

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

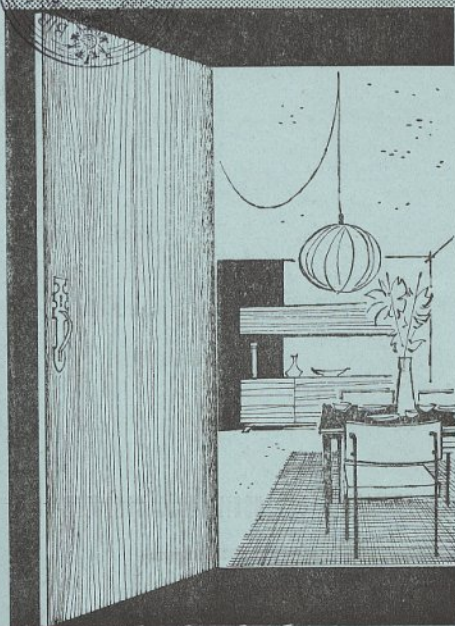
REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5,ª Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

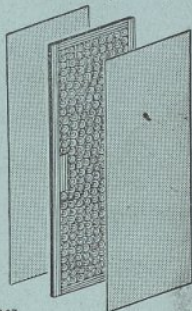
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 320158 — LISBOA



**painel perfeito  
para portas  
e divisórias**

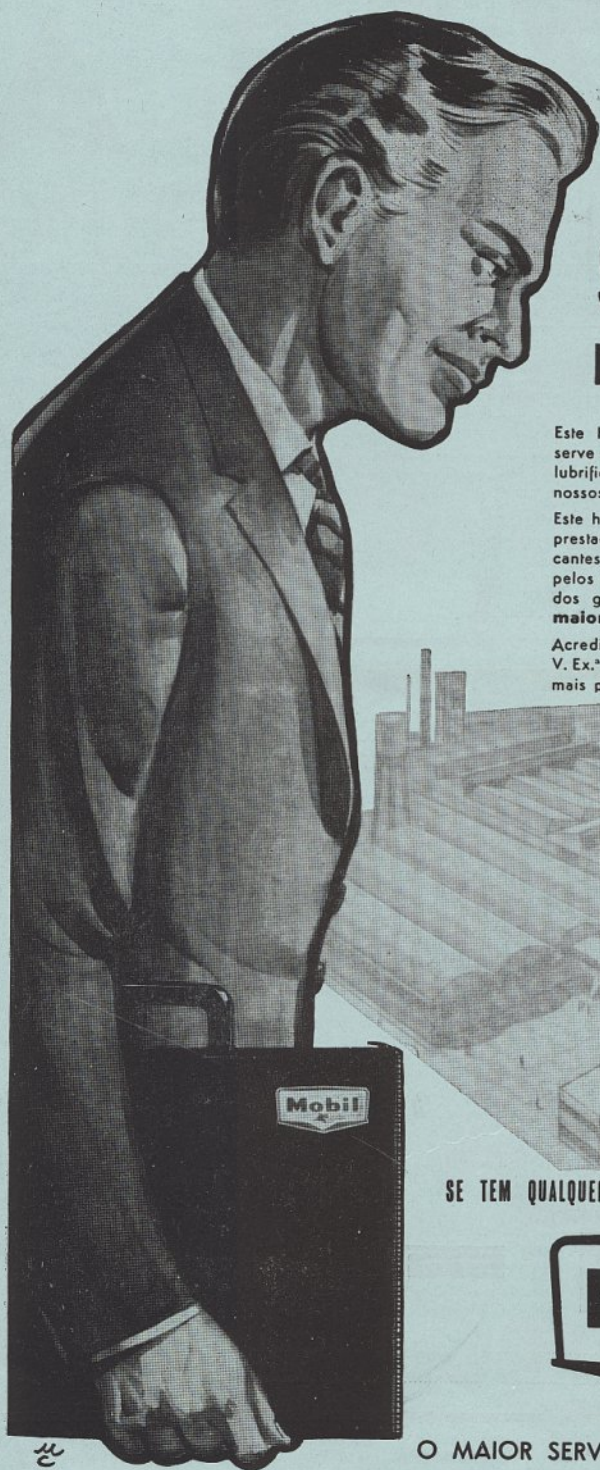
NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um arço de madeira laminado, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



**siaf**

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 362331  
PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 32526 e 36017

publigráfico



# UTILIZE MAIS DE 90 ANOS DE EXPERIÊNCIA

Este homem representa a Mobil, uma companhia que serve a indústria desde 1866... que forneceu os primeiros lubrificantes para muitas das maravilhosas máquinas dos nossos dias.

Este homem é apoiado por produtos com maior tempo de prestação de serviço do que quaisquer outros lubrificantes... por competentes engenheiros de especialidade... pelos laboratórios melhor organizados... pela assistência dos grandes construtores de máquinas... enfim, **pelo maior serviço de lubrificação do mundo!**

Acreditamos que um homem com tal apoio pode ajudar V. Ex.<sup>a</sup> a aumentar a eficiência das suas máquinas — a tornar mais proveitosa a sua laboração. Por que não o consulta?

SE TEM QUALQUER PROBLEMA DE LUBRIFICAÇÃO CONSULTE-NOS



O MAIOR SERVIÇO MUNDIAL DE LUBRIFICAÇÃO

DEPÓSITO LEGAL  
-O. ABR. 1963

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 32 01 58; Direcção: 3275 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, 1893. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1903 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904



# 1805

1 — MARÇO — 1963

# ANO LXXV

#### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

## A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
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

### DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

### REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO  
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
A. P. MOURÃO

### COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES  
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO  
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



## S U M Á R I O

Breve comentário sobre o Inverno . . . . .	519
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	520
General João de Almeida . . . . .	521
Carta de Lourenço Marques, por um correspondente especial . . . . .	523
Imprensa. . . . .	524
Le Portugal-circuit touristique et ferroviaire . . . . .	524
Turismo francês . . . . .	524
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i> . . . . .	526
Turismo espanhol . . . . .	526
Roteiro de um repórter — Baalbek, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	527
Linhas Estrangeiras . . . . .	528
Recortes sem comentários . . . . .	529
Publicações recebidos . . . . .	530
A Ponte da Arrábida encontra-se em plena fase de conclusão . . . . .	531
Brindes e Calendários . . . . .	532
Centro de Informação e de Publicidade da U. I. C. . . . .	532
Viagens e Transportes . . . . .	532



# Breve comentário sobre o Inverno

O Inverno, este ano, tem sido e continua a ser excessivamente rigoroso. O Ribatejo foi uma das regiões mais castigadas pelas chuvas torrenciais. Na Golegã, algumas ruas ficaram cobertas pelas águas. Na região do Sado, a parte baixa da vila de Alcácer do Sal viveu horas dramáticas, devido à cheia do rio que, extravasando, inundou a zona comercial e industrial. No Norte, registaram-se também grandes inundações. A barra do Douro, foi fechada à navegação. Os prejuízos em todo o País são incalculáveis. O «Século», ao registar, na sua edição de 17 de Fevereiro, as consequências do temporal, classificou as cheias de autêntico desastre nacional.

Mas, às cheias e às inundações, vieram também juntar-se os desmoronamentos, tendo sido bastante afectados os transportes não só rodoviários mas também ferroviários. Na região do Bombarral, por exemplo, onde as inundações atingiram, na parte baixa da vila, mais de meio metro de altura, houve um dia em que foi interrompido o movimento dos transportes ferroviários e por estrada.

Há ainda a registar — felizmente sem consequências muito graves — o desabamento, devido às chuvas, de uma trincheira sobre a linha férrea, entre a Cruz da Pedra e Campolide. O facto sucedeu na manhã do dia 16 do mês passado.

Eram 6<sup>h</sup>,50<sup>m</sup> quando o comboio 408, que saíra de Sintra às 6<sup>h</sup>,04<sup>m</sup>, depois de passar no apeadeiro da Cruz da Pedra, a meio caminho, pois, da estação de Campolide, sofreu um acidente com o descarrilamento do rodado da frente da carruagem-máquina. Alguns pedregulhos, que haviam caído da barreira sobre a via, motivaram esse

descarrilamento que, se não teve consequências sérias, foi devido ao facto do maquinista do comboio, sr. Artur Santos Rodrigues, vir conduzindo a composição em marcha moderada — trinta quilómetros horários — não só por estar quase a chegar a Campolide, mas também pela circunstância de, estando o sinal do Tráfego localizado numa curva e ser ainda de noite e estar a chover, ter dificuldade em ver aquele sinal a distância. Maquinista cuidadoso e experiente, o sr. Santos Rodrigues, mal o rodado saltou dos carris, parou imediatamente o comboio. Evitou-se assim uma possível tragédia.

Enquanto os engenheiros srs. Dinis, Gomes Leal e Mónica, inspector Santos e o pessoal da Via e Obras procediam, afanosa e eficientemente, aos trabalhos do carrilamento do rodado e à remoção das pedras que obstruíam a linha, os comboios entre a Cruz da Pedra e Campolide começaram a circular pela linha de desvio, que liga aquele apeadeiro ao de Sete Rios, a fim de se evitar mais atrasos e transtornos no movimento de passageiros.

Há que louvar a prontidão com que o pessoal da Via e Obras — engenheiros e operários — se desempenhou da sua tarefa.

E há a registar o facto de os serviços de Via e Obras terem à sua frente uma equipa de engenheiros e operários não só competentes, mas, igualmente, dedicados para servir a Companhia e servir o público.

Que o mês de Março, que se inicia hoje, nos traga melhores dias porque, francamente, já temos saudades do bom sol de Portugal e este Inverno, prestes a terminar, só nos causou, de Norte a Sul, incalculáveis prejuízos.

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## O pintor João Mário e a sua insatisfação

Neste momento em que se comemora o centário do insigne pintor Carlos Reis, mestre de mestres, falemos de pintores e de pintura.

João Mário Ayres de Oliveira, discípulo do notável artista Alvaro Duarte de Almeida, é um jovem de quem já muito se fala. Três exposições consecutivas: — na Sociedade Nacional de Belas-Artes, na «Casa do Ribatejo» e, muito recentemente, na prestigiosa Biblioteca-Museu Municipal de Vila Franca de Xira, chamaram sobre a sua pintura a atenção dos críticos, dos jornais e de todos os amadores e coleccionadores conscientes de obras de arte.

João Mário sente a paisagem e sente a sua pintura. Como um poeta que faz dos seus versos a sua verdadeira linguagem, João Mário serve-se da pintura para, no feliz dizer de Alvaro Duarte de Almeida, *transmitir-nos o seu enamorado culto pelas coisas viventes e inertes às quais empresta a sua própria humanidade.*

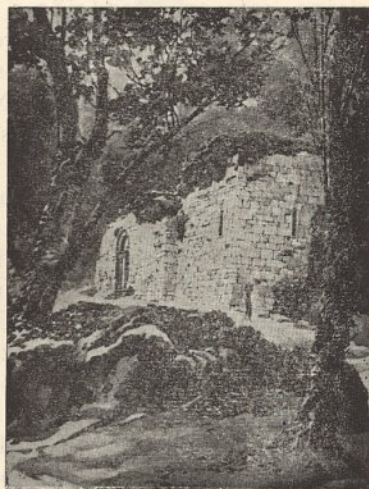
Linguagem natural, a pintura, como todos os outros géneros artísticos, carece de ofício. Todo o verdadeiro artista é um insatisfeito. João Mário sofre também, porque já é um grande pintor, essa insatisfação e, contudo, como disse ainda o seu Professor Alvaro Duarte de Almeida, no catálogo da exposição, *a sua pintura é tranquila, não deixando vislumbra a luta travada com a matéria para a submeter.*

## A exposição de Maria Vinhal Costa, nas Belas-Artes

Maria Vinhal Costa — uma Primavera em flor — expõe, desde hoje, num dos salões da Sociedade Nacional de Belas-Artes, uma série de quadros a óleo e a aguarela. É comunicativa, sincera e ardente, a juventude desta artista, cujo nome já significa muita coisa na pintura de hoje, no nosso País. Como todos os artistas de vocação, como todos os pintores que pintam porque não podem viver nem compreender a vida sem pintar, Maria Vinhal Costa — que nome tão expressivo! — comunica a todos os seus quadros uma vibração intensa e procura, em cada um deles, exprimir a sua mensagem de beleza e de ternura.

Pintar, para Maria Vinhal Costa, é ajoelhar e rezar perante a beleza espiritual de Nossa Senhora, a Paisagem!

## Os nossos artistas



CAMINHO SOLITARIO — Aguarela de Mário Salvador

## Florbela Espanca

Versos morenos de Florbela . . . São  
ardentes como o fogo das Vestais,  
suaves como aromas orientais  
e belos como rosas em botão!

A oiro e sangue escreveu sua mão  
versos unguídos n'alma à luz de ideais . . .  
— Sopros divinos repassados de ais —  
cânticos de amor, numa insurreição!

Oh, «Soror Saudade»! Oh, Misteriosa . . .  
Poste de Orfeu a Lágrima saudosa  
que em pérola no mar Safo encontrou!

Nas réstias de ígneas cores do poente,  
embalarás, eterna penitente,  
a dorida paixão que te finou!

CAROLINA ALVES

# General João de Almeida

## Uma justa homenagem do «Jornal do Exército» à memória do Herói dos Dembos

*Num dos últimos números do «Jornal do Exército», acabamos de ler, com emoção e saudade, algumas palavras eloquentes de justa homenagem à memória do General João de Almeida, grande e prestigiosa figura nacional.*

*O General João de Almeida, que ficou também conhecido, na História da Ocupação de África, com o nome de «Herói dos Dembos», foi ilustre colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».*

*Ao ler, no referido «Jornal do Exército», as palavras da homenagem que lhe foi tão justamente prestada, julgámos do nosso dever arquivar aqui o que ali se escreveu e disse. É o que fazemos agora, com a transcrição, integral, dessa homenagem.*

Descendente de João Fernandes Pacheco, que comandou heróicamente uma hoste de beirões em Aljubarrota, e do grande vice-rei da Índia, D. Francisco de Almeida, desde criança se evidenciou entre os companheiros pela sua inteligência, espírito combativo e força de vontade invulgares.

Naturalmente inclinado para a carreira das armas, alistou-se em 1891, com 17 anos, como voluntário no Regimento n.º 5 de Caçadores da Rainha, e dois anos depois matriculou-se na Escola do Exército, frequentando com distinção o curso de Infantaria, sendo promovido a Alferes em 1896.

Espírito ávido de cultura e grande estudioso, decidiu tirar o curso de Estado-Maior, que também finalizou com distinção, e formou-se em Matemática e Filosofia, ao mesmo tempo que obtinha o diploma de engenheiro civil pela École du Génie Civil de Paris.

Ainda Aspirante, ofereceu-se como voluntário nas expedições então levadas a efeito contra o Gungnhana, oferecimento que não foi aceito. Quando do terrível massacre do Pembe, em Angola, no ano de 1904, de que resultou ser desbaratada e massacrada pelos cuamatos uma coluna comandada pelo Cap. Aguiar, de novo se ofereceu para tomar parte nas forças organizadas para vingar aquele desastre, mas, ainda desta vez, não logrou o seu propósito, pois aquela acção punitiva não chegou a realizar-se. Finalmente, em 1906, já Capitão, embarca para Angola como Subchefe do E. M. daquela província.

Simultaneamente, homem de acção e educador, metódico, de uma bravura inultrapassável, tenaz e justo, João de Almeida em pouco tempo prestaria

inestimáveis serviços ao País, reconhecendo, pacificando e desenvolvendo uma extensão de território muito superior à área da Metrópole.

Figura magnífica de herói, dirigiu nove campanhas, oito como Comandante e uma como Chefe do E. M., passou fome, sofreu os horrores da sede e por duas vezes foi ferido em combate; executou grande número de reconhecimentos a regiões insubmissas e de difícil acesso, todos eles verdadeiros modelos de meticulosidade e precisão, por vezes acompanhado apenas pela sua fiel ordenança; construiu 36 fortes, onde pela primeira vez tremulou a Bandeira da Pátria; construiu pontes, lutou sem desfalecimentos apesar das extraordinárias dificuldades que teve de enfrentar. Como administrador empreendeu uma incomparável política de fomento e civilização em favor dos indígenas e procedeu ao estudo científico do território.

Desembarcando em Luanda, nos inícios de 1906, foi investido nas funções de Subchefe do E. M., sendo encarregado de organizar a expedição ao Cuamato, por ele aconselhada, destinada finalmente a vingar o massacre do Pembe e pacificar aquela região. Iniciadas as operações com uma coluna de 3000 homens, incluindo os auxiliares, sob o comando do Capitão Roçadas, depois de penosas marchas alcançaram o rio Cunene, que João de Almeida foi o primeiro a atravessar, à frente de uma companhia de landins do comando do Capitão Baptista. Para garantir as comunicações, João de Almeida projectou e orientou a edificação do «Forte Roçadas», bem como de uma ponte de 147 metros.

Em Agosto desse mesmo ano, um reconhecimento lançado do forte para o interior, foi atacado por numeroso grupo de cuamatos, travando-se violento combate, desfavorável às nossas forças. João de Almeida, saindo com duas companhias em socorro, tem nesse dia o seu baptismo de fogo e a sua primeira vitória em combate.

Em Outubro desse ano é encarregado de se deslocar ao Cuanhama, com a missão de verificar quais os povos aliados aos cuamatos e realizar o reconhecimento dos territórios que percorre; segue com o Tenente Albano de Melo e três soldados para essa missão que envolvia dificuldades e riscos extraordinários, pois a região entre o rio Cunene e o Cuanhama era coberta de densíssimas matas onde se acoitavam os cuamatos em contínua vigilância, que ele

conseguiu iludir em sucessivos rasgos de astúcia e audácia. Por várias vezes perseguido, o pequeno grupo chegou a estar 38 horas sem uma gota de água, sob um calor sufocante, mas conseguiu cumprir inteiramente a sua missão, percorrendo Cuanhama em várias direcções e, no final, João de Almeida apresentou um relatório surpreendente, com cartas itinerárias pormenorizadas. Tomando como ponto de partida esse reconhecimento e um outro que logo a seguir fizera à região do Evale, reconhece depois os distritos de Hufla, Moçamedes e Benguela, internando-se em regiões de acesso impraticável ao branco, colhendo elementos, elaborando cartas minuciosas que permitiriam a organização da linha de etapas do mar ao Cunene, que facilitaria a marcha das colunas futuramente encarregadas da ocupação dos territórios para além daquele rio e da sua passagem por Muxico. Apresentou, depois, tão precisos elementos geográficos que os belgas nos reconheceram o direito à posse daquela região que até então nos contestavam.

Em Fevereiro de 1907 regressava a Luanda e, ainda no mesmo mês, partia a reconhecer a região dos Dembos e Mahungos, acompanhado pelo Tenente Melo Vieira, um soldado branco e oito indígenas; atingida a região do Encoje, soube que dez quilómetros para além estava interdita a passagem a qualquer branco ou indígena do Governo, que seriam irremediavelmente massacrados se tentassem passar. João de Almeida toma aqui uma das suas extraordinárias decisões: manda regressar a Luanda parte dos seus companheiros e seguiu, apenas, com a sua fiel ordenança, o Manuel Marques. O que essa travessia foi de extraordinária em coragem, determinação e resistência moral e física à fadiga, sob chuvas torrenciais, rodeado de inimigos e por fim doente, num terreno coberto de espessas florestas e montanhoso, só o poderão avaliar os que conheceram os sertões africanos de então; basta dizer que houve dias em que não puderam progredir mais de um quilómetro! Dois meses depois de ter saído de Luanda a sua alimentação reduzia-se a frutos do mato, milho e amendoim que apanhavam, até que um dia, surpreendidos numa lavra, foram cercados e presos; salvou-os o facto dos seus captivos não os terem despojado das armas e haveres, o que lhes permitiu cortar as ligações de capim da cubata onde foram introduzidos; surpreendidos, foram perseguidos até ao rio Lombije, repleto de crocodilos, que atravessaram a nado sob uma saraivada de balas e azagaias.

A 28 de Abril, João de Almeida regressa à capital da província depois de um percurso de 1300 quilómetros.

Atacado pela anquilostomíase, estava exausto. Só a sua espantosa resistência e força de ânimo, — símbolo magnífico de virtudes militares — tornaram possível tão grande esforço.

Reinicia o seu extenuante trabalho como Chefe do E. M. com a organização da coluna, que iria reali-

zar a campanha dos Dembos de 1907, que ele comandou pessoalmente.

Aquela região, há muito em completo estado de rebeldia, situava-se às portas de Luanda, que para nós constituía enorme desprestígio. Sentindo impossível, com os meios de que dispunha, bater toda a vastíssima zona, decidiu ir para o ponto mais difícil, que rodeava a capital dos Dembos, por forma a que, por uma forte acção punitiva e estabelecendo ali uma guarnição, de lá se pudesse irradiar para todo o território.

Nesta penosa campanha, durante a qual se percorreram mais de 1500 quilómetros, e se travou uma série de duros combates, entre os quais os de Columbe, Quiulo, Combe, Imbungo, Chingo, Cazuangungo, Muambo e Quilumbe, fez construir cinco fortes e, por fim, de novo tremulava gloriosa na vastidão daquelas terras a Bandeira da Pátria, havia 35 anos ultrajada, João de Almeida, atingido por uma bala, num braço, durante um dos combates, atou um lenço a cobrir a ferida e prosseguiu sereno na luta, só chamando o médico para o pensar 40 horas depois! Porque já não houvesse medicamentos e se tinham registado vários casos de tétano na coluna, o O. G., em resposta a um telegrama-relatório sobre os acontecimentos daquele dia, ordenou que se dessem as operações por terminadas. Em vez de acatar a ordem perguntou ao médico qual o tempo que, no caso de lhe sobrevir o tétano, poderia contar de vida lúcida e activa, ao que este lhe respondeu que poderia contar com três dias após a primeira manifestação da infecção. Contava atingir Cazuangungo, o seu objectivo principal, em três dias, o que praticamente acabaria com a fase principal da campanha, como veio a suceder, pelo que mandou que se prosseguisse em marchas forçadas. Sublime exemplo de coragem e dedicação!

Traça o seu plano: ocupar toda a fronteira e estabelecer um sistema de fortes de onde irradiassem forças que submetessem o indígena. Para isso, teve de efectuar uma série de campanhas, por ele directamente comandadas: Kihita e Vimanha, em 1908; Jau, Bata-Bata, Mocuna, Ampuca, Chicolovalo, Evale e Baixo-Cubango, em 1909; Pocolo, onde é ferido por uma azagaia, carregando a baioneta, à frente das suas tropas, Otckero e Gáfima, em 1910, que impõem de vez a nossa soberania.

Realizando, simultaneamente, uma obra administrativa e civilizadora de grande projecção, em muito contribuiu para o prestígio do Exército e de Portugal. Desenvolveu a instrução, criando 36 escolas, impulsionou a agricultura, montando hortas experimentais e vastos campos de lavra, construiu milhares de quilómetros de carreiras e estradas e instalou centenas de quilómetros de linhas telefónicas.

No fim de 1910 regressa à Metrópole, cheio de prestígio, deixando atrás de si uma obra tão grandiosa, que nada, nem ninguém, nem o decorrer do tempo farão esquecer.



# Carta de Lourenço Marques

*O Clube Ferroviário de Moçambique inaugura um novo estádio de patinagem e basquetebol. O presidente desta colectividade é homenageado com a medalha de Ouro de Mérito e Serviços Distintos. O progresso do Porto e do Caminho de Ferro da Beira.*

POR UM CORRESPONDENTE ESPECIAL

No dia 26 de Novembro, o Clube Ferroviário de Moçambique esteve em festa com a inauguração do novo estádio de patinagem e basquetebol. O novo estádio, que muito vem valorizar o admirável conjunto de excelentes instalações que este Clube possui em Lourenço Marques, tem capacidade para 4.000 espectadores, nove camarotes, um dos quais para a radiodifusão e três tribunas, uma para o júri e as restantes para a Imprensa.

Dispõe, além disso, de 5 balneários para atletas, 1 para árbitros, 1 posto de socorro, 3 salas para secções, 1 bar e sanitários para homens e senhoras.

Dirigia a construção do estádio o eng.º Albano de Sousa Dias, autor do respectivo projecto, e o desenho da elegante fachada é do arquiteto Pinho da Cruz. Catorze potentes lâmpadas de vapor de mercúrio, outras tantas incandescentes, proporcionam-lhe magnífica iluminação.

O novo parque oferece assim aos milhares de sócios do Clube Ferroviário melhores condições não só para assistirem à realização de torneios de hóquei e basquetebol, mas também para uma prática mais intensiva destas modalidades.

No acto inaugural, que teve a presença do Encarregado do Governo-Geral, sr. Comandante Ferreira de Almeida, que descerrou uma placa alusiva à cerimónia, fizeram-se ouvir os hinos da República da África do Sul e de Portugal.

O Clube Ferroviário procedeu mais uma vez à cerimónia da entrega a alguns sócios dos emblemas de prata que representam e consagram 25 anos de dedicada filiação no Clube.

Desta vez — e com festa pública — foram 25 os galardoados, vendo-se, entre a luzida assistência, algumas das mais distintas figuras de Lourenço Marques. Com efeito, honraram a cerimónia com a sua presença o Encarregado do Governo, Comandante Ferreira de Almeida; Secretário Provincial, eng.º Rui Ribeiro; Secretário-Geral, Capitão Serpa Rosa; Presidente em exercício da Câmara Municipal de Lourenço Marques, sr. Hum-

berto das Neves; Comandante Militar, General Caeiro Carrasco; Inspector Superior, Eng.º Pinto Teixeira; Inspector Provincial, Eng.º Pinto Elysen, e Director e Subdirector dos C. F. respectivamente eng.ºs Brazão de Freitas e Fernando Seixas.

Na mesma ocasião procedeu-se à cerimónia da entrega ao actual Presidente do Clube, sr. Henrique Rodrigues, da Medalha de Ouro de Mérito e Serviços Distintos a Colectividade.

A Festa terminou com um magnífico concerto pela Banda do Clube, tendo o seu digno Director, sr. José Gonçalves Correia, bem como os seus componentes, sido prolongadamente aplaudidos.

No passado mês de Setembro foi aberto um novo concurso para material circulante.

Desta vez trata-se do fornecimento de 220 vagões de vários tipos para a rede da Direcção de Exploração do Porto e Caminhos de Ferro da Beira, cujas propostas serão recebidas até às 14,30 horas do dia 4 de Fevereiro próximo, nos Armazéns daquela Direcção de Exploração.

O Porto e os Caminhos de Ferro da Beira continuam a aumentar a sua capacidade de trabalho e eficiência. A aquisição dos referidos vagões de vários tipos, só por si é um índice da atenção que continua a prestar-se à renovação do material circulante.

A propósito, lembrem-se que a linha do Caminho de Ferro da Beira, que liga o seu esplêndido porto daquele mesmo nome à rede ferroviária das Rodésias, era um dos mais difíceis sob o ponto de vista do movimento. Em 1949, data em que o Estado comprou esta linha, o seu percurso de 319 quilómetros no território nacional, encontrava-se, na verdade, cheio de curvas e contracurvas apertadíssimas e de rampas de elevado declive o que provocava, de um lado, desgaste excessivo de material, e do outro, uma marcha muito lenta dos comboios. Dado o ritmo acelerado do desenvolvimento das Rodésias que nessa ocasião atingiu proporções elevadíssimas, facilmente se compreende que, naquelas condições, não se po-

# Imprensa

## «Vida Ribatejana»

Entrou no 47.º ano de publicação o semanário vilafranquense «Vida Ribatejana», de que é fundador, director, editor e proprietário o nosso ilustre e querido amigo, sr. Fausto Nunes Dias.

Ainda não tinha ido às sortes e já Fausto Nunes Dias se encontrava à frente dos destinos do seu semanário, rodeado de excelentes colaboradores, tão jovens como ele, mas ambiciosos todos de servir com paixão o jornalismo e com ardente devoção os interesses da população ribatejana.

São sempre generosos os ideais da juventude. E foi devido ao entusiasmo desses jovens de há 46 anos que «Vida Ribatejana» conseguiu facilmente conquistar na Imprensa regionalista uma posição de grande relevo e vir prestando, no longo curso da sua existência, inestimáveis serviços à castiça Vila Franca de Xira e seu concelho.

A Fausto Nunes Dias e aos seus distintos e dedicados colaboradores, as nossas felicitações pelo aniversário do seu excelente semanário.

dia explorar eficientemente a linha nem era possível dar satisfação às crescentes necessidades daquelas regiões interiores que contavam, principalmente, como era tradicional, com o porto da Beira para as suas importações e exportações de além-mar.

Foi logo gizado um plano de modernização do traçado dessa linha, plano que começou imediatamente a ser executado embora com certa lentidão para não se interromper a circulação dos comboios, que de sete em cada sentido foi gradualmente subindo até atingir 17.

Os trabalhos prosseguem regularmente, sendo já diversas as variantes constituídas e em exploração.

No passado mês de Novembro, entrou ao serviço mais uma das variantes previstas. É ela a variante do Munene, entre os kms. 309 e 315, portanto próximo da estação da Machipanda na fronteira com a Rodésia do Sul. A variante tem apenas a extensão de 6 kms., mas o leitor ficará com uma ideia da sua importância se dissermos que o custo total, incluindo terraplenagens, aquisição e assentamento da via com carris de 40 quilos em vez de 30, como era anteriormente, anda por cerca de 1,3 mil e quinhentos contos.

O novo traçado passou a ter 8 curvas, em vez de 15, do antigo, sendo a curva mais apertada de 300 metros de raio, contra 120 metros do antigo traçado.

Lourenço Marques, Janeiro de 1963

## Le Portugal-circuit touristique et ferroviaire

Uma luxuosa separata da revista  
«La Vie du Rail»

Por amável envio e oferta da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, recebemos dois exemplares da luxuosa separata do número especial, dedicado a Portugal, da revista «La Vie du Rail».

Já aqui nos havíamos referido à publicação desse excelente número, mas isso não nos impede de registar, novamente, o facto, tanto mais que a separata nos parece ter dado mais interesse e grandeza à larga reportagem, que se intitula *Le Portugal — circuit touristique et ferroviaire*, e é assinada, na primeira parte, por Jacques Hérissey, um grande e sincero amigo de Portugal, pois admirar um país, escolher, com olhos de ver e bom gosto, os sítios mais pitorescos, os trechos mais encantadores da sua paisagem, os costumes mais característicos do seu povo, é dar prova eloquente de amizade.

Jacques Hérissey já visitou Portugal duas vezes e mais vezes virá, com certeza, tão calorosas são as suas palavras de louvor à nossa terra.

A separata fecha com um interessante artigo — *Les chemins de fer du Portugal*, assinado por André Bègue, que se apoiou em dados fidedignos para para nos dar dez páginas de grande interesse.

Todas as páginas deste número são ilustradas com lindas gravuras a cores, de uma notável perfeição técnica.

Esta publicação, destinada a fazer na França e fora da Europa uma proveitosa propaganda dos nossos valores turísticos e históricos, foi patrocinada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que, com essa louvável iniciativa, prestou mais um alto serviço ao País.

A revista *La Vie du Rail* merece também a gratidão dos portugueses pela organização dessas belas páginas consagradas ao nosso País.

## Turismo francês

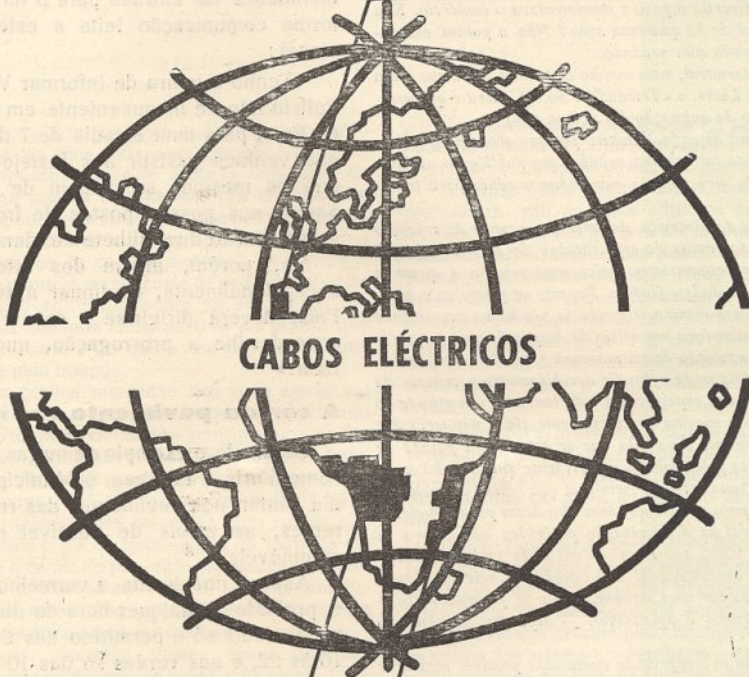
Em princípios de Fevereiro, foi nomeado Comissário para o Turismo Francês, o dr. Jean Ravanel.

Advogado de carreira brilhante, tendo-se formado em Direito público, Direito privado e Economia Política, o dr. Ravanel, que conta 43 anos de idade, foi chefe de gabinete do Ministro das Obras Públicas e dos Transportes em 1954. Cavaleiro da Legião de Honra, na sua brilhante folha de serviços figura ainda o novo Comissário do Turismo Francês, como antigo Presidente do Município de Chamonix, funções que exerceu de 1947 a 1953.

Os nossos melhores cumprimentos.

AO SERVIÇO  
DA  
METROPOLE  
E ULTRAMAR...

**CEL  
CAT**



**CABOS ELÉTRICOS**

**ASSOCIADAS NO ULTRAMAR:**

**Angola:**

CONDEL — Fábrica de Condutores Eléctricos  
do Ultramar, S. A. R. L.  
Caixa Postal, 3043 — Luanda (Sede)

**Moçambique:**

CELMOQUE — Fábrica de Condutores Eléctricos  
de Moçambique, S. A. R. L.  
Caixa Postal, 1171 — Beira (Sede)  
Caixa Postal, 1974 — Lourenço Marques  
Caixa Postal, 182 — Nampula

**CONDEL**

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉTRICOS DO ULTRAMAR, S. A. R. L.

**CELMOQUE**

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉTRICOS DE MOÇAMBIQUE, S. A. R. L.

**FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉTRICOS, S. A. R. L.  
CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.**

**ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS:**

RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9-LISBOA — TELEFS.: 32 19 78-32 89 12-32 50 94-36 76 16 — TELEGR.: CEL-CONDUTORES — CAT-CABOS

# Ecos & Comentários

P O R S A B E L

## Ecos do Carnaval

*Nós ainda somos dos velhos tempos do carnaval lisboeta que, há quarenta anos, divertia o povo e movimentava o comércio. Era selvagem o carnaval de há quarenta anos? Não o pomos em dúvida, mas recordamo-lo com saudade.*

*Hoje não há carnaval, nem mesmo os teatros são o que eram o «Nacional», o «S. Luís», o «Trindade». Só o Coliseu é que mantém ainda um pouco da animação dos velhos tempos.*

*Mas, como vamos dizendo, o motivo por que abordamos o Carnaval resume-se nesta interessante crónica que publicou o «Diário Ilustrado», de 28 do mês findo e que pedimos vênica para transcrever:*

*«Na terça-feira de Entrudo, durante o concurso de crianças mascaradas numa das casas de espectáculos de Lisboa, não foi consentida que se apresentasse no palco uma menina a quem a família mascarara de «lady» Godiva. Perante os protestos e a insistência dos pais dessa menina, a gerência viu-se na necessidade de mandar ler ao microfone um officio da Inspeção dos Espectáculos que proibia a exhibição de tal máscara.*

*Não podemos deixar de aplaudir decididamente o critério da entidade reguladora dos espectáculos e de louvar a sua attitude ao não permitir que uma menina que certamente ainda não teria dez anos, se exhibisse perante uma sala que se encontrava pejada de gente, apenas coberta pelos cabelos. É evidente que não há nada de obsceno no nu de uma criança. Nem é aí que reside o problema; não é do público para a criança, mas sim desta para aquele. O evidente sentido moral da determinação proibitiva não visava os espectadores que — valha-nos Deus! — em nada seriam molestados ou se sentiriam chocados com a exhibição da célebre figura inglesa personificada por uma menina. O que se pretendeu foi — e é isso que apoiamos e aplaudimos — defender a formação moral da criança.*

*Na verdade, não se compreende como seja possível mascarar uma menina de cocote ou de corista das «Folies Bergères», ou um pequenino par de Adão e Eva. Além do contrasenso, já condenável, de expor as crianças despidas ao tempo nada ameno que se sente, ainda, na época carnavalesca, estão bem longe de serem aconselháveis tais personificações em crianças.*

*Que critério presidirá a semelhantes ideias é que foge à nossa compreensão.*

*Messalinas, Afrodites, cocotes, coristas de cabaret, «ladies» Godivas, e outras figuras de igual jaez não nos parece que sejam as mais próprias para disfarçar uma menina em plena formação moral, pois constituem verdadeiros atentados contra essa mesma formação, contra a consciencialização do sentido de pudor da criança.*

*Por isso, repetimos, aplaudimos a decisão proibitiva da Inspeção dos Espectáculos, e também a gerência do cinema em questão pela forma como actuou».*

*Agora, perguntamos nós: Que família será esta que não se peja de cometer um verdadeiro atentado contra o pudor das crianças?*

## O costureiro da Rainha Isabel

Um telegrama de Londres informou o Mundo que o costureiro da Rainha Isabel, Norman Hartwell, apresentou no dia 17 de Fevereiro, no Museu do Odéon, um vestido de alto preço, feito inteiramente com notas de Banco, no valor de quarenta contos.

## Turismo espanhol

Do Secretariado Nacional de Informação e Cultura Popular e Turismo, recebemos o seguinte comunicado:

Durante o período das «Festas da Páscoa», que vai de 3 a 21 de Abril próximo, a Polícia Internacional e de Defesa do Estado estabeleceu as seguintes facilidades de entrada para o turista espanhol, conforme comunicação feita a este Secretariado Nacional:

«Tenho a honra de informar V. Ex.<sup>a</sup> de que esta Polícia não vê inconveniente em autorizar a entrada no País, para uma estadia de 7 dias, aos espanhóis que venham assistir aos festejos a realizar, desde que os mesmos se munam de salvos condutos a passar nos nossos postos de fronteira, mediante a apresentação dum bilhete de identidade.

Se, porém, algum dos interessados desejar, excepcionalmente, continuar a sua permanência no País, deverá dirigir-se a esta Polícia, que poderá conceder-lhe a prorrogação, que no momento se fixar.»

## A cor do pavimento das ruas de Madrid

Seguindo o exemplo de outras capitais europeias, como Paris e Londres, o Município madrileno decidiu pintar nos pavimentos das ruas, em cores diferentes, as zonas de possível estacionamento de automóveis.

Assim, nos locais a vermelho o estacionamento é proibido a qualquer hora do dia ou da noite; nas zonas azuis só é permitido das 9 às 14 horas e das 16 às 22, e nas verdes só das 10 às 22 horas.

O vestido, que veio reproduzido nos jornais, levou mil notas de cinco libras.

O método do costureiro, era caro e frágil, e era vestido por um manequim que mereceu as honras da escolta de três agentes da Policia londrina.

Pois o vestido original constituiu o primeiro prémio de uma tómbola e foi ganho por um habitante de Brigton.

São muito originaes estes costureiros.

## Loucura de três

Um official do Registo Civil de Cordero (Venezuela) ficou «assombrado» quando lhe apareceu, na repartição, Ana Eloisa Duque Mora, de vinte primaveras, que lhe pediu que a casasse com os dois homens que a acompanhavam. E explicou ao official que amava os dois e que eles, que também eram de Cordero, estavam de acordo com o casamento duplo.

Claro está que o official do registo Civil teve de lutar com uma parva e dois idiotas, para meter na cabeça daquela Ana que não podia ser aceite tamanha monstruosidade.

Então a Ana Mora retirou-se da Repartição, prometendo que, antes do fim da semana, decidiria qual dos dois pretendentes escolheria para marido.

## ROTEIRO DE UM REPÓRTER



## BAALBEK

Por JORGE RAMOS

Às portas da legendária Hasbaya, que viu amanhecer o sol de uma das mais antigas civilizações e lhe assistiu ao crepúsculo, abre-se a curva ondulante do Homs, e na manhã radiosa, sob um chuvaire de luz fantástica, surgem, lembrando corcovas de dromedários imensos, as silhuetas das montanhas do Líbano. Aqui e além a mancha branca da casaria denuncia, por entre o verde pasmado da planície, a existência de pequenas aldeias que devem ter sido edificadas sobre as ruínas de um mundo de que mal fazemos ideia, através do pouco que sabemos da sua história e do que a arte nos legou numa herança dissipada pelo tempo.

Já o Oronte na bíblica mansidão das suas águas vai desafiando o lirismo da melancolia árabe através de um curso sinuoso. Certos pedaços da paisagem, que o rio anima com estranha poesia, pintaram grandes quadros de árvores patriarcais, velhíssimas, quase eternas, e imaginamo-las como fabulosos animais pré-históricos debruçados à beira da água a beber o mistério das correntes, sem rumor que perturbe a dramática e solene imobilidade da manada sobrenatural... Sob o caminho por entre espessos arvoredos, largas sombras onde o sol se arreceia... E as primeiras pedras gigantescas das ruínas dos tempos de Baalbek incutem supersticiosa veneração ao tocá-las o olhar profano do jornalista emocionado. Dormem nesses blocos inermes milhões de vidas, que encheram de glória e de esplendor a cidade sagrada. Gentes de todas as tribos de origem semita, pisaram esta terra embebida em sangue dos holocaustos às divindades da longínqua Caldeia: judeus vindos do Egípto e da Assíria adoraram Baal, o Deus que exigia terríveis sacrifícios e encheu a história dos hebreus de um arrepio macabro que se transmite ainda através do esqueleto dos templos. Aqui tiveram os fenícios uma das suas maiores, mais opulentas e populosas cidades de que a Grécia foi herdeira. Convertida na helénica Heliópolis, viu passar filósofos e artistas ensimesmados nas ansiedades ideais da perfeição. Viveu mais tarde a idade de ouro do império de Roma, período em que nos deixa ver, ainda hoje, por toda a parte, testemunhos de uma grandeza que se julgou impercível. Sob os atributos de Baal, Júpiter foi adorado nos templos de Baalbek, e nunca a divindade máxima do romanismo teve altar mais sumptuoso e imponente. Foi em Baalbek que Trajano, o grande imperador, consultou o oráculo do velho deus fenício — pai de quantos deuses haviam de povoar, séculos depois, o jardim mitológico da Judeia. Foi em Baalbek que Theodósio, «O Grande», no ano 396 da nossa era, mandou construir a maior basilica da cristandade.

Muitos restos de muralhas, muitos montões de pedras tombadas de altas torres, falam-nos das lutas tremendas que flagelaram a cidade na Idade Média, quando da conquista dos Árabes. Apeámo-nos do auto-pulman da Cook

para percorrer os bairros típicos de Baalbek, e deparámos com um círculo de olhares civados de curiosidade: velhos mercadores, filhos de Israel, mendigos «shitias».

Algumas casas muito baixas, todas em pedra morena, contrastam com os raros edifícios de traço europeu. Os seus moradores são geralmente judeus. Mal cintila como uma lâmpada o branco das paredes caiadas da casa muçulmana. A cidade não tem ruas, pois cada casa encontra-se isolada e numa dissemetria que oferece a nota pitoresca de uma enorme feira com seus bazares espalhados ao acaso. Algumas igrejas cristãs — dos gregos ortodoxos. Porém, dominando em todas as alturas, a cada passo erguendo-se para o céu, vemos minaretes dos templos sérios.

O Ras-el-Ain atravessa a cidade para ganhar os campos verdejantes de Bekkaa. Sombras densas, arvoredos silenciosos junto ao rio, oferecem ambiente próprio à meditação — atitude tão grata ao espírito taciturno e poético do árabe.

O fogo fanático do império de Roma arde ainda nesses ex-votos pagãos que são os templos arruinados de Júpiter, de Vénus e de Baco, grandes monumentos que têm resistido à fúria dos catalismos. Da Acrópole apenas existem os vestígios de um grande pátio hexagonal, a que se seguem os pátios dos altares e o Pantheon — este último lembrando um cemitério repleto de tumbas devastadas e pedestais quebrados. São os restos das 360 estátuas das principais divindades mitológicas e das 144 colunas de sete metros de altura que vieram do Egípto. Tudo isto é miséria, desolação. Os tremores de terra demoliram o que a arte maravilhosa do génio religioso dos romanos deu à Baalbek assíria. Escaparam a essa devastação algumas paredes dos templos e seis colunas do grandioso templo de Júpiter — que tinha 90 metros de comprimento e cinquenta e quatro colunas. A escadaria majestosa da Acrópole destruíram-na os árabes ao transformarem o templo numa *kalaa* (fortaleza). O turista, na rapidez da visita às ruínas de Baalbek, poucas horas tem para aproveitar a lição de história que a antiguidade oferece através dessas reminiscências. Está indicado como principal atracção do programa o templo de Baco, que é o mais conservado. A porta é preciosa obra-prima de arquitectura e os ornatos do templo, compostos de guirlandas, de «bouquets» de espigas com papoilas em flor, ramos de hera e de uvas — atributos de Baco — bacantes e amores.

Pan com sátiros, e o Deus-menino amamentado por uma ninfa, formam um conjunto maravilhoso. A arte romana, a arte bizantina, a arte árabe atestam a magnificência da Baalbek de outras eras — a cidade que o jornalista vê quase de relance, e deixa com saudade ao retomar o caminho de Damasco pelas estradas de Alepo e de Beirute.

# Linhas Estrangeiras

**FRANÇA**

A electrificação da linha férrea de Paris e Estraburgo situa agora a capital de Alsácia a um pouco mais de quatro horas (4 kms. da estação do Este.) A velocidade dos comboios rápidos, que nesta linha não ultrapassam os 120 quilómetros por hora, foi aumentada para 140 em dois terços do percurso, tendo-se assim obtido um ganho de tempo de 1 h 08 para os comboios mais rápidos e de 1 h. 47 para os outros comboios, ou seja uma melhoria de 20 a 25% sobre o tempo do percurso anterior.

A alimentação de energia da nova linha está assegurada por onze subestações, inteiramente telecommandadas, a partir de centrais construídas em Nancy e Paris. Foi necessário alargar uma dúzia de túneis e levantar novas pontes. Os cais de passageiros foram ampliados em numerosas estações. Foi também necessário renovar carris, pôr ao serviço novas mudanças de agulhas, etc.

O serviço de comboios dos arrabaldes também se aproveita bastante da electrificação, principalmente no percurso Paris-Meaux, Paris-Chelles, Paris-Gargan. A operação permitiu reduzir sensivelmente o parque de locomotoras, que de 358 máquinas de vapor na linha Paris-Este passou para 193 motoras.

**GRÃ-BRE-TANHA**

Novos vagões de dois andares destinados ao transporte de automóveis foram atrelados, em Março de 1962, ao comboio da noite «Car Sleeper Limited» Londres-Perth e, em Maio, ao comboio diurno «Anglo-Scottish Car Carrier» Londres-Newcastle-Edimburgo. Os dois comboios, que circularam durante todo o Verão, registaram uma grande frequência.

O seguinte quadro comparativo mostra-nos o número de comboios e de automóveis transportados em 1961 e em 1962.

	Comboios	Automóveis transportados
1961 . . .	624	12 730
1962 . . .	555	12 968

Estes números exprimem bem que apesar de nova diminuição de quantidade de comboios, 238 automóveis a mais foram transportados em 1962, o que constitui um êxito para o primeiro período de circulação dos novos veículos.

— Um vasto programa de transformação da estação de Liverpool Street, em Londres, acaba de ser concluído após quatro anos de trabalhos unicamente realizados em fins de semana e suspensos

durante os meses de Verão, devido ao intenso tráfego. Tratava-se de simplificar e de melhorar as instalações da via, em correlação com o plano de electrificação do nordeste de Londres e de Clacton, e a introdução de tracção diesel-eléctrica.

Todos os carris da gare foram substituídos por carris magníficos e colocaram-se 98 agulhas, 156 cruzamentos de via e quatro vias de ajustamento.

— Acabam de ser entregues os primeiros dos 150 vagões do tipo «ferry» encomendados pela Região Este dos Caminhos de Ferro britânicos para o serviço continental por ferry-boat «Hernich-Zee-brugge». Construídos na Inglaterra, são de uma carga útil de 20,5 toneladas. A bitola das vias dos Caminhos de Ferro britânicos é semelhante à da maioria dos caminhos de ferro europeus, mas a bitola da carga e o sistema de travagem são diferentes, de maneira que é necessário ter vagões especiais para o trânsito.

**GRÉCIA**

As linhas privadas, de via estreita, dos caminhos de ferro do Peloponeso e suas ramificações e as do Noroeste foram agora incorporadas na rede do Estado helénico.

Desde hoje todas as linhas ferroviárias gregas, com excepção dos caminhos de ferro eléctricos Pireu-Atenas e arrabalde Kifissia, formam um todo.

Graças a esse facto, os Caminhos de ferro helénicos contam 1549 km. de linhas de via normal e 1016 km. de via estreita, dos quais 964 têm a largura de um metro, 23 a bitola de 75 cm. e 29 de 60 cm. Totalidade 2565 km.

A via normal reúne o Pireu e Atenas à Tessalónica e às fronteiras de Kremenitsa, Gevgeli, Pythion e Svilengrad. A de um metro liga o Pireu e Atenas ao Peloponeso, Kryoneri e Messologhi a Agrinion, ao noroeste, enfim Volos a Kalambaka, na Tessália. A de 75 cm., que é, em parte, de cremalheira, vai de Diakofto, na linha Atenas-Patras, em Kalawita, situado a 714 m. de altitude.

A via estreita de 60 cm., liga Volos a Mileu.

SCIAL

=

Travessa do Corpo Santo, 15  
Telefone 666186  
**LISBOA**

**DISTRIBUIDORA  
DOS EXCELEN-  
TES CIMENTOS**



# Recortes sem comentários

## Explosão de uma oficina de munições

WINDHOEK (Sudoeste Africano), 20 de Fevereiro — Um agricultor branco deve comparecer em tribunal, acusado de fabricar ilegalmente munições e de passar em contrabando armas e munições para os terroristas em Angola — revelou a Polícia.

A Polícia afirmou que o acusado — cuja identidade não revela — foi preso depois de uma violenta explosão na sua fazenda, em Ober Packriem, perto de Maltahoche, cerca de 800 quilómetros ao sul da fronteira angolana.

A explosão, que se deu ontem, foi ouvida num raio de cerca de 50 quilómetros e destruiu uma das construções existentes na fazenda. A Polícia apreendeu grandes quantidades de detonadores de dinamite e de espoletas, assim como armas e munições já fabricadas.

Funcionários da Direcção das Minas tomam parte nas investigações, o que indica que pelo menos parte dos explosivos foi roubado de uma mina. — (ANI).

## Condenados à morte na Rússia

MOSCOVO, 21 de Fevereiro — Cinco homens foram condenados à morte, em Leninegrado, por terem fabricado e vendido ilegalmente botões, lâminas de barbear, canetas esferográficas e régua. Outros cinco foram sentenciados a penas de 15 anos de prisão, e alguns mais a penas inferiores — revelou hoje o jornal «Sovietskaya Rossiya».

O jornal acrescentou que os condenados reuniram uma fortuna de cerca de 200 000 rublos (cerca de 6000 contos) e possuíam vivendas, automóveis e «outros luxos».

O julgamento durou quatro meses e no seu decurso foram ouvidas cerca de 300 testemunhas. — (ANI).

## A curiosidade do hipopótamo

BEIRA, 21 de Fevereiro — Um hipopótamo teve a fantasia de abandonar o rio e atravessar longa distância, para ver de perto os aviões que aterravam na pista do destacamento militar da localidade de Tenente Valadares.

As pegadas atraíram-no, porém — e serviu de iguaria aos militares do acampamento, que o abateram, e à população nativa.

Foi decidido abatê-lo por constituir um perigo para os aviões que utilizassem a pista. — (ANI).

## Um linguado mata o pescador

MESSINA, 19 de Fevereiro — O amador de pesca Mário Golfo, de 40 anos de idade, foi morto por um pequeno linguado que pescara. A sua morte resultou de sufocação, pois o peixe infiltrou-se-lhe na garganta, no momento em que procurava morder-lhe a cabeça, para o aquietar.

Os médicos que o operaram de urgência encontraram o peixe ainda vivo na sua garganta. — (L.).

## Exigente

LONDRES, 22 de Janeiro. — Samuel Rudinc precisava, para se apresentar no seu novo emprego, de um fato decente e resolveu o problema roubando-o numa das melhores alfaiatarias da cidade.

Quando chegou a casa não gostou, porém, da cor do tecido e voltou ao mesmo estabelecimento, roubando outro fato.

Desta vez não gostou do padrão. E voltou para procurar

um terceiro fato, mas não teve sorte: encontrou a cor e o padrão que desejava, mas foi apanhado.

Condenado a nove meses de prisão, alega e jura que teria devolvido os dois primeiros fatos, se não tivesse sido preso. — (ANI).

## Jornais em Nova Iorque

NOVA IORQUE, 25 de Janeiro. — A Associação dos Editores de Imprensa revelou que os jornais desta cidade já tiveram prejuízos avaliados em 35 milhões de dólares (cerca de 1 015 000 contos) desde que deixaram de se publicar, há 49 dias. Esta verba engloba a venda dos jornais e a publicidade paga.

Por outro lado, os 20 000 homens afectados pela paralisação perderam até agora 21 milhões de dólares em salários e benefícios.

Os 13 000 distribuidores e vendedores de jornais deixaram de ganhar cerca de 6 milhões de dólares durante o mesmo período — (ANI).

## O gelo mata dois jornalistas

ISTAMBUL, 26 de Janeiro. — Os jornalistas turcos Abidin Behbur, de 23 anos, e Yuksel Kasapbasi, de 25 anos, e o motorista do seu carro morreram de frio durante uma reportagem.

Os três homens partiram desta cidade num veículo do «Hurryyet», para fazerem uma reportagem sobre os comboios de passageiros bloqueados pela neve na Trácia.

A uma patrulha da Polícia deparou-se o carro, ontem à noite, por sua vez imobilizado por grande nevão. Dentro, jaziam os três homens, enregelados. Os passageiros dos comboios bloqueados receberam socorros e ficaram instalados em localidades próximas da linha férrea. — (F. P.).

## Agora as pedras de isqueiro

As pedras de isqueiro provocam o cancro dos pulmões — afirma o Dr. Luis de los Reys, clínico em Bullas, na provincia de Murcia. Afirma o médico espanhol que o fumador, ao accionar o isqueiro, aspira partículas infimas da pedra, as quais se infiltram nos órgãos respiratórios, conseguindo chegar em muitos casos aos brônquios, onde se alojam e originam «o cancro do pulmão do fumador».

Do «Jornal do Médico».

Não consinta que o enganem...

se pediu

**AGUA CASTELLO**

PIZÕES-MOURA

defenda-se repudiando as imitações!

## Publicações recebidas

### **A' Sombra do Aqueduto — Roteiro Antigo de Elvas — Por Eurico Gama**

Nado e criado em Elvas, o distinto escritor e investigador Eurico Gama continua preso à terra natal pelo coração, pelo sangue e pela sua cultura histórica.

Na sua biografia, que é já avultada, Elvas é estudada e exaltada amorosamente. Como sempre, a sua pena continua ao serviço dessa linda e característica cidade alentejana.

É para servir o nobre e antigo burgo e seu concelho que Eurico Gama acaba de iniciar a publicação, em fascículos, de uma obra de grande interesse com o título de *A Sombra do Aqueduto*. O primeiro tomo ocupa-se do *Roteiro Antigo de Elvas*, e descreve-nos, em prosa elegante, os *Arcos do Largo de S. Martinho*, a *Fonte da Misericórdia*, o *Largo do Chafariz de Ferro* e outros sítios da nobre cidade alto-alentejana.

Ilustrações várias tornam mais aliciante a leitura desta obra. O autor enriqueceu os seus estudos com quadras do folclore local.

Se a cultura nacional está de parabéns com a publicação dos cadernos *A Sombra do Aqueduto*, de parabéns estão igualmente os elvenses.

### **Anuário da Província de Moçambique**

Com excelente apresentação, recebemos o Anuário da Província de Moçambique, obra monumental com mais de 1500 páginas, que já vai no 44.º ano de publicação. O índice deste volume referente a 1962, dá-nos uma ideia perfeita do trabalho exaustivo na confecção duma obra que representa um esforço considerável.

A província de Moçambique tem as suas actividades desenvolvidas a tal ponto que bastaria consultar o índice do texto para fazermos uma ideia da sua importância. E esse índice, que nos orienta, coloca-nos a par dos serviços oficiais e particulares: correios, telégrafos, telefones, portos, caminhos de ferro e transportes. Tudo está no seu lugar até às licenças, taxas e impostos. Segue-se o distrito e cidade de Lourenço Marques, Distritos de Gaza, Inhambane, Manica e Sofala, cidade da Beira, Tete, Zambézia, Moçambique, Cabo Delgado e Niassa.

Não faltam as indicações mais necessárias em língua inglesa e francesa das actividades económicas de Moçambique.

Abre o Anuário com uma homenagem ao contra-almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, Governador-Geral de Moçambique, que no dia 7 de Junho de 1951 assumiu, no salão nobre do palácio do Governo, o cargo de governador-geral da província de Moçambique. Segue-se uma carta, a cores, da

província e outros mapas e cartas que bem elucidam o interessado que deseje conhecer toda a nossa África oriental.

Este Anuário constitui uma obra de vulto que só o heróico esforço de um homem ou de uma empresa pode levar a efeito para honra da nossa província de Moçambique.

### **Publicidade de Espanha**

A Delegação Geral do Turismo Espanhol em Lisboa enviou-nos alguns impressos de propaganda sobre castelos, palácios, mosteiros e santuários de Espanha, com um mapa indicativo das suas praias turísticas, no Mediterrâneo e no Mar Cantábrico. O trabalho litográfico é de bom gosto com bons tons de tinta.

Também recebemos uma «carta de Espanha ao viajero», com indicações da Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que contém um mapa de distâncias dos caminhos de ferro de Espanha e o programa das touradas que se realizarão em Valência com motivo das «Fallas» de S. José, que têm lugar de 10 a 19 de Março.

A estas ofertas, acrescentamos agora o envio de alguns discos do folclore musical de Espanha.

A Espanha, grande centro de turismo, continua a prestar a sua melhor atenção à propaganda do país.

### **La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en 1961**

Por oferta do Delegado oficial do Turismo Espanhol, Dr. Alejandro Freijal del Villar, recebemos um luxuoso volume de comentários sobre os resultados do exercício de 1961 da rede nacional dos caminhos de ferro espanhóis.

O volume é ilustrado com gravuras coloridas e números gráficos, que nos colocam na presença dos progressos ferroviários da nação vizinha e do movimento crescente quer de passageiros, quer de locomotivas, quer de passageiros quer de mercadorias.

A Espanha, que está renovando as suas linhas e o seu material circulante com novas e excelentes unidades, continua a obter resultados positivos quer com a dieselização das suas locomotivas quer com a electrificação da sua rede.

### **História da Dança e do Ballet — Dicionário do Ballet moderno**

Com o fascículo n.º 16 terminou esta interessante publicação da Editorial Artis, Limitada.

Não há dúvida que esta editorial tem apresentado obras de vulto com excelentes colaboradores e com uma apresentação digna de louvor. Não se pouparam a esforços, e todas as suas edições podem aparecer no mercado porque são dignas das melhores estantes.

Comunica Realizações Artis aos seus clientes, que está apta a fazer as encadernações destas últimas obras terminadas, bastando escrever para a Rua das Taipas, 12, rés-do-chão, esquerdo, em Lisboa.



# A Ponte da Arrábida

## encontra-se em plena fase de conclusão

O ministro das Obras Públicas visitou no Porto, muito demoradamente, as obras da ponte da Arrábida e das novas estradas que lhe dão acesso.

Na manhã da sua visita, o sr. eng. Arantes e Oliveira, acompanhado do seu secretário, sr. eng. Baptista Neves, e das autoridades civis portuenses, nomeadamente o chefe do distrito e os presidente e vice-presidente da Câmara Municipal, encaminhou-se para o estaleiro da ponte, na margem direita do Douro, e entrou imediatamente na apreciação e discussão de alguns problemas relacionados com os trabalhos de acabamento presentemente em curso. Nessa reunião intervieram os srs. prof. eng.º Edgar Cardoso, autor do projecto da ponte; eng. Pereira Zagalo, empreiteiro construtor, e Pereira de Sousa, adjunto; general Flávio dos Santos, presidente da Junta Autónoma de Estradas; engs. Duarte Gaspar, director do Serviço de Pontes, e Alves Catarino, seu adjunto; engs. Barbosa Perdigão, director do Serviço de Construções de Estradas, e Freitas Bravo, director das Estradas do Porto; engs. Octávio Figueiras, director dos Edifícios Nacionais do Norte, e Soares Lopes, seu adjunto; eng. Machado Vaz, e numerosos técnicos municipais. Presente também o director-geral dos Serviços de Urbanização, sr. eng. Macedo dos Santos.

Foi, pode dizer-se, em face das individualidades presentes, uma reunião em grande, já que, também, nela foram tratados todos os assuntos ligados à ponte e seus acessos, com o ilustre membro do Governo a abordar e a dar a nota precisa de um perfeito conhecimento dos problemas em causa.

Pelo que respeita à ponte em si, tomou o ministro conhecimento de que se procede activamente à betonagem do tabuleiro, já concluída em um terço. Nela se ocupam presentemente 900 operários e está garantida a conclusão deste trabalho no fim do corrente mês.

Entretanto, decorrem as obras dos quatro elevadores, dois em cada margem, que transportarão peões e ciclistas até ao tabuleiro.

Outro aspecto que mereceu larga discussão foi o da pintura, pelo que respeita à cor, sentindo-se que a opinião dominante seria a cor do próprio cimento. Patente estava também, no estaleiro, um modelo dos poderosos holofotes que iluminarão a ponte.

No referente ao arranjo das marginais, nos pontos onde assenta o enorme arco, do respectivo projecto está encarregado o sr. arq.º Peres Fernandes.

Cerca de duas horas demorou essa reunião. Depois, começaria o exame das importantíssimas obras que são os acessos à ponte — um emaranhado de vias amplamente concebido de modo a não ficar um único problema rodoviário susceptível de causar embaraços.

Primeiramente na margem direita — lado do Porto, portanto — o sr. eng. Arantes e Oliveira esteve na zona do Campo Alegre, por onde se faz o acesso à ponte. Percorreu de automóvel as diferentes vias que se encontram numa só, à entrada do tabuleiro, e, em face de projectos e plantas, considerou problemas de urbanização e o caso das expropriações previstas e ainda por levar a cabo. Situa-se ali bem perto o Estádio Universitário, do qual emergem vários casos a considerar. Entre eles, os da sua defesa em face das profundas modificações em que a zona foi e está sujeita — todos devidamente considerados e, com a intervenção do ministro, convenientemente acautelados sem serem prejudicados os interesses de quem quer que seja.

A última tarefa consiste no arranjo e limpeza da zona destinada à inauguração (que está prevista para 22 de Junho) mas é necessário ainda a demolição de casas já expropriadas.

À entrada do tabuleiro foi apreciada a construção de um posto subterrâneo de transformação de energia eléctrica privativo da ponte.

Finda esta segunda reunião, em pleno ar livre, ficaram definidos os encargos do Estado, através da Junta Autónoma das Estradas, e os da Câmara Municipal do Porto no que respeita a todas as tarefas de acabamento.

Deve dizer-se que, entretanto, a ponte se oferece em toda a sua imponência aos olhos de quem se disponha a admirá-la. Para além dela sobressai apenas o cimbro metálico que serviu de apoio e molde ao arco de betão e que vai começar a ser desmontado no dia 20 do corrente. Será uma operação delicada, a última das fases espectaculares, como muitas teve esta ponte da Arrábida — obra grandiosa que não tardará a constituir mais um legítimo motivo de orgulho da cidade do Porto.

A parte artística foi depois apreciada pelo ministro que anotou os acessos do lado de Gaia. Para lá se dirigiu mas, de caminho, quis apreciar os estudos de obras escultóricas que ornamentarão a ponte nos seus encontros. Para isso se dirigiu com toda a sua comitiva para o «atelier» do escultor Barata Feio, instalado nos baixos do edifício da Biblioteca Pública Municipal.

Além do mestre, esperavam-no o discípulo daquele, escultor Gustavo de Matos, autor, como ele, desses motivos ornamentais.

Para o lado do Porto, concebeu mestre Barata Feio dois curiosos trabalhos. Um atesta o génio acolhedor da cidade, dispensado a quem a visita; o outro documento o rio Douro nas suas actividades.

Dos trabalhos da margem de Gaia encarregou-se Gustavo de Matos, realizando, também, dois belos trabalhos: as águas do rio dominadas pelo homem, e a indicação ao meio de transporte, simbolizado por um cavalo, de possibilidade da transposição do rio através da ponte.

Interessada apreciação dos estudos teve o sr. eng. Arantes e Oliveira, que no final manifestou o seu apreço aos dois artistas, que hoje são colegas.

Em Gaia, no lugar de Santo Ovídio, começou a apreciação das vias de acesso do sul à ponte. Todas as vias, incluindo a auto-estrada que vai até aos Carvalhos, foram percorridas de princípio ao fim até que, subindo ao tabuleiro, o ministro considerou e apreciou favoravelmente o gradeamento projectado.

A tarefa do ministro Arantes e Oliveira durante a tarde, foi iniciada com uma reunião nos Paços do Concelho, a fim de tratar de vários problemas de urbanização, alguns dos quais ligados ainda com a construção da ponte da Arrábida. No gabinete de Urbanização da Câmara, onde era aguardado pelos vereadores, directores de serviços e técnicos que ali trabalham, apreciou o Plano Director da Cidade do Porto, que brevemente vai ser submetido à consideração do Município e à aprovação superior.

Depois de outra visita ao concelho de Matosinhos, onde o ministro se reuniu com a vereação para tratar de assuntos daquele concelho, regressou o ilustre titular das Obras Públicas no avião da carreira da noite.

## Brindes e Calendários

Temos o prazer de registar, com os devidos agradecimentos, a oferta de mais os seguintes calendários, ilustrados com excelentes estampas, para 1963:

Da Sociedade de Mecanização Industrial e Agrícola, S. A. R. L., de Lisboa; Lâmpadas Lumiar (ENAE).

## Centro de Informação e de Publicidade da U. I. C.

### Resoluções tomadas na sessão do passado Outono

O Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro europeus realizou a sua sessão de Outono em Lenzburgo, na Suíça. As duas comissões de Direcção responsáveis, uma pela informação e a outra pela publicidade, reuniram-se primeiro, separadamente, na Câmara Municipal; em seguida, numa sessão plenária, que agrupou os delegados de 18 administrações na sala dos cavaleiros do Castelo.

Enquanto que a secção de informação continua sob a presidência do sr. Max Strauss, secretário-geral dos Caminhos de Ferro suíços, a da publicidade tem por novo presidente o sr. Fausto Gianni, chefe de gabinete do Ministro italiano dos Transportes, em substituição do sr. Luigi Branco, que foi chamado para exercer novas funções na administração italiana.

Depois de terem fixado os seus programas de trabalho, ouviram uma interessante palestra do sr. Louis Armand, secretário-geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro, sobre os ensinamentos que havia colhido de uma recente viagem à América e sobre as disposições a adoptar para atrair os turistas dos Estados Unidos à Europa e informá-los das condições de transporte por via férrea no nosso continente.

## Viagens e Transportes

A partir de hoje, 1 de Março, são feitas as seguintes alterações no horário em vigor na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

Comboios n.ºs 331, 381, 637, 282, 322, 1121, 3022, 4738, 4740, 10182, 10274 e 14381 — Modificadas as suas marchas.

Automotora n.º 1722 — Estabelecida paragem condicional em Vilela-Fornos e Adémia, sendo modificada a sua marcha.

Comboio n.º 2930 — Eliminadas as paragens em Póvoa, Santa Iria, Sacavém, Moscavide, Olivais e Cabo Ruivo, sendo modificada a sua marcha.

Comboio n.º 3221 — Suprimido entre Alferrarede e Castelo Branco e modificada a sua marcha.

Comboio n.º 3220 — Suprimido entre Castelo Branco e Alferrarede.

Automotoras n.ºs 4225 e 4224 — Passam a ter o seu término e origem em Caldas.

Comboios n.ºs 4481 e 4480 — Eliminado o serviço de passageiros.

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

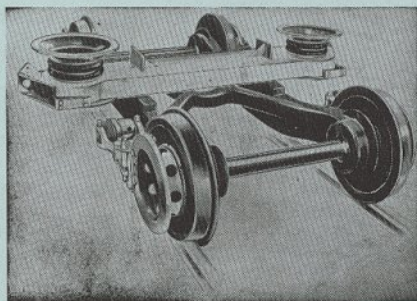
## NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

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

*Sensação em travões para Caminhos de Ferro*



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

# AGE LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS  
MÓVEIS  
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

*Sala de Exposição de Móveis para Escritório:*

**RUA DOS BACALHOEIROS, 24-D**

Telef. 32 84 53

*Fábrica:*

**ESTRADA NOVA DE VALEJAS**

**QUELUZ DE BAIXO**

Telef. 95 06 46

# BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

