

23.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1964

Número 1828

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320168 — LISBOA



OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
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



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. olog. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

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

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

Manual do Viajante *em Portugal*

em preparação a 9.ª edição



II Volume (Províncias)



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

para
comboios...

Tudor
PORTUGAL

A BATERIA DE ALTA QUALIDADE

SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR

TUDOR publicidade 10

DEPÓSITO LEGAL
= 0. MAI. 1964

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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

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

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA



1828

16 — FEVEREIRO — 1964

ANO LXXVI

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 :

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

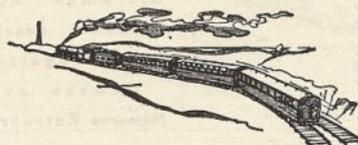
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Considerações sobre coordenação de Transportes, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i>	493
O Valor da Hidrologia, pelo Dr. <i>ASCENSÃO CONTREIRAS</i>	495
Panorama, por <i>R. DE BETTENCOURT</i>	498
Crónica literária — O Carnaval de outros Anos na Imprensa Diária de Lisboa, pela Dr.º <i>ADELAIDE FÉLIX</i>	499
Notícias de Lourenço Marques	500
Notas históricas — Uma Rua de Ferro, por <i>MÁRIO CARDOSO</i>	501
Eng. Luts da Costa	502
Imprensa.	502
Brindes e Calendários.	502
A Ligação Península-Norte de África	502
Gazeta dos Caminhos de Ferro	503
Turismo português	505
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	505
Há 50 anos	505
Parte Oficial	506



Considerações

sobre coordenação de Transportes

I

Considerações prévias

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

PODEMOS afirmar que, no princípio do século passado, apenas se contava com os transportes por estrada e pelos cursos de água navegáveis e que era, entre estes dois meios de transporte, que se debatia a concorrência, não só entre eles mas ainda dentro de cada um, em virtude das vias a utilizar servirem para mais dum transportador.

Um terceiro concorrente, o caminho de ferro, aparece e, de tal modo a sua influência se manifestou, que tanto a política económica como a dos transportes sofreram profundas modificações. Estávamos em presença de um meio de transporte que se distinguia dos outros pela possibilidade de deslocar grandes quantidades de mercadorias a maiores distâncias e mais rapidamente, o que lhe dava grande vantagem sobre os até então existentes.

Este novo meio de transporte era praticamente insensível à concorrência que os outros lhe provocavam pois, os por estrada, eram insignificantes e os pelos cursos de água se limitavam às possibilidades da navegabilidade destes.

Foi esta a razão por que o caminho de ferro adquiriu, para as grandes distâncias, um monopólio de facto, com a grande vantagem de a via só por ele poder ser utilizada.

Em face desta situação monopolista viram-se os poderes públicos obrigados a intervir, a fim de evitar abusos que se podiam reflectir em prejuízos para o interesse público, que convinha defender.

Aparece então a regulamentação da sua actividade que veio a dar origem às obrigações de explorar e de transportar, à fiscalização tarifária e à criação da base tarifária uniforme para evitar a discriminação entre os usuários.

Foi assim estabelecida a situação de serviço público atribuída aos transportes, o que trouxe para o caminho de ferro obrigações que, ainda hoje, em grande parte perduram, embora já não usufruam da situação privilegiada de monopolistas.

Por razões comerciais foram as diferentes mercadorias divididas em classes, segundo o seu valor, donde resultou a tarifa «ad valorem», com degressividade, a fim de aproximar economicamente as regiões mais afastadas dos centros de produção.

O sistema da tarifa quilométrica «ad valorem», degressiva e de base uniforme, teve uma grande influência económica, contribuindo para a instalação de indústrias transportadoras de matérias primas em centros afastados dos seus centros de recepção.

E foi assim possível estabelecer indústrias transformadoras, de matérias primas recebidas pela via marítima, em pontos afastados dos centros portuários onde eram recebidas.

Pela mesma razão, os produtos acabados, produzidos pelas indústrias instaladas nos centros produtores de matérias primas beneficiaram das condições de transporte que aquele sistema tarifário lhes facilitou.

Mais um benefício do sistema foi o de permitir também que as indústrias de transformação se pudessem instalar junto dos centros de consumo, em virtude das favoráveis condições de transporte que lhe eram oferecidas.

Isto no que respeita às mercadorias, pois que no transporte de passageiros, beneficiado pela criação de tarifas de carácter social, ainda o caminho de ferro contribuiu para a repartição da população e permitiu às indústrias dos grandes centros, o recrutamento da sua mão-de-obra nas zonas rurais circunvizinhas. Mas, a primazia dada aos objectivos económicos e sociais veio prejudicar o sãõ funcionamento económico do caminho de ferro, permitindo a outras indústrias tornarem-se economicamente progressivas à custa da indústria caminho de ferro. Foi como que uma subvenção concedida por este às novas indústrias que se iam instalando.

Somos levados a concluir que esta maneira de actuar deturpou o princípio inicial do sistema tarifário então adoptado; começam então a aparecer as tarifas especiais para, de algum modo, obviar aos inconvenientes verificados, mas esta maneira de proceder levou-nos a uma tarifação extremamente complexa com todos os inconvenientes resultantes na sua aplicação. Isto

levou a uma situação artificial que só o monopólio do caminho de ferro conseguia manter.

Era esta a situação em que este se encontrava quando se começou a verificar o desenvolvimento do transporte rodoviário tanto para passageiros como para mercadorias. Este transporte, dada a sua maleabilidade e uma melhor adaptação às necessidades individuais dos usuários, permitia o transporte de porta-a-porta e o oferecimento de preços convidativos. É então que se começa a ver o prejuízo que resultava, para o caminho de ferro, da existência da sua tarifa «ad valorem» e de base quilométrica uniforme.

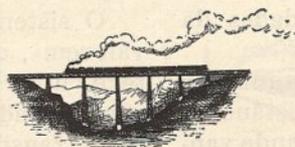
É o fim do monopólio do transporte ferroviário, mas, apesar disso continuaram, sobre ele, a manter-se os encargos inerentes à sua função de serviço público, à conservação da sua via, das obras de arte e de instalações fixas.

A desvantagem em relação ao novo sistema de transporte era evidente, pois este podia escolher as mercadorias a transportar, aproveitando-se das mercadorias ricas, que pelo caminho de ferro, em virtude da sua tarifa «ad valorem», seriam transportadas a preços superiores.

E começa, assim, para o caminho de ferro, uma queda vertiginosa de receitas.

Em face desta situação alarmante, começaram os poderes públicos a adoptar uma política de protecção ao transporte ferroviário, tomando medidas de coordenação negativa, como, por exemplo, o contingentamento de camiões, etc., não tendo daí resultado a melhoria da situação financeira dos caminhos de ferro.

(Continua)



O Valor da Hidrologia

"As estações hidrológicas constituem fortes alavancas do turismo"

Pelo Dr. ASCENSAO CONTREIRAS

A água, princípio universal anterior aos astros, portanto, segundo a Bíblia, espírito de Deus, encerra infinitas virtudes. Moisés foi salvo das águas do Nilo, como profeta do Senhor. No Corão, código de consoladora esperança, há um versículo exortando os crentes à purificação pela água que livra dos nossos males. Entre os Incas, no milenário Peru, reverenciavam-se as correntes hídricas onde, por normas do rito existente, eram banhados os recém-nascidos para os preservarem das enfermidades.

De acordo com a tradição, ainda hoje os Japoneses prestam culto aos banhos termais, à maneira dos grandes povos de remotas épocas, tais como os Índios, os Helenos e os Romanos — e estes últimos deixaram a imagem das oferendas vincada em numerosas fontes.

O colorido do nosso Continente e Ilhas Adjacentes — sabemos-lo todos — encontra extraordinário realce na abundância de recheio hidromineral.

Numa visão desse admirável panorama, registaremos as águas de Melgaço, Monção, Caldellas, Gerez e Vizela — repartidas pelo ridente Minho, onde cada uma delas corresponde a variantes características. Passando as alcantiladas vertentes transmontanas, surge-nos a corda alcalina que se desdobra nas Pedras Salgadas, Vidago e Chaves, indo num lanço prosseguir por terras de Espanha. Depois, encontram-se na descida os filões sulfúreos das Caldas de Moledo, Aregos, circundados pelo rio Douro, e São Pedro do Sul — inspirando poesia no encantador Vale do Vouga. Ao centro irrompem as fontes da Curia, o Luso, as Caldas da Felgueira, Monte Real, e, internando-nos para leste, patenteia-se Monfortinho, já na zona fronteiriça da nação vizinha.

Se derivarmos a rota para o litoral, nos recessos lacustres estremenhos, desenrolam-se as Caldas da Rainha, Vimeiro e Cucos.

Adentro da capital temos os banhos de São Paulo.

Agora, galgando de novo para o interior, deparamos com as nascentes de Castelo de Vide — vila cognominada a Sintra do Alto Alentejo. E, no caminho para o Sul, sobressai da charneca alentejana a estação de Moura; mais abaixo, no rincão algarvio, assinalam-se as históricas Caldas de Monchique, procedentes da suave clareira de sienite unguida de perfumes balsâmicos.

Não esqueçamos as torrentes geiserianas do Vale das Furnas, fundidas no verde e espectacular cenário da Ilha de São Miguel, no arquipélago dos Açores; e ainda outras dispersas através das províncias ultramarinas.

Posto que sucintamente, demos conta de um quadro de caudais, derramando sobre o nosso solo o influxo de saúde e alegria, e de cujo potencial importa tirar partido pelo reflexo na economia do País, valorizando-os com estudos de investigação, a par de apropriada propáganda, baseada nos progressivos moldes da técnica científica.

Elucidativo exemplo de serem frutíferos tais empreendimentos oferece-nos a própria África do Sul, a qual, medindo o alcance da geografia política, proporciona acolhimento hospitaleiro, envolvente de salutar recreio, e de que tem resultado — segundo o dizer de um seu ministro em Joanesburgo — os turistas despenderem dez a doze milhões de libras por ano. E nós podemos acrescentar que os frequentadores das referidas estações eram, na sua maioria, portugueses.

Dada a preponderância da água no conteúdo dos tecidos, é fácil depreender o papel de primazia que ela reveste no ponto de vista fisioterapêutico desde os primeiros aos últimos dias da existência. Preconizam-se curas hidrológicas nos adultos, designadamente no campo dos aparelhos respiratórios, digestivo e circulatório; e, conjugados os efeitos do labor interno com os do plano externo, pela intervenção da água sobre a pele, como órgão por onde se eliminam as toxinas, obtém-

-se regularização dos fenómenos de origem alérgica e nervosa. Como corolário destas qualidades, estende-se o aproveitamento até ao domínio da psiquiatria.

Constitui já matéria corrente, em certos meios, aproveitar-se o recurso dos banhos nas afeições das crianças. Lembro o episódio de ser procurado numas termas, onde exerci funções, por um certo casal de estrangeiros, o qual me solicitava licença para um bebé de poucos meses ir receber na piscina a influência dos gases que borbulhavam da nascente.

No caso português existem emanatórios que ainda não atingiram o seu pleno desenvolvimento, e, todavia, não faltam condições para criar uma exploração eficiente.

Olhemos neste sector a França e a Alemanha, onde, respectivamente, nas Termas Salinas de

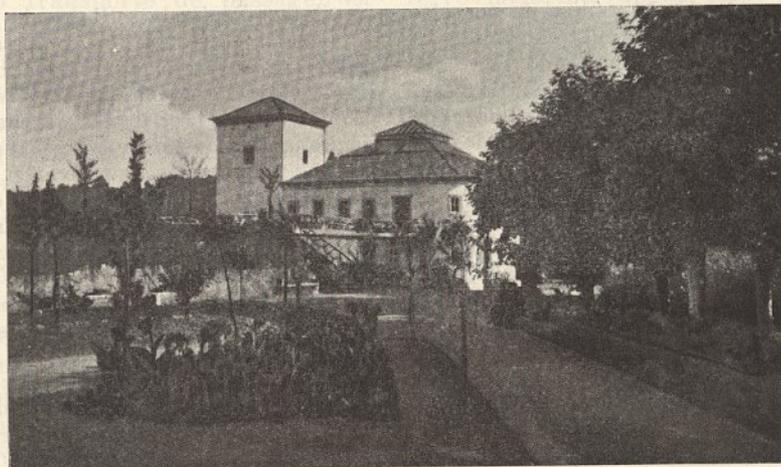
bem assim, condicionam aquela vitalidade em que, consoante o critério de Holmes, «ser jovem aos setenta é mais agradável do que ser velho aos quarenta».

Além dos sais que entram na composição química das águas, nelas se contém em dissolução gases raros e outros elementos.

Qual a forma como se exerce a solubilidade?

Dum substancial estudo de Samuel McElvain respigámos que os dissolventes do tipo da água podem actuar de três formas distintas.

Com os sais, quando dissolventes muito polares, sobrepassam a atracção interiónica dos aniões e catiões que formam a estrutura cristalina e os separam uns dos outros. Desta maneira estabelece-se uma solução iónica com os aniões e catiões dos sais rodeados por moléculas do dissolvente, cujos extremos, carregados positiva e



Vista parcial do Balneário e Parque de Monção

Biarritz ou nos banhos de Ems e nalgumas estações do Mar do Norte, a utilidade das fontes mine-rais, a par dos factores fisico-psicológicos do ambiente, chama àquelas paragens uma forte corrente de gente miúda.

Seriam de generalizar em confronto na sua escala, reunindo à crenoterapia o clima marítimo, as nossas estações do Estoril ou da Ericeira, que comportam apreciáveis dotes para a cura de osteítes e linfatismo, e as quais parece justo atráfrem frequência juvenil.

Por sua vez as técnicas hidroterápicas fundamentam à gerontologia um horizonte auspicioso, admitido na defesa contra o envelhecimento, removendo processos mórbidos articulares, relacionados com lesões esclerosantes provocadas por substâncias que segregam as paredes dos vasos, e,

negativamente, estão orientados na direcção dos iões de carga oposta.

Outra forma, na qual a água funciona como dissolvente, é a que se realiza através da reacção ácido-base, que quebra a ligação covalente e produz a ionização.

A terceira forma, em que a água actua como dissolvente, é no caso de influir sobre compostos que têm uma estrutura semelhante a ela. A solução deste tipo de compostos não origina a rotura de uma ligação covalente, visto que se realiza por uma associação das moléculas do soluto com a água, mediante ligações de hidrogénio. Neste tipo de dissoluções, o solvente deve conter átomos doadores (geralmente oxigénio e azoto) com electrões que, sem se dividirem, possam coordenar-se com o hidrogénio da água. Por outras palavras,

o solvente dissolve-se, chegando a formar parte de um grupo associado de moléculas.

Dado o conhecimento que há da ligação dos elementos atómicos em solução na água, e a forma como se consegue que esses elementos diminuam o seu poder de dissolução naquele elemento, seria interessante estudar um processo de tratamento das águas de forma que a matéria orgânica, por saturação dos seus elementos atómicos, fosse exactamente diminuindo esse poder de dissolução, com vista à purificação bacteriológica das mesmas águas.

E quem nos diz que certas algas e fungos lhes não conferem propriedades antibióticas?

Temos incompleto conhecimento das combinações moleculares, onde a própria matéria orgânica, integrada na maior parte das águas, pode ser um corolário de utilidade a considerar na acção bacteriostática; e, com fundamento nos recentes trabalhos do Prof. Tanon, apresentados à Academia de Medicina de Paris, exprimimos esta concepção.

Rememoremos que, no século XVIII, Lavoisier — o pai da química moderna — afirmou assegurar os micro-organismos a circulação do carbono na Natureza, isto é, a continuidade da vida. E depois formulava a pergunta: «Porque processos opera ela na maravilhosa circulação entre o mineral e o mundo dos animais e dos vegetais?»

Pasteur — a quem se deve compreendermos a esterilização — deu-lhe, mais tarde, a resposta: «por fermentações microbianas».

Contando com múltiplas qualidades de germes, uns patogénicos e outros não, o avanço de aquisições nas ciências físico-químicas leva-nos a uma questão de rever significados, em face dos modernos conceitos antibióticos, pelo que parece de considerar, a par dos elementos mineralizantes da água, a génese dos referidos agentes redutores, estudando as relações entre a estrutura e a solubilidade dos compostos orgânicos.

Autores americanos sublinham a importância da vibração da matéria nestas conexões, na qual o movimento é função de energia, e até ligações se fazem por ressonância.

Levar-nos-ia longe discernir sobre a influência medicinal da água adequada aos diversos sintomas psicossomáticos, matéria abonada em laudas sem conta por destacadas entidades, entre as quais figuram testas coroadas, eminentes políticos, cientistas e literatos. Dos primeiros citarei Carlos Magno, promotor de captagens na Gália, da Idade Média, passando por quase toda a dinastia dos Médicis, que demonstrou entranhado amor às fontes, e vindo o interesse atingir Napoleão Bonaparte, na criação do Grande Parque de Vichy, onde posteriormente saborearam dias felizes de noivado Napoleão III com a sua encantadora consorte andalusa: Eugénia de Montijo.

Mas não seria preciso evocar os vultos lá de fora, visto que em Portugal, desde o fundador, Dom Afonso Henriques, até Dom Carlos, poucos dos nossos soberanos podem ser excluídos como frequentadores das estâncias de águas, tendo mesmo Sua Majestade a Rainha D. Amélia crismado com o seu nome umas termas.

Claro está que a índole deste trabalho não permite abranger a brilhante galeria dos seus numerosos adeptos, mas não deixarei de recordar que, sob a égide de D. Leonor de Lencastre, resplandece no nosso País a assistência termal, facto que encontra correspondência em Espanha com o proceder da Rainha Isabel, a Católica, filha de Dom João II de Castela e de Isabel de Portugal.

As termas também se acolheu o nosso Ribeiro Sanches, Doutor formado na muito celebrada Escola de Salamanca.

Em Clemenceau, médico e estadista, igualmente elas acharam um fervoroso apaixonado. Roosevelt procurava refúgio nos centros termais como deleitosa evasão às fadigas do governo. Na obra de Giovanni Papini sobre a vida de Miguel Ângelo — a quem a milagrosa linfa redimiu de uma cruciante enfermidade — colhem-se preciosos certificados de apaziguamento de achaques do corpo e do espírito, obtidos por intermédio das águas.

De modo semelhante, o sábio biologista Ramon y Cajal, num impulso de justiça, faz a apologia do valor dos mananciais por neles ter recobrado a saúde comprometida.

E o século XX, que trouxe tantas inovações na terapêutica, ainda não lhe destruiu a auréola.

Assim, abordando este capítulo de economia humana, já noutros Congressos Ibéricos tive a honra de prestar público testemunho da minha homenagem à majestosa Espanha, exaltando a opulência da sua paisagem, esplêndidas águas e irradiante simpatia da sua população, e, porque as estações hidrológicas constituem fortes alavancas de turismo, para não repetir problemas comuns, limito-me agora a trazer à esclarecida atenção deste cenáculo a vantagem de uma mais ampla coordenação das actividades tendentes ao progresso termal entre os dois povos peninsulares — como ramos do mesmo tronco que se abraçam cordialmente.

Que mais uma vez a Nação irmã colabore ao nosso lado, nesta campanha turística, são esses os meus fervorosos votos.

(Texto integral da Comunicação apresentada pelo Autor na Universidade de Oviedo, como representante da Sociedade de Geografia de Lisboa, durante o XV Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências).

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Como o sr. Embaixador Vasco Garin viu as nossas Províncias Ultramarinas

Deve partir por estes dias para os Estados-Unidos, na alta qualidade de embaixador designado de Portugal em Washington, o sr. dr. Vasco Garin. Diplomata experimentado — não nos esqueçamos de que, até há pouco, desempenhou, brilhantemente, as funções de chefe da missão portuguesa junto das Nações Unidas —, o sr. dr. Vasco Garin quis, antes de ir ocupar o seu lugar em Washington, visitar demoradamente as nossas províncias de Angola e Moçambique com o fim de ver com os seus próprios olhos o que elas são e valem, como expressões admiráveis, verdadeiramente gloriosas, do nosso lusitanismo e da nossa acção civilizadora.

No regresso dessa esclarecedora e patriótica viagem, o novo embaixador de Portugal em Washington fez aos representantes da Imprensa e da Rádio declarações que, pela sua importância, passamos a arquivar.

Entre outras afirmações de interesse o sr. dr. Vasco Garin disse: «A impressionante beleza e o modernismo das cidades, os novos e progressivos aldeamentos e colonatos que surgem em tantas partes; os grandes empreendimentos comerciais, agrícolas, a azáfama dos portos e caminhos de ferro, dos mais activos de África e que, como é sabido, em grande parte servem interesses vizinhos; a excelência dos hospitais; o aspecto saudável e feliz das populações; a batalha pela alfabetização, em grande escala travada com professores voluntários e não remunerados; o enorme desenvolvimento dado a todos os ramos do ensino, para o que existem edifícios escolares dos melhores que tenho visto em qualquer parte do Mundo; as escolas primárias, técnico-profissionais, liceus e, desde o ano passado, também para os cursos universitários; o alto nível dos laboratórios e institutos de investigação científica; o entusiasmo, a dedicação, mesmo a mística com que as autoridades e particulares colaboraram na condução de manifestações de acção educativa e social e o convívio fraterno de uma verdadeira sociedade multirracial nas escolas, nos campos, nas oficinas e em todas as outras actividades, tudo isto e muito mais faz com que, quem regressa de Angola e Moçambique, venha com a convicção, com a grande certeza que ambas as províncias marcham na vanguarda do progresso em África».

Defendamos, pois, Portugal ultramarino.

Os nossos artistas



BOÊMIA ANTIGA — Uma ilustração desse grande desenhador, pintor, caricaturista, que se chamou Stuart de Carvalhais e foi um esbanjador de talento



LOUCURA

Nas asas de oiro do sonho
Fiz rumo para o luar,
Mas fiquei pelo caminho
Nos elementos do ar...

Fiquei no vago — a quimera
Do sonho que me levava:
Trazer estrelas nos olhos
Para ver quem me cegava...

Mas veio a rosa-dos-ventos
Meu coração embalar
No embalo das ondas verdes
Que são as rendas do mar...

Ouvindo a canção dos silfos
Tocou-me um sono profundo...
Que bom a gente sonhar
Que já não é deste mundo!

AMÉLIA VILAR

CRÓNICA LITERÁRIA

O CARNAVAL de outros Anos
na Imprensa Diária de Lisboa

Fernando da Silva e uma das suas colecções

Pela Dr.^a ADELAIDE FÉLIX

O caso passou-se à sombra deste último Carnaval — e dizemos «Carnaval», porque se teima em designar ainda assim certa quadra do calendário, durante a qual os que sentem a febre arraialesca do divertimento gastam mais do que a sua bolsa permite, a fim de se poderem acotovelar no bulício das festas com mais alarido e desenvoltura do que nos outros dias...

Não sabemos se o «grande público» deu por ele, por esse caso, onde boiava um mundo de coisas: saudade, ironia, vera arte do cómico português e certa longa e beneditina paciência, apetrechada da qualidade de «saber escolher». Mas o que podemos garantir é que, por feitiço dum coleccionador-artista, desfilou, numa sala de Lisboa, ao longo dos dias dum carnaval-lembrança, a folia viva dos velhos Entrudos — esses a cujos guisos a imprensa respondia repicando os seus chistes.

Foi Fernandes da Silva, plástico por temperamento e cultura, autor de silhuetas que saem do âmbito das artes menores para valerm por denúncia da psique dos seus modelos, quem nos trouxe, na hora surda e baça do Entrudo de 1964, a deliciosa evocação do que foi «O Carnaval de outros anos na Imprensa diária de Lisboa». E que saber do ofício de coleccionador não revela essa exposição realizada ali no coração da Cidade, na salinha aconchegada do Grupo dos Amigos de Lisboa!

Recolhido por Fernandes da Silva ao longo de bastas dezenas de anos, lá na quietude da sua tebaida do Alto Estoril, o material agora exposto constitui documento sobremodo válido do que foi a nossa *verve* entrudescas durante mais de meio século. E sendo a Imprensa, como inegavelmente é, o lúcido espelho dos ambientes a que pertença, esta colecção de jornais põe-nos em face de horizontes de ontem, de que as camadas jovens nem suspeitam... Põe-nos tu cá tu lá com uma notável panorâmica de humor, graça zargunchante, riso sem peias, às escâncaras — e, aqui e ali, lampejos de génio no bico dos lápis.

...Que no «fundo» apresentado por Fernandes da Silva a fim de nos mostrar o que esses Carnavais exigiam das «folhas», encontram-se exemplares

curiosíssimos, datados de 1907, 1908, 1910... Algumas dessas «folhas» foram bandeiras desfraldadas que ventos contrários rasgaram e abateram; outras não chegaram a ganhar do público o favor suficiente para bater o seu pé; mas outras, porém, vêm lá de longe, medrando no aplauso dos leitores fiéis.

Mercê da disposição cuidadosamente organizada dos numerosos exemplares, o visitante toma contacto com «A Imprensa Nova»; «A Opinião»; «A Capital»; «O Dia»; «A Monarquia»; «O Intransigente»; «A Pátria»; «O Jornal»; «A Tarde»; «Diário da Manhã»; «O Mundo»; «Jornal do Norte»; «O Paiz»...

E lá estão, igualmente, desentranhando-se nas facécias próprias da quadra, o «Diário de Notícias»; «O Século»; «O Jornal do Comércio e Colónias»; «República»; «Diário de Lisboa»; «Novidades»; «Diário do Minho»; «Diário Popular»...

E a quantos lápis privilegiados esses Carnavais não inspiraram pequenas obras-primas no terreno da caricatura, do desenho humorístico!... Se muitos «bonecos», como os artistas dizem, surgem anónimos, nesse «não ligar» perdulário da profissão, quantos outros a guardar a assinatura do grande Stuart, do saudoso Leal da Câmara, de Amarelhe, Ferrão, Sílvio, Marques, Alberto Sousa, José Motta!...

Mas a valiosa colectânea oferecida ao público não se limitou apenas às coisas da arte gráfica; lá vinham também os comentários em prosa e verso, muitos deles firmados por nomes que ficarão na história da nossa literatura — e como eram saborosos, ricos de mordacidade sadia, esses comentários!...

E foi deveras consolante este caso — o caso que Fernandes da Silva rubricou: «O Carnaval de outros anos na Imprensa diária de Lisboa». A ele se deve que, nestes dias dum Entrudo quase sem corpo nem alma, totalmente vazio de significado e vibração, Lisboa pudesse devassar sem pressas, burguês e regaladamente, esse desenrolar das intrigas familiares, políticas, rapioqueiras, que constituíram, durante mais de meio século, o *leit-motiv* de tantas páginas valiosas em «O Carnaval de outros anos na Imprensa diária de Lisboa».

Notícias de Lourenço Marques

Os Caminhos de Ferro de Moçambique e as impressões duma importante missão francesa

Em meados de Novembro de 1963 visitou a nossa Província ultramarina de Moçambique uma missão francesa chefiada pelo antigo Presidente do Conselho de Ministros da França, M. Antoine Pinay. A visita foi altamente significativa, pois os componentes dessa missão eram individualidades de grande relevo, que representavam as Sociedades Francesas de Estudos e Realizações Eléctricas, de Realizações Mineiras e Realizações Ferroviárias.

Com manifesto e geral interesse os membros da missão, acompanhados pelo Cônsul e Vice-Cônsul da França e ainda por várias entidades oficiais e particulares estreitamente ligadas às actividades económicas da Província, peregrinaram as magníficas instalações portuárias da Beira e de Lourenço Marques. Tudo lhes foi mostrado e tudo lhes mereceu os maiores elogios.

O sr. Antoine Pinay, depois de ter percorrido demoradamente as modelares instalações portuárias e ferroviárias da Província, escreveu no Livro de Honra dos Caminhos de Ferro de Moçambique as seguintes palavras:

«Esta visita encheu-nos de admiração e justifica a consideração que Moçambique tem em Portugal e nos quadros que dirigem os Caminhos de Ferro.»

Só nos estimam verdadeiramente aqueles que nos visitam, sem preconceitos políticos, quer na metrópole quer nas nossas províncias ultramarinas, cada vez mais portuguesas e, de dia para dia, mais europeias. O nosso Ultramar é o espelho em que Portugal se reflecte e perpetua.

A visita de quinze deputados brasileiros a Angola e Moçambique

As nossas províncias ultramarinas de Angola e Moçambique estão na ordem do dia e, por esse facto, concitam a curiosidade de todo o mundo. O Brasil, nação irmã com quem mantemos as mais afectuosas relações, continua a interessar-se pelos nossos problemas e a estar à frente dos povos que nos estimam, nos prestam justiça e se

mostram mais compreensivos. A propósito da recente visita a Angola e Moçambique de um qualificado grupo de parlamentares brasileiros, o excelente Boletim de Propaganda e Publicidade dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique publicou a seguinte notícia, que reproduzimos textualmente:

«A exemplo do que tem sucedido com gentes doutros países, também os nossos irmãos do Brasil se interessam pelo que se passa nas Províncias Ultramarinas portuguesas, e vêm ver com os seus próprios olhos quanto se tem feito e continua a fazer.

Não escondem, tal como os outros, a sua surpresa em presença do que observam e dizem-no com o maior entusiasmo, e bem alto, na intenção de se fazerem ouvir dos que, não vindo, falam tão injustamente de Portugal e da sua obra.

A instrução, a saúde, o desenvolvimento económico, bem patente nos portos de Moçambique e seus transportes, são real prova, mesmo sem receio de confrontos, de quanto vale — até em grandes sacrifícios materiais — a acção dos portugueses.

Visitou recentemente Angola e Moçambique uma missão composta por quinze deputados brasileiros, na intenção de informar aqueles seus patrícios que não puderam vir «sobre a verdade por inteiro».

Viram o que quiseram, percorreram a Província e ouvimos as suas impressões que bem se podem resumir nesta meia dúzia de palavras da Sr.^a Doutora Conceição da Costa Neves: — Há uma preocupação de bem cuidar das gerações de amanhã, bem evidenciada, entre outras medidas tomadas, através da educação e da saúde; vocês portugueses, de quem me orgulho de descender, tiveram sempre uma ideia do sentido humano, que é inteiramente nosso e não de todo o Mundo. É isso que justifica esta multiracialidade de que se sentem orgulhosos e é uma verdade imutável».

Os componentes da missão parlamentar brasileira não perderam nenhuma oportunidade para falar da sua admiração pelo que lhes era dado ver, e logo à chegada a Lisboa fizeram declarações para a Imprensa, para a Rádio e para a Televisão em que ficaram bem patentes as suas intenções de informar «sobre a verdade por inteiro».

NOTAS HISTÓRICAS

Uma Rua de Ferro

Por MÁRIO CARDOSO

UM ou dois anos depois de em Portugal se ter inaugurado a primeira linha férrea, de Lisboa ao Carregado, em 1856, surgiu na Bélgica, onde o caminho de ferro já espalhara a sua teia de linhas, um projecto de caminho de ferro urbano que poderemos talvez denominar «metropolitano de linha descoberta».

Ideia semelhante já surgira também em Paris, mas esta já com características bem semelhantes às dos metropolitano dos nossos dias. A ideia fora, no entanto, posta de parte, porque as autoridades e o público em geral não acreditavam que o projecto tivesse tais vantagens que anulasse as despesas que seria necessário fazer para se construírem as altas galerias e tudo o mais que a Lisboa custou, apesar da moderna técnica empregada, quando há pouco instalou o seu «underground». Afinal, a um século de distância, o que seria do trânsito de Paris se o metropolitano não absorvesse as dezenas de milhares de pessoas que a toda a hora formiguejam no seu subsolo...

Mas voltamos ao projecto do engenheiro belga Carton de Wiart, que assim se chamava o engenhoso inventor. A Memória que escreveu a tal respeito — traduzida no português curioso do tempo — é elucidativa quanto às características do plano. Baseando-se na disposição topográfica de Bruxelas, uma parte plana e uma colina, diz-nos que «esta disposição nos permitiu apresentar um projecto de rua de ferro, que atravessará Bruxelas por uma parte, e reunirá as estações do norte e do sul, passando por baixo das ruas que é preciso cortar para se ir de uma parte a outra. Esta rua de ferro atravessará Bruxelas como os canais de Veneza». A parte a designação curiosa de «rua de ferro», verificamos já a intenção do autor de simplificar as comunicações urbanas, de maneira que, como se verifica mais adiante, o trânsito rodoviário não fosse prejudicado pelo caminho de ferro. Como se verifica pelas suas palavras, a linha seria um misto de túnel e galeria: «Esta rua de ferro compreende quatro vias, duas das quais são destinadas ao trânsito dos combois (...) e as outras duas para entrega de mercadorias nas habitações respectivas em todo o comprimento da rua. As duas vias do centro são descobertas; as dos lados correm por baixo de uma galeria com seu terraço por cima. O terraço formará um lajedo defronte das casas da rua de ferro, e é estabelecido que concorde com as ruas por baixo das quais passa a via férrea, e terá suficiente largura para poderem passar os carros. Deste modo a circulação dos combois fica inteiramente independente da circulação das carruagens e dos peões».

Não há dúvida que Carton de Wiart era dotado de viva imaginação e sentido prático: o comboio venceria mesmo a concorrência da camionagem do tempo, se a houvesse, pois até teria serviço de porta-a-porta!

Pela análise dos pormenores técnicos da obra verifica-se também o cuidado posto no estudo dos problemas de trânsito que ela criaria: «A rua de ferro terá 19 m. de largura. A parte do terraço destinada para a passagem das carruagens terá 3 m. de largura, ficando ainda 2,25 para um lajedo feito diante das casas. A circulação das carruagens terá lugar numa direcção diferente sobre cada terraço. A impossibilidade de circular em as carruagens em ambos os sentidos apresentará pequeno inconveniente por causa da pequena distância que separa as ruas cruzadas pela rua de ferro. Bastará sempre, quando se quiser mudar de direcção, ir voltar a pequena distância, à esquina da primeira rua, e nada haveria mais fácil, se a distância fosse muita, do que lançar uma ponte entre os dois terraços».

«Uma rua deste modo feita apresentará sérias vantagens. Em todo o seu comprimento formará um empório, a que as mercadorias irão parar directamente, evitando os carregamentos e descarregamentos necessários hoje para transportar as mercadorias à estação, ou dali para fora. A carga ou descarga das mercadorias poderá efectuar-se em toda a extensão da rua de Bruxelas, defronte da casa do remetente ou destinatário, por meio de plataformas de ambos os lados. Poderão ser também carregadas ou descarregadas na proximidade dos armazéns ou oficinas dos habitantes dos diferentes bairros da cidade, debaixo dos alpendres públicos dispostos de distância em distância».

Na verdade o plano era ideal, tanto para o público como para o próprio caminho de ferro: este tinha possibilidade de desenvolver os seus lucros, tornando-se o transportador por excelência; aquele sendo servido de tal forma que reduzia ao mínimo as deslocações com os seus produtos e porque tinha o norte e o sul do país ligados por uma linha ininterrupta (sabemos, por exemplo, o quanto é fatigante andar de malas atrás de nós, numa cidade como é Paris, a saltitar de uma estação para outra).

O engenheiro Carton Wiart deu ao trabalho o título de anteprojecto; e cremos que anteprojecto continuou a ser até aos nossos dias.

De qualquer forma, o seu registo aqui fica como nota curiosa dos progressos a que a técnica de há cem anos já se permitia.

Eng. Luís da Costa

Por ter assumido a Direcção efectiva da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o ilustre Eng. sr. Luís da Costa tem recebido directamente, e nesta Redacção, numerosos cartões de cumprimentos e felicitações.

Figura de grande prestígio nos meios ferroviários e de Transportes Terrestres, apraz-nos registar o facto com sincera alegria.

Aproveitamos o ensejo para agradecer à Imprensa diária e aos semanários da provincia o relevo que, tão amavelmente, deram às notícias referentes ao nosso novo Director.

Imprensa

Revista Militar

Com o seu número de Janeiro, completou mais um aniversário esta Revista, que aos assuntos militares tem dado, através de 115 anos de publicação, o melhor da sua atenção. Sempre recheada de artigos assinados por reputados técnicos militares, o seu número de Janeiro insere artigos subscritos por: General A. Botelho, Comandante Germain, Tenente-coronel Hélio Felgas, e ainda o interessante artigo «O papel da C. I. A. na política externa dos Estados Unidos».

As nossas felicitações.

Diário dos Açores

No dia 5 do corrente completou 94 anos de existência o «Diário dos Açores», que, sob a ilustre direcção dos srs. drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro, se publica em Ponta Delgada.

Foi a 5 de Fevereiro de 1870 que Manuel Augusto Tavares de Resende, no fulgor da juventude, o fundou naquela cidade, introduzindo assim o diarismo na imprensa insular.

Empolgado com a verdadeira revolução que causara na imprensa do País o aparecimento do «Diário de Notícias», fundado poucos anos antes em Lisboa por Eduardo Coelho e pelo conde de S. Marçal, Tavares de Resende, com a sua fé ardente, alimentou o sonho magnífico de dotar a sua terra com um jornal de informação e de interesse regional.

Os srs. drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro podem orgulhar-se do seu «Diário dos Açores». Poucos jornais em Portugal ou no estrangeiro poderão, durante 94 anos, apresentar-se com as inalteráveis virtudes deste grande e prestigioso jornal açoriano: — o mesmo rumo, a mesma ética e a mesma fé vinculados na mesma família.

O «Diário dos Açores», que não envelheceu, antes se rejuvenesce de dia para dia, é, pelo seu passado e pelo seu presente, uma instituição gloriosa, de que todos os açorianos podem orgulhar-se.

Brindes e Calendários

Por amável oferta, recebemos um artístico calendário da Companhia de Seguros Mutualidade. Recebemos igualmente seis úteis blocos de notas enviados pela fábrica de máquinas de costura Oliva. Gratos pela gentileza.

A Ligação Península - Norte de África

PONTE OU TÚNEL?

Tal como já aconteceu quando se discutiu o assunto da ligação do continente com a Grã-Bretanha — túnel ou ponte —, está agora em Espanha na ordem do dia a ligação da Península com o Norte de África: ponte ou túnel?

A ideia desta ligação intercontinentes é já velha, pois o primeiro projecto de ligação apareceu em Espanha em 1869. De então para cá, mais ou menos espaçadamente, têm nascido diversos planos tendentes a efectivar a possível ligação por terra entre as cidades mais meridionais da África — Lourenço Marques, por exemplo — e as mais setentrionais da Escandinávia. Ou até mesmo entre aquelas e a circumspecta Albion, se esta quiser quebrar de vez com o seu isolamento e permitir que os veículos e os comboios continentais emerjam do projectado túnel e devessem o seu território.

Em 1927, já depois de outros projectos anteriores, o rei Afonso XIII aprovou os planos do coronel Jevenois, nomeando-se mesmo uma comissão para os estudos definitivos. A República, que sucedeu depois, interessou-se também, mas tudo se interrompeu com a Guerra Civil. Chegara-se, entretanto, a várias conclusões: o túnel deveria ter 35 Km de extensão, passando a profundidades de 75 a 100 m. Teria um caminho de ferro de via dupla, que permitiria a passagem de cerca de 20 comboios diários, circulando à velocidade de 32 Km/h. O túnel não deveria passar por Gibraltar, devido à pouca profundidade do estreito.

Embora o Governo actual não tenha oficialmente nomeado outra comissão para estudo do túnel, outros projectos têm aparecido, não só de túnel como de ponte. Esta última tem, aliás, numerosos simpatizantes. Iria da costa marroquina, cerca de Tânger a Valdequeras, perto de Tarifa, tendo 24 Km de comprimento e 30 m de largura, repousando sobre pilares monumentais apoiados na rocha, separados 3 Km. Sobre ela passariam linhas de caminho de ferro, auto-estrada e ainda gasoducto.

A opinião pública espanhola, agora despertada, mostra-se em parte favorável à concretização. Não se conhece é a opinião pública africana...

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Os nossos colaboradores

O «Boletim do C. F. B.» entrou, com o número de Janeiro de 1964, no 4.º ano de publicação, pelo que muito felicitamos os srs. Luís M. Lamas de Oliveira e J. Martins Lopes, mui dignos director e editor, respectivamente.

Nesse referido número, é transcrito, integralmente, honra que muito nos desvanece, o artigo *Os métodos devem ser adaptados às circunstâncias*, da autoria do nosso ilustre colaborador sr. Eng.º Armando Cameira e publicado em editorial, no nosso número de 4 de Novembro de 1963.

Em nome do sr. eng.º Armando Cameira, agradecemos a mencionada transcrição.

Turismo português

Um largo programa de actividades e a colaboração da C. P.

Se o caminho de ferro, que aproximou os centros populacionais e industriais e, ao mesmo tempo, descobriu a paisagem, facilitando, como o meio mais rápido, seguro e cómodo de transporte, a criação de uma nova e importante indústria, os problemas respeitantes ao turismo não podem ser-nos indiferentes. Por esse motivo, as declarações que, no passado dia 14 deste mês, o sr. eng. Álvaro Roquete, mui digno director dos Serviços de Turismo do S. N. I., fez aos representantes dos jornais diários, revestem-se para nós de grande e indiscutível interesse.

Nessa reunião de Imprensa, o sr. eng. Álvaro Roquete iniciou as suas declarações informando que a direcção dos Serviços de Turismo daquele departamento do Estado ia proceder à realização de um programa destinado aos períodos «Fora da Estação», e de molde a despertar bastante interesse por parte dos nacionais. As razões que aconselham o estabelecimento de programas turísticos baseiam-se na necessidade de aumentar a rentabilidade desta indústria, antecipar e prolongar na medida do possível a estação turística tradicional, o que obriga a criar, antes e depois dela, em especial na Primavera e no Outono, motivos especiais de interesse turístico para atracção dos estrangeiros que nos visitam nessas datas, e que começam a afluír em ritmo crescente.

E, a propósito, o sr. eng. Álvaro Roquete forneceu alguns dados elucidativos: Em 1963, e nas épocas referidas, verificou-se a seguinte entrada de turistas: Abril — 45 179; Maio — 47 800; Outubro — 42 151; Novembro — 21 459.

Com base nessa afluência de turistas, efectuaram-se as chamadas Festas de Abril — utilizando o slogan «Abril au Portugal» — e desde o último ano se tem procurado divulgar e esclarecer, especialmente no estrangeiro, através dos organismos oficiais de Turismo — Casas de Portugal e Centros — e junto dos órgãos de Informação e agências de viagem dos vários mercados, que as referidas manifestações passaram a ter permanência regular no calendário turístico português.

As actividades previstas para o ano corrente são as seguintes:

Na Primavera:

Festas de Abril (Abril au Portugal) com incidência especial em Lisboa, Sintra, Sesimbra e Évora.

Festas do Maio Florido, no Norte, com aproveitamento do folclore minhoto, do seu artesanato e das suas riquezas paisagísticas.

No Outono:

Festas das Vindimas, na opulenta região do Douro, aproveitando-se o renome mundial do Vinho do Porto.

Festas do Vinho Novo, na Estremadura, a valorizar o colorido desta província, tão característica e rica de motivos turísticos.

«O Dia do Turista», iniciativa feliz que foi lançada pela primeira vez o ano passado, com o maior êxito, e à qual a C. P. deu a sua valiosa e eficiente colaboração, realiza-se este ano abrangendo todo o País. Pelo número de colaborações com que se conta, o *Dia do Turista*, marcado para o próximo dia 20 de Abril, deve ter uma larga projecção.

Como no ano passado, os Caminhos de Ferro portugueses vão prestar a esta magnífica iniciativa a sua indispensável colaboração.

As agências de viagens, as empresas de transportes, a indústria hoteleira, o comércio lojista, diversos organismos oficiais e empresas de espectáculos colaboram também.

Os programas das *Festas de Abril* em Lisboa já estão organizados, bem como os da zona da Arrábida, da região de Sintra e da cidade-museu de Évora.

A Câmara Municipal de Lisboa, à qual o Turismo da nossa primeira cidade tanto deve, colabora intensamente nas Festas de Lisboa.

Eis, em resumo, o programa das Festas na nossa capital:

«Dia dos Jardins», que terminará com um concerto na Estufa Fria. «Dia dos Miradouros», que culminará, no Castelo de S. Jorge, com a inauguração da exposição «Lisboa antes do Terramoto»; «Dia dos Velhos Bairros», integrando um concurso «Varandas de Alfama».

Para os transportes a organizar nestes dias serão fixados preços populares de forma a facilitar uma visita em larga escala. Nos velhos bairros, jardins

e miradouros, haverá diversos pretextos de atracção: «Espectáculos culturais» no Pavilhão dos Desportos, Estufa Fria, etc.; «2.º Salão de Antiguidades», com exibição de colecções particulares. Este salão, o segundo que se realiza entre nós e que já no ano findo teve grande participação de expositores e foi largamente referido no estrangeiro (exibição do filme-documentário então realizado e referências nas revistas estrangeiras da especialidade), é uma iniciativa da F. I. L., a valorizar o programa das «Festas de Abril».

«Grande Festival da Canção», iniciativa e realização da Radiotelevsão Portuguesa e da Emissora Nacional.

«Reunião da Federação Internacional da Imprensa Gastronómica e Vinícola», que trará ao nosso País mais de sessenta especialistas qualificados da Imprensa Internacional.

«Cruzeiro», «Connaissances des Arts», «Amis du Louvre» — estarão em Lisboa para cima de trinta dos mais qualificados críticos e artistas franceses.

«Semana do Livro Estrangeiro» e «Exposição Iconográfica Portugal visto pelo estrangeiro».

«Belém à Noite»: Visitas guiadas, com vários pretextos de atracção, à Torre de Belém, Museu de Arte Popular, Fonte Luminosa e espectáculo de «Som

e Luz», nos Jerónimos; «Concurso de Montras», subordinado ao tema «Welcome», com a colaboração da União dos Grémios dos Lojistas de Lisboa; «Concurso de Cozinha Regional».

A zona do Castelo de S. Jorge está também incluída neste atraente programa.

De grande interesse são igualmente os programas estabelecidos para as seguintes regiões turísticas:

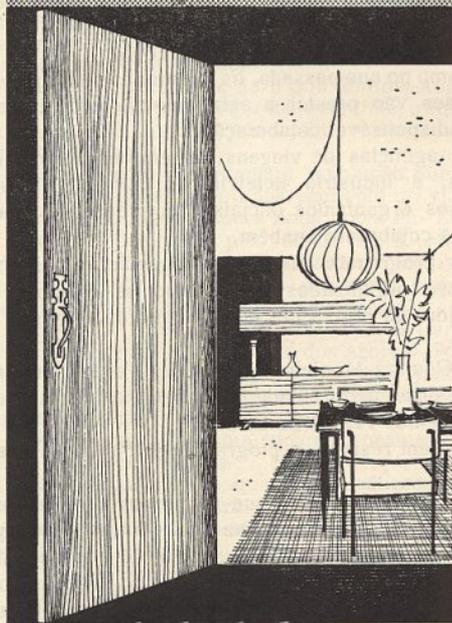
Arrábida — com excursão guiada à «Zona dos Três Castelos» e visita ao Conventinho e Portinho da Arrábida; «Festa do Mar», em Sesimbra, aproveitando todo o tipismo da faina da pesca e lota e a beleza paisagística da Baía.

Sintra — «Espectáculo evocativo da leitura de «Os Lusíadas» a D. Sebastião», utilizando-se versões em línguas estrangeiras; «Reposição do Mercado de S. Pedro», com insistência nos seus motivos mais característicos e regionais; «Exposição de flores».

Colaboração da Câmara Municipal de Sintra.

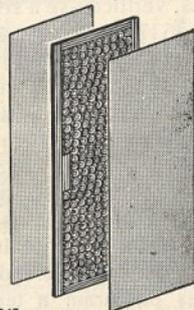
Évora — Com a colaboração da Câmara Municipal desta monumental cidade, estão previstas as seguintes manifestações:

Visitas guiadas aos monumentos; parada, desfile e bênção de gado; Exibição de trajes e cantares de Exposição e Feira de Artesanato.



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 arco de madeira laminada, 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. 36 23 31
PORTO — Pálcio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Em 30 de Dezembro último, foi aberto à exploração o cais da nova estação dos Caminhos de Ferro da Beira. A obra, que vai valorizar em muito a linha da Beira, é magnífica na sua concepção e eficiência, proporcionando óptimas condições ao público e também aos serviços da Companhia, que se têm mantido em impróprios barracões e casas de aluguer. Os serviços que funcionavam na antiga estação, de madeira e zinco, visto ela ir ser imediatamente demolida, passarão provisoriamente para o novo cais onde se manterão até se ultimar o edifício do Átrio — nomeadamente as instalações para o chefe da estação e as bilheteiras.

O cais agora inaugurado é constituído por um edifício de 135 m de comprimento por 10 de largura, paralelo às linhas, e nele estão instalados todos os



A maquete da nova Estação Central da Beira. Em primeiro plano o edifício do Átrio, ficando o novo cais por detrás do edifício da Administração, que se vê a seguir.

serviços de comando do cais e ainda Alfândega, Polícia, posto de socorros, arrecadação de malas, salas de espera e sanitários.

Estas instalações fazem parte da futura Estação Central da Beira, que será constituída por três zonas distintas: Edifício do Átrio, Edifício da Administração e Zona do Cais.

No corpo do Átrio localizar-se-ão os compartimentos ligados ao público: chefe da estação, bilheteiras, informações e turismo, agências e lojas, restaurante-bar, C. T. T., horários, etc.. Estão presentemente construídas as suas fundações.

No corpo da Administração, edifício com oito pisos e desenvolvendo-se numa fachada principal com 80 m de extensão, serão instalados os serviços: Direcção de Exploração, Serviço de Contabilidade, Fiscalização e Tesouraria, Serviço do Movimento, Serviço de Via e Obras e Secção de Saúde. Actualmente toda a estrutura está levantada até ao 4.º piso.

A Zona do cais é constituída pelo edifício agora

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Fevereiro de 1914)

Linhas portuguesas

Companhia Portuguesa — Prosseguem activamente os trabalhos da segunda via do Norte entre Coimbra-B e Mogofores, estando concluída a terraplenagem, e agora procede-se ao empedramento, estando já alguns quilómetros britados.

— O renovamento da via na linha ascendente está já próximo a Azambuja.

— Está quase concluída a nova estação de Lamarosa, devendo em breve ser aberta ao público.

Minho e Douro — Vão ser colocados para revestimento do vestíbulo da estação do Porto os painéis de azulejo pintados pelo grande artista Jorge Colaço.

— Já foram dadas instruções à Direcção deste caminho de ferro para proceder à revisão geral dos cálculos das pontes metálicas das suas linhas, conforme foi indicado pela comissão de pontes.

— Recomeçaram os trabalhos da conclusão da linha de Lapela a Monção.

— Prosseguem com actividade os trabalhos da construção do troço da linha do Vale do Corgo entre Vidago e Chaves, cuja extensão é de 18 quilómetros.

Beira Alta — Vai passar por importantes reparações a estação da Figueira da Foz.

Vale do Vouga — Parece que entrará em vigor no próximo dia 20 um horário deste caminho de ferro tendente a fazer ligações mais rápidas entre Viseu, Porto e Lisboa.

Companhia Nacional — Na estação de Viseu está-se transformando o vestíbulo, a fim de satisfazer o natural aumento de tráfego devido à linha do Vale do Vouga.

Tomar à Nazaré — Prosseguem os trabalhos de estudo deste caminho de ferro, dirigidos pelo eng. José Bonança.

Penafiel à Lixa — Esta Companhia está fazendo uma emissão de capital para a construção de uma linha, no leito da estrada, para as Águas de S. Vicente e Entre-Rios, a qual se espera seja inaugurada no princípio da próxima época termal.

Dádiva de sangue: o sorriso que volta aos lábios da criança; a alegria que volta ao coração de uma mãe.

inaugurado, pelo cais coberto adjacente de serventia e por 3 cais cobertos servidos por dois feixes de linhas, um de chegadas e outro de partidas, importando esta Zona em cerca de 4 500 contos.

Depois de concluída, a Estação Central da Beira ficará a ser a maior e a mais imponente construção do género em território português.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45033

(Continuação)

II

1.º A fim de tornar obrigatórias para o utente, segundo o direito do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, as prescrições da Convenção de 1961 naquilo que diz respeito às linhas das partes de territórios dos Estados não signatários ou não aderentes, o Governo do Reino Unido, em derrogação às disposições destas Convenções, esta habilitado a inserir, para o tráfego proveniente do Reino Unido, uma referência ao presente Protocolo adicional nas indicações constantes da declaração de expedição (CIM), do bilhete internacional e da senha de bagagem (CIV).

3.º Tendo em conta o facto de que no Reino Unido a legislação relativa aos transportes não comporta nenhuma obrigação de publicar as tarifas nem de as aplicar aos utentes de uma forma uniforme, admite-se que:

a) As disposições da CIM não se aplicam ao Reino Unido caso comportem a obrigação de publicar as tarifas e de as aplicar aos utentes de forma uniforme;

b) Os preços do transporte e as despesas por operações acessórias que o caminho de ferro está autorizado a cobrar no Reino Unido são aplicáveis ao tráfego internacional sujeito à CIM.

3.º Até à conclusão e à entrada em vigor de um apêndice especial ao Anexo I à CIM contendo prescrições derogatórias relativas ao tráfego via férrea-via marítima entre o continente e o Reino Unido das substâncias perigosas, estas substâncias serão transportadas sob o regime da CIM com destino ou proveniência do Reino Unido, devem obedecer às prescrições do Anexo I e, além disso, às condições impostas no Reino Unido no que diz respeito aos seus regulamentos ferroviários e marítimos sobre o transporte de substâncias perigosas.

III

O Governo da República Francesa reserva a sua posição sobre as disposições do artigo 9, § 3.º, da CIM, no que diz respeito aos acordos particulares sobre tarifas e declara que, no que lhe diz respeito, estas disposições não poderiam, em caso algum, prevalecer contra as do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia do Carvão e Aço, nem contra as que serão tomadas dentro do âmbito da política comum dos transportes previsto no artigo 74 do Tratado, de 25 de Março de 1957, que instituiu a Comunidade Económica Europeia.

IV

Este Protocolo, que completa as Convenções de 1961, está patente à assinatura até 1 de Maio de 1961.

Este Protocolo deverá ser ratificado.

Os Estados que não assinarem o presente o Protocolo antes desta data e os Estados que participam das Convenções supra-citadas em aplicação do artigo 67 da CIM e do artigo 66 da CIV de 1961, podem aderir ao presente Protocolo por meio de notificação.

O instrumento da ratificação ou a notificação da adesão serão depositados junto do Governo Suíço.

O capítulo 1 do presente Protocolo entra em vigor seis meses antes da data prevista para a aplicação das Convenções de 1961.

Em fé do que, os plenipotenciários abaixo indicados, munidos dos seus plenos poderes, que foram verificados e aceites, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Berna, a vinte e cinco de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e um, num único exemplar, que ficará depositado nos Arquivos da Confederação Suíça e de que será enviada a cada um dos Países co-tratantes uma cópia autêntica

Pela Áustria: *Dr. Krempler*. Pela Bélgica: *F. Seynaeve*. Pela Bulgária: *S. Dragomirov*. Pela Dinamarca: *Th. Jensen*. Pela Espanha: *Marquês de Miraflores*. Pela Finlândia: *Osmo Orkomiés*. Pela França: *E. Dennerly*. Pela Grécia: *A. Art-Soutzos*. Pela Hungria: *Skonda Odón*. Pela Itália: *Luigi Branca*. Pelo Líbano: *Ralf Abillama*. Pelo Listenstaina: *A. Hilbe*. Pelo Luxemburgo: *A. Clemang*. Pela Noruega: *Henn. A. Broch*. Pela Holanda: *H. E. Scheffer* (para o reino da Europa). Pela Polónia: *Batkowsky*. Por Portugal: *Mário Dias Trigo*. Pela Roménia: *G. Nistoran*. Pelo Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte: *J. S. Rooke* e *A. H. Kent*. Pela Suécia: *Clas Nordström*. Pela Suíça: *Schaller*. Pela Checoslováquia: *Jan Obhlihal*. Pela Turquia: *H. Ugan*. Pela Jugoslávia: *V. Nikolic*.

ACTA FINAL DA SEXTA CONFERÊNCIA DE REVISÃO DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS RELATIVAS AO TRANSPORTE EM CAMINHO DE FERRO DE MERCADORIAS (CIM) E DE PASSAGEIROS E BAGAGENS (CIV)

Conforme as disposições do artigo 67 da Convenção internacional relativa ao transporte em caminho de ferro de mercadorias (CIM) e do artigo 66 da Convenção internacional relativa ao transporte em caminho de ferro de passageiros e bagagens (CIV), ambas datadas de 25 de Outubro de 1952, o Governo Suíço convocou uma conferência com o objectivo de rever estas Convenções.

A conferência realizou-se em Berna de 20 a 25 de Fevereiro de 1961.

Os participantes foram os seguintes:

I

Delegados dos Estados participantes nas Convenções de 25 de Outubro de 1952

Áustria: Sr. F. Krempler, director dos assuntos comerciais do Ministério Federal das Comunicações e da Economia Eléctrica, Sr. V. Rissel, conselheiro do Ministério Federal das Comunicações e da Economia Eléctrica. Bélgica: S. Ex.ª o Sr. Fernando Seynaeve, embaixador extraordinário e plenipotenciário da Bélgica na Suíça, Sr. A. Delvaux, conselheiro da Embaixada da Bélgica em Berna, Sr. C. Alvim, director do Ministério das Comunicações, e Sr. G. Caunwenberge, director do Serviço Comercial da SNCB. Bulgária: Sr. S. Dragomirov, chefe do Departamento dos Caminhos de Ferro do Ministério dos Transportes e Sr. E. Tomov, primeiro-secretário da Legação da República Popular da Bulgária em Berna.

(Continua)

Espumantes naturais de 1.^a categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César

« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOÃO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

TIPOR

TINTAS PORTUGUESAS

S. A. R. L. — ODIVELAS — TELEFS. 910080 - 910206

LISBOA — AVENIDA DA LIBERDADE, 69 e/v. 01.ª — TELEFONE 32 14 21 (Informações)

SAN — Tintas sanitárias para hospitais, cinemas, casas de saúde, etc.

BASOL — Remove ferrugem, limpa e desinfecta.

PINGUIM — Tinta a água (3 tipos) cores dinâmicas, atractivas, sedutoras.

MARINE ESMALTES SUPER — Para todos os usos na Marinha.

CROMITE — Primário anticorrosivo gigantesco.

RETARDEX — Tintas retardadoras de fogo para cinemas, navios, edifícios.

REMOVER — Decapante ininflamável, não tóxico e de rápido efeito.

Especialistas em problemas de corrosões,
respondemos a qualquer consulta

Stocks do anticalórico e antigalvânico de reputação mundial «Apexior» recomendado pelos Lloyds. Fornecedores do iate real inglês e dos grandes paquetes «Queen Elisabeth», «Queen Mary», etc.

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL