

35.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1960

Número 1744

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
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



LOCOMOTIVAS

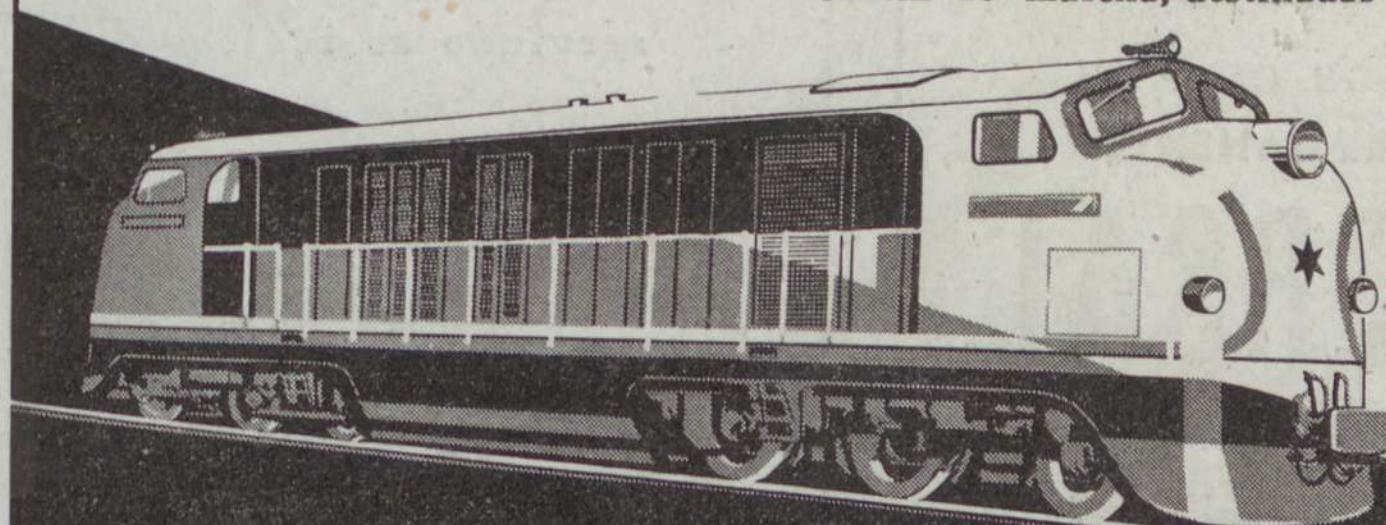
HENSCHEL

Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas

de todos os tipos e para todos os fins

A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —
Tipo «Tropical» — Potência de 1425 HP de 83 ton. de peso em
ordem de marcha, destinadas aos Caminhos

de Ferro
da Ghana



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 32151/54 e 32161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

A Ç O S



BOEHLER

AÇOS FINOS

Para todos os fins

STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

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 TERMINUS (1.ª classe)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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-2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

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 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1744



16—AGOSTO—1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

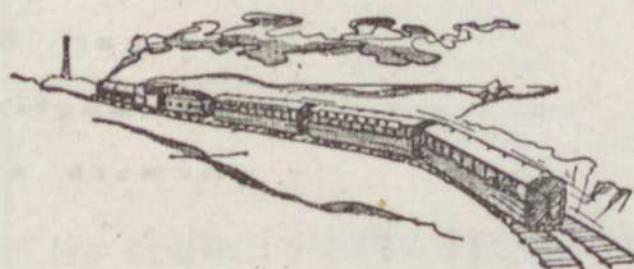
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Fundo Especial de Transportes Terrestres	215
A Avenida da Liberdade e a sua reconstrução	217
Publicações recebidas	219
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	220
Progressos na linha de Cascais, por <i>GUERRA MAIO</i>	221
Vida Ferroviária	222
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	222
Linhas Estrangeiras	223
Os nossos mortos	223
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	224
Parte Oficial	226



Fundo Especial de Transportes Terrestres

Gerência de 1959

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, da presidência do sr. Eng.º José Antônio Miranda Coutinho, acaba de distribuir o Relatório e as Contas referentes à Gerência do ano económico de 1959. É um documento de interesse, rico de informações e cuidadosamente elaborado, acompanhado de mapas e gráficos, para melhor apreciação dos elementos nele contidos.

Encerradas as contas da Gerência, verificou-se que as receitas arrecadadas atingiram 270 845 037\$30 e que as despesas pagas ascenderam a 250 658 349\$40, do que resultou um saldo positivo de 20 186 687\$90 a utilizar no ano ou anos seguintes. Em relação à gerência de 1958, as receitas aumentaram de 6 667 586\$60, o que corresponde a um acréscimo de 2,52 por cento, e as despesas diminuíram de 1 724 990\$40, o que equivale a uma redução de 0,68 por cento.

Em relação ao exercício anterior, o imposto ferroviário evoluiu de maneira favorável, pois rendeu mais 1 097 674\$00 (+ 2,28%) como reflexo da melhoria verificada na situação dos transportes ferroviários nacionais, quer no que respeita a receitas líquidas como a passageiros-quilómetros transportados e mesmo até, embora com menor amplitude, a mercadorias-quilómetro transportadas que, no ano precedente, haviam sofrido acentuado afrouxamento.

O Fundo Especial de Transportes Terrestres, cujo âmbito tem sido alargado por diplomas complementares da sua orgânica

inicial, suportou na gerência de 1959 despesas no total de 250 658 349\$40, embora o montante dos valores aprovados fosse de 258 854 935\$00. O saldo — 8 196 585\$60 — foi cancelado, em parte, pelos seguintes motivos:

De subsídios destinados a melhoramentos nas vias de acesso às estações de caminhos de ferro e construção de variantes para supressão de passagens de nível — por os trabalhos não terem sido concluídos ou nem sequer iniciados no ano económico para que os subsídios foram concedidos	650 859\$00
De verbas aprovadas para estudos — por não terem sido utilizadas ou por desnecessárias	154 931\$00
	<u>805 790\$70</u>

Como se verifica pelo mapa n.º 10, transitaram para a gerência de 1960 apenas as verbas destinadas aos encargos de empréstimos — 7 277 906\$40 — e aos encargos do extinto Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado liquidáveis nos termos do Decreto-lei n.º 39 505, de 31 de Dezembro de 1953 — 112 288\$50.

Os encargos apurados do extinto Fundo Especial dos Caminhos de Ferro somaram 205 779\$00, mas por conta deles apenas foi

paga a quantia de 159 215\$00. O saldo de 46 564\$00 foi cancelado porque, respeitando a um subsídio de 186 256\$00 concedido em 1951 para melhoramentos junto ao largo de acesso à estação de caminho de ferro de Portimão, data de 1953 a última liquidação por trabalhos executados.

Sobre os estudos para ligação das redes ferroviárias a norte e sul do Tejo, o Relatório presente informa-nos que em resultado da publicação do Decreto-lei n.º 42 329, de 16 de Junho de 1959, surgiu a necessidade de se inscrever uma nova rubrica no orçamento privativo do Fundo Especial de modo a nela se enquadrarem as despesas a que eles dessem lugar.

Mas as providências de ordem orçamental não bastaram para que fossem prontamente removidas as dificuldades que impediam o início dos estudos, designadamente as respeitantes ao recrutamento de pessoal especializado e suas remunerações, preços dos trabalhos a executar por tarifa, etc.. Só por meio de um plano aprovado pelo Ministro das Comunicações em 16 de Julho de 1959 e do acordo dado pelo Subsecretário do Estado do Orçamento em 22 de Agosto seguinte, este último, em face de circunstanciados pareceres da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, foi então possível dar início aos trabalhos de estudo, os quais no exercício findo vieram a importar em 34 850\$00.

Acerca de melhoramentos e supressão de passagens de nível o Relatório diz-nos que apesar de terem sido aprovaídas verbas no total de 308 000\$00 para estes trabalhos, nada se pagou, pelo que se procedeu ao cancelamento das autorizações. Para trabalhos de estradas de acesso às estações de caminho de ferro foram concedidos durante o exercício de 1959 subsídios no valor de 320 987\$40, os quais, acrescidos da importância de 234 774\$00 que, com o mesmo destino, transitara em saldo de exercícios

anteriores, se elevaram a 555 761\$40. Como as despesas liquidadas o foram consoante o volume de trabalhos executados e estes importaram apenas em 259 466\$40, foi cancelado o saldo de 296 295\$00.

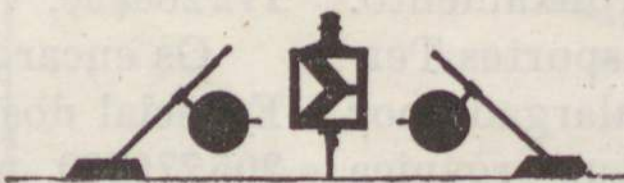
As despesas abrangidas pela rubrica «Encargos derivados da Concessão Unica» e constituídas quase exclusivamente por subsídios concedidos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, elevam-se já a 1 448 695 122\$80 com o processamento de 241 354 036\$00 feitos na gerência de 1959.

No que se refere a subsídios para aquisição e revogação de material circulante, o Relatório informa-nos que não houve encargos deste tipo a satisfazer na última gerência e os que se processaram em anteriores gestões, no total de 104 136 289\$00 tiveram o destino abaixo indicado:

Designação do Material	Subsídios pagos	Porcentagens
Três composições automotoras «FIAT»	40 077 489\$00	38,5
Sete carruagens «BUDD»	14 058 800\$00	13,5
Material para construção de vagões e metalização de carruagens.	37 000 000\$00	35,5
Três automotoras e cinco carruagens de via reduzida para a linha do Vale do Corgo	13 000 000\$00	12,5
	104 136 289\$00	100,0

Quanto a subsídios para reforço do Fundo de Maneio, cobertura de deficits e liquidações de dívidas contraídas, montam estes já a 748 487 584\$00, tendo variado com as necessidades da empresa subsidiada e com as disponibilidades do Fundo reforçadas com as receitas do Estado provenientes dos impostos ferroviários, de camionagem e de compensação cedidas ao abrigo do Decreto-lei n.º 41 270.

A parte restante do Relatório contém matéria que diz respeito aos transportes rodoviários, conta da gerência, balanço, legislação e mapas do movimento.



A Avenida da Liberdade e a sua reconstrução

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

LISBOA deve estar reconhecida, Lisboa tem de se considerar profundamente grata, Lisboa pode-se sentir orgulhosa por um facto de veras importante a que, inexplicavelmente, os lisboetas não deram o merecido relevo: — é a reconstrução da Avenida da Liberdade no seu perfil tradicional, e que é de agradecer à inteligência, ao bom senso e elevado critério de orientação do sr. Brigadeiro António Vitorino França Borges, illustre Presidente da Câmara Municipal de Lisboa.

Como lisboeta que sou, nascido e vivendo junto da Avenida da Liberdade, não quero deixar em olvido este acontecimento e aproveito o facto de ser tradição da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o interesse pelos problemas urbanos e pugnar sempre pelo progresso da capital, para, por este meio, manifestar ao sr. Presidente da Câmara Municipal quanto reconhecido me considero pela restauração da Avenida da Liberdade, restituída à sua forma originária, pela coragem e energia usadas em vencer os inimigos da cidade que, numa visão errada e lamentável, procuravam mudar um perfil que, sem ser o melhor, todavia é muito superior à deplorável aventura que era a sua transformação.

Com desassombro, já noutras ocasiões manifestado, sem obsessões e teimosias que estavam prejudicando gravemente a capital, o sr. Brigadeiro França Borges impôs a sua vontade de chefe, e agora até os partidários da errada transformação da Avenida da Liberdade verificam que tem razão o sr. Presidente da Câmara Municipal, e que a sua acção constitui uma honra para Lisboa, devendo-se-lhe publicamente manifestar o agradecimento por, desta forma feliz, ter sido resolvido um problema dos mais importantes da capital.

É que a Avenida da Liberdade constitui, sem contestação possível, a artéria fundamental de Lisboa, e que sendo a capital a cidade primacial do País, a Avenida da Liberdade é a via urbana mais importante do Império.

Como surgiu a Avenida da Liberdade e qual o seu passado?

Um vale que Miguel Pais ⁽¹⁾ classificou de cen-

tral, o mais extenso e largo de Lisboa, teria, na opinião de Norberto de Araújo ⁽²⁾, um veio de água que, lentamente, desapareceu, para depois surgirem terras lavradas, e uma estrada que, das Portas de Santo Antão, ligava ao vale de Andaluz. Cercado de elevações, esse vale tomou o nome de Valverde, devido à cor provocada pela fertilidade do terreno, pelo que apareceram hortas, sendo lugar de repouso dos lisboetas até ao século XIX, e ficando a expressão, hoje desaparecida, de «ir às hortas», assim como na toponímia a Travessa da Horta da Cera, há muito condenada, e contígua à Avenida da Liberdade.

Na reconstrução de Lisboa, efectuada depois do terramoto de 1755, Reinaldo Manuel ⁽³⁾ delineou, em 1764, o Passeio Público, que ocupou a actual zona da Avenida da Liberdade, desde a Praça dos Restauradores até à Rua das Pretas, e que sofreu diversas modificações no seu embelezamento. Com os entulhos do terramoto nivelou-se o terreno. Jácome Ratton cedeu freixos da sua quinta de Barca de Alva e, depressa, pela frequência da família real e das principais personalidades da sociedade lisboeta, tornou-se o centro da vida da capital por tal forma que constitui, na História de Lisboa, o período do «Passeio Público».

Após diversos projectos e no meio de protestos, chegando uma representação ⁽⁴⁾ a ser assinada por mais de mil e seiscentas pessoas, Rosa Araújo iniciou corajosamente uma nova época na História de Lisboa, dando começo às obras da Avenida da Liberdade em 24 de Agosto de 1879, inaugurando-se oficialmente a artéria em 25 de Maio de 1886 com a parada militar comemorativa das festas do casamento de El-Rei D. Carlos com a Rainha D. Amélia.

A Avenida da Liberdade tem o comprimento ⁽⁵⁾ de 1 050 m. e a largura de 89,50 m., dando a sua

⁽²⁾ Norberto de Araújo, «Peregrinações em Lisboa», Lisboa, s/data, Livro 14, pág. 12.

⁽³⁾ Júlio de Castilho, «Lisboa Antiga», Lisboa, 1937, vol. X, pág.^s 141 a 147; João Paulo Freire, «Lisboa do meu Tempo e do Passado», Lisboa, 1932, vol. II, pág. 151; J. J. Gomes de Brito, «Ruas de Lisboa», 1935, vol. I, pág.^s 237 a 266.

⁽⁴⁾ Júlio de Castilho, obr. e vol. cit., pág. 167.

⁽⁵⁾ «Mémoire Descriptif du Parc de La Liberté», Lisbonne, 1900, pág. 6.

⁽¹⁾ Miguel Carlos Correia Pais, «Melhoramentos de Lisboa e seu Porto», Lisboa, 1883, vol. I, pág.^s 58 a 64.

abertura começo à época da História de Lisboa denominada Moderna e que se divide em dois períodos: o de Rosa Araújo (1879-1926), e o do Estado Novo (1926-...).

A construção da Avenida da Liberdade determinou os projectos de Ressano Garcia, provocando o alargamento da cidade através de diversas avenidas até ao Campo Grande, tendo-se de considerar Ressano Garcia, que, além de engenheiro ilustre, foi político de vulto, ocupando o cargo de Ministro da Fazenda, como um notável urbanista a quem Lisboa muito deve.

Na Avenida da Liberdade depressa se construíram muitos prédios de edificação pobre e de estilo muito infeliz, num sistema de liberdade construtora que hoje se não pode aceitar, e a artéria tornou-se lugar de diversos acontecimentos históricos, a mais importante da cidade assim como a mais conhecida da capital. Com dificuldade se encontrará qualquer provinciano que, não tendo vindo a Lisboa, não conheça de nome ou pela gravura, a Avenida da Liberdade, ou melhor ainda, a Avenida, porque no País não existe outra que a suplante. Daí, a imensa importância da artéria, e tudo que lhe diga respeito tem interesse nacional.

Construída a Avenida da Liberdade segundo um determinado perfil em que não se encontrou a beleza mas em que a nobreza, sobriedade e certo sentido artístico existe, foi-se sempre melhorando, reconstruindo-se, de 1924 a 1926, os passeios centrais entre a Praça dos Restauradores e a Rua das Pretas, e o passeio central entre a Praça da Alegria e a Travessa do Salitre, desaparecendo arruinadas placas de cimento, e igualando-se todas com o empedrado a branco e preto. Em 1926 cimentou-se a faixa central de rodagem e, no ano seguinte, empedraram-se os passeios de travessia c'os arrelvados.

Como estava a Avenida da Liberdade, que é como vai voltar a ficar, não é o ideal, podendo admitir-se um outro perfil e melhor distribuição de árvores e dos arbustos, mas nunca de ânimo leve, e, apenas, com o desejo de mudar, se deveria tentar qualquer alteração.

Resolvendo um problema que, cada vez mais, necessitava de uma solução, iniciou-se, em Setembro de 1955, a construção do Metropolitano, e, ao contrário do que se costuma proceder em trabalhos semelhantes, convencionou-se que a obra se faria não em túnel mas a céu aberto, prejudicando gravemente o trânsito numa zona importante da cidade desde a Praça dos Restauradores até ao Campo Grande. Ignoram-se os motivos que levaram a Câmara Municipal de então a proceder assim, pois tanto poderia ser num critério económico de menor custo como também numa tentativa, que em Julho de 1955 provocou veementes protestos, de transformar o perfil da Avenida da Liberdade. Seria muito interessante saber a verdade, e, admitindo que a obra a céu

aberto ficou mais barata, qual a diferença entre o seu custo real e a que seria em túnel, acrescida da despesa, ainda talvez neste momento difícil de calcular, da reconstrução dos pavimentos da Avenida da Liberdade, Avenida Fontes, e Avenida da República.

Julgo que se tratou apenas de uma teimosia e de vencer adversários, pelo que a obra se efectuou de uma forma incomodativa para os habitantes. Uma vez terminada a construção do túnel, em vez de se reconstruir rapidamente a parte dos arruamentos prejudicada, começou-se com dúvidas, estudos, e, talvez receando protestos, adoptou-se uma solução provisória, tanto mais que o tempo urgia, pois em Fevereiro de 1957 a visita da Rainha Isabel II da Grã-Bretanha ia-se efectuar, e a Avenida da Liberdade tinha de estar em condições para a passagem de Sua Majestade.

À pressa, trabalhando-se à luz de potentes focos eléctricos, efectuou-se uma obra monstruosa, que depois continuaria, atingindo mesmo um talhão central oriental, que é o situado entre a Rua Alexandre Herculano e a Praça Marquês de Pombal, e alargando-se a faixa de rodagem.

Poucas vezes o mau gosto se manifestou contra o sentimento estético, a modéstia e o bom senso, dando à Avenida da Liberdade um aspecto de logradouro aldeão sem grandeza, mesquinho, de localidade atrasada, prejudicando gravemente o trânsito de peões, com pequenos caminhos de horta sertaneja, envergonhados da sua ousadia, separando as zonas arrelvadas, enquanto se estabelecia uma verdadeira vedação arborizada, ocultando o centro das partes laterais, e dando a impressão de um quintal provinciano no centro da capital do Império.

Com o trânsito de peões cada vez mais intenso devido ao aumento populacional, os passeios viram-se ainda mais sobrecarregados; o centro ficou abandonado, enquanto, em ocasiões de cortejos ou de outras festividades, uma importante força policial e arames, que só por acaso não eram farpados, continham o público.

Esta intolerável situação, cujos erros se agravavam cada vez mais e que todos viam, parecia ir-se mantendo apenas por teimosia, quando, em 30 de Março de 1959, o sr. Brigadeiro França Borges assumiu o cargo de Presidente da Câmara Municipal. Tratou de estudar com serenidade o problema da Avenida da Liberdade, e a solução surgiu à sua lúcida inteligência, que não podia ser outra: restaurar a Avenida da Liberdade no perfil primitivo.

Em princípios de 1960 iniciaram-se os trabalhos pela placa ocidental, entre a Calçada da Glória e a Travessa da Glória, não merecendo comentário o que alguns partidários da transformação afirmaram falsamente, que as árvores em caleira morriam todas, ou que a Avenida da Liberdade se restaurasse apenas até à Rua das Pretas e modificada na parte res-

tante, sugestão que nem sequer era original, pois apenas procuravam imitar o que se praticou em Madrid no Passeio do Prado. Com referência às árvores em caleira, se fosse verdade que todas morressem, então era inútil arborizar as ruas, ficando as árvores apenas para os parques, pois, pela força das circunstâncias, as árvores, nas vias públicas, têm de ser em caleira, e não se compreenderia que, em todas as cidades e povoações, uma das preocupações dos Municípios seja a arborização das ruas.

Iniciada a obra da reconstrução do perfil, a primeira reposição efectuada foi a do lago, que era o do antigo Passeio Público onde ocupava o centro, dando a sua restauração uma interessante satisfação aos poucos sobreviventes que restam dessa época, prosseguindo as obras sem desfalecimento até que a Avenida da Liberdade regresse ao perfil originário.

Neste momento, Julho de 1960, está-se trabalhando na placa central entre a Praça da Alegria e a Travessa do Salitre, parecendo que essa placa ficará ligada à seguinte, de modo a não haver placa própria para o monumento aos Mortos da Grande Guerra. Nesse caso a restauração não será completa, e não se compreende a vantagem da alteração, pois, além do inestético da ligação de duas placas, só existe prejuízo para os automóveis que desçam a Rua do Salitre, que são forçados a aumentar o trânsito na faixa de rodagem lateral até à Praça da Alegria.

Também se torna necessária a restauração da Praça Marquês de Pombal como estava, menos na faixa arborizada fronteira do Parque Eduardo VII, que, na forma antiga, impedia o panorama do arrelvado e que no aspecto actual alarga o âmbito.

Creio que outro serviço a cidade aguarda do sr. Presidente da Câmara Municipal: é o de mandar apressar a restauração, pois não há inconveniente em que se trabalhe em mais de uma placa ao mesmo tempo, de forma a, dentro de este ano, os trabalhos estejam terminados, acabando com o aspecto desagradável de uma cidade sempre em obras na parte urbana fundamental.

Tanto se ocuparam os críticos e tanta despesa inútil se fez com a fantasiosa alteração do perfil originário da Avenida da Liberdade, e não se lembraram da sua maior vergonha: o trecho entre a Rua do Salitre e a Travessa da Horta da Cera, com uma casa de janelas sem vidros, um gradeamento em mau estado de segurança, e as traseiras inestéticas de uns prédios que há muito deviam estar modificadas; isso que é impróprio de uma modesta vila sertaneja, não os incomodou, mas sim transformar o que era bom — na ânsia doentia de fazer de novo.

Felizmente que a cidade se encontra entregue a quem pelo seu talento, vontade de aceitar, e conhecimentos de urbanização, saberá resolver a bem de Lisboa, e esse alguém é o sr. Brigadeiro França Borges, ilustre Presidente da Câmara Municipal, a

Publicações recebidas

Santa Apolonia — Estudo histórico e iconográfico — Pelo Dr. José de Paiva Boléo

O sr. Dr. José de Paiva Boléo, médico notável, especializado em estomatologia, possui, como escritor científico, uma vasta bibliografia, que abrange não apenas assuntos estomatológicos, mas também assuntos médico-pedagógicos e assuntos médico-sociais.

Como acontece com todos os médicos, são-lhe igualmente queridos os assuntos artísticos e literários. Por isso, não nos causou surpresa recebermos, da sua autoria, e com dedicatória amável, um exemplar do volume — *Santa Apolónia*, notável estudo histórico e iconográfico de uma Santa que, no início do século XIV, já tinha em Lisboa uma ermida a ela dedicada, no sítio que ainda hoje tem o seu nome. Essa ermida foi readificada em 1671 e junto a ela construiu-se um Recolhimento.

Com a expulsão das Ordens Religiosas em 1834, as clarissas que habitavam o Mosteiro de Santa Apolónia, passaram para Sant'Ana e o convento desocupado serviu aos meninos da Real Casa Pia que trabalhavam no Arsenal. Depois, em 1852, passou para a Real Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. A Capela, despojada de todos os sinais religiosos, desempenha as funções de armazém da Cooperativa dos Caminhos de Ferro.

A representação iconográfica de Santa Apolónia, diz-nos o sr. Doutor José de Paiva Boléo, inicia-se pelos meados do século XIV, atinge o máximo nos séculos XV a XVIII, para em seguida decair durante o século XIX. Nesta monografia reproduzem-se numerosas obras de arte, que representam Santa Apolónia, em Portugal, Bélgica, Espanha, Inglaterra, Suécia, Dinamarca, França, Itália, Alemanha, Áustria, e Estados Unidos.

No Museu Nacional de Arte Antiga existe o Livro de Horas de D. Manuel I (Século XVI). Numa das suas belas iluminuras aparece esta Santa. Essa iluminura é reproduzida a cores neste volume.

Ao sr. Dr. José de Paiva Boléo, os nossos melhores agradecimentos pela oferta desta sua obra tão interessante e valiosa.

quem com certeza do além, junto de Deus, a sombra de Rosa Araújo já lhe terá dito com reconhecimento e gratidão: obrigado, amigo! obrigado pelo muito que fizeste em prol da minha Avenida! aquela por quem tudo sacrifiquei como mulher amada, e que regressa ao perfil que eu lhe dei, graças a ti, para continuar a cumprir a sua gloriosa missão da primeira artéria citadina de Portugal.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

significado de uma presença

A convite do Chefe do Estado, Sr. Contra-almirante Américo Tomás, veio a Portugal, para assistir às grandiosas Comemorações Henriquinas, o Presidente dos Estados Unidos do Brasil, Sr. Dr. Kubitschek de Oliveira. A presença do primeiro magistrado da próspera nação brasileira era absolutamente necessária. Sem essa presença a Festa da Gloriosa Família luso-brasileira ficaria incompleta. Perderia, mesmo, a maior parte do seu significado.

Sua Eminência, o Senhor D. Manuel Gonçalves Cerejeira, na alocução que proferiu, após a missa campal celebrada em Sagres, fez alusão ao significado dessa presença, nos seguintes termos:

«A presença aqui, neste lugar histórico, de Sua Excelência o sr. Presidente do Brasil, (e só ela basta para que este dia seja de festa para Portugal) e das missões diplomáticas extraordinárias que fizeram de Sagres santuário único de peregrinação, e o desfilar em glória das marinhas dos diversos países diante deste promontório, que significa tudo isto senão que este lugar, como Jerusalém, como Atenas, como Roma, é um dos lugares do nascimento do Mundo?».

Por sua vez, o sr. Almirante Américo Tomás afirmou, no Palácio da Ajuda, no banquete de gala oferecido ao Presidente do Brasil, que «a comunidade Luso-Brasileira repousa firmemente numa só fé, numa língua, numa cultura, numa sociedade multi-racial, em que todos os homens de todas raças se encontram para afirmarem, bem alto e com orgulho, a igualdade e a dignidade da pessoa humana».

Ao agradecer, as palavras do sr. Almirante Américo Tomás, o sr. Presidente do Brasil, depois de ter dito que trazia a Portugal a solidariedade da terra brasileira, sublinhou que «quanto mais cresce a árvore do Brasil, mais se aprofundam, se misturam e se integram as nossas raízes comuns».

Com efeito, as duas Pátrias amigas e fraternas, neste glorioso encontro que acabam de realizar durante as Comemorações Henriquinas, demonstraram eloquentemente que as suas raízes comuns se misturam e integram. Esta é a nossa grande glória. Este e não outro é o nosso destino. No Brasil de hoje, não é só Portugal que se continua, é Portugal que renasce, renovado. Por isso, a juventude de um país é o segredo da juventude do outro. Os brasileiros que nos visitaram, pela primeira vez, ficaram surpreendidos com a eterna juventude de Portugal. Nessa juventude reside também o grande futuro do Brasil.

Os nossos artistas



ZÍNIAS — Aguarela de Bertha Borges



Rosas de Santa Maria

*Rosas de Santa Maria,
aroma do além o delas,
o Mar Oceano floria
de rosas e caravelas.*

*Rosas de Santa Maria,
cheiroso rasto das quilhas;
o seu cheiro rescendia
ao corpo verde das Ilhas.*

*A Virgem no azul sorria,
guiando o rumo das velas,
rosinhas do mar, tão belas,
rosas de Santa Maria.*

*Perfume do Longe... O Infante
cheirava-as e lhes sorria;
rosas do rosal distante,
rosas de Santa Maria.*

*E a Senhora o manto abria
E amainava as procelas;
Rosas de Santa Maria,
Madrinha das caravelas.*

Afonso Lopes Vieira

Progressos na linha de Cascais

Por GUERRA MAIO

SÃO já do domínio público os melhoramentos em curso na linha de Cascais e os que a Sociedade Estoril conta ter concluídos na via dentro de três anos, como sejam os carris soldados e assentes sobre travessas de cimento, o que já está feito do Cais do Sodré a Caxias, de que os passageiros facilmente se apercebem pelo rolamento suave dos comboios. Por isso estas notas vão apenas à guisa de comentários a tão magno assunto. O Estoril, conhecido na Europa pela «estância das duas primaveras», tem a felicidade de ter um nome que se diz bem e sem se lhe alterar a pronúncia, seja em que país for, o que não acontece com o Buçaco, o qual, escrito pelo exagero da nova ortografia, que não respeita os nomes próprios, dá em resultado os estrangeiros pronunciarem «Bucácó», o que não é a mesma coisa.

Mas há pior: estamos aportuguesando nomes de terras estrangeiras, escrevendo Luchão, Lião, Ruão, Orão, etc., em vez dos nomes originais, de Luchon, Lyon, Rouen, Oran, etc. Experimentem deitar uma carta no correio com aquela ortografia — o que eu já fiz — a ver se ela lá vai ter. Isto numa época em que, no estrangeiro, se escrevem em folhetos de propaganda turística e em mapas os nomes das terras estrangeiras na forma original: Lisboa, Coimbra, Porto, Roma, Barcelona, em vez de Lisbonne, Coimbre, Oporto, Rome, Barcelone, como até há pouco se fazia.

Vamos, porém, adiante. No próximo ano vão ser acelerados todos os comboios da linha de Cascais, cujos «directos» gastarão do Cais do Sodré ao Estoril apenas 20 minutos e os ônibus 40 até Cascais, sendo elevado o seu número a 100 comboios, alguns dos quais terão término em Algés e Oeiras, as duas estações de maior movimento até ao Estoril. As classes serão reduzidas a duas, primeira e segunda, como já se faz em toda a Europa, menos em Espanha, que conserva as três e em Portugal, reduzidas em quase todos os comboios a duas, segunda e terceira, ou primeira e terceira. A Espanha já teria também reduzido as classes a duas se não fosse o pesado encargo financeiro que representa a transformação do material rolante. Lá chegaremos.

Na linha do Estoril, como de resto na C. P., os preços dos bilhetes de primeira classe andarão à roda dos da segunda e os desta contarão aproximadamente pelos de terceira classe. Assim um bilhete de primeira do Cais do Sodré a Cascais custará

6 escudos e cinquenta centavos e os de segunda, quatro escudos e meio, ou seja aqueles menos de 40% que estes. Actualmente os bilhetes de segunda neste percurso custam 6\$40 e os de terceira 4\$10.

Os passageiros de 3.^a classe, como nas modernas carruagens da C. P. terão assentos estofados, o que é de alta comodidade, embora o percurso seja pequeno.

Devo aqui notar que, nos últimos tempos, os passageiros da linha de Cascais tinham-se deslocado para a 3.^a classe, sendo reduzido o número dos que viajavam em 2.^a e principalmente em 1.^a. Deve-se isso, por um lado, a ter-se perdido o preconceito de se viajar na classe inferior e, por outro, a tendência que o público tem para a economia. Se foi esse o motivo principal da Sociedade Estoril, exploradora da linha de Cascais, a tomar uma tal resolução, só merece louvores, e prova que agiu com inteligência e bom senso.

Não me venham agora com a estafada frase do nosso baixo nível de vida, que é, na realidade, muito superior ao do começo do século e para o provar é que muitas pessoas têm hoje automóvel, muitas delas sem necessidade, quando os seus pais e avós nem uma bicicleta tinham. Mas o lamentável comentário do nosso baixo nível de vida é usado a esmo e muitas vezes sem a menor reflexão. É ver por esse País fora o movimento das camionetas, de que fazem uso e com frequência pessoas que jamais subiram para uma diligência ou para um trem de aluguer. Outrora o número de diligências era inferior a 500 e hoje as camionetas de passageiros são mais de 2.000, algumas delas duplicadas e triplicadas, e cuja lotação é, em cada uma, superior a três ou quatro diligências.

Faço votos para que a Sociedade Estoril atinja o fim desejado e que nos horários a estabelecer se multipliquem os comboios directos do Cais do Sodré ao Estoril, pelo menos pela manhã, de Cascais a Lisboa e à tarde, em sentido inverso, aproximando-se assim a nossa bela estância de Lisboa, a qual será assim praticamente um dos seus bairros afastados.

Tenho defendido, desde há longos anos, a ligação ferroviária à guisa do metropolitano, de Santa Apolónia ao Cais do Sodré, afim dos nossos comboios internacionais poderem ter o seu término em Cascais, servindo assim a futura gare marítima de turismo do Cais do Sodré e o Estoril, e com ela se estabelecer um serviço de metropolitano na parte ribeirinha da capital com início em Vila Franca de

Xira e término em Cascias, o que dispensaria a linha a construir da Praça da Figueira a Alcântara, obra cara que poderia ser reduzida a um pequeno ramal dali ao Cais do Sodré, onde ligaria para Vila Franca e Cascais.

Pergunte-se à Bélgica quanto lhe custou a ligação ferroviária em Bruxelas, da estação do Sul com a do Norte e quanto já custou à Espanha o ramal (quatro quilómetros) da Estação de Atocha à de Príncipe Pio, que está longe do trabalho final para se ver que a ligação de Santa Apolónia com o Cais do Sodré, pouco mais de dois quilómetros, custaria uma ninharia.

Desta maneira os passageiros da via marítima ao desembarcarem na gare marítima do Cais do Sodré, teriam à sua disposição comboios directos para o Estoril e Cascais, assim como para Madrid e Paris, o que os não impedia de ficarem em Lisboa, se assim o desejassem, com pequenas ou longas demoras, ou de algumas horas, estes deixando as malas na «consigne», o que era de alta comodidade.

O turismo requer facilidades e todos devemos olhar para o bem colectivo e não ao interesse pessoal.

Muitos e magníficos hotéis se têm feito em Lisboa, mas nenhum ainda do tipo de que temos mais necessidade. Um estabelecimento com 500 quartos, do tipo dos hotéis dos negociantes, como há lá fora e que bem ficaria na Ribeira das Naus, com restaurantes no rés-do-chão e no último andar, de onde os passageiros gozariam a incomparável beleza do Mar da Palha, como chamam no estrangeiro ao estuário do Tejo desde o Terreiro do Paço ao Barreiro.

Se a situação actual se mantiver, haverá em Lisboa um exagerado número de Palaces ao lado dos poucos que temos para as classes médias e para o turismo modesto, cada vez mais numeroso. Quem está a ganhar com isso são as pensões, em tão grande número que dispõem de 2.300 quartos enquanto que os dos hotéis, palaces e outros, quase se não aproximam.

Vida Ferroviária

Almoço de confraternização, no Entroncamento, de agentes reformados da C. P.

No dia 3 de Julho, realizou-se no Entroncamento, num restaurante típico, um almoço de confraternização, em que tomaram parte sessenta e quatro ferroviários reformados, pertencentes ao serviço de locomotivas e residentes naquela vila e localidades vizinhas.

O repasto decorreu, como era de esperar e é hábito entre agentes dos caminhos de ferro, num ambiente alegre, da melhor camaradagem, em que se recordaram velhos e saudosos tempos.

Fizeram uso da palavra, os srs. José Manuel Ribeiro, Joaquim Ferreira Malaquias, João Rodrigues Horta e Augusto Almeida Trindade, que manifestaram a sua satisfação por se encontrarem reunidos naquela festa de ferroviários.

Em 1961, uma comissão, já constituída, organizará um novo encontro de agentes reformados.

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 15 de Maio, e nesta mesma secção, publicou-se um «eco» referente aos programas da Rádio Televisão Portuguesa, que pecam, e não somos os únicos a notar e a lamentar o facto, pela fastidiosa repetição de filmes de carácter publicitário e que nada têm, infelizmente, de interessante.

A propósito de esse eco, o sr. A. Barreto, das Relações Exteriores da R. T. P., enviou-nos, acompanhado do pedido da sua publicação, o seguinte ofício:

É já do conhecimento público, através da Imprensa, que:

- 1 - O esforço para montar e manter uma televisão em Portugal, importou à Radiotelevisão Portuguesa SARL um movimento de capital que atinge 56 milhões de escudos de deficit.
- 2 - Os «restos de filmes, com assuntos do estrangeiro», são documentários e reportagens da TV estrangeira - nem melhores nem piores.
- 3 - As Empresas cinematográficas protestaram oficialmente contra a projecção da parte da RTP de filmes actualizados estrangeiros, por se considerarem prejudicadas e esse protesto foi superiormente julgado pertinente.
- 4 - Não há filmes portugueses recentes e os últimos dados a público eram também publicitários.
- 5 - A RTP entre todas as estações comerciais de TV do Mundo é aquela que menos tempo de publicidade apresenta em relação ao tempo total de programa.
- 6 - Consultando a página de espectáculos nos jornais do País verifica-se que não há filmes para 6 anos e poucos para 12 anos. Apenas ao domingo raros cinemas da capital projectam filmes de desenhos animados ou infantis, em sessões das 18,30. Ora a Inspecção de Espectáculos limitou os programas de TV, em Portugal unicamente para 6 e 12 anos.
- 7 - Quase todo o teatro, desde a antiguidade clássica até aos nossos dias, se baseia em Incesto, Adultério, Homicídio e Suicídio. Quase todo o cinema se baseia em situações filo-eróticas e de violência.

Esta transcrição não é uma resposta ao eco publicado, mas sim um reclamo, que fazemos, gratuitamente, com muito gosto.

É preciso que esclareçamos o sr. A. Barreto. Nós como público pagante (360 escudos anuais) da Rádio Televisão Portuguesa, não pedimos nem tal podíamos exigir, que a Televisão nacional nos apresentasse comédias imorais, mas o que pretendíamos é que não repetissem os filmes para encher programas e que os programas publicitários tivessem mais originalidade, mais graça, pois não nos faltam bons humoristas. Na Rádio não é raro ouvir-se um programa atraente, espirituoso.

A Televisão Portuguesa tem obrigação, já que necessita de receitas, de nos proporcionar programas mais suportáveis. Não será assim, prezados leitores? E já agora que fizemos a pergunta acima, a que propósito veio o sr. A. Barreto falar-nos de filmes para os 6 e 12 anos, quando a tal não fizemos alusão no referido eco?

Para finalizar, o articulista do eco não *transmitiu irresponsavelmente* a sua ideia aos leitores da «Gazeta», transmitiu somente as razões e o seu direito de protesto.

Linhas Estrangeiras

BRASIL A Rede Ferroviária Federal autorizou a inversão de 2 milhões de cruzeiros para a electrificação das linhas dos arrabaldes do Rio de Janeiro, do Caminho de Ferro Leopoldina.

Um crédito preliminar de 600 milhões de cruzeiros foi aberto para a construção da subestação de Triagem, colocação de vias de 1,60 metros em toda a linha, adaptação de estações, e assim sucessivamente, como preparação para a unificação dos serviços dos arrabaldes da Central do Brasil e do Caminho de Ferro Leopoldina.

FRANÇA A S. N. C. F. acaba de pôr em prática um novo processo de transporte de pescado vivo por caminho de ferro. Antigamente, o peixe era levado em grandes tanques de metal. Agora, utiliza-se uma espécie de sacos de plástico com água até metade. Antes de se fechar estes sacos, enchem-se de oxigénio a pressão, e feita esta operação encerra-se cada um dos sacos numa caixa de cartolina.

O peixe, dentro destes sacos, não se deteriora, e o movimento do comboio combinado com o dos peixes nadando, é suficiente para re-oxigenar a água.

Desta maneira tornou-se possível transportar peixe em 24 horas num percurso de 1 100 quilómetros, o que, de antes, só se conseguia à custa de perdas importantes.

ITÁLIA As quantidades de inversão que a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado italiano previa para o exercício de 1960-1961, elevam-se a 64762 milhões de liras, assim distribuídos:

Aquisição de material circulante — 8 500 milhões; conservação e melhoria desse material — 2 500 milhões; trabalhos de electrificação — 200 milhões; participações diversas — 96 milhões; verba para o plano quinquenal de modernização e potencialidade da rede — 50 000 milhões.

SUIÇA Os Caminhos Federais Suíços consumiram no último período do Inverno (de 1 de Outubro de 1959 a 30 de Abril de 1960), segundo se calcula, um total de 750 milhões de quilovátios/hora para força motriz. Isto equivale a dizer que a tracção dos comboios exige diariamente um gasto de 3,5 milhões de quilovátios aproximadamente.

Os Caminhos de Ferro Federais dispõem de sete centrais eléctricas próprias, que lhes fornecem uma parte da energia necessária; a parte restante é obtida de centrais que exploram em comum com outras empresas.

Os nossos mortos

Dr. Francisco Pinto Moledo

Faleceu no dia 26 de Julho o sr. dr. Francisco Pinto Moledo, que foi digno chefe dos Serviços de Contabilidade e Finanças da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Após a sua licenciatura em Ciências Económicas e Financeiras, cujo curso fizera brilhantemente, o sr. dr. Francisco Pinto Moledo entrou para a C. P. onde, depois de exercer altos cargos, foi nomeado Chefe dos Serviços de Contabilidade e Finanças.

De trato afável e funcionário exemplar, admiravam-no e estimavam-no todos quantos o rodeavam e trabalhavam sob as suas ordens, bem como muito o consideravam, pela sua competência, sua cultura e qualidades de carácter, os seus superiores hierárquicos.

A notícia da sua morte prematura surpreendeu-nos dolorosamente.

A toda a família enlutada e em especial ao distinto jornalista Fausto Vilar, seu cunhado, apresentamos sentidas condolências.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

As máquinas coração-pulmão elaboradas por especialistas alemães permitem operações no coração inteiramente esvaziado de sangue durante um período de hora e meia. Estas máquinas estão sendo utilizadas na Holanda, Bélgica, Áustria, Polónia, Suíça e Inglaterra.

(da revista *Numero* – Livorno)

Cientistas austríacos que estão usando radiotelescópios para escutar os sons produzidos pelas ondas de rádio enviadas pelas estrelas e outros corpos celestiais dizem que o Sol ruge com grandes explosões, a Lua produz um murmúrio suave e a Via Láctea produz um sibilar constante.

(de *Le Nouveau Rhin* – Mulhouse)

A luz de uma *super-nova* estrela, que súbitamente brilha com um resplendor de 1 milhão de vezes superior à luminosidade anterior, é devido ao ferro e não ao californio 254 como se supunha. O dr. Aurew, químico da Universidade de Chicago, chegou à conclusão de que a intensidade da luz é devida à desintegração do ferro 59, do qual metade de qualquer quantidade desaparece em 35 dias.

(do diário *Hoja Libre* – Chile)

Inaugurou-se em Dresden uma fábrica capaz de apresentar três milhões de refeições diversas de peixe gelado em condições de ser exportado. É a maior fábrica da Europa e está apetrechada com os maquinismos mais modernos.

(do *Corriere di Informazione* – Milão)

Por um processo novo, que permite ligar pequenos pedaços de pedras coloridas, uma fábrica sueca apresentou mesas decorativas a que deu o nome de «mosaico chinês». Tem um efeito caleidoscópico brilhante, e um aspecto de vidro conseguido por meio duma técnica de polimento a alta frequência.

(de *Le Journal du Soir* – Lyon)

O expresso do Oriente atravessa agora três vezes por semana a Cortina de Ferro, para ligação do Leste com o Oeste. Circula há setenta e três anos. Na linha de Paris a Istambul passa por onze postos aduaneiros e corta seis países. Vai de Paris a Varsóvia e Budapeste, pela Europa Central. Um dos seus mais famosos itinerários é o da Turquia, que passa pelo túnel

do Simplon na Suíça em direcção a Veneza, Trieste, Zagreb, Belgrado, Sofia e, finalmente, Istambul. Uma outra composição corre de Paris para Bucareste, na Roménia, passando pela Suíça, os Alpes austríacos, Viena e Budapeste.

(da revista *Tavola Rotonda* – Pescara)

Na Feira de Kolberg uma fábrica alemã apresentou nada menos de oitenta e seis máquinas diferentes para cortar relva! Algumas movidas a motores de três cavalos, além de cortar relva podem executar diversos serviços em pomares, bordar desenhos em sebes, etc.

(do *Giornale del Comercio* – Roma)

Está obtendo grande êxito de venda o novo invento suíço o «Xerógrafo», aparelho duplicador que imprime a seco as cópias fotográficas do original. Não é necessário fazer a fotografia em negativo – como na fotocópia –, nem é necessário o stencil. Qualquer original serve: cartas à mão ou à máquina, livros, desenhos.

(do *Paris-Indépendant*)

Na Dinamarca experimentou-se um novo aparelho centrífugo que aumenta o peso de um corpo quatrocentas mil vezes (o microscópio só aumenta o tamanho dos corpos alguns milhares de vezes). A forma dos corpos examinados não muda, mas as suas moléculas, invisíveis ao microscópio, tornam-se tão pesadas que é possível fotografá-las. O aparelho efectua 90 mil revoluções por minuto. A essa velocidade a força centrífuga aumenta o peso do corpo que se coloca num líquido no interior de uma pequena camada sobre disco em rotação. Meio quilo chega a pesar cerca de quatrocentas toneladas.

(do diário *Accion* – Montevideu)

Uma fábrica de curtumes de Oslo aperfeiçoou uma máquina para dar a primeira camada de tinta no cabedal após o curtume. Mecanizou-se um processo que, até agora, só podia ser feito à mão. Esta primeira camada tem de ser puxada para dentro do cabedal com almofadas de pelúcia e a máquina simula o método manual vulgar, manobrando duas correias sem fim a uma inclinação determinada.

(do semanário *Il Fuoco* – Pisa)

MAIS TREZENTAS MILHAS DE LINHAS ELECTRIFICADAS EM CORRENTE ALTERNA NA INDIA

A Direcção dos Caminhos de Ferro da India assinou com o Grupo BICC. mais um contrato de adjudicação do fornecimento e montagem da catenária. Este novo sector que funcionará a 25.000 Volts, 50 ciclos, constitui uma parte da linha principal do Caminho de Ferro do Este entre DELHI e CALICUTE e estará pronto para exploração comercial em Julho de 1961.

O Grupo BICC está presentemente a trabalhar para um outro contrato de fornecimento de 400 milhas de linha electrificada de características idênticas para os Caminhos de Ferro do Sudeste e, logo doze meses após o início do trabalho, uma locomotiva eléctrica pôde fazer uma demonstração ao longo de uma secção da linha.

Esta nova encomenda, de uma importância superior a um milhão de Libras, é uma demonstração da confiança que a Direcção dos Caminhos de Ferro deposita na BICC.

*Electrificação de Caminhos de
Ferro pelo Grupo*

BICC

PROJECTO, FORNECIMENTO E
INSTALAÇÃO DE
EQUIPAMENTO AÉREO



BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED 21 BLOOMSBURY STREET LONDON WC1 INGLATERRA
Representantes: BICC Construção Portuguesa, S.A.R.L., Rua Artilharia Um, 46-r/c Esq., Lisboa
F. Nobrega de Lima Ltda., Avenida 24 de Julho No. 1-2º Dtº, Lisboa



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 43 057

O «Diário do Governo» n.º 158, I Série, de 9 de Julho de 1960, publica o seguinte:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovada, para ratificação, a Convenção aduaneira entre Portugal e a Espanha relativa ao tráfego internacional por estrada, caminho de ferro e rios limítrofes, assinada em Madrid em 17 de Fevereiro de 1960, cujo texto em espanhol e respectiva tradução portuguesa são os que seguem em anexo ao presente decreto.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, de 9 de Julho de 1960. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar — Pedro Theotónio Pereira — Arnaldo Schulz — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Afonso Magalhães de Almeida Fernandes — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias — Eduardo de Arantes e Oliveira — Vasco Lopes Alves — Francisco de Paula Leite Pinto — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Henrique Veiga de Macedo — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.*

Convenção aduaneira entre Portugal e a Espanha relativa ao tráfego internacional por estrada, cami- nho de ferro e rios limítrofes

O Governo de Portugal e o Governo de Espanha:

Considerando que há toda a vantagem em facilitar e desenvolver as relações comerciais e turísticas entre os dois Países;

Considerando que para facilitar essas relações se torna necessário conservar a maior conformidade em tudo que se referir ao tráfego internacional e formalidades aduaneiras;

Considerando a resolução tomada na reunião plenária efectuada em 6 de Maio de 1952 pela Comissão Internacional de Limites entre Portugal e a Espanha de rever e actualizar os apensos ao Tratado de Comércio e Navegação realizado entre os dois Países, em 27 de Março de 1893, à luz dos actuais interesses luso-espanhóis e das disposições legais vigentes:

Revolvem concluir a seguinte Convenção:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Os Estados Contratantes comprometem-se a estabelecer disposições através dos serviços das Alfândegas e da Guarda Fiscal, em Portugal, e das Administraciones de la Renta de Aduanas e suas Fuerzas del Resguardo, em Espanha, que contribuam para facilitar e desenvolver o comércio e o turismo entre os dois Países.

Artigo 2.º

Para efeitos de aplicação da presente Convenção, entendem-se por:

a) «Alfândegas» e «Administraciones de la Renta de Aduanas» — que adiante se designarão simplesmente por «Alfândegas» —, os organismos que se destinam a arrecadar os direitos aduaneiros e demais imposições que estiverem a seu cargo, a fiscalizar a entrada e saída das mercadorias e fazer cumprir as leis que a este ramo se referem e que são constituídos, em Portugal, pelas «sedes das Alfândegas, delegações e subdelegações, postos de despacho e postos fiscais habilitados a despachar mercadorias» e, em Espanha, pelas «Administraciones principales de Aduanas, subalternas y puntos habilitados».

b) «Guarda Fiscal» e «Fuerzas del Resguardo», os organismos encarregados de impedir, descobrir, e reprimir as infracções às leis aduaneiras.

Artigo 3.º

As habilitações das Alfândegas fronteiriças serão estabelecidas por forma que as Alfândegas portuguesas e as espanholas situadas na mesma via de comunicação terrestre ou fluvial possuam, na medida do possível, idêntico grau de atribuições em relação a todas ou a qualquer das operações aduaneiras de entrada e saída que resultem das necessidades entre os dois Países.

As Alfândegas fronteiriças portuguesas e espanholas que estiverem colocadas nas vias de tráfego internacional ficarão, por simples despacho dos respectivos Ministros das Finanças de cada um dos Países, habilitadas ao desembarço aduaneiro dos passageiros e das respectivas bagagens e, bem assim, dos veículos automóveis que forem despachados em regime de importação ou de exportação temporárias.

Encontram-se desde já nestas condições as seguintes Alfândegas:

Em Portugal

Valença do Minho, S. Gregório, Vila Verde da Raia, Quintanilha, Barca de Alva, Vilar Formoso, Segura, Marvão-Beira, Galegos, Elvas (Estação), Elvas (Caia), S. Leonardo, Vila Verde de Ficalho e Vila Real de Santo António.

Em Espanha

Tuy, Puente Barjas, Feces de Abajo (Verín), Alcañices, Fregeneda, Fuentes de Oñoro, Piedras Albas, Valencia de Alcántara, Puerto Roque (Valencia de Alcántara), Badajoz (Estación), Badajoz (Caya), Villanueva del Fresno, Rosal de la Frontera e Ayamonte.

As habilitações atribuídas às Alfândegas fronteiriças por esta Convenção e que fazem parte do Anexo A poderão ser modificadas nos termos e de acordo com o estabelecido no artigo 7.º desta Convenção.

Artigo 4.º

Para facilitar e acelerar as operações aduaneiras, as Direcções-Gerais das Alfândegas de um e de outro País deverão acordar na forma de instalar os serviços correspondentes tão próximo quanto possível da fronteira e estabelecer o mesmo horário para o desembarço aduaneiro dos passageiros e das mercadorias, conservando a maior uniformidade em tudo o que se referir ao tráfego internacional e respectivas formalidades aduaneiras.

Artigo 5.º

As Alfândegas fronteiriças poder-se-ão corresponder, verbalmente ou por escrito, sempre que o julguem necessário.

dando conhecimento dessas comunicações aos superiores hierárquicos, quando as circunstâncias o permitirem.

Artigo 6.º

As Alfândegas de ambos os países não permitirão a saída das mercadorias cuja importação esteja proibida no País vizinho, nem tão-pouco autorizarão a exportação de mercadorias para uma Alfândega fronteiriça do outro País que não tenha faculdade ou habilitação para as receber e despachar. Para os efeitos deste artigo, as Direcções-Gerais das Alfândegas permutarão a lista das mercadorias proibidas ou submetidas a regulamentação especial nos seus Países, com o fim de ser distribuída pelas respectivas Alfândegas fronteiriças.

Artigo 7.º

As Direcções-Gerais das Alfândegas dos dois Países, de acordo com as respectivas legislações e quando para isso autorizadas, poderão, em qualquer tempo e sempre de comum acordo, estabelecer novas Alfândegas, suprimir ou mudar o local das já existentes, quando elas se situem na zona da fronteira e na mesma via de comunicação, e, bem assim, alterar as habilitações das Alfândegas fronteiriças, de conformidade com o estabelecido no artigo 3.º desta Convenção.

As Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países comunicarão uma à outra todas as alterações que digam respeito às habilitações, criação, supressão ou mudança de local das Alfândegas fronteiriças.

Artigo 8.º

As mercadorias que constituam expedição comercial e que atravessem a fronteira irão, sempre que possível, de uma à outra Alfândega acompanhadas de fiscalização e com os documentos exigidos por esta Convenção.

Quando as mercadorias se apresentem na Alfândega de entrada sem documentação justificava de terem sido despachadas no outro País, serão consideradas em contravenção fiscal.

Os avisos criados pelo artigo 7.º da Convenção de Assistência Mútua entre Portugal e Espanha com o fim de impedir, descobrir e reprimir as infracções aduaneiras serão substituídos durante a vigência desta Convenção pelo manifesto e duplicado do despacho de saída que deverá acompanhar as expedições comerciais até à Alfândega destinatária, qualquer que seja a via utilizada, e em relação aos quais se procederá de harmonia com o que se acha determinado nos artigos 10.º, 47.º e 86.º desta Convenção.

No caso de se notarem divergências ou anomalias, a Alfândega destinatária dará delas conhecimento à Alfândega de procedência, efectuando ambas as averiguações necessárias e dando conhecimento dos factos aos seus superiores hierárquicos, para efeitos de aplicação das disposições em vigor no respectivo País.

Artigo 9.º

Sempre que, por motivo de serviço, os funcionários das Alfândegas e das Aduanas e ainda os da Guarda Fiscal e das Fuerzas del Resguardo necessitarem de se descolar ao outro País, ser-lhes-ão dadas pelos competentes serviços de polícia as facilidades de passagem de fronteira necessárias ao bom desempenho da sua missão.

CAPÍTULO II

Do tráfego por estrada

SECÇÃO I

Da importação e exportação

Artigo 10.º

As mercadorias expedidas por estrada deverão seguir acompanhadas:

a) Do manifesto do qual conste a quantidade, qualidade, marcas, números e pesos dos volumes, a designação genérica

das mercadorias, seu valor, origem, nomes dos expedidores e consignatários, segundo o modelo que figura no Anexo B;

b) Do duplicado do despacho de saída.

O manifesto será feito em triplicado e assinado pelo condutor do veículo ou por qualquer outra pessoa a rogo daquele.

Este documento será conferido, visado e autenticado pela Alfândega de saída. Um dos exemplares ficará em poder dessa Alfândega e os outros dois acompanharão a mercadoria até à Alfândega destinatária, que arquivará um deles e devolverá o outro à Alfândega de procedência, depois de conferida a mercadoria e de nele passar o respectivo recibo.

Não será exigido manifesto para:

- 1.º Remessas que não constituam expedições comerciais;
- 2.º Amostras trazidas pelos caixeiros viajantes;
- 3.º Bagagens dos passageiros e veículos que os transportarem;
- 4.º Produtos do solo das regiões limitrofes;
- 5.º Alfaias agrícolas, sacaria, vasilhame, carros de transporte, animais e respectivos arreios, nas condições do artigo 13.º desta Convenção.

Artigo 11.º

Na exportação de mercadorias, enquanto se não adoptarem fórmulas de despacho de exportação idênticas num e noutro País, o despacho de exportação será preenchido em conformidade com os respectivos regulamentos.

Preenchido e devidamente conferido o bilhete de despacho para as mercadorias admissíveis na Alfândega destinatária, o funcionário entregará o duplicado a que se refere a alínea b) do artigo anterior ao agente da Guarda Fiscal ou das Fuerzas del Resguardo que acompanhar a mercadoria e, se esta seguir sem fiscalização, ao condutor do veículo, juntamente com o manifesto a que se refere a alínea a) do mesmo artigo.

Artigo 12.º

Na importação de mercadorias, o agente da Guarda Fiscal ou das Fuerzas del Resguardo que as acompanhar, ou, na falta destes, o condutor do veículo, seguindo pela estrada ou caminho que liga directamente as duas Alfândegas, apresentará na de entrada os documentos a que se refere o artigo anterior. A referida Alfândega procederá de harmonia com o estabelecido no artigo 10.º desta Convenção.

Se na verificação das mercadorias se encontrarem algumas para cuja admissão não tenha competência a Alfândega recebedora, esta procederá de acordo com a legislação do seu País.

Quando se notarem divergências ou anomalias, as Alfândegas interessadas, dando conhecimento dos factos aos seus superiores hierárquicos, para efeitos de aplicação das disposições em vigor no respectivo País.

Artigo 13.º

É permitida a importação e a exportação temporárias:

- a) De alfaias e outros instrumentos agrícolas pertencentes aos lavradores que possuam ou cultivarem propriedades dentro de uma zona de 10 km. para cada lado da linha de fronteira;
- b) De veículos, animais e seus arreios empregados na fronteira, quer no transporte de pessoas e carga, quer no trabalho das propriedades a que se refere a alínea anterior;
- c) De taras que se destinarem ao transporte de mercadorias de um para outro País dentro da zona fronteiriça acima mencionada.
- d) Dos gados pertencentes a lavradores que, possuindo propriedades fronteiriças, tenham parte das mesmas em território português e outra em território espanhol e que estejam autorizados a levar os seus gados a pastar na parte da propriedade que se situa no território do outro País.

Para esse efeito, os interessados solicitarão às Alfândegas

de saída, depois de apresentarem documento de identidade apropriado, passado pelas autoridades policiais competentes, um passe temporário, conforme o modelo que figura no anexo C desta Convenção.

Para efeitos de aplicação deste regime será necessário:

1.º Que os animais, veículos, instrumentos agrícolas e demais objectos entrem ou saiam pelas mesmas Alfândegas por onde saíam ou entraram;

2.º Que a sua reexportação ou reimportação se realize no prazo de seis meses; e

3.º Que tanto na entrada como na saída se reconheça a sua completa e perfeita identificação com os elementos constantes dos respectivos passes.

Artigo 14.º

Quando uma propriedade rústica sem solução de continuidade constar de terrenos dos quais uma parte estiver situada em território português e outra parte em território espanhol, os frutos e produtos da parte da propriedade situada em um País poderão, a requerimento dos interessados, ser transferidos, com isenção de direitos, para a parte em que existirem os celeiros, as adegas ou as casas de habitação respectivas.

Para obter a dita isenção, o dono ou o agricultor justificará, por meio de certificados das autoridades competentes dos dois Países, a existência da propriedade nas condições referidas neste artigo e apresentará também certificado da autoridade municipal competente em que se ateste a extensão de terreno e a sua produção aproximada em quantidade e qualidade.

Estes documentos devem ser apresentados antes do início das colheitas juntamente com o requerimento do interessado onde se solicite autorização para a introdução daqueles géneros à autoridade aduaneira ou fiscal mais próxima da propriedade para onde esses géneros vão ser transferidos.

As Alfândegas decidirão sobre os referidos pedidos dentro do prazo de oito dias.

Artigo 15.º

A passagem dos produtos referidos no artigo anterior através da linha da fronteira será feita unicamente durante a colheita e nos quinze dias seguintes, depois desta terminada, nunca de noite e sempre depois de declaração prévia perante a autoridade aduaneira ou fiscal mais próxima, a qual anotará na mencionada autorização os dias precisos em que o transporte se houver de efectuar.

Artigo 16.º

As instalações e as propriedades a que se refere o artigo 14.º ficam sujeitas a vigilância especial das autoridades aduaneiras ou fiscais do País em que estiverem situadas.

Artigo 17.º

Os lavradores que possuírem ou cultivarem propriedades fronteiriças nas condições referidas anteriormente poderão transportar do País em que se situe a casa da lavoura para a parte do terreno do outro País os artigos seguintes com isenção de direitos e nas quantidades necessárias ao seu amanho e cultura:

1.º Sementes e plantas, excepto as de importação proibida em cada País;

2.º Adubos e correctivos;

3.º Comida para alimentação diária dos trabalhadores empregados nesses trabalhos e rações para os animais.

Este transporte deverá ser precedido de licença especial, observadas as disposições a que se referem os artigos 14.º e 15.º desta Convenção.

SECÇÃO II

Do trânsito

Artigo 18.º

O transporte internacional de mercadorias em trânsito por estrada poderá efectuar-se através dos territórios de cada uma das Partes Contratantes sem necessidade de transbordo nas Alfândegas fronteiriças de ambos os Países desde que as empresas transportadoras se sujeitem às condições estabelecidas por esta Convenção ou pelas Convenções Internacionais aprovadas por ambos os Países ou ainda pela legislação própria de cada País, conforme os casos.

Artigo 19.º

Só poderão ser utilizados nesta espécie de transporte os veículos automóveis e os contentores, com condições de segurança, pertencentes a empresas colectivas ou individuais desde que se encontrem munidos das licenças ou dos documentos aduaneiros nacionais ou estrangeiros admitidos por ambos os Países.

Os veículos automóveis e os seus reboques empregados nesta espécie de transporte deverão ser de carroçaria fechada e só poderão transitar devidamente selados pela Alfândega. Tanto os veículos como os contentores usados no transporte deverão obedecer às condições mínimas seguintes:

a) Permitir que os selos aduaneiros sejam colocados de uma maneira rápida e segura;

b) Evitar que qualquer mercadoria possa ser retirada ou introduzida na parte selada do veículo ou do contentor sem que sejam danificados ou quebrados os respectivos selos;

c) Permitir o fácil acesso da fiscalização aduaneira a todos os espaços dos veículos susceptíveis de receber mercadorias.

Quando se trate de mercadorias que, pelo seu peso, volume ou qualidade, a Alfândega entenda não serem de fácil substituição ou extravio, o transporte internacional em trânsito por estrada poderá autorizar-se, excepcionalmente, em veículos abertos, com cobertura que possa selar-se.

Artigo 20.º

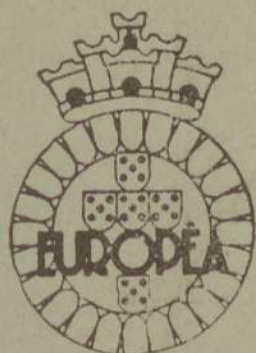
A Alfândega do País onde é iniciada a expedição autenticará o manifesto previsto no artigo 10.º desta Convenção para o tráfego de importação (Anexo B), fazendo constar no próprio documento a circunstância de se tratar de uma «expedição para trânsito» pelo outro País. O referido manifesto será feito em triplicado e ficará sujeito aos mesmos trâmites previstos no mencionado artigo.

O manifesto poderá ser substituído por documento ou documentos estabelecidos pelas Convenções Internacionais aprovadas por ambos os Países.

Logo que o condutor do veículo chegue à Alfândega fronteiriça de entrada do outro País, entregará em seguida o manifesto de trânsito ou, em sua substituição, os documentos estabelecidos pelas Convenções Internacionais aprovados por ambos os Países aos funcionários das Alfândegas, os quais procederão de harmonia com o preceituado no artigo acima citado ou nas referidas Convenções.

A referida Alfândega fronteiriça de entrada terá a faculdade de proceder ao reconhecimento da mercadoria e confrontá-la com o manifesto. No caso de se verificar qualquer divergência entre as mercadorias e o consignado nos documentos a coberto dos quais transitam, procederá às averiguações necessárias, dando conhecimento dos factos aos seus superiores hierárquicos, para efeitos de aplicação das disposições em vigor no respectivo País.

(Continua)



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da 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 —

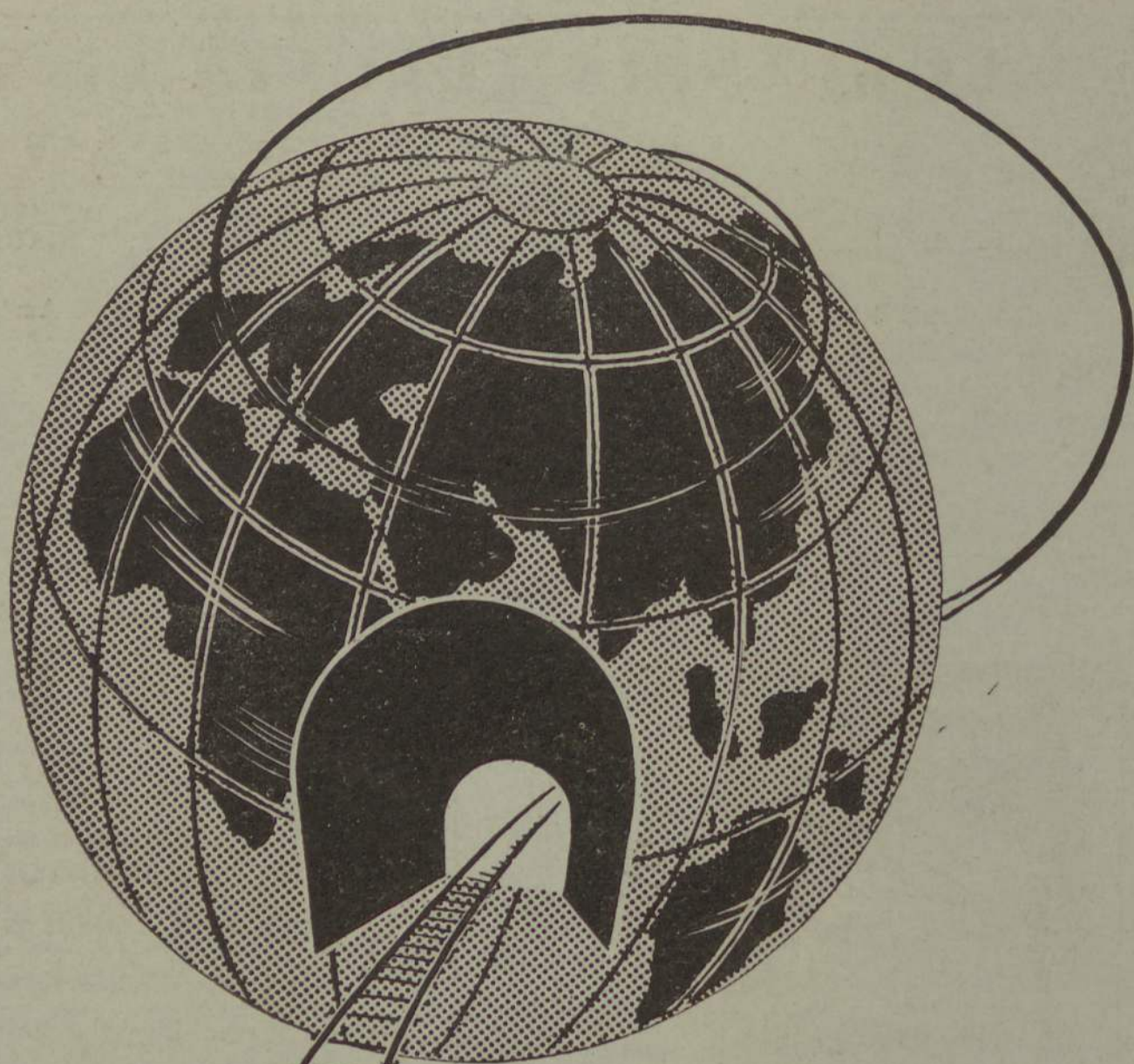
OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE