

74
EXPOSITO LEGAL - FEB. 1957
21.º do 69.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1957

Número 1658

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

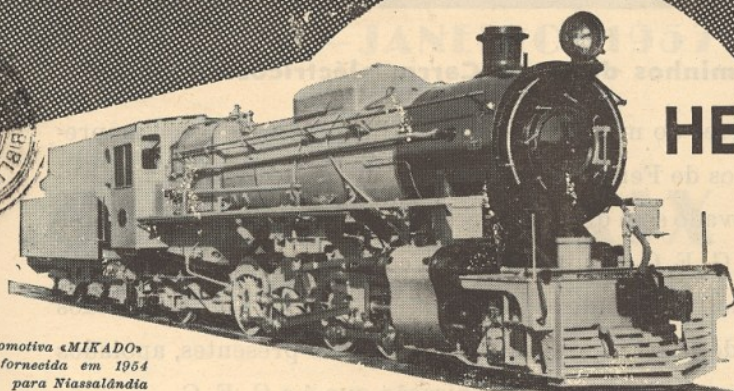
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
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 20168—LISBOA



HENSCHEL



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1964
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Gener-
al-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. J. ALIAO, 23 - LISBOA



Às Redes de Caminhos de Ferro, Carros-eléctricos e «Trolleybus»

Em muitas partes do mundo, vários trabalhos efectuados em empresas de Caminhos de Ferro electrificados, Carros-eléctricos e Trolley-buses, têm provado sem quaisquer restrições a eficiência dos Motores de Tracção da G. E. C., equipamento de controle, etc. — equipamento desenhado pelos engenheiros da Tracção da G. E. C., profundos conhecedores dos vários problemas que lhes são presentes, apoiados nos vastos recursos da grande organização que é a G. E. C.

Equipamento de Tracção Eléctrica



The General Electric Company Ltd. Magnet House, Kingsway, London, W. C. 2

Representantes em Portugal: — The Engineering Company Ltd.

Rua dos Remolares, 12-1.º

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA 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 — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1658

16-JANEIRO-1957

ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL



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
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

O Porto de Lisboa e a ideia do estabelecimento duma zona franca	57
Gazeta dos Caminhos de Ferro, — ainda o nosso número especial do Centenário	59
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	41
Publicações recebidas.	42
Vida Ferroviária	42
O que todos devem saber.	42
O Problema Mundial da Poluição — A situação portuguesa e a sua solução, por <i>HERBERT D. APRÁ</i>	45
Problemas Actuais — Transportes.	46
Imprensa	46
Parte Oficial	46
Brindes e Calendários	46
Linhas Estrangeiras	48
Recortes sem comentários	49
Boas Festas.	50



O PORTO

DE LISBOA

E A IDEIA DO ESTABELECIMENTO DUMA ZONA FRANCA

ESTÁ já publicado o Volume I do Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa referente às contas do ano de 1955. Como aconteceu com os volumes anteriores, foi também com o maior interesse que lemos, no presente relatório, as habituais «Considerações» subscritas pelo Engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira.

Recordando factos passados, o ilustre Administrador-Geral do porto de Lisboa refere que foi a carta de lei de 16 de Julho de 1885 que autorizou o Governo a adjudicar a construção das obras do porto de Lisboa, tendo D. Luís I inaugurado em 31 de Outubro de 1887 as primeiras obras, que são as compreendidas entre a Torre de Belém e Santa Apolónia, próximo da estação do caminho de ferro, e que constavam de cais, docas molhadas e secas e carreiras de construção naval. Para se fazer uma ideia da importância dessas obras, o sr. Engenheiro Sá Nogueira diz que, no seu conjunto, elas se podem avaliar em perto de um milhão de contos da moeda actual. Até 1907 a exploração do porto esteve confiada ao empreiteiro das obras, tendo passado, por carta de lei desse ano, para o Estado, que continua administrá-la por meio dum organismo autónomo.

Entre as ideias que no período de 1910-1926 se ventilaram, figuram a da construção dum porto de pesca em Pedrouços e a do estabelecimento duma zona franca no porto de Lisboa. Criada esta zona franca por providência legislativa de 1913 a guerra de 1914-1918 não permitiu que essa ideia se realizasse, ideia que ainda hoje não é realidade.

Foi em 1928 que o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira assumiu a presidência da administração do nosso primeiro porto. Em hora feliz lhe foi entregue o cargo dessas funções, pois os progressos, que se verificam dessa data em diante, são assinaláveis. Vários e oportunos decretos-lei vieram apoiar a acção do Administrador-Geral.

O decreto-lei n.º 35.716 de 20 de Junho de 1946, denominado *Plano de melhoramentos do porto de Lisboa* é, na autorizada opinião do sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira, a segunda medida de importância transcendente a assinalar a vida do porto no que respeita ao seu progresso; a primeira medida, sem dúvida mais transcendente ainda do que a segunda, é a carta de lei de 16 de Julho de 1885, pelo qual «D. Luís, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc.», por o haverem decretado as cortes gerais e ele o querer, auto-

rizou o Governo a adjudicar em hasta pública «a construção das obras do novo porto de Lisboa, concernentes à 1.ª secção do plano geral proposto pela comissão nomeada em 16 de Março de 1883, compreendendo cais marginaes, pontes girantes, docas de abrigo, de carga, descarga e reparação, maquinismo e guindastes flutuantes e vias férreas», tudo na importância máxima de 10.800.000\$000 réis.

E o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira observa seguidamente que a importância do plano de 1885 em nada diminuiu a do plano decretado 61 anos mais tarde, ou seja em 1946, pois tanto um como o outro honram por igual os governos que os subscreveram e quantos neles cooperaram.

O número total de navios entrados no porto de Lisboa no ano de 1955 foi de 5.657, com a arqueação bruta global de 15.207.160 toneladas brutas, superiores ambos estes números aos correspondentes de 1954. À navegação de longo curso, à de cabotagem e à de pesca couberam, respectivamente, 2.620 navios com 14.565.284 toneladas brutas, 760 navios com 373.253 toneladas brutas e 1277 navios com 268.623 toneladas brutas.

Tanto em relação à navegação de longo curso como em relação à de pesca houve aumento de movimento, porém na de cabotagem houve diminuição, facto que, aliás, se vem notando de há anos a esta parte. E a propósito da diminuição de movimento de cabotagem, o sr. Engenheiro Sá Nogueira aconselha e comenta judiciosamente:

«Julga-se de todo o ponto conveniente que as entidades actuem no sentido de impedir a morte desta útil actividade. É do consenso universal que todas as formas ou todos os sistemas de transporte são coexistentes e úteis».

Em seguida o sr. Administrador-Geral do porto de Lisboa sublinha:

«Não faz sentido que se abandone uma via natural, a aquática, a mais económica de quantas conhecidas, e que se deixe desaparecer o prestante movimento, o de cabotagem, que por ela se faz. Numa per-

feita coordenação de transportes deve-se ter em conta este género de navegação».

O sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira continua a advogar a ideia do estabelecimento, no porto de Lisboa, duma zona franca. A ideia não é nova, ela data como referimos acima, de 1913, tendo sido prejudicada a sua realização pelo desencadeamento da primeira grande guerra.

Advogando e defendendo, entre outras, a ideia do estabelecimento no nosso primeiro porto — chave do Império — duma zona franca, o sr. Engenheiro Sá Nogueira apoia-se no convencimento, em que sempre esteve e continua a estar, «de que criá-la equivalia e equivale a criar uma nova fonte de riqueza no e para o nosso país».

O exemplo e a longa experiência da Alemanha, que o Autor das «Considerações» traz para o notável Relatório, vem reforçar eloquentemente a sua tese.

Oiçamos mais uma vez o sr. Engenheiro de Sá Nogueira:

«A nossa lei aduaneira divide os depósitos ou armazéns fiscalizados, onde se guardam as mercadorias estrangeiras e coloniais, em depósitos de regime aduaneiro e em depósitos de regime livre onde se incluem as zonas francas. A lei aduaneira alemã divide os portos de mar alemães em portos de mar sujeitos à Alfândega e em portos francos. Nos primeiros, os navios que neles entram ficam sujeitos às formalidades aduaneiras, ao passo que nos segundos, que são partes de porto de mar excluídas da zona aduaneira, os navios que neles entram e as mercadorias neles embarcadas, desembarcadas, baldadas ou armazenadas estão isentas das formalidades aduaneiras.

Na República Federal Alemã, existem zonas francas em Emden desde 1901, em Bremen desde 1888, em Bremerhaven desde 1884, em Cuxhaven e no velho porto franco de Hamburgo desde 1881, no novo porto franco de Hamburgo — Waltershof desde 1910 e em Kiel, do canal do mar do norte ao mar Báltico, desde 1920.

De todos estes portos é pela sua história e extensão e pelo seu tráfico, o velho porto franco de Hamburgo o mais importante. O seu papel na História da Alemanha é, como se sabe, de grande relevo. Colocado, como aliás toda a Alemanha, no centro do continente europeu, estava pela sua posição geográfica, destinado a ser um porto de trânsito ou de

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Ainda o nosso número especial do Centenário

Registamos e transcrevemos mais as seguintes palavras que nos foram dedicadas pela Imprensa:

«A velha e prestante revista da propriedade e direcção do sr. Carlos d'Ornellas, «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dedica o seu número 1652, de 16 de Outubro findo, ao Primeiro Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses.»

O ilustre colega, sr. Carlos d'Ornellas, cuja acção em prol do desenvolvimento dos caminhos de ferro, que tanto tem enriquecido as terras por ele servidas, tem sido constante e notável através do jornal que tão sábiamente dirige, é credor do maior reconhecimento da Nação.

Há 68 anos que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» pugna pelos interesses daquele meio de transporte, ainda hoje preferido pela comodidade e segurança que oferece aos viajantes.

O referido número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» trata, com minúcia, do assunto referente aos caminhos de ferro, desde a sua inauguração em Portugal até à actualidade.

Mereceu ao ilustre jornalista especial atenção a construção da Ponte de D. Maria Pia, no Porto, obra grandiosa e do mais extraordinário efeito.»

(da «Semana Tirsense»)

«Acaba de publicar-se o n.º 1652, desta excelente revista ferroviária e de turismo, sob a proficiente orientação do distinto jornalista Carlos d'Ornellas.

O presente número com excelente colaboração é extraordinário e especialmente dedicado ao 1.º centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, que acaba de comemorar-se.

Por tal motivo felicitamos o seu ilustre Director.»

(Do «Povo Algarvio», de Tavira)

«Com magnífico aspecto gráfico, o que verdadeiramente a torna disputada, tem chegado normalmente à nossa Redacção esta excelente revista quinzenal, de que é director e proprietário o sr. Carlos d'Ornellas. Insere judiciosamente colaboração sobre comércio e transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo.»

(De «Aurora do Lima»)

«Recebemos o n.º 1.652 desta revista, que comemora o Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Este número, volumoso e atraente, apresenta vários artigos, historiando a fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e o seu desenvolvimento. Magnífico aspecto gráfico e óptima colaboração.»

(«O Dever» (Figueira da Foz))

«Recebemos uma excelente edição desta revista comemorativa do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. A edição insere valiosa colaboração e apresenta-se com cuidada impressão e óptimo aspecto gráfico, pelo que felicitamos o seu ilustre Director e nosso prezado amigo Sr. Carlos d'Ornellas.»

(«Jornal do Barreiro»)

«Esta apreciada revista dedicou o seu n.º 1.652 ao Centenário, agora ocorrido, dos Caminhos de Ferro.

É um bellissimo volume que abre com algumas palavras do Sr. Ministro das Comunicações e contém outra colaboração muito interessante sobre o assunto e firmada por nomes que só por si são uma recomendação.

reexportação, um centro de transformação e de redistribuição, e a contribuir para a revolução industrial operada tanto na Alemanha como no resto do Mundo, tanto no século passado como no actual, e a respeito da qual alguém escreveu muito recentemente estas palavras: «poucos acontecimentos passados terão tido sobre a transformação do mundo uma influência tão radical como a revolução industrial do século XIX». Se a sábia e prática Alemanha, situada numa rica encruzilhada, tem em tão alta conta, como se vê, o regime das zonas francas é que a sua longa experiência a aconselha a continuar a adoptá-la.

Mas, embora escudado nesta razão e noutras, eu me mantenha fiel às minhas ideias sobre tal regime, entendo lembrar uma vez mais que há quem a elas se oponha, convindo por isso, quando haja de tomar-se uma resolução definitiva sobre tão importante matéria, pesar os argumentos tanto dos propugnadores como dos opugnadores do regime de franquia. Nunca é demais aconselhar prudência na resolução de problemas desta magnitude. Poder-se-ia por

exemplo, em nome dessa prudência, começar pela criação duma zona franca comercial e relegar para uma segunda fase a experiência da zona franca industrial. De qualquer modo é de crer que o trabalho da comissão nomeada pela portaria de 16 de Novembro de 1949 e concluído em 8 de Novembro de 1952 atrás referida para o estudo deste problema forneça ensinamentos proveitosos para a sua resolução».

Como muito bem diz o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira em certa altura das suas judiciosas «Considerações», o porto de Lisboa tem jus a ser nobilitado, tão intimamente anda ligado à grandeza e glória pátrias. E sendo como é dos mais importantes instrumentos da economia nacional, como o demonstram cabalmente factos e números, o porto de Lisboa é ainda e por tudo uma das mais fortes razões de ser da «nossa pátria independência».

A publicidade é muita e bem apresentada. Não é, pois, um volume qualquer. É um livro para ler, apreciar e arquivar. As nossas felicitações.

«Boa Nova» (Cantanhede)

«Recebemos o n.º 1.652 desta revista, que comemora o Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Este número, volumoso e atraente, apresenta vários artigos, historiando a fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e o seu desenvolvimento. Magnífico aspecto gráfico e óptima colaboração.»

«Notícias da Figueira»

«Número especial comemorativo do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses com 184 páginas completamente ilustrado e com largas referências ao evento, indicando ainda as datas das sucessivas inaugurações ocorridas em todo o País na expansão da rede. A organização deste número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é notável, pelo que felicitamos o seu director, sr. Carlos d'Ornellas.»

«O Comércio de Gaia»

«Importante revista, profusamente ilustrada, com agradáveis surpresas. Do número de 16 de Outubro, que temos presente e vem muito maior do que o costume, destacamos algumas notas sobre a história dos caminhos de ferro, a página 472, da autoria do nosso ilustre confratão Sr. Eng. Frederico de Quadros Abragão. Traz ao nosso conhecimento coisas desconhecidas e recorda interessantes coisas esquecidas.»

«João Semana» (Ovar)

«Edição comemorativa do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Excelente colaboração que completa um magnífico sumário. Número digno de comemoração de um grande facto histórico. Director, Carlos d'Ornellas.»

«Democracia do Sul» (Évora)

Traz imensos artigos todos em relação à fundação e inauguração dos Caminhos de Ferro no nosso País, desde a primeira locomotiva até à actualidade e ainda muitas fotos dos homens notáveis desse tempo longínquo que tomaram e tiveram o maior relevo na sua inauguração em Portugal.

É na verdade um magnífico número que deve ser arquivado nas melhores estantes.»

«O Eco de Estremoz»

«Cem anos de vida, sempre em constante progresso, de modo que temos um sistema de transporte rápido, perfeitamente actualizado.»

É justo que se recordem na jubilosa data os que implantaram o sistema ferroviário no nosso país, assim como também é de obrigação saudar todos os que no decorrer de todo o tempo, até hoje, lhe dão o seu esforço para que a melhoria de seus serviços se accentue sem desfalecimento.

Muito é para o particular que os utiliza, muito é para a economia nacional.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada em 1888 por Leonildo de Mendonça e Costa, com uma visão superior, vem dando sempre conta do labor persistente ferroviário num jeito que lhe tem merecido honrosos galardões nas exposições a que tem concorrido, e no público, respeito e consideração.

Para bem julgar do que é e vale a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», não é preciso mais que manusear este n.º 1652.

A apresentação é luxuosa, tornando a «Gazeta» digna de ser conservada em biblioteca: além do seu aspecto gráfico, ainda sobre «maneira a recomenda o valor da sua colaboração.»

«O Penafidense»

«A velha revista, que Mendonça e Costa fundou e que Carlos d'Ornellas mantém com crescente interesse, publicou agora um número especial dedicado ao centenário dos caminhos de ferro portugueses. Magnificamente ilustrada, esta edição tem ampla e variada matéria, apresentando um notável quadro de colaboradores.»

Do «Diário de Notícias»

«Recebemos uma excelente edição desta revista comemorativa do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. A edição insere valiosa colaboração e apresenta-se com cuidada impressão e ótimo aspecto gráfico, pelo que felicitamos o seu Director e nosso prezado amigo Sr. Carlos d'Ornellas.»

Jornal do Barreiro

É dedicado ao Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses e inclui interessante colaboração o número de Novembro, agora saído, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Entre outros artigos, salientamos o de Rebelo de Bettencourt, «Panorama» e o de Guerra Maio, «Tráfego para a Outra Banda.»

Do «Diário Popular»

«Acaba de publicar-se o n.º 1652 desta excelente revista ferroviária e de turismo sob a proficiente orientação do distinto jornalista Carlos d'Ornellas.»

O presente número com excelente colaboração é extraordinário e especialmente dedicado ao 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, que acaba de comemorar-se. Por tal motivo felicitamos o seu ilustre Director.»

Do «Povo Algarvio», de Tavira

«Temos presente o volumoso e esplêndido número especial desta revista alusivo à comemoração do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Este exemplar, com o n.º 1652, datado de 16 de Outubro, contém grande número de gravuras e de artigos, nos quais se historia a fundação do caminho de ferro em Portugal e seu desenvolvimento até ao presente, inserindo também grande número de minuciosos artigos sobre temas ferroviários, de inegável interesse.»

De «A nossa Terra», de Cascais

«Número do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses — Abrindo com palavras do Sr. Ministro das Comunicações, general M. Gomes de Araújo, o número extraordinário dedicado ao 1.º centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, é uma notável súplica das actividades presentes, passadas e futuras desta grande empresa nacional de transportes. O sumário excelentemente colaborado.»

Este número inclui ainda, além da reprodução de saborosos desenhos satíricos de Rafael Bordalo Pinheiro sobre os Caminhos de Ferro Portugueses, secções expositivas dos Caminhos de Ferro do Leste, de Moçambique e de linhas estrangeiras.

Um programa geral das comemorações centenárias encerra esta notável publicação, cujo envio para a nossa Redacção agradecemos.»

«O Volante»

«Temos presente o volumoso e esplêndido número especial desta revista alusivo à comemoração do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Este exemplar, com o n.º 1652, datado de 16 de Outubro, contém grande número de gravuras e de artigos, nos quais se historia a fundação do caminho de ferro em Portugal e seu desenvolvimento até ao presente, inserindo também grande número de minuciosos artigos sobre temas ferroviários, de inegável interesse.»

«A Nossa Terra», de Cascais

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — N.º 1652 de 16 do mês findo. Número especial comemorativo do 1.º centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses com 184 páginas, completamente ilustrado e com largas referências ao evento, indicando ainda as datas das sucessivas inaugurações ocorridas em todo o País na expansão da rede. A organização especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é notável, pelo que felicitamos o seu director.»

«O Comércio de Gaia», de V. N. de Gaia

Também se nos referiram os seguintes periódicos: «Linhas de Elvas», «Correio de Abrantes», «Notícias de Viana», «Correio de Vouga», de Aveiro.

A todos, os nossos melhores agradecimentos.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Luísa Todi

Luísa Todi, natural de Setúbal, tem agora, naquela linda cidade, em homenagem ao seu nome glorioso, além de uma majestosa Avenida, que se debruça sobre o rio Sado, o seu retrato num notável tríptico pintado pelo distinto artista setubalense Luciano dos Santos, tríptico esse que ficou a enobrecer o salão nobre da Câmara Municipal.

Lisboa, por sua vez, acaba de prestar mais uma homenagem à memória da insigne cantora. Foi em Lisboa, no Teatro do Bairro Alto, que Luísa Todi se estreou, aos catorze anos, como atriz. Tendo casado, aos dezasseis anos, com o violinista italiano Francesco Saveri Todi, com ele aprendeu as primeiras noções de canto. Em 1777, contando, portanto, vinte e quatro anos de idade, a insigne setubalense apresentou-se com extraordinário êxito nos teatros líricos de Londres, Aranjuez e Madrid. Depois, sucessivamente, conquistou Paris, Versailles, a Itália, a Alemanha e a Áustria. A Rússia recebeu-a apoteoticamente. Frederico Guilherme II da Prússia, que protegeu as artes, contratou-a. Por toda a parte só colheu triunfos. Ao seu talento de atriz, que sabia representar, allava a magia de uma maravilhosa voz de contralto.

No entanto, essa mulher excepcional, que cantara perante rainhas e príncipes, que conheceu o esplendor das noites de arte e possuía jóias, veio a morrer pobre e cega, com 80 anos, precisamente no mesmo bairro onde, num teatro que já não existe, ouviu, menina ainda, os primeiros aplausos.

Lisboa já lhe prestara a primeira homenagem, ilustrando com o seu nome uma rua discreta, tranquila, que liga a Rua da Rosa a S. Pedro de Alcântara. Impunha-se, porém, uma homenagem muito mais expressiva. Havia uma dívida para com a memória dessa cantora, que honrou Portugal em todos os países onde se fez ouvir. Essa dívida, felizmente, foi saldada com o belo monumento, da autoria do escultor Martins Correia, que, no dia 9 do corrente, foi inaugurado no Campo Grande. Só os países que prezam os seus artistas é que têm a consciência dos seus destinos.

A arte é uma expressão de nacionalidade e de convivência humana. Daí o seu irradiante poder de comunicabilidade e de projecção universal.

Os nossos artistas



VIAGEM DE REGRESSO — Aquarela de José Manuel Soares

SONETO

Passou o outono já, já torna o frio...

— Outono do seu riso magoado.

Álgido inverno! Oblíquo o sol, gelado...

— O sol, e as águas limpidas do rio.

Águas claras do rio! Águas do rio,

Fugindo sob o meu olhar cansado,

Para onde me levais meu vão cuidado?

Aonde vais, meu coração vazio?

Ficai, cabelos dela, flutuando,

E, debaixo das águas fugidias,

Os seus olhos abertos e cismando...

Onde ides a correr, melancolias?

— E, refractadas, longamente ondeando,

As suas mãos translúcidas e frias...

Camilo Pessanha

Publicações recebidas

Panorama do Pensamento Filosófico
— Direcção de V. Magalhães Vilhena.

Edições «Cosmos», que se tem notabilizado com a apresentação e divulgação de obras de grande interesse cultural, ganhou novo título de apreço com a publicação do «Panorama do Pensamento Filosófico», cuja direcção foi entregue ao sr. Doutor V. Magalhães Vilhena, nome conhecido e consagrado por outras obras importantes, como o «Manual de Filosofia», de que se fizeram já duas edições.

«Panorama do Pensamento Filosófico» é uma obra séria, muito completa, e embora se dirija principalmente aos iniciados da matéria, oferece, no seu admirável conjunto, de que temos, com os 3 fascículos, já publicados, uma pequena e elucidativa amostra, um largo panorama de estudos e de problemas.

Esta obra, escrita com elegância de estilo, que torna a sua leitura mais atraente, será paginada de maneira que, no final, os seus fascículos sejam encadernados em 4 volumes.

Dicionário de Música (Ilustrado)
por Tomás Borba e Fernando Lopes Graça

Desta magnífica obra, que vem sendo publicada por Edições Cosmos, — **Dicionário de Música (Ilustrado)**, e que constará de 20 fascículos que serão encadernados dois volumes, recebemos o fascículo n.º 13.

Escrito em grande parte, pelo professor do Conservatório Tomás Borba, e aumentada, com novos elementos, pelo seu discípulo predilecto, o ilustre compositor e escritor Fernando Lopes Graça, esta obra impõe-se também pela apresentação gráfica, pelo número de gravuras, e de reproduções de quadros célebres. As notas biográficas e bibliográficas dos grandes compositores e executantes são muito completas.

Trata-se de uma obra muito séria e de indiscutível interesse cultural.

Mensário das Casas do Povo
N.º 127 — (Janeiro de 1957)

Continua a publicar-se regularmente esta revista de cultura popular, que tendo entrado no seu décimo primeiro ano, continua a manter sempre vivo o interesse dos seus leitores habituais, porque de número para número oferece variedade de colaboração. No fascículo que temos presente, além das secções informativas das Casas do Povo, encontramos substanciais estudos sobre «Psicologia e Sociologia do Trabalho» e sobre «A Evolução da Doutrina Corporativa em Portugal», que muito valorizam esta publicação. A documentação gráfica e fotográfica, que é muito

Vida Ferroviária

Previdência do Ferroviário Português

Por portaria publicada no «Diário do Governo», n.º 10, II Série, de 12 de Janeiro, e assinada pelo sr. Engenheiro Director-Geral da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, José António Miranda Coutinho, foram nomeados para exercerem os cargos abaixo indicados da Previdência do Ferroviário Português, no corrente ano de 1957, os seguintes funcionários:

Dr. José Homem de Sampaio e Melo Fernandes Vaz, presidente da assembleia geral; Dr. Diamantino Ferraz dos Santos Marques, vice-presidente; engenheiro Diogo Neff Sobral, presidente da comissão administrativa, e primeiro-oficial Alfredo Maria dos Santos, secretário da comissão administrativa.

Ateneu Ferroviário

O Ateneu Ferroviário, simpática Associação do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses comemorou, com interessante programa, o 22.º aniversário da sua fundação.

Do programa, levado a efeito nas magníficas instalações da sua nova sede no Palácio Ludovice, Rua de S. Pedro de Alcântara, 45-1.º, constou, no dia 29 de Dezembro, uma sessão solene dedicada ao 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, a que se seguiu a distribuição de brinquedos aos filhos de sócios daquela prestante colectividade e um concerto pela sua notável Banda de Música; festa da passagem do ano e matinées nos quatro domingos deste mês.

No nosso próximo número daremos notícia mais circunstanciada da sessão dedicada ao Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O que todos devem saber

Abolição de Vistos entre Portugal e a Itália

Por trocas de Notas entre os srs. Ministros dos Negócios Estrangeiros e o embaixador de Itália em Lisboa foi concluído um Acordo que estabelece a abolição de vistos entre Portugal e a Itália.

O Acordo entrará em vigor em 1 de Fevereiro de 1957. A partir dessa data, os cidadãos portugueses munidos de passaportes válidos não necessitarão de vistos para entrar em Itália em viagem de trânsito, negócio ou recreio e, reciprocamente, os cidadãos italianos munidos de passaportes válidos não necessitarão de vistos para entrar em Portugal Continental e Ilhas Adjacentes, em viagem de trânsito, negócio ou recreio.

abundante, torna muito agradável a leitura desta revista de cultura popular.

O «Mensário das Casas do Povo» pode ser lido gratuitamente nas bibliotecas dos organismos corporativos e nas bibliotecas públicas, nacionais ou municipais.

O PROBLEMA MUNDIAL DA POLUIÇÃO

A situação portuguesa e a sua solução

Por HERBERT D. APRÁ

Temos o prazer de registar hoje nas colunas da «Gazeta» a valiosa colaboração do conhecido Químico e Especialista português HERBERT D. APRÁ, várias vezes representante do nosso País em missões científicas estrangeiras e único membro português da «Air Pollution Controll Association» da América do Norte.

O dever da consulta quotidiana do Diário do Governo permite, pela força do hábito, o vagamundear pela sua leitura e o fixar com maior demora aqui ou acolá. Foi o sucedido ao folhear o n.º 113, II série, de 11 de Maio de 1956; a atenção ficou captiva com a seguinte portaria:

«O problema da poluição dos cursos de água pelos resíduos das caldeiras de destilação tem-se revestido nos últimos anos de uma acuidade que determina a urgência da sua solução.

«Embora se tenham já desenvolvido esforços isolados nesse sentido, a verdade é que o problema se reveste de uma delicadeza e complexidade que excede os meios de que normalmente se dispõe para o tratamento das águas residuais no quadro das soluções economicamente comportáveis pela própria operação de destilação de vinhos.

«E assim, no sentido de se conjugarem esforços e para que o problema possa ser convenientemente estudado e resolvido: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Economia, nomear para realização do mencionado estudo uma comissão constituída pelo engenheiro José Saraiva Vieira de Campos, director dos Serviços Fluviais, como representante da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, que presidirá, engenheiro agrónomo António Augusto Ferreira Linhares de Lima, chefe dos serviços técnicos da Junta Nacional do Vinho,

como representante deste organismo, e engenheiro silvicultor Joaquim Soares Soeiro, em serviço na Estação Aquícola do Rio Ave, como representante da Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas. A Comissão apresentará o relatório dos respectivos trabalhos no prazo de três meses, contados da publicação da presente portaria».

Este diploma, a todos os títulos excepcional no seu valor, tem a assinatura de Sua Excelência, o Ministro da Economia — Dr. Ulisses Cruz de Aguiar Cortês.

* * *

A vida e a água no Nosso Mundo são inseparáveis. A Terra sem água seria um mundo sem vida. A água é o melhor de todos os dissolventes. O protoplasma, veículo da vida, é uma suspensão ou solução de várias substâncias na água. Sem água não pode haver protoplasma. Sem protoplasma não há vida. Não só os seres vivos, mas todas as formas da vida existentes neste planeta — animais, plantas e bactérias — são principalmente água e não podem sobreviver sem ela. Assim, as mais diversas manifestações da água se devem associar o belo e a graça dos seres viventes, o ondular dos campos do trigo, as árvores, as flores, as aves e os peixes; sem água, nenhuma dessas belezas seriam possíveis.

O nosso próprio corpo é mais do que três quartas partes de água e o Nosso Mundo é precisamente aquilo que foi feito pela água.

A água é amiga e inimiga do homem — seu servo e seu tirano. No deserto, o homem morre se não consegue alcançar o fio de água que lhe pode conceder a vida; pelo contrário, também pode morrer no seu seio. A água por condutas e canais transforma o deserto estéril num jardim. Não controlada transborda e destrói os nossos lares e campos.

Em suma, o Nosso Mundo é precisamente aquilo,

como foi dito, que a água fizer. A vida e o bem estar do homem estão inextricavelmente ligados à água (1).

A lei basilar da vida é a do crescimento. Nada pode crescer ou sequer viver um curto período de tempo sem água. E, o que se pode dizer quanto ao conservar de tão precioso líquido? A resposta, infelizmente, é que, em Portugal como noutros países, se tem consentido no mais louco desperdício e a mais vergonhosa poluição dos cursos de água. Agora, estamos a começar a sentir o mal feito e a pensar um pouco na sua conservação.

Surge com maior frequência entre nós, principalmente nestes últimos tempos, o emprego, em linguagem corrente, da palavra «poluição»; no entanto, poucos técnicos conhecem o seu verdadeiro significado. Portugal atravessa, presentemente, um período de intensa industrialização e, para quem viajar através do país, é-lhe dado constatar que os nossos cursos de água então cada vez mais poluídos, e raros são, repete-se, aqueles que, na realidade, saibam o que seja «poluição». Por enquanto nem sequer a palavra «poluição» consta dos textos dos nossos diplomas legais.

Numa revista (2) foi esclarecido que, em matéria de poluição de águas, nos Estados Unidos da América do Norte, foi dada a seguinte definição oficial:

«POLUIÇÃO é a contaminação ou outra alteração das propriedades físicas, químicas ou biológicas de quaisquer águas dos Estados Unidos, ou a descarga de qualquer substância sólida, líquida ou gasosa em quaisquer águas dos Estados Unidos, de forma a poder ou provavelmente poder motivar um inconveniente ou tornar tais águas nocivas, prejudiciais ou perigosas para a saúde pública, para o bem estar público ou para a segurança, ou para fins domésticos, comerciais, industriais, agrícolas, de recreio, ou quaisquer outros fins legais benéficos, ou para o gado, animais bravios, aves, peixes ou outra vida aquática».

Para perfeito conhecimento, é de esclarecer que por ora é a única definição oficial mundialmente conhecida.

A poluição é uma penalidade que a civilização trouxe ao Homem (3) e urge, antes que seja tarde, que todas as nações se preocupem com este tremendo problema, sob a ameaça de sofrerem um dos mais temíveis males — escassez de água.

Nos Estados Unidos da América do Norte, já hoje em dia, como nos foi dado verificar, esta ameaça em certas zonas, tornou-se duma realidade tão atroz, que o desenvolvimento fabril se encontra coartado. Na Alemanha, a bacia do Ruhr é um flagrante

exemplo; neste País, o problema da poluição da água e do ar atmosférico oferece tamanha acuidade que, no dia 26 de Junho de 1956, na cidade de Colónia, foi criado o Instituto Orientador da Economia da Água Industrial e da Poluição Atmosférica (Beratungs — Institut Für Gewerbliche Wasserwirtschaft Und Emissionen). Na Grã-Bretanha — do norte ao sul — a gravidade do problema surge a cada passo e bem assim o seu combate. Foi-nos dada a oportunidade de estudar em Ruabon, País de Gales, na unidade fabril do Monsanto Chemicals Ltd., uma instalação de tratamento de águas residuais, cujo custo é já superior a 20 mil contos, atendendo ainda estar em plena ampliação. Na Suécia, o problema da pesca reveste-se de especial interesse perante a poluição dos seus cursos de água. A França, por sua vez, revelou a existência do problema do seu território, publicando em 6 de Junho de 1955, pela pasta do Comércio, instruções relativas às águas residuais das indústrias ditas incómodas, perigosas ou tóxicas, em aplicação da lei de 19 de Dezembro de 1917 (4). Países da Europa, das Américas, da África e da Ásia, a Austrália e a Nova Zelândia compreenderam o significado de possuírem problemas de poluição de águas nos seus territórios.

Portugal começou, nestes últimos anos, a compreender melhor a necessidade de se preocupar com esse líquido precioso chamado água e que é tão necessário e essencial à vida.

A portaria em referência não resolve o problema mas representa já um passo em frente. O problema da poluição tem de ser considerado no seu todo — não basta considerar um sector da vida económica da Nação. O fabrico de aguardente é fonte de águas poluídas, não resta dúvida, porém, entre nós existem outras fontes de muito maior gravidade — o sector mineiro está causando uma poluição séria, mesmo gravíssima; a indústria papelreira, a indústria têxtil, a indústria metalomecânica e tantas outras, citando, nas indústrias agrícolas, os lagares de azeite, que estão poluindo os nossos rios a seu belo prazer.

A solução dos problemas originados pela poluição das águas exige um programa nacional; cada unidade fabril tem o seu problema próprio, cada rio a sua própria individualidade. Todos os rios são diferentes entre si, profundamente diferentes até nas suas próprias zonas. Duas unidades fabris, possuindo o mesmo equipamento industrial e produzindo o mesmo artigo, podem originar problemas diferentes e motivar que as soluções a adoptar para cada qual sejam inteiramente diferentes. Aqui reside a dificuldade no resolver de problemas de poluição de águas, pormenor que parece ser desconhecido entre nós. Em poluição de águas, cada fabrica tem o seu problema particular, como cada rio o seu. Adoptar pois uma solução única, constitui erro técnico.

Não pode haver normalização de métodos para solucionar estes problemas, cada um tem de ser estudado por si só e integrado num plano geral. Ou se divide um país por zonas, atendendo às bacias hidrográficas, caso que seria de considerar para o nosso País, ou então, há que considerar todos os sectores fabris, em plano gigantesco e simultâneo.

Não basta porém o estudo fabril, há que haver um estudo minucioso para a classificação dos rios nacionais perante o problema, o que por sua vez exige, além do tempo e muito dinheiro, pessoal técnico devidamente treinado e versado na matéria.

A poluição está intimamente ligada com a Economia Nacional de qualquer país, portanto, atenção particular deve ser prestada aos aspectos económicos e financeiros resultantes do seu combate. Dum modo geral, é evidente que não há uma solução económica para a maioria dos problemas.

A visita a algumas das principais instalações europeias e norte-americanas de tratamento de águas residuais além doutras de menor importância, permite verificar que grandes somas de dinheiro são precisas mesmo para um tratamento parcial, rapidamente crescente com o grau de purificação exigido. Assim, enquanto não houver um conhecimento básico dos aspectos técnicos, de modo a permitir que sejam dispendidos capitais com segurança de que o tratamento será efectivo, o grau de tratamento deveria ser o absolutamente mínimo. Neste campo, se nos é dado emitir qualquer opinião, dir-se-á que qualquer tentativa a coagir a indústria a construir grandes instalações de modo a satisfazer padrões ou valores fixados, só pode resultar no dispêndio de importâncias elevadas. O grau de tratamento tem de obedecer ao conhecimento e à experiência que ainda têm de ser adquiridos nos laboratórios e nas estações-pilotos. Todavia, onde quer que seja que uma estação de tratamento possa garantir uma receita pela recuperação de subprodutos é justo e razoável que essa planta seja construída. Na maioria dos casos, não existe qualquer benefício económico, pelo que, previamente à construção da estação do tratamento, o dispêndio de capitais deve ser pormenorizadamente estudado. Deste modo, garante-se que o dinheiro não é gasto em instalações que não vão trabalhar satisfatoriamente ou que um grau desnecessário de purificação é pretendido.

A recuperação da matéria causadora da poluição para nova utilização, se bem que possa representar um maior dispêndio que a sua aquisição no mercado, é frequentes vezes mais económica do que um tratamento total das águas residuais previamente ao seu lançamento no rio. Este aspecto do problema deveria ser sempre ponderado atendendo a que pode ser mais benéfico do que a alternativa, ou seja, redução da poluição sem recuperação.

A localização da unidade fabril, no caso de uma fábrica nova, sob o aspecto da poluição tem funda-

damental importância. A diluição é um factor de importância basilar quanto ao grau exigido de purificação. Nos países que tenham rios relativamente pequenos, como por exemplo a Grã-Bretanha e Portugal, pode constituir um factor decisivo quanto ao local da nova fábrica. Nos rios, como por exemplo, no Sena, a montante de Paris, o débito da época calmosa pode ser tão pequeno que uma descarga de águas residuais sem um alto grau de tratamento seria intolerável. Nos grandes rios, como, por exemplo, o Reno quando atravessa a Alemanha e o nosso Tejo, o volume de água é tão grande, que um tratamento parcial, a fim de reduzir o volume das substâncias em suspensão, pode ser o adequado.

Nenhum rio é puro no sentido químico ou estritamente biológico. Se fosse, não seria local adequado para os peixes. A nossa preocupação quanto a qualquer curso de água não é no sentido de o conservar «puro», mas de mantê-lo «limpo». Por «limpo» entende-se: bem oxigenado; sem detritos prejudiciais, colorações anormais, odores ou sabores; não conspurcado pelos microorganismos provenientes das doenças do Homem ou dos animais ou inquinado por produtos tóxicos para o Homem, gado e peixe (5).

A portaria citada no começo deste «divagar» traz cuidadoso pensar da Ex.^{ma} Administração e, simultaneamente, o despertar, entre nós, de uma mais viva e palpitante atenção para um problema que, sendo de carácter internacional, é bem português, o que permite em conclusão dizer:

O Mundo deseja progresso e civilização altamente industrializada, no entanto, não pretende pagar um preço demasiado alto pela destruição dos seus cursos de água.

BIBLIOGRAFIA

(1) King, Thomson -- Water, Miracle of Nature — The Macmillan Company, 1953, pág. 6.

(2) Aprá, Herbert D. — Revista do Sind. Nac. dos En. Aux., Ag. Tec. de Eng. e Cond., Ano X, n.º 94 — 3.

(3) Aprá, Herbert D. — The New York Times, 24/3/954, pág. 47.

(4) Journal Officiel de La République Française — Législation, Nomenclatura et Réglementation des Établissements Dangereux, Insalubres ou Incommodes, 1953.

(5) Coker, Robert E. — Streams, Lakes, Ponds — The University of North Carolina Press, 1954, pág. 151.

PROBLEMAS ACTUAIS

III

TRANSPORTES

X

As receitas dos Caminhos de Ferro ressentem-se fundamentalmente com o abandono dos transportes das mercadorias.

Apesar dos impostos crescentes com as distâncias, os automóveis pesados fazem uma concorrência desmedida aos Caminhos de Ferro, levando-lhes o tráfego; a capacidade dos veículos é cada vez maior, a tracção é cada vez mais barata, a despesa dos salários é mínima, mínima também ou quase inexistente a dos encargos sociais.

Poderá dizer-se que se o transporte é mais barato não se deveria contrariar o decrescimento dos preços—não se devem proteger os Caminhos de Ferro com prejuízo para a Nação. Mas o caso é que os automóveis só por si não resolvem completamente o problema, principalmente o dos grandes transportes que são claro atributo do Caminho de ferro. Este tempo de se manter, e serão assim necessárias medidas que restrinjam, sem prejuízo do interesse público, a concorrência dos automóveis.

Note-se também que os automóveis duram relativamente pouco tempo, e custam muito dinheiro que vai para o estrangeiro; de fora vem também o carburante. Estão os Caminhos de Ferro em via de serem electrificados nas suas linhas de maior tráfego; os preços serão claramente muito baratos e, em qualquer caso, os custos marginais são praticamente nulos.

É assim absolutamente evidente a necessidade de proteger os Caminhos de Ferro não os deixando sossobrar perante a onda revolta dos interesses privados.

Um assinante da «Gazeta»

Imprensa

Ecoss de Belém

Em 1 do corrente, completou 25 anos de publicação o semanário «Ecoss de Belém». Fundado por Júlio Vieira, tem agora como director interino, o sr. Custódio Baptista Vieira, a quem desejamos as melhores felicidades para que bem possa desempenhar a missão que lhe foi incumbida.

O número do aniversário, além de variada e interessante colaboração, insere publicidade de numerosas firmas comerciais, que, com a sua presença, consagram «Ecoss de Belém» como um jornal de grande projecção.

Presença

Um novo jornal acaba de iniciar a sua publicação em Lisboa: «Presença», que se destina a dirigentes e empregados das numerosas instituições de previdência existentes no País e representados, uns e outros, pelos diversos Centros de Alegria no Trabalho, constituídos pelo pessoal das referidas instituições.

Dirigem a nova publicação, que se apresenta excelentemente colaborada, os srs. César da Silveira Machado e Miguel de Araújo.

Desejamos a «Presença» longa vida.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», da III série n.º 502, de 27 de Dezembro de 1956, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 18 corrente, o projecto de tarifa internacional para o transporte de mercadorias de detalhe em pequena velocidade entre Portugal e Espanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção Geral de Transportes Terrestres, 19 de Dezembro de 1956. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Concurso n.º 10/57

O «Diário do Governo», III série, n.º 15, de 16 de Janeiro de 1957, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 10 de Abril de 1957, para o fornecimento de:

Dois furgões para comboios de passageiros e dois furgões para comboios de mercadorias para os C. F. B.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique; e em Lisboa, Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Ultramarino e na Agência-Geral do Ultramar.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 65.000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 10 de Dezembro de 1956. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Brindes e Calendários

Recebemos mais os seguintes, que agradecemos: Companhia de Seguros «O Trabalho»; Manuel Reis Morais & Irmão; Cruz, Sousa & Barbosa, Lda., do Porto; Sapec; Agência Portuguesa de Revistas.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA OCIDENTAL

Presentemente, existem na Alemanha Ocidental mais de 2000 vagões de carga cujos tejadilhos são construídos de maneira a poderem deslizar, deixando o vagão aberto e permitindo assim que a carga a receber seja colocada no interior do vagão, por meio de guindastes, como se fosse o porão de um navio.

Este processo, especialmente destinado a mercadorias que podem deteriorar-se com as intempéries, evita o uso de vagões abertos e cobertos por oleados, com a grande vantagem do carregamento poder ser feito com muito maior rapidez, segurança e menor número de pessoal.

— Os vagões frigoríficos para transporte de peixe nos caminhos de ferro da Alemanha Federal, após terem sido transformados e beneficiados com um mais perfeito modo de refrigeração, passaram agora a ser atrelados aos mais rápidos comboios de mercadorias, de maneira que muitos destes comboios chegam mesmo a atingir velocidades com uma média horária superior a alguns «expressos» de passageiros, no mesmo trajecto. Assim, o comboio com peixe que sai de Cuxhaven e Bremerhaven às 20,27 horas, com vinte vagões frigoríficos transportando o peixe pescado nesse mesmo dia, chega a Frankfurt-Sobre-o-Main às 5,27 da manhã, isto é, 30 minutos mais cedo do que, comparativamente, um comboio expresso. O peixe é imediatamente descarregado pelos recebedores que o entregam logo aos retalhistas que, por sua vez, o vendem ao consumidor, de maneira a permitir que ele possa ser servido à hora do almoço.

AUSTRIA

O Ministro dos Transportes, engenheiro Dr. Waldbrunner, inaugurou, no dia 1 de Outubro último, a nova estação geradora de Auhof, que fica sendo a maior e mais potente geradora da Europa. A estação possui dois transformadores de 20.000 kw., d. c., cada, que alimentam a rede eléctrica ferroviária da área de Viena. Cada um destes transformadores pode facilmente fornecer cem milhões de kilovátios anualmente. Consequentemente, os caminhos de ferro austríacos têm assim garantido o fornecimento de energia eléctrica para todas as suas necessidades de exploração durante os próximos anos.

ESCÓCIA

As locomotivas dos caminhos de ferro escoceses com trajecto através de zonas onde no Inverno a neve atinge grande altura, serão este ano munidas de um «arado» especial que, montado à frente da

caixa de fumo da locomotiva e junto à linha, afasta para os dois lados, a neve que impede a passagem ao comboio. Este «arado» assemelha-se à proa de um navio e é construído com fortes chapas de aço, capazes de vencer a resistência de muitas toneladas de neve.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

A companhia *Boston & Maine Railroad* iniciou o uso de aparelhos de televisão nos cruzamentos de linhas de muito movimento. Os aparelhos, que se encontram ligados aos sinais vulgares, permitem ao empregado de serviço na cabine de sinalização *ver* com grande antecedência a aproximação de qualquer comboio.

ERIE (PENSILVÂNIA)

Fossas de torturas evocam geralmente filmes de Hollywood ou arripantes novelas de mistério. Mas, nesta cidade, produz-se uma série de locomotivas diesel-eléctricas, e a expressão «fossa de torturas» refere-se aos bancos de ensaio onde os motores são submetidos às mais duras provas.

A «fossa de torturas» auxilia os engenheiros a resolverem problemas mecânicos sem necessidade de experimentarem o equipamento a bordo de uma verdadeira locomotiva.

Em vez disso os motores são montados sobre um chassis e postos a funcionar, exercendo o seu poder de tracção sobre escoras firmemente implantadas no solo. Um dispositivo automático, que regula a velocidade e a potência, sujeita os motores a um ciclo, simulando assim o funcionamento típico duma locomotiva.

Graças ao emprego da «fossa das torturas», o tempo necessário ao aperfeiçoamento dos motores é consideravelmente reduzido.

HOLANDA

Há já algum tempo que a Holanda é o país que actualmente exporta na Europa maior número de aves de capoeira. Diariamente, partem de Arnhem, perto da Fronteira com a Alemanha, onde se localizam grandes granjas para a sua criação, milhares de aves, especialmente encaixotadas. Em Emmerich, o vagão que as conduz é ligado a um comboio de horário vulgar e, dez horas depois, chega a Milão, atravessando a fronteira italiana em Chiasso. Daquela cidade uma parte dos pintos, frangos e galinhas é enviada para a restante Itália, onde os principais consumidores são as cidades de Roma e de Nápoles.

Contudo, a Holanda não possui vagões especiais para este tipo de transporte e por isso é forçada a recorrer a vagões de países vizinhos. A princípio, valeu-se dos alemães, mas quando a Alemanha teve necessidade deles para seu próprio uso, recorreu a vagões suíços, adaptando-os convenientemente.

Para evitar que os pintainhos se resfriem e assim

possam morrer durante o Inverno, os vagões têm aquecimento que lhes é fornecido por grandes estufas alimentadas por um combustível próprio que não emite gases prejudiciais à vida das aves passageiras.

Esse método, contudo, não propiciou resultados que satisfizessem, porque tomando em conta a temperatura do próprio corpo dos pintos, esta teve de ser fornecida muito mais baixa.

O assunto foi apresentado ao professor da Universidade de Utrech, Dr. Romijn, que depois de o ter estudado com a maior atenção, verificou que era necessário limitar o número de pintos em cada vagão, passando a arrumação das caixas com cinquenta pintos cada, a ser feita em forma de zig-zag, umas sobre as outras, proporcionando assim uma melhor condição com um limite de calor. Quanto à ventilação, os vagões são, em geral, suficientemente ventilados porque as suas portas de cabeceira e laterais, permitem com facilidade a penetração do ar fresco durante a viagem.

Feitos os cálculos, chegou-se à conclusão de que

um pinto, em cada 24 horas, necessita de um litro de oxigénio e por isso 30.000 pintos (tal é a média de pintos exportados em cada comboio) têm necessidade de 60.000 litros, ou sejam 60 metros cúbicos de oxigénio e 300 metros cúbicos de ar.

ITÁLIA

Obedecendo ao plano de urbanização dos Caminhos de Ferro do Estado (C. F. E.), foi inaugurada, em

4 de Outubro último, a electrificação do troço Santa Agata de Militello — Palermo.

Esta linha, que mede 232 quirómetros de extensão, é de via única, excepto entre Termini Imerese e Alta Villa, onde, numa distância de 16 kms., ela é de via dupla.

Depois de ter transposto as colinas de Perolitant, onde as rampas chegam a atingir 25 ‰, o seu traçado passa a ser quase plano com certo número de túneis, perfurados em numerosos maciços rochosos. Oito subestações alternando a corrente alternativa de 150.000 V em contínua, de 3.400 V, instalada com intervalos de 32 kms. garantem o tráfego.

Lisboa desportiva

CLUBE NAVAL DE LISBOA

9

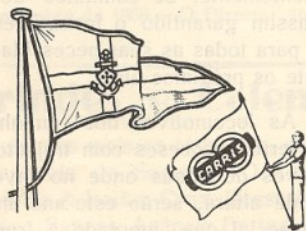
SESSENTA e quatro anos de actividade ao serviço dos Desportos Náuticos conta o Clube Naval de Lisboa, fundado em 18 de Novembro de 1891.

Sempre orientado pelos mais nobres princípios humanos e sociais, este Clube adquiriu, logo que se fundou, o barco salva-vidas «Dona Amélia», criando um posto de socorros a náufragos que depressa se tornaria famoso, e seria o percursor das modernas instituições deste género.

Conta o Clube Naval de Lisboa apenas com cerca de mil e quinhentos dedicadíssimos associados, mas tudo leva a crer que, com a nova sede já projectada e a aquisição de novas unidades, este número aumente cada vez mais.

Entre os muitos títulos conquistados pelo glorioso Clube do Cais do Gás contam-se: a Taça Vasco da Gama, em 1898; a Taça Herédia, em 1918; o Campeonato de «water-polo», em 1916; a travessia do Tejo, em 1916; além de muitos outros troféus e taças correspondentes a vinte e quatro campeonatos regionais de remo.

Espera o Clube Naval de Lisboa que o seu passado valoroso, ao serviço de uma causa tão nobre como são os Desportos Náuticos lhe sirva de credencial para merecer as necessárias facilidades que lhe permitam singrar para um futuro melhor, tudo levando a crer que assim acontecerá, para bem do Desporto e glória de uma prestigiosa instituição que nunca desmereceu os que nela confiaram.



Recortes sem comentários

O Azeite

Estamos em plena laboração deste importante produto de primeira necessidade na nossa alimentação e que constitui uma das maiores riquezas de Portugal.

Não obstante tratar-se dum ano de contra-safra, a produção excedeu todas as previsões. Os consumidores, por isso, estavam esperançados de que as drásticas medidas anteriormente tomadas para garantir o abastecimento público fossem abolidas ou, pelo menos, abrandadas na sua excessiva rigidez. Porém, com estupefacção de toda a gente, os vaticínios dos que não têm moedura para fazer trabalhar os lagares, malograram-se completamente vindo ainda, ao invés, o rigor quadruplicar-se.

Além de se ordenarem reduções apreciáveis nos quantitativos dos contingentes mensais a distribuir pelos retalhistas, a percentagem de óleo elevou-se de forma assustadora e incompreensível.

O assunto é de tal modo transcendente que não nos sentimos capazes, por hoje, de o desenvolver como merece, até mesmo porque cremos que tal iniciativa deva partir dos organismos que nela superintendem, nomeadamente os Grémios da Lavoura.

Já a grande imprensa nos deu a saber que o Grémio de Bragança expôs recentemente ao Ministro da Economia o seu ponto de vista sobre a forma mais condigna de se resolver o assunto de tamanha importância na tranquilidade interna do País. De esperar é que os demais organismos congéneres lhe sigam o exemplo para que as coisas se normalizem de forma justa e conveniente.

De «Cidade de Tomar»

A contribuição de Portugal para as forças da N. A. T. O.

PARIS, 15. — Os ministros da Defesa dos países da N. A. T. O. chegaram à conclusão de que as forças terrestres aliadas, no continente, são insuficientes para se fazer frente à ameaça de um ataque russo, em virtude de, especialmente, da redução das forças da N. A. T. O. na Europa Central. Apesar do progresso alcançado em 1956, os ministros verificaram que o poderio aéreo da N. A. T. O. apresenta determinados pontos fracos e que as unidades navais das potências aliadas devem, também, ser reforçadas.

Os Estados Unidos foram o único país que concordou em aumentar no próximo ano a sua contribuição para o reforço do poderio militar da organização.

O ministro português da Defesa, coronel Santos Costa, declarou que Portugal não podia, neste momento, sacrificar mais a sua economia, para contribuir com mais soldados ou material de guerra para os efectivos gerais das forças de defesa da N. A. T. O..

As despesas totais da N. A. T. O. em 1956 elevaram-se a 1.570.968.000 contos, sendo a contribuição de Portugal de 2.351.000. — (A. N. I.).

Arturo Toscanini

No dia 16 de Janeiro, ás 8,40, faleceu na sua Casa de Bronx, com 89 anos, o célebre chefe de orquestra Arturo Toscanini. Mal diria o velho Toscanini, alfaiate de Parma, garibaldino ferrenho, que o filho seria julgado por muitos — em absoluto — o maior chefe de orquestra de todos os tempos. Assim pensava e pensa Leopold Stokowski e, como ele, legiões de admiradores.

Arturo, se não tivesse morrido agora, completaria 90 anos em 25 de Março.

Aos 9 anos entrou no Conservatório de Parma, sua cidade natal. Saiu aos 18, com montes de prémios e fumaças de compositor que não foi além de poucas melodias editadas na adolescência e logo esquecidas. A existência dos Toscanini não era próspera nem propícia a ócios de compositor. O jovem violoncelista teve de empunhar bravamente o arco para ganhar o pão... Estudava pela manhã, ensaiava de tarde, tocava à noite em orquestras líricas de categoria discutível.

Certo dia, porém, foi até ao Brasil em «tournée» com uma companhia de ópera. Estava-se em 1886 e Arturo Toscanini contava 19 anos...

Cláudio Rossi era um empresário de má morte. Contratara maestros sem cartaz e o público de S. Paulo vaiou-lhos. No Rio de Janeiro o escândalo repetiu-se. Os cariocas recusaram-se ruidosamente a aceitar o regente que Rossi lhes impunha. Rossi apertava a cabeça entre as mãos.

Que fazer? Alguém, na própria orquestra, sugeriu o nome de Arturo Toscanini, cuja musicalidade já fora notada. Era uma ideia como qualquer outra. O jovem violoncelista negou-se, primeiro, depois acedeu. Subiu ao estrado. Empunhou a batuta com mão trémula. Ante o pasmo de todos, regeu a partitura inteiramente de cor! No final, o público, de pé, aplaudiu-o entusiasticamente.

Deste modo se revelou o maior chefe de orquestra.

Meses depois estreava-se na Europa, em Turim. Percorreu grande parte da Itália, que saudou nele um novo génio. Mas só em 1896, depois de já ter regido três estreias mundiais — as de «Colombo», de Franchetti; «Palhaços», de Leoncavallo, e «Boheme», de Puccini — se lhe abriram, enfim, as portas do Scala, de Milão. Mas não tardou a recompensa pela demora; dois anos mais tarde era director artístico e regente do mais célebre teatro lírico da Europa e do Mundo.

Começou então a mais espantosa carreira musical do nosso tempo.

Quando, em 1908, Gatti Casazza deixou de ser empresário do Scala e assumiu a direcção do Metropolitano, de Nova York, Toscanini seguiu-o como maestro dos repertórios italiano, francês e alemão. Estreou-se com a «Aida» e conquistou a América, onde se manteve sete anos ininterruptos à frente de companhias de ópera ao mesmo tempo que promovia concertos memoráveis em Buenos Aires e em Nova York.

Ao rebenotar a primeira grande guerra, não resistiu ao apelo da pátria. Regressou a Itália, onde organizou concertos a favor dos mutilados. Cinco anos passados, realizou uma «tournée» pelos Estados Unidos, à frente de uma orquestra que organizara. Mas logo em 1921 subia, de novo, ao estrado do Scala, onde permaneceria oito temporadas consecutivas, num dos períodos mais importantes da sua carreira, pois, durante ele, estabeleceu os paradigmas das suas célebres concepções e interpretações de Verdi. Berlim e Viena aplaudiram-no delirantemente em 1929. Porém, a partir de então, dedicou-se de preferência aos concertos sinfónicos o que o não impediu de reger óperas alemãs, uma temporada, em Bayreuth, e óperas austríacas, em Salzburgo. Isto foi em 1951. Dois anos decorridos, recusou voltar ao coração da obra wagneriana, como protesto contra o nazismo. O mesmo faria em relação à Áustria, a partir de 1958, ano do «Anschluss».

Certa noite de 1953, Arturo Toscanini foi esbofetado pelo «podestá» da cidade de Bolonha, por se recusar a dirigir, em público, a «Giovinezza», o hino fascista. Já três anos antes, em Turim, perante a princesa de Piemonte, ocorrera incidente se-

melhante. Mas, dessa vez, o maestro saíra vencedor. A presença da princesa exigia o hino nacional. Mas Mussolini ordenara que este fosse sempre obrigatoriamente acompanhado da «Giovinezza». Toscanini dirigiu o hino da Itália. E, depois, cruzou os braços. Foi necessário que uma charanga local entrasse no teatro para dar cumprimento às leis do Duce...

Era inevitável que Toscanini acabasse por se expatriar. Assim sucedeu. Embarcou para os Estados Unidos, jurando não voltar durante o regime fascista. E cumpriu o juramento. A América proporcionou-lhe a desejada oportunidade, pois as orquestras filarmónica e sinfónica de Nova York fundiram-se. Foi Toscanini o primeiro a conduzir o conjunto resultante dessa fusão, à frente do qual se manteve até 1936, depois de uma triunfal digressão pela Europa.

Nessa digressão, sucederam-se a Suécia, a Dinamarca, a França, a Áustria e a Palestina, onde regeu o primeiro concerto da Orquestra Sinfónica da Palestina, em Telaviv. E quando, de regresso a Nova York, se despediu da sua orquestra, deram-se cenas verdadeiramente dramáticas. Junto ao Carnegie Hall formaram-se bichas intermináveis. Muitas pessoas dormiram e comeram na rua. E, quando se esgotou a lotação, numerosas mulheres choraram de desespero por não conseguirem bilhete e os homens, rompendo os cordões da polícia, tentaram assaltar o teatro...

A partir de Dezembro de 1937, Toscanini regeu a orquestra da N. B. C. Praticamente, foi criada para ele e moldada ao seu génio. Com ela, deu concertos memoráveis no Carnegie Hall, e fez digressões triunfais pela América Latina. Entretanto, findara a segunda guerra mundial. A Itália fora liberta. O Duce morrera.

Em 1946, com 79 anos de idade, Toscanini retomou o seu lugar no Scala que se vestiu de galas para a apoteose do velho e glorioso maestro.

Dois anos depois, regressou ainda aos Estados Unidos, a pretexto de tratar-se. No fundo, sentia já a nostalgia da América onde os fados sempre lhe haviam sido propícios. A orquestra da N. B. C. lá estava, à sua espera...

Mas Toscanini sentia que a velhice era mal sem remédio. Em plena lucidez reconheceu que não valia a pena lutar contra uma decrepitude inexorável.

Na noite de 4 de Abril de 1954, no Carnegie Hall, Artur regeu um concerto. E o público que teve a felicidade de assistir só alguns dias passados se apercebeu do seu significado único. O concerto findou com o prelúdio dos «Mestres Cantores», de Wagner. Os espectadores, de pé, como sempre, aplaudiram em delírio. Sem se voltar para eles, Toscanini desceu do estrado, lentamente, e deixou o palco quase a cambalear. A batuta caiu-lhe da mão... Um violinista inclinou-se, apanhou a batuta e entregou-lha. E — comentou um jornalista — talvez haja certo simbolismo no facto de a não ter recusado. Talvez esse gesto signifique que Toscanini permanecerá como o grande «elder statesman» da música...

De «O Século»

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

BOAS FESTAS

Enviaram-nos mais cumprimentos e Boas Festas as seguintes pessoas e firmas:

Adega Mesquita, Pintor A. Batalha, Joaquim Pedro Ondas Soares, Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, Dr. Américo Marinho, Fausto Nunes Dias, José de Matos Serros, Armando Soares, novilheiro, Feliciano Cercô Ferreira, Domingos da Silva Agulheiro, José Francisco Vendinho, Sociedade Importadora de Material Gráfico, do Porto, João Duarte Coimbra, de Tomar, K. Hito, Director de «Dígame», de Madrid, Associação Industrial de Angola, de Luanda, Câmara Portuguesa de Comércio em Paris, Carlos A. Pereira Soares, João d'Ornellas Bruges d'Oliveira, João Valério Moreira dos Santos, funcionário Superior da C. P., aposentado, António Dias, e os toureiros do Oriente.

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.^a classe)

ULTIMA NOVIDADE ALEMÃ PARA A COZINHA

batedeira eléctrica «bamix»
mistura — bate — mexe — mói

Distribuidores: LEOPOLD SHIROI

Sede: Rua dos Fanqueiros, 9/19—LISBOA 20376

Filial: Rua de Santo António, 176, 1.^o—PORTO 20297

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

<i>De :</i>	<i>Para :</i>	<i>Partidas :</i>
Metrópole	Cabo Verde e Guiné	Dias 10 e 25 de cada mês
Metrópole	S. Tomé e Príncipe e Angola	Mensais
Norte da Europa	S. Tomé e Príncipe, Matadi e Angola	De 21 em 21 dias
Anvers	Portugal	Quinzenal

SERVIÇOS PERMANENTES

Transporte de fosfatos do Norte de África e de pirites do Pomarão
Tramping — Consignações — Trânsitos — Serviço de reboques fluviais
e de alto mar — Lanchas — Fragatas — Batelões

CARGA E EXPEDIENTE

LISBOA — Rua do Comércio, 39
 Telef. 26314/5
 Teleg. GERAL

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 82
 Telef. 27363
 Teleg. SABÕES

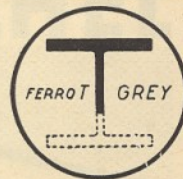
Esta é a Companhia portuguesa que tem ao serviço mais navios construídos em Portugal nos Estaleiros da Companhia União Fabril, no Barreiro e em Lisboa



“GREY”

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e provincias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA
 R. dos Douradores, 107, 1.º
 Telef. P B X 2 1381-82

PORTO
 134, Rua do Almada, 136
 Telef. 7107

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

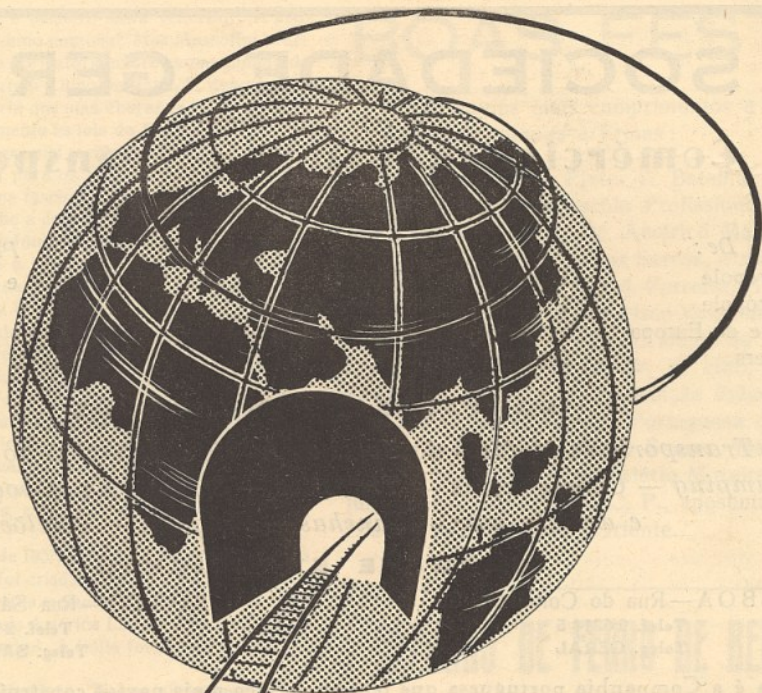
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



End. Teleg. EUROPÊA
 TELEPHONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
 SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE