crescimento de novas indústrias no decorrer destes últimos anos.

Sabe-se muito bem que o crescimento económico depende largamente de boas facilidades de transporte e, a este respeito, o Caminho de Ferro de Benguela teve sempre bem presentes as suas responsabilidades perante o futuro destes territórios.

Bem-estar

A indústria tornar-se-á, sem dúvida, cada vez mais importante neste desenvolvimento. Numa época de rápido progresso técnico, o Caminho de Ferro de Benguela está pronto a contribuir, muito substancialmente, como no passado, para a crescente prosperidade de Angola e para o bem-estar económico da sua população e dos países vizinhos.

Os diamantes do distrito da Lunda, próximo da fronteira do Congo, continuam a ser a mais valiosa produção mineira. Nos últimos anos, foram extraídas consideráveis toneladas de minério de ferro no Cuíma e transportadas para o Lobito, para exportação.

Para tal efeito foi construído um ramal de 66 km, do Cuíma a Robert Williams. Este foi o mais recente estímulo que o Caminho de Ferro de Benguela deu para transformar a estrutura económica da sua zona de influência.

A produção de energia eléctrica está também a contribuir de maneira crescente para a economia de Angola. Está actualmente em construção um vasto projecto hidroeléctrico no Lumaum, perto do Alto Catumbela. Espera-se que este projecto, em ligação com a central hidroeléctrica do Biópio, a 30 km do Lobito, satisfaça as necessidades da região durante bastantes anos e que torne economicamente praticável o seu ulterior desenvolvimento.

A este respeito, também, o Caminho de Ferro teve uma profunda influência no território através do qual circula. Foi o Caminho de Ferro de Benguela, há anos, que instalou as primeiras centrais térmicas em pleno mato e que forneceu electricidade à população.

Energia abundante

Foi também financiado e construído pela nossa Companhia um projecto hidroeléctrico no rio Cuando. Este projecto fornece uma abundante fonte de energia, não só para as grandes oficinas do Caminho de Ferro, situadas em Nova Lisboa, mas também para a própria cidade.

Está a registar-se uma grande modificação nas condições de vida, nas regiões atravessadas e servidas pelo Caminho de Ferro.

Uma das características mais notáveis das actividades do Caminho de Ferro é o relevo que se tem dado ao desenvolvimento social e profissional das riquezas humanas.

Quando o Caminho de Ferro foi construído não havia mão-de-obra no local. Este foi, é claro, um factor a limitar o trabalho dos construtores. Tornou-se necessário preparar, ano após ano, sucessivas fornadas de trabalhadores sem qualquer preparação profissional.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

O resultado, contudo, mostrou-se bem compensador no final. Hoje um largo número de trabalhadores qualificados e semiquilificados, com o seu nível de vida consideravelmente melhorado, estão a desempenhar com competência as várias tarefas requeridas por um Caminho de Ferro moderno. 14 800 empregados, com mulheres e filhos, atingindo um total de mais de 50 000 pessoas, constituem a nossa «família» ferroviária.

Vital para a economia

Muitas foram as dificuldades vencidas nestes sessenta anos que decorreram depois que ficaram assentes os primeiros quilómetros de via. À medida que os anos foram passando, mais e mais se tornou evidente que o nosso Caminho de Ferro é uma força vital na vida económica de Angola e dos países vizinhos.

As nossas Oficinas Gerais em Nova Lisboa e as nossas plantações de eucaliptos (que não tardarão a atingir cem milhões de árvores) podem ser citadas como exemplo do papel preponderante que o Caminho de Ferro de Benguela está a desempenhar no desenvolvimento de Angola.

Pouco será necessário dizer acerca do que a Companhia tem feito para melhorar o bem-estar do seu pessoal e das suas famílias.

Seria supérfluo falar, por exemplo, na assistência médica que tanto tem contribuído para melhorar o estado de saúde de quatro gerações fixadas ao longo da linha. À luz das realidades do presente, esse aspecto humano da nossa actividade parece ser um investimento dos mais notáveis que fizemos.

Angola—diz-se—é uma terra de oportunidade, uma terra de futuro. Estamos, de facto, no começo de uma nova era de nascimento.

Como no tempo dos pioneiros, o Caminho de Ferro de Benguela pode olhar com confiança para a prosperidade deste território. Uma das nossas tarefas consiste precisamente em ajudar a explorar as imensas reservas naturais que são efectivamente servidas por nós.

preservação
de
madeiras
em
autoclave
pelo
processo

VP **LONGA DURAÇÃO**

SOPREM

SOCIEDADE DE PRESERVAÇÃO DE MADEIRAS

Sociedade anónima de responsabilidade limitada
LISBOA
FABRIL EM VIA NOVA DE TÁMULCO, PAMPULOSA (MARINHA GRANDE)

« Lisboa - Carris »

A excelente revista ilustrada «Lisboa-Carris», órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, de que são, respectivamente, director e redactores os distintos escritores srs. D. Francisco d'Avillez, e Silva Bastos e César de Oliveira, passou desde o n.º 88 (Primavera de 1965) a publicar-se trimestralmente e a ter novo formato.

O número presente traz colaboração de bastante interesse assinada por:

Eng. Jorge Gonçalves, Estêvão Reis, Homero Serpa, Alfredo F. dos Santos, Othelo Matta, Raul Soares e Policarpo Lemos. As fotografias são da autoria de Alneida d'Eça, José Pinheiro de Abreu, António Garcia de Almeida e Amável S. Silva. Capa e ilustrações de João Luís Fernandes Costa. Orientação gráfica de César de Oliveira.

Entre várias notícias de interesse geral, esta revista dá-nos a conhecer a criação de uma Tertúlia de Artes, Letras e Ciências do Pessoal da Carris, — «Forum», que se reuniu, pela primeira vez, no dia 26 de Fevereiro, num jantar seguido de uma magnífica conferência proferida pelo Eng. Viriato Tadeu, ilustre Chefe dos Serviços Técnicos da Soponata, o qual, sob o título *Mundos de que se fala e que poucos conhecem*, proporcionou e todos os presentes uma aliciante e maravilhosa viagem pelo Japão, Tailândia e Ilha de Malta.

A 2.ª reunião de «Forum» efectuou-se no dia 29 de Abril e teve como convidados de honra três figuras do teatro português: os dres. Luís de Oliveira Guimarães, José Galhardo e o compositor João Nobre.

Felicitemos a Direcção de «Lisboa-Carris» pelas suas louváveis iniciativas.

Construa com

NOVOPAN

=



EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTA - DOURO)

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 56204

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infantaria, 27-D — Telef. 689806

Caminhos de Ferro do Ultramar

BEIRA

Importaram em 10.200 contos as seis carruagens, que o Caminho de ferro da Beira comprou a uma fábrica japonesa.

As carruagens, que comportam 130 passageiros, foram desembarcadas, no porto da Beira, do navio japonês «Wokata Maru».

LOURENÇO MARQUES

O diário «A Tribuna» informou que a Direcção do Clube Ferroviário de Moçambique vai entregar ao secretário provincial, eng. Vaz Pinto, um memorando pedindo a construção dum ramal ferroviário para o seu campo de desporto, em construção na Machava.

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)
SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica: Rua do Sol a Chelias, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

O Comboio Aéreo

Um recente comité interministerial consagrado às questões dos melhoramentos do território francês, levou a cabo uma série de operações de investimento entre as quais as que respeitam à construção e aos ensaios de um protótipo de «comboio aéreo», estudado pelo eng.^o Jean Martin.

A firma Martin, é uma empresa de estudos e de pesquisas conhecida inundoialmente por ter apresentado, no último Salão de Aeronáutica de Bourget, o «Terraplano», um camião que circula sobre uma bolsa de ar.

O «Comboio aéreo» apresenta-se como uma cabina ou fuselagem de avião sobre um carril-guia; é provido atrás de um motor de avião que assegura a propulsão. O veículo, que pode transportar cerca de 100 passageiros a uma velocidade de 200 a 400 quilómetros por hora, deve oferecer a melhor solução do futuro para o transporte de passageiros em distâncias curtas ou médias.

Um Mono-carril de concepção francesa ligará os Estados Unidos ao México

O mono-carril S.A.F.E.G.E., de concepção francesa, será construído pela firma «American Machine and Foundry», para ligar as cidades americanas de El Paso (Texas) e a mexicana de Juarez.

O mono-carril S.A.F.E.G.E., cuja execução foi atribuída a 18 firmas francesas — entre as quais Renault e Michelin — é suspenso por uma plataforma de dois eixos com rodas pneumáticas a uma pista de rolamento em concreto. A Sociedade «American Machine and Foundry», que adquiriu a licença para os Estados Unidos, já construiu um circuito experimental na Feira de Nova York.

A ligação entre El Paso e Juarez por meio do mono-carril virá solucionar um importante problema de tráfego entre esses dois centros: segundo as estatísticas da administração americana das Alfândegas, 20 milhões de pessoas atravessam, anualmente a fronteira naquele ponto.

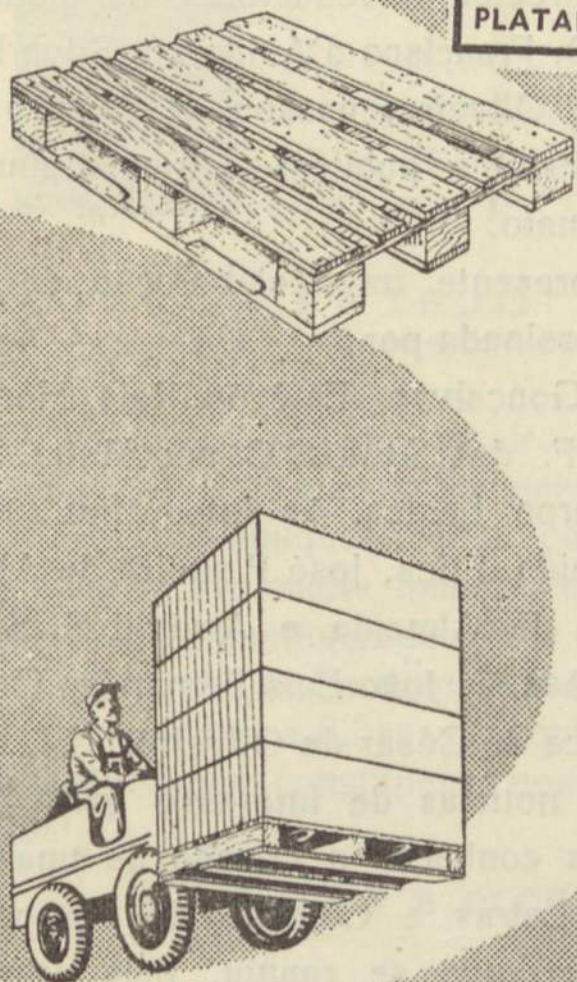
A «American Machine and Foundry» concluiu com a companhia «International Monorail Corp», que foi criada para a circunstância, um contrato que prevê, particularmente, a associação do escritório de Nova York de Engenharia, Ford, Bacon e Davis, aos trabalhos de construção.



S. mida

LISBOA
TELEF. 23713

PLATAFORMAS DE CARGA
NORMALIZADAS



PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:
AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.

TELEFONE 736362

Estação de Santa Apolónia

(Continuação da pág. 102)

Em 29 de Julho de 65, foi feita a recepção oficial do edifício da estação de Santa Apolónia pelo engenheiro-chefe da «fiscalização». Nestas condições, o director da empresa construtora, Arribas y Ugarte, fez entrega, por sua vez, do mesmo edifício à Companhia Real, representada pelo seu director geral Goudchaux.

E, assim, ficou Lisboa dotada com a sua estação principal que, se não era monumental, antes arquitectonicamente bem modesta, e, se não tinha vastidão e, sobretudo, sem grandes possibilidades de se adaptar ao aumento de tráfego que era de prever, — e esse terá sido o maior erro — era, contudo, na sua simplicidade, o coroamento indispensável das nossas duas primeiras grandes linhas: a do Leste e a do Norte.

Volveram anos — quase um século —, sofreu as vicissitudes do tempo, das transformações sociais, económicas e de urbanismo, decaiu de importância, as suas instalações tornaram-se mesquinhas e as suas funções cada vez mais restritas, a que um aparente rejuvenescimento não pode tirar nem esconder, as deficiências e o carácter de provisório.

Mas toda esta evolução, toda essa curva que depressa iniciou o ramo descendente, não são já do âmbito deste volume.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

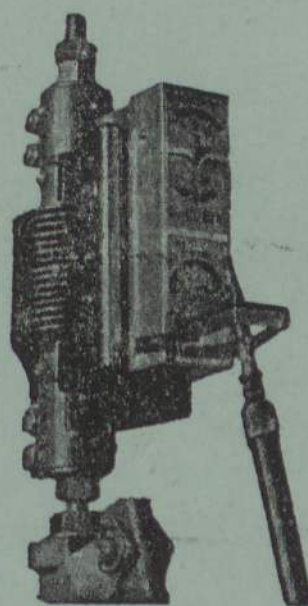
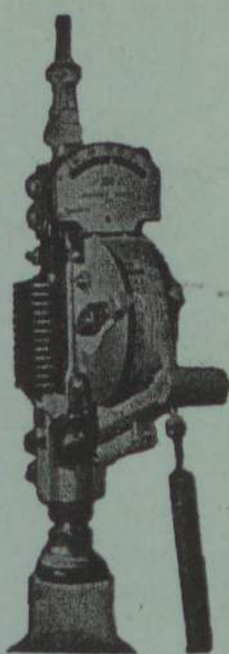
*todos os anúncios
são óptimos*

**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*



RELÉS



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

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE