



ilby.
ETTO SALLES, LDA. LISBOA

Gazeta das Caminhos de ferro

ANO LXXIII ★ N.º 1747 ★ 1 OUTUBRO 1960



LISBOA — O Navio «North Duchess», carregando uma partida de 10.000 toneladas de cimento com destino aos Estados Unidos da América

CIMENTOS portugueses são exportados para muitos países em livre concorrência nos mercados internacionais, contribuindo para a grande obra de ressurgimento da Nação e afirmando assim o renome e o espírito criador dos seus industriais e dos seus engenheiros.

Grupo da Empresa de Cimentos de Leiria



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: P B X 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

1747

1—OUTUBRO—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

As Sociedades Estoril e Estoril-Plage.	263
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	271
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	272
Ecos & Comentários	273
Publicações recebidas	273
Recortes sem Comentários	275
Jardim Zoológico	276
Conferência Europeia de Horários de Comboios.	276
Linhas Estrangeiras	277
Parte Oficial	278



As Sociedades Estoril e Estoril-Plage

e o progresso turístico do Estoril, de que Fausto de Figueiredo foi «o engenheiro, o architecto, o mestre-de-obras, o banqueiro, o decorador»

**Um novo Casino — Um novo hotel
Maior número de comboios**

No velho Hotel do Parque, que vai ser demolido dentro de dias e onde, há cerca de meio século, se realizou a 1.^a Conferência da Imprensa, a Sociedade Estoril e a Sociedade Estoril-Plage ofereceram um almoço, que foi muito concorrido, e a que estiveram presentes, entre outras pessoas, os srs. drs. Augusto de Castro e António Augusto Amaral de Figueiredo, Dr. César Moreira Baptista, secretário nacional da Informação; Eng.^o Iglésias de Oliveira, Virgílio de Figueiredo, Dr. De Stoop, Eng.^o António Bual, Duarte Belo e Brazão; Presidente, Vice-Presidente, Vereadores e Secretário da Câmara Municipal de Cascais; Presidente e Vogais da Junta de Turismo da Costa do Sol; Dr. Norberto Lopes, Director do «Diário de Lisboa», Prof. Dr. Martinho Nobre de Mello, Director do «Diário Popular», Dr. João Patrício, Director-Adjunto do «Diário da Manhã», Dr. Garcia Domingues, em representação do Director das «Novidades»; Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da revista «Viagem»; Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.», representantes das agências nacionais e estrangeiras; dr. Jaime Martins Ferreira, Director da Emissora Nacional; dr. Domingos de Mascarenhas, em representação do jornal «O Século», drs. Noel de Arriaga e Tavarès de Almeida; Rebelo de Bettencourt, secretário e editor da revista «Viagem»; Nazareth de Oliveira, Dr. Manuel César da Fonseca, Carlos Champalimoud, Dr. Mário Malheiro Reymão, Architectos Paulo

Cunha, Alberto Cruz, Henrique de Figueiredo e José Mantero, etc.

Se, para a História do Estoril, a reunião de há quarenta e dois anos, constituiu um acontecimento importante, o almoço de 15 de Setembro deste ano, comemorativo da primeira conferência de Imprensa, representa, não já apenas para o Estoril e para Portugal mas, também, para o Turismo europeu, um acontecimento de extraordinária projecção. O novo Estoril que o sr. António de Figueiredo anunciou, aos brindes, no seu notabilíssimo discurso, um Estoril que, segundo os seus próprios votos, que são os votos do País, há-de ser em tudo digno do Estoril do passado, representa um melhoramento de ordem nacional e constitui, ao mesmo tempo, uma homenagem à memória de Fausto de Figueiredo e uma prova de que a capacidade criadora e renovadora dos portugueses não envelheceu.

No espírito dos homens de acção de hoje, mantém-se, vivo, dinâmico, forte e criador, o espírito dos homens de ontem que souberam viver a sua vida com dignidade e com inteligência. Fausto de Figueiredo pertence ao número dos que continuam vivos nas obras que criaram.

Presidiram ao almoço o sr. dr. Augusto de Castro, presidente da Assembleia-Geral da Estoril-Plage e o sr. dr. António Augusto Amaral de Figueiredo, presidente dos Conselhos de Administração da Sociedade Estoril e da Estoril-Plage.

Pela sua importância, pelo grande interesse

das obras que vão realizar-se para fazer um Estoril novo em tudo digno do Estoril do passado, passamos a reproduzir, na íntegra, o notável discurso que, aos brindes, proferiu o sr. dr. António Augusto Amaral de Figueiredo:

Um pouco de história

Em 15 de Setembro de 1918 — há, portanto, precisamente 42 anos — a Imprensa de Lisboa visitou as obras em curso no Estoril.

No «Diário de Notícias» e em «O Século» do dia seguinte — para citar apenas os jornais de maior expansão — podiam ler-se apreciações como estas: «espectáculo grandioso e belo de transformação do velho Estoril, numa nova estância», «é verdadeiramente assombroso o que se tem feito no Estoril».

Fausto de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa — os anfitriões de então — tinham em começo, mas já em pleno andamento, a execução do mais vasto plano de urbanização e de turismo concebido em Portugal por qualquer entidade particular até ao dia de hoje.

A 25 km. do centro da capital tinham comprado 3 grandes quintas, com uma superfície superior a 2 milhões de metros quadrados, e que pouco mais eram do que um enorme pinheiral.

A valorização desta extensa área foi feita: com a electrificação do caminho de ferro de Cascais; abertura de avenidas e ruas; construção de esgotos; abastecimento de águas; jardins; campos de golfe, ténis, hipismo e tiro aos pombos; piscinas; estabelecimento termal; hotéis; casino; estabelecimentos comerciais e restaurantes.

Quando, há 42 anos, meu Pai anunciava aos representantes da Imprensa o que se estava a fazer, e o que se iria fazer do Estoril, não lhes estava a mentir. O Estoril aí está que fala por ele!

A esta terra, que não era a sua, mas que foi o grande sonho da sua vida, votou uma vida inteira de trabalho. Não entrou nela como qualquer intruso a quem o Estoril, já feito, fosse entregue numa bandeja, para dele retirar os benefícios.

O Estoril criou-o ele e nele foi capaz de realizar uma Obra.

Só depois de ter sabido merecer o prémio do seu empreendimento criador, pôde então colher benefícios legítimos, embora muito aquém do valor dos capitais investidos.

A Sociedade Estoril, empresa puramente privada na data da sua constituição em 1915, passou a ter compromissos para com o Estado, quando em 1918 assinou o contrato para a electrificação do caminho de ferro. Em 1923 a empresa cindiu-se em duas — Sociedade Estoril e Sociedade Estoril-Plage — esta última inicialmente de natureza privada, até 1 de Julho de 1928, data a partir da

qual passa a ser concessionária do jogo na zona do Estoril.

Daqui advêm-lhe compromissos legais, designadamente a construção do Hotel e do Casino. O Hotel foi inaugurado 26 meses depois, e o Casino ao cabo de 3 anos e 45 dias.

Para a Sociedade «Estoril-Plage», a situação de empresa concessionária durou 30 anos, e não vem para aqui referir em pormenor os motivos que nos levaram à séria decisão de não nos apresentarmos ao novo concurso de concessão. Sintetizemos apenas, repetindo o que então escrevemos oficialmente: «a ida ao concurso pode comparar-se, segundo o nosso ponto de vista, com a assinatura de um cheque em branco com a declaração expressa de que se aceita como boa a quantia que, durante 25 anos, nele se quiser escrever.»

A «Estoril-Plage» voltou assim à situação de empresa privada.

Mas nem pelo facto de só ter hoje que dar satisfação aos seus accionistas — no número dos quais se conta o Estado com 10 % do capital, que recebeu sem qualquer desembolso — ela pensa desinteressar-se do futuro do Estoril.

Programa das obras que vão realizar-se

E porque assim é, aqui estamos para dar a V. Ex.^{as} notícia dos nossos planos:

Na «maquette» e no mapa aqui presentes vêem V. Ex.^{as} a nossa posição e como estão distribuídos os 83 hectares de terreno que possuímos.

A sua maior parte está ocupada pelo

Golfe: Tem hoje 18 buracos e estamos já a proceder à sua ampliação para 27 buracos. A obra deverá estar concluída no próximo ano. A área afecta ao novo percurso é de 20 hectares. Os sócios do Clube de Golfe do Estoril sabem que poderão contar com os melhoramentos que acordarem com a empresa para ela levar a cabo. Piscina, «courts» de ténis, melhoramentos na sede do Clube? Estas ou outras obras não poderão ser encaradas isoladamente por nós, dado que aos sócios assiste o direito de se pronunciarem sobre a sua conveniência. Será pelo único sistema possível da maioria de votos que eles poderão concretizar os benefícios que a empresa está disposta a fazer.

Capacidade Hoteleira: Será aumentada com 548 quartos. Discriminando:

Arcadas do Parque: Cada um dos 2 edifícios vai ser elevado com um novo piso.

Conseguimos manter praticamente a altura actual, substituindo um telhado feio e que nada tem de elegante, por um piso cuja cobertura será em terraço.

Serão assim construídos 48 quartos cada um

com a sua casa de banho e «kitchenett» (pequenas cozinhas fixas).

Hotel do Parque: Este imóvel onde agora estamos e onde se encontram as Termas, cuja inauguração serviu de pretexto à conferência de Imprensa de há 42 anos, vai abaixo para dar lugar ao futuro Hotel do Parque.

O velho edifício vai ser sacrificado. Não hesitamos em fazê-lo, porque nenhuma empresa que queira progredir poderá ater-se ao que foi feito, e deverá antes nortear-se por uma ideia de progresso e actualização.

Para nós, a substituição desta casa, velha de algumas dezenas de anos, que nos vai custar umas boas dezenas de milhares de contos, será como que um símbolo da vontade da empresa em pôr-se a par com as exigências da era actual, respeitando contudo uma certa harmonia com o que foi feito no passado.

Assim, o novo imóvel, que respeitará a altura do Hotel Palácio, terá precisamente o perímetro do actual.

Julgo que a concepção deste novo Hotel residencial é inteiramente nova no nosso país. Representa o meio termo entre o Hotel e o bloco de apartamentos. Terá uma garagem para 150 carros, com estação de serviço; lavandaria para os hóspedes e para fora; consultórios médicos; estabelecimento termal em ligação com tratamentos de ordem estética incluindo «saunas»; instituto de beleza; ginásio; piscina com solário, água tépida e ambiente aquecido, que funcionará todo o ano tanto de dia como de noite; 20 lojas, entre as quais um super-market, onde poderá ser adquirido o necessário para ser muito rapidamente preparado nas «kitchenettes» com que será dotada a quase totalidade dos apartamentos; um restaurante com grill-room, bar e snack-bar que ficará em ligação com a piscina; uma sala funcionando como clube para uso dos habitantes do edifício; 163 apartamentos no total de 471 divisões, excluindo deste último número «kitchenettes» e casas de banho. Haverá 5 tipos de unidades: as mais pequenas terão um quarto e uma casa de banho e as maiores 3 quartos, 2 casas de banho, 1 living-room e uma «kitchenette».

Nos apartamentos do Hotel do Parque, tal como nos das Arcadas, haverá 4 ordens de preços: ao dia, à semana, ao mês e ao ano.

Os alugadores anuais terão a faculdade de sublocação, mediante uma comissão para a empresa que põe à sua disposição os serviços de recepção do Hotel, onde se concentra a procura dos apartamentos.

O serviço de limpeza será a nosso cargo. O mobiliário e roupas será nosso ou do cliente à escolha deste.

Hotel Palácio: transformação do actual 5.º

andar amansardado que se destinava ao pessoal, num piso para uso de hóspedes. Serão mais 29 quartos, cada um com a sua casa de banho, e varanda nos virados a poente.

A actual casa de jantar passará a salão para festas ou banquetes de que o Hotel carece e construiremos, a poente da actual, uma nova casa de jantar. Esta ficará em ligação, por grandes portas de vidro, com o jardim, que passará a ser todo o espaço a poente do Hotel que serve actualmente de jardim e parque de estacionamento. Quer isto dizer que sofrerá uma transformação radical.

A fachada nascente do Hotel será enobrecida, uma vez que passará a ser esta a sua entrada exclusiva.

Vamos ainda transformar o hall, escadaria e corredores do rés-do-chão, bem como o quarto andar e as caves, para que tudo fique harmónico com o restante que já se fez e se vai fazer.

O actual parque de estacionamento a nascente será devidamente alargado.

Estes os melhoramentos que estão concretamente projectados.

Estabelecemos já os primeiros e necessários contactos com as instâncias oficiais; os architectos estão a ultimar os planos e cadernos de encargos.

Entendemos que era útil fazer-se uma «maquette» em que o conjunto das obras projectadas pudesse ser apreciado.

E já que estávamos com a mão na massa, pensámos que — sem pretender meter a foice em seara alheia — poderíamos ir um pouco além e exprimir uma opinião sobre o que entendemos dever ser a transformação de que o Estoril necessita.

Quanto a mim o que de mais imperioso se torna fazer poderei sintetizá-lo neste slogan:

«O Estoril virado ao mar»

Quando o Estoril foi concebido, com um plano de conjunto para a sua zona central, existia uma propriedade particular pertencente ao Cons. Schroeter que o separava do mar. É o Tamariz de hoje.

Estava-se no tempo em que o conceito de propriedade privada dificilmente admitia a ideia da expropriação, e portanto o Estoril tinha aqui a primeira barreira que impedia a sua natural saída para o mar.

Paralelo à propriedade do Cons. Schroeter corria o caminho de ferro de Cascais, constituindo a segunda barreira.

Adquirido o Tamariz para ser aberto à utilização do público, impõe-se o rebaixamento do caminho de ferro, único obstáculo que hoje impede a natural ligação entre o Estoril e o mar. Em vez da estação, dos cais de embarque, dos

carris e do balastro, deveria passar a ver-se relevados e flores, continuando o parque até à esplanada sobranceira à praia.

A Estoril-Plage, porque pensou sempre nesta decisiva valorização do Estoril, mandou elaborar há 4 anos — em perfeito acordo com o Ministério das Obras Públicas — 2 estudos completos que demonstram a possibilidade da obra.

O do rebaixamento do caminho de ferro foi feito pelo Engenheiro Brazão Farinha. A execução foi orçada em 27.500 contos e foi calculado em 18 meses o prazo para ultimar os trabalhos.

Como o traçado da nova via é independente do actual, os comboios podem continuar a circular como hoje, enquanto se executa a obra.

A resolução do problema à superfície consta do estudo feito pelo Arquitecto Paulo Cunha.

O aspecto do Estoril seria — e ousou esperar que será um dia — o que consta da «maquette» que mandámos executar e que está à vista de V. Ex.^{as}.

Solução financeira do problema: a Estoril-Plage pagou nos últimos 10 anos em que foi concessionária, a quantia de 88.560 contos de imposto de jogo propriamente dito, além da renda fixa e da taxa de fiscalização. Isto dá a média anual de 8.856 contos.

No pressuposto de que seja idêntico o imposto do jogo da actual concessionária, este produzirá, nos vinte e cinco anos e meio do prazo da concessão, 225.828 contos. 25 % desta importância fica cativa para a realização do plano de obras aprovado pelo Governo e relativo ao desenvolvimento do turismo e à urbanização da zona.

Caberá portanto perfeitamente dentro desta percentagem a realização da obra de significado mais decisivo para a urbanização da zona.

A concretização do regime da concessão do jogo de 1958 aguardou a conclusão dos estudos do rebaixamento do caminho de ferro e a mudança do casino para que, uma vez conhecido o seu custo, se pudesse então estabelecer o novo condicionamento.

O rebaixamento do caminho de ferro

E fomos também oportunamente informados de que a obra do rebaixamento do caminho de ferro não seria de conta da nova concessionária — como de facto o não será — embora esta para ela tivesse de contribuir, através de um aumento de impostos.

A fórmula é perfeitamente certa, a nova concessionária nada tem que ver com o problema e nem sequer contei — o que seria feio na minha boca — com o agravamento de impostos que em tempos me foi indicado.

Entrei nestes detalhes só para provar que a obra é financeira e tènicamente possível. Por

tudo quanto disse, vêem V. Ex.^{as} que não se trata de uma obra a realizar por força dos dinheiros das contribuições gerais da nação. Pelo contrário trata-se apenas do critério a seguir na escolha da aplicação de verbas com consignação própria.

A escolha que aponto resolveria os problemas das perigosas travessias da estrada marginal e do caminho de ferro pelos peões, e da estrada marginal pelo denso tráfego de automóveis que procuram a estação do caminho de ferro.

A 2.^a fonte de divisas do País, na importância de um milhão de contos anuais, está hoje no Turismo, e o Estoril — que começou por ser a 1.^a realidade turística portuguesa — constitui ainda, depois de Lisboa, o caudal mais abundante dessa fonte.

E que se poderá fazer de mais acertado do que realizar nele uma obra que se veja, que enriqueça decisivamente a sua beleza natural, que não torne mais possível a crítica de que o Estoril está de costas voltadas para o mar, como tantas vezes tenho ouvido a nacionais e a estrangeiros? São estes precisamente os que podem fazer a sua melhor propaganda e esta tornará possível a vinda de tantos mais, quanto melhor for a impressão levada pelos que aqui venham.

Nenhuma razão tenho para considerar que a obra não venha a ser feita, e penso que há toda a vantagem em que problemas desta natureza sejam tratados abertamente, para que se possa auscultar a opinião pública sobre os prós e os contras da sua execução.

Os governantes ou os particulares que se proponham executar obras de vulto que impliquem a transformação da fisionomia de uma localidade só poderão ganhar em conhecer como reagem os seus habitantes. Estes terão sobre esses problemas uma sensibilidade bem mais aguçada do que aqueles que se prontificam a resolvê-los sentados a uma secretária e com meia dúzia de visitas esporádicas ao local.

Daqui toparmos constantemente com planeamentos sempre bem intencionados, mas com desconhecimento das realidades ou pormenorizados em demasia, com os consequentes atrasos ou impossibilidade de realizar o que não foi neles previsto, e quase sempre com a ignorância total do que agrada ou desagrade aos habitantes da região a que esses planos se destinam.

Penso que o Senhor Presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol poderia prestar-nos a todos um grande serviço, se aceitasse o pedido que lhe faço para expor esta «maquette» na sede da Junta. Talvez até com um livro onde se registassem as críticas favoráveis ou desfavoráveis e as sugestões formuladas, para que a transformação do Estoril se venha a fazer tanto quanto possível, de acordo com os que somos de cá e que, parece-me,

teremos portanto uma opinião qualificada na matéria.

Foquei até aqui projectos concretos que foram feitos e cuja representação pôde consequentemente figurar na «maquette».

Os que podem ser executados por nós e de nossa conta estão a ser elaborados há já longos meses pelos architectos Alberto Cruz, Henrique de Figueiredo e José Mantero e pelos engenheiros Nuno Martins e Camacho Simões.

E porque de promessas anda o mundo e andarão o Estoril farto, só quisemos anunciar agora os nossos projectos por só agora podermos concretizar que a execução das obras do novo Hotel do Parque, do Hotel Palácio e das Arcadas vão começar antes do fim do ano.

Porque estabelecemos já os primeiros e indispensáveis contactos com as instâncias oficiais, contamos, para que tal seja possível, com um ou com ambos dos dois factores seguintes: ou na verdade a empatorocracia foi vencida pelas comissões de simplificação que o Governo institui em boa hora, e espero também que com bons resultados; ou então os altos dirigentes vencerão as eventuais dificuldades que possam vir a surgir por parte dos dirigentes médios. Estes parece terem tendência para se considerarem os árbitros absolutos das situações, e às vezes são-no de facto.

Que me seja permitido acrescentar algumas palavras sobre o que penso devermos ainda fazer no Estoril. Socorro-me do que escreveu o Architecto Paulo Cunha no relatório do plano de melhoramentos da zona central do Estoril:

«Desejou-se criar um adensamento populacional que corrigisse a fraca densidade habitacional que faz do Estoril, sobretudo à noite, uma das mais tristes estâncias balneares do País.

Não se julga possível iluminar o Parque do Estoril e áreas adjacentes de forma conveniente sem que, onde seja possível, se criem focos de vida que se traduzam exteriormente pela sua «iluminação». Criar lojas, cafés, esplanadas, sem população consumidora, não é possível, nem economicamente viável.

Se, no entanto, se criarem blocos residenciais destinados a proporcionar habitações em apartamentos, conseguir-se-á tornar menos onerosas as férias aumentando, assim, a concorrência. Deste modo estes blocos poderão comportar em rés-do-chão, estabelecimentos comerciais, cafés, esplanadas, etc.

Só assim se julga que o problema de dar vida ao Estoril, proporcionando-lhe certa animação e aquela luz que é própria de um importante e movimentado centro de atrac-

ções e não de uma estância de cura e de repouso.

É evidente que o simples enunciado deste problema — aumento da densidade habitacional — comporta outros aspectos muito de considerar: edificações integráveis na paisagem; protecção das vistas em relação às habitações existentes; aproveitamento de terrenos livres; etc.

Com tal objectivo e dentro das limitações indicadas, são quatro os lugares que se julgam em condições de interessar à construção de edifícios destinados à habitação e comércio.

Dois, seriam os das próprias arcadas do Estoril por aumento de um piso em cada um dos hemiscleros.

Os outros dois lugares seriam no alto da alameda do Parque, nos terrenos livres a um e outro lado do actual CASINO».

Fuja-se do falso monumental em cimento armado

Adiro inteiramente à opinião do Architecto Paulo Cunha cuja transcrição acabo de fazer, acrescentando mais isto:

Faça-se aqui muito do que de acertado se fez já em Cascais, dando à linda sede do nosso Concelho a animação que só o comércio lhe poderia ter dado. Mas não se repita o que por lá, como por cá, se fez também de mau.

Fuja-se do falso monumental em cimento armado, do «funcional» que pretende explicar agora todo o mau gosto com que cada é dotado, de bota-abaixo para fazer pior do que estava, do grandioso possidónio em vez do bom gosto sem pretensão.

Guarde-se ou alinde-se ou dê-se vida ao que já foi feito, a pouco e pouco, nos anos que passaram. Só assim as localidades poderão guardar a sua fisionomia própria, a única que pode interessar ao turista. Ele não se desloca para encontrar por toda a parte cenários que já conhece ou piores do que já conhece, que terão como única vantagem a demonstração das possibilidades de quem os concebeu.

Siga-se o exemplo certo do que se faz em Itália, país de turismo por excelência, e fuja-se ao mau exemplo do que se fez em Miami que, à força de querer comercializar-se em demasia, acabou por ver-se abandonada por todos os Americanos de bom gosto. Passaram a procurar Palm-Beach, a umas dezenas de quilómetros, onde se soube guardar as proporções e onde não há arranha-céus a arranhar a beleza daquela praia americana.

Nos terrenos que circundam o Parque projectamos levantar edifícios de certo porte, como

pensamos construir pequenos edifícios e de pequeno porte, com lojas e entremeados com arvoredo, nos terrenos a nascente do Hotel Palácio. Não iremos — mesmo sabendo que economicamente seria mais rendoso — para a hipótese da construção de monstros de vinte e tantos andares. Seria, aliás, uma ideia votada ao insucesso, porque sabemos de antemão que tal — e muito bem — não nos seria consentido. Nem nós propondo, nem as instâncias oficiais aprovando, quereríamos fazer ou possibilitar o que viesse estragar completamente o ambiente paisagístico desta tão linda região que Deus nos deu para gozarmos dela, para a valorizar e não para a maltratar.

O novo Casino e a sua localização

Certos do que não poderemos fazer não estamos contudo certos do que devemos fazer. E porquê?

O novo Casino do Estoril terá de ser construído à beira-mar nos termos da lei. Para não perder o fio à meada, adiante direi mais alguma coisa sobre este assunto.

Porque o terreno onde está o Casino actual é do Estado, não sabemos qual a cêrcea do que nele se projecta edificar. Deveremos aguardar que se saiba o que se vai ali fazer, para então podermos projectar o que faremos nós.

Agora, duas palavras sobre o Casino à beira-mar. Quando a Estoril-Plage pensava ir ao concurso do jogo de 1958 projectou construir o Casino no Tamariz, contando também com o terreno ganho com o rebaixamento do caminho de ferro. Reconhecemos então que, embora a localização do Casino nada influísse no tocante ao público que frequenta as salas de jogo, já assim não era para todo o restante público. Para este, teria a maior importância ter salas e terraços à beira-mar, saboreando de perto o belíssimo panorama da baía de Cascais. Com esta situação, a frequência do Casino deveria fatalmente aumentar, e, até pelo prisma do negócio, pareceu-nos então que o problema merecia ser encarado. Quem for ao Casino actual e for depois a qualquer dos terrenos à beira-mar verá como é flagrante a diferença do panorama que se disfruta.

Presumo, com pouco receio de errar, terem sido estes os antecedentes da disposição da lei que manda situar à beira-mar o novo Casino a construir.

A propriedade do Tamariz está agora pendente de decisão dos Tribunais. Eu sei, portanto, da especial cautela e melindre que devo ter ao abordar tudo quanto se lhe refira. Poderei apenas dizer: a Estoril-Plage informou superiormente que o facto do problema estar afecto ao poder judicial não impede que se encontre uma solução

justa e imediata, se porventura o terreno for considerado necessário para um fim que não possa ser executado pela Empresa. Esta, por agora, não quer — porque não deve — dizer mais nada do que isto: a situação privilegiada do Tamariz tem de merecer uma valorização séria do local, obtida pelo que nele deve ser construído. Seria no entanto da maior incorrecção estar, na conjuntura presente, a apresentar um projecto concretizado do que porventura se pense deva ser feito neste local.

E pelo que respeita ao Estoril nada mais me parece ter a dizer. Mas o Estoril tem também que contar, como um dos factores indispensáveis para o seu progresso, com a valorização do sistema de transportes que o ligam à capital. Nesse sistema, o caminho de ferro é elemento de primordial importância.

Fui já extenso em demasia para que possa agora alongar-me e contar a V. Ex.^{as} o que estamos a fazer para melhorar a sua eficiência. Em matéria de transportes, conta a regularidade e segurança do serviço, o número de lugares postos à disposição dos passageiros, a sua comodidade, a frequência das circulações e a possível rapidez com que se faz o percurso.

Tudo isto teve e terá a Sociedade Estoril que pensar, que planear, que encomendar e que fazer.

A partir do começo de 1961 espera-se pôr à disposição dos passageiros 241 comboios em vez dos 139 actuais

Por que quisemos ser tão rápidos quanto possível na execução do programa, o ritmo acelerado dos trabalhos, que são muitos, tem causado certas perturbações na regularidade do serviço, e justamente para que ele seja o mais regular possível no prazo mais curto.

Os vinte e dois milhões de passageiros da linha de Cascais têm tido que suportar os inconvenientes da execução de melhoramentos que, no entanto, são feitos para seu benefício. Na sua grande maioria têm sido perfeitamente compreensivos.

A partir do começo do ano que vem esperamos poder pôr à sua disposição 241 comboios em vez dos 139 actuais; todos com duas classes e não como actualmente uns com três e outros com duas classes; todas as carruagens serão metálicas, com aquecimento e mais cómodas; obter-se-á uma economia de 5 minutos nos percursos mais demorados; e o serviço será mais regular. A empresa não pediu aumento de preços, mas apenas a manutenção do indispensável nível actual da receita. Se uns pagarem um pouco mais, será porque outros pagarem, correspondentemente, um pouco menos.

O volume dos melhoramentos em curso na Sociedade Estoril é da ordem dos 130.000 contos.

Na Sociedade Estoril-Plage prevemos investir desde já 100.000 contos.

Nesta soma de 230 mil contos, os primeiros 130 mil são investidos em propriedade alheia já que tudo será entregue sem qualquer pagamento no termo do arrendamento da linha.

Pareceu-nos que o volume das obras que estão sendo realizadas na Sociedade Estoril e que vão ser executadas na Sociedade Estoril-Plage justifica que este almoço das duas empresas tivesse este ano uma projecção maior do que habitualmente.

Esta só poderá ser conseguida por intermédio da Imprensa aqui presente, a quem presto a minha sincera homenagem. Os seus representantes, que nos deram o prazer e honra de se sentar à nossa mesa, podem e sabem avaliar o que merece a pena levar ao conhecimento do público e por que forma.

Eu gostaria de ver debatida a ideia do «Estoril virado ao Mar» como qualquer outra que tenha apontado.

E porque a Imprensa tem por nobilíssima finalidade traduzir e expressar as diversas correntes de opinião, é evidente que eu não lhe poderia pedir concordância, mas apenas a livre apreciação dos problemas que aqui ficam postos.

Quando nos levantarmos desta mesa coloque-me ao seu dispor para que me sejam feitas as perguntas que acaso entendam ser úteis.

Tudo quanto disse, e aquilo que porventura venha a dizer no decurso da conferência de Imprensa, será apreciado por quem o ler ao sabor da sua opinião pessoal. Uns acharão que a razão está do meu lado e outros que não está. Ser-me-ão atribuídos propósitos que tenho e outros que não tenho. Afirmando apenas isto: conheço suficientemente as realidades da vida para saber, de ciência certa, que estas palavras não têm força nem poder que conduza a qualquer mudança de posições.

Porque as proferi então? Além das razões já aduzidas — e que seriam bastantes — por mais esta: a necessidade de demonstrar por a + b que continuam de pé e com saudável desejo de progresso as duas empresas a que tenho a honra, pesada e grata, de presidir.

O monumento devido a Fausto de Figueiredo

Meu pai há 42 anos mostrava os primitivos projectos do Estoril que constam do documento ali afixado numa parede. Nem tudo pôde levar a cabo. Uma guerra primeiro, as dificuldades económicas em que se debatia o país, a própria falta de ordem interna que durante anos tanto dificultou a vinda de turistas a Portugal, todas estas e outras

circunstâncias desfavoráveis impediram a realização integral dos seus planos, vastos de mais para o nosso meio de então. Mas mesmo assim fez uma obra. Fez o Estoril.

São de V. Ex.^a, Sr. Dr. Augusto de Castro, as seguintes palavras, lindas e justas, escritas, faz amanhã 2 anos, quando propôs no «Diário de Notícias» que se lhe erguesse o monumento a que ele tem incontestável direito:

«A esta devorante paixão da terra ele deu a obstinada, por vezes rude, mas exaltada alma da sua alma: dela viveu, por ela lutou, a ela sacrificou, num dado momento, haveres, tranquilidade, afectos, tudo.

O Estoril surgiu, tal como hoje é, do seu espírito: cresceu entre os seus braços, como uma criança: tomou forma e cor, hora a hora, nas suas fortes mãos de construtor e animador. Os seus amigos e os seus colaboradores assistiram ao que foi a luta desse grande e audacioso Sonhador, tão cheio de senso prático, contra a apatia, o cepticismo e o derrotismo que, nos primeiros anos, o cercaram. Batalhou como um homem. Bateu-se como um leão. Numa dada altura, ele foi ali tudo: o engenheiro, o architecto, o mestre-de-obras, o banqueiro, o decorador».

Esse monumento, com desgosto reconheço que ainda não pôde começar sequer a ser erguido. Começará logo que a Comissão do Plano de Obras do Estoril possa fixar o seu local.

Essa justíssima homenagem não dispensa outra que seria a mais grata ao seu espírito — a continuação do desenvolvimento e do progresso do Estoril.

Não faço uma comparação que seria ridícula, antes pelo contrário meço uma distância que é óbvia. Mesmo assim, sempre poderei dizer que também nós os seus sucessores tivemos, como ele, um plano mais vasto. Embora por circunstâncias diferentes, também não poderemos levá-lo a cabo.

Mas fica-nos ainda a possibilidade de fazer muito de positivo por este Estoril que foi feito por meu Pai, onde nasci e onde nasceram os meus filhos, onde tenho vivido os anos que já conto, com horas alegres e com horas amargas, e por cujo progresso não me cansarei nunca de lutar, apaixonadamente talvez, embora fazendo calar o coração para deixar ouvir o que diz a cabeça.

Todos V. Ex.^{as} que aqui estão, e cuja presença muito agradeço em nome das duas empresas e no

meu próprio, têm posição para ajudarem directa e indirectamente ao progresso desta terra.

Estou certo que me acompanharão no brinde que faço e no voto que formulo:

«Que o Estoril do futuro seja em tudo digno do Estoril do passado».

A saudação do secretário nacional

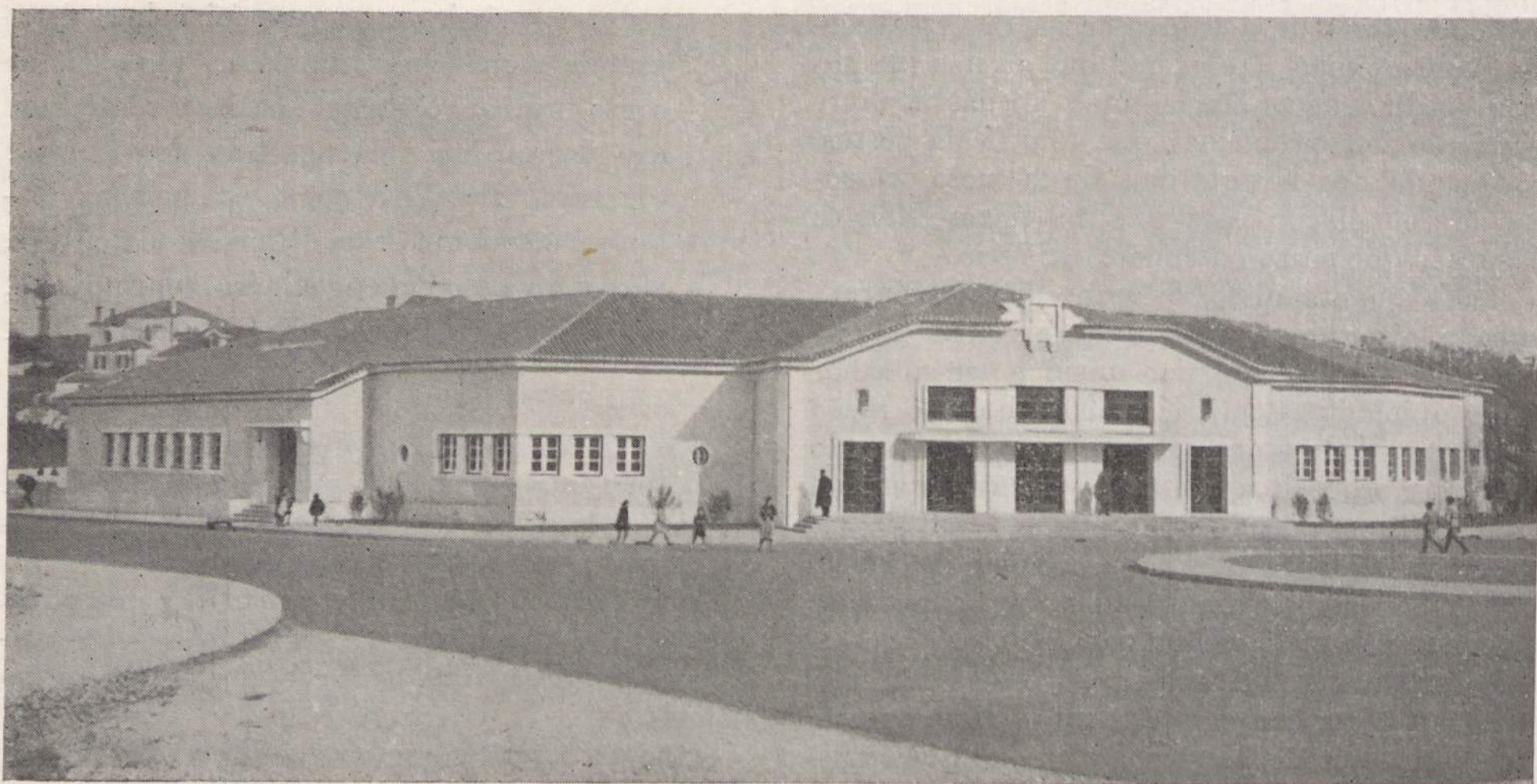
Depois de o sr. dr. António Augusto Amaral de Figueiredo ter terminado o seu discurso, que foi prolongadamente aplaudido, o sr. dr. César Moreira Baptista, ilustre secretário nacional da Informação, ergueu-se para afirmar que, dadas as suas responsabilidades oficiais no Turismo Português, não podia ficar silencioso e tinha o dever de se associar também ao gesto simpático de premiar os antigos funcionários da Sociedade Estoril. Queria igualmente deixar uma palavra de gratidão à grande memória, ali presente, de Fausto de Figueiredo, que o dr. António de Figueiredo, com

tanta devoção filial, exaltara tão justamente. O programa ali anunciado do fomento de Turismo do Estoril não podia deixar de merecer o seu entusiástico aplauso. Ele vinha na hora própria e era de seu dever assegurar à Sociedade que ia espontâneamente empenhar-se em tão valiosa obra nacional, a plena colaboração e apoio do organismo oficial que dirigia.

As palavras do sr. dr. César Moreira Baptista foram também entusiasticamente aplaudidas pela numerosa assistência.

Distribuição de prémios aos agentes da Sociedade Estoril com 40 anos de serviço

Pelo sr. dr. António de Figueiredo, ilustre Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Estoril, foram entregues aos agentes srs. Júlio Gomes da Cruz, Chefe de Serviço; Sebastião Forte, Inspector e Jerónimo Godinho Branco, Chefe de 2.^a classe, distintivos de bons serviços e gratificações especiais.



ESTAÇÃO DE CASCAIS



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Lisboa, capital de Congressos

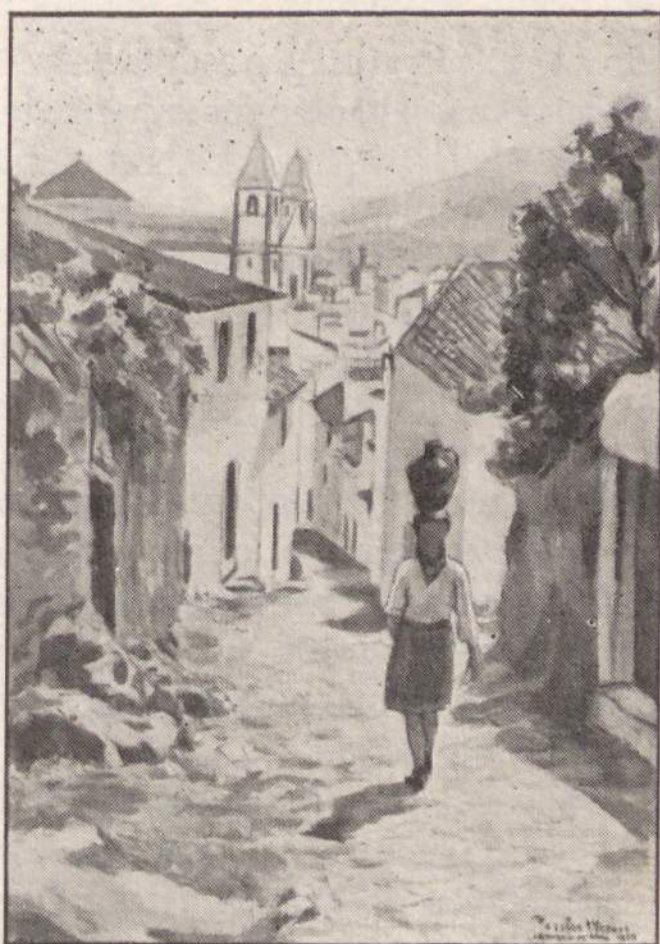
Com a realização, em Lisboa, do Congresso Internacional da História dos Descobrimentos, em que participaram cerca de quinhentos historiadores e investigadores vindos de oitenta e quatro países — e das Jornadas Luso-Brasileiras, que trouxeram até nós numerosos técnicos da Engenharia Civil da Nação irmã, sem contar com o Congresso Internacional do Cimento, efectuado nas vésperas, Portugal tornou-se, em Setembro, o Centro do Mundo. Se o nosso País foi *descoberto*, finalmente, pelos turistas, que vêm até nós em busca de um clima incomparável, do nosso sol, das nossas paisagens, das nossas belas praias e termas, dos nossos monumentos e museus, por sua vez as grandes figuras das Ciências e das Letras de nome e projecção universal sentem prazer e alegria em visitar a nossa Terra, de conviver, durante alguns dias, com alguns dos nossos mais ilustres nomes. País histórico, Portugal é, também, um País do Presente. Orgulhando-nos do nosso Passado, verificamos, com júbilo, que as grandes figuras de outros tempos se mantêm vivas. Uma dessas grandes figuras espantosamente vivas é o Infante D. Henrique. Nascido no Porto — não pertence, todavia, unicamente a Portugal, porque faz parte, em cimeiras alturas, da História Universal.

Foi em volta da sua sombra gloriosa que se reuniram recentemente, em Lisboa, as mais notáveis personalidades portuguesas e estrangeiras. As homenagens à memória do Infante D. Henrique foram-nos excepcionalmente caras, porque, no fundo, elas foram as homenagens de oitenta e quatro nações a Portugal de ontem e a Portugal de hoje. Sim, a Portugal de hoje, que goza, internacionalmente, de um prestígio enorme. Esse prestígio ficou agora eloquentemente demonstrado com a presença de algumas centenas de sábios e algumas centenas de engenheiros.

Uma homenagem da França

Nos Jerónimos, monumento que evoca um Passado que não morre, efectuou-se o V Colóquio Internacional da História Marítima. Deve-se aos franceses a ideia de realizar em Portugal essa reunião, integrada nas Comemorações Henriquinas. As sessões, de grande interesse, foram presididas por duas figuras ilustres: o almirante Sarmiento Rodrigues, professor e 1.º comandante da Escola Naval, e almirante Lemonnier, secretário perpétuo da Academia de Marinha de Paris. Comoveu-nos a todos nós essa magnífica homenagem da França.

Os nossos artistas



Uma rua de Castelo de Vide — Aguarela de Narciso de Moraes



O Sonho do Infante

*Tinha sonhado, Henrique, um Portugal
que em breve deslumbrasse o mundo inteiro...
Os nautas, já na praia ocidental,
eram penhor do mais audaz cruzado.*

*Vivendo a fé de um puro e nobre ideal,
não lhe quebrava o ânimo guerreiro
a lenda de um poder quase infernal
que a esquadra afundaria, traiçoeiro.*

*Simboliza o Infante, nessa altura,
a raça portuguesa, nobre e rara,
que ao Mundo, novos mundos assegura...*

*Numa odisséia que ninguém tentara,
navega a nossa frota com bravura,
e se mais mundo houvera lá chegara...*

Faustino dos Reis Sousa

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Seguindo a tradição gráfica e escrita da antiguidade, o investigador alemão Hauder demonstrou que o selo remonta a uma época pré-histórica. Estudando a evolução do selo desde a idade da pedra, do bronze e do ferro até às diferentes espécies de selos do século XX, agrupou exemplares curiosos que apresentou na exposição de Dusseldorf, causando verdadeiro assombro.

(de *Bel Abbés Journal*)

O «camião voador» fabricado na Áustria veio solucionar os problemas relativos a engenhos que descolem e aterrem na vertical. Com propulsão a jacto eleva-se até sete mil metros e move-se à velocidade horária de 480 quilómetros, podendo transportar cerca de três toneladas de carga.

(de *Il Nuovo Cittadino* – Genova)

Máquinas dotadas de «armas destruidoras» estão sendo empregadas para assegurar a vida dos doentes no primeiro hospital da era do espaço em Long Beach: transitores, calmantes de foguetão, séries de autómatos (que fazem o trabalho do registo das pulsações de coração, recolhem notícias e até servem de guarda contra ladrões). O hospital tem setecentas camas e a maior parte do equipamento está directamente relacionada com os sistemas de condução de mísseis, o que poupa tempo e dinheiro. Uma máquina electrónica fará aos médicos o relatório do que se passou na ausência deles. Quando o médico chega ao hospital, o autómato transmite-lhe o relatório em código.

(do *Dernières Nouvelles* – Strasbourg)

Foi instalada em Spezia uma máquina electrónica que pesa treze toneladas e pode resolver equações por cálculo diferencial, classificar dados oceanográficos e contribuir para o traçado de mapas submarinos.

(de *Voce Adriática* – Ancona)

O hidrocóptero desenhado e construído por Albin Janson, proprietário do estaleiro de Hasto, na Suécia, demonstrou ser um benefício para as ilhas sem comunicação, quando o gelo não está muito duro para suportar meios vulgares de transporte. O hidrocóptero desliza com a mesma facilidade pela água, lodo, gelo, neve e até por águas pouco profundas.

(de *Le Havre*)

Existe no centro de Manhattan, nos E. Unidos, uma oficina onde se conserta tudo, desde guarda-chuvas aos aparelhos de televisão. O proprietário deste estabelecimento, constatando que não havia espaço para afixar a lista dos objectos susceptíveis de serem reparados pelos seus especialistas, colocou na mostra um gigantesco cartaz onde se pode ler: «Conserta-se tudo, excepto corações despedaçados».

(De *La Dépêche de Constantine*)

Novo tipo de pilha acaba de ser inventado na Inglaterra, cujo agente excitante é o hidrogénio-oxigénio. Tem inúmeras aplicações, desde submarinos até naves interplanetárias. Possui dois «electrodos porosos» numa solução de soda cáustica ou potássio. A mistura de hidrogénio-oxigénio é introduzida nos electrodos, e a acção química resultante gera a energia eléctrica.

(De *Radiocorrere* – Roma)

Cálculos relativos à antiga população, sustentada pelo primeiro projecto de irrigação, em larga escala, conhecido na história, localizado no Vale do Tigre-Eufrate, estabelecem que existiam ali cinquenta milhões de pessoas! Alguns dos velhos canais com 400 pés de largura datam de seis mil anos antes da nossa era. Hoje, o mesmo Vale suporta apenas oito milhões de habitantes.

(de *Revue du Monde Colonial* – Paris)

Nos arredores de Colónia encontrou-se um vaso *diatrete* (vaso de vidro trabalhado em tricromia, que data do século IV da era cristã) até à data, já se encontraram oito destes vasos todos, da decadência do Império do Ocidente, em Colónia (Alemanha), nas margens do Mosella (Itália) e na Jugoslávia.

(do diário *Ahram* – Cairo)

O Instituto de Estudos e Pesquisas, de Princeton, há pouco inaugurado, destina-se a abrigar os maiores génios da humanidade, de modo que, libertos de toda a preocupação do dia-a-dia económico, e da rotina do ensino, possam entregar-se de corpo e alma, e com a máxima liberdade, às suas especulações no terreno da ciência e da filosofia. Sem horários e sem obrigações formais a cumprir, os sábios apenas cuidam dos seus problemas científicos – o que seria difícil no meio do borborinho da vida comum.

(do semanário *Marco Polo* – Monte Carlo)

Essas & Comentários

P o r S A B E L

Uma bela notícia que não se confirmou

No n.º 1712 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» (16 de Abril de 1959), transcrevemos, nesta secção, sob o título de *A quem viaja*, página 179, um artigo em que se noticiava que, a partir de 1 de Abril daquele ano, os turistas espanhóis e portugueses que se dirigissem a França, tinham, em Hendaya, ao chegarem à respectiva alfândega, a agradável surpresa de serem recebidos por simpáticas e encantadoras hospedeiras. Era o primeiro sorriso com que a França, sempre amável e acolhedora, recebia os seus visitantes.

Esta inovação — acrescentava a referida notícia — tinha sido adoptada também nos aeródromos de Orly e de Bourget, no Havre e na fronteira italiana.

Acabámos, porém, de ser informados, por algumas pessoas amigas que, recentemente, passaram por Hendaya, tanto na viagem para França, como no regresso a Portugal, não se encontrarem ali nem uma só das gentis e formosas hospedeiras a que «A Voz» se referiu.

Não cremos que o excelente diário, que Pedro Correia Marques tão notavelmente dirige, tenha inventado, pela pena de algum dos seus colaboradores, essa notícia. É muito possível que, em Abril do ano passado, na alfândega de Hendaya, houvesse algumas hospedeiras, assim como é muito provável que elas, como as célebres rosas de Malherbe, tivessem durado apenas o espaço de uma manhã...

É pena, se assim sucedeu.

Mais um imposto!...

Noticiaram os jornais que para fazer face às despesas (que ascenderão a cerca de 500.000 contos) de instalações, remodelação e conservação da rede de saneamento da cidade e das respectivas instalações de eventual tratamento de esgotos, a Câmara Municipal de Lisboa vai cobrar uma taxa de 1% do rendimento colectável de cada prédio ligada à respectiva rede, quando esse rendimento seja igual ou superior a 200\$00, ficando por consequência isentos os prédios de rendimento inferior àquela importância.

A data para o pagamento das duas primeiras prestações desta taxa, no corrente ano, decorre durante o próximo mês de Outubro, podendo, contudo, ser liquidada, com juros de mora, nos sessenta dias seguintes, isto é, até 30 de Dezembro.

E siga a vida!

Publicações recebidas

Anuário da Província de Moçambique — (1959-1960).

Por amável oferta, que muito agradecemos, da Direcção dos Serviços de Propaganda dos Caminhos de Ferro de Moçambique, recebemos o magnífico «Anuário da Província de Moçambique», que já vai na 42.ª edição, o que equivale a dizer que esta publicação tão útil vai já a caminho de quase meio século de existência.

Aperfeiçoado de ano para ano, este Anuário contém informações completas sobre todas as actividades económicas da Província, insere plantas dos principais centros populacionais, e numa das suas primeiras páginas presta homenagem ao ilustre capitão-de-fragata aviador Pedro Correia de Barros, Governador-Geral de Moçambique.

Todo o texto é acompanhado de interessantes notas históricas e etnográficas; e, além disso, dá-nos um valioso resumo da fauna e da flora; fala-nos do clima, da orografia, da assistência médica, etc..

Toda a Província de Moçambique possui recursos incontáveis, que lhe asseguram um futuro muito mais próspero ainda do que o seu admirável presente.

Com a publicação deste Anuário presta-se um grande serviço à nossa florescente província, em que Portugal se sente prolongado e renovado.

Guia de Campismo de Espanha

A «Agrupación Sindical Española de Terrenos de Acampada Turística» editou uma interessante guia, que tem por objectivo oferecer a todos os campistas a maior facilidade possível da escolha de um lugar.

O folheto, de 66 páginas, inclui indicações muito úteis nas línguas espanhola, francesa, inglesa e alemã, um mapa geral de Espanha e vários mapas parciais.

Beethoven — Grandes Períodos Criadores — De Romain Rolland

Romain Rolland, que foi um Prémio Nobel, não era apenas um grande romancista — dos maiores da França — mas também um apaixonado amante da música. Beethoven foi uma das suas mais ardentes paixões. O estudo que dedicou ao imortal compositor alemão é uma obra-prima de crítica compreensiva, de análise profunda, em que o homem é visto humanamente, para melhor se sentir, em toda a altura e beleza, as suas geniais composições.

Com o fascículo n.º 5, agora em distribuição, inicia-se o livro II desta obra — *Goethe e Beethoven*.

Este fascículo, como os anteriores, é ilustrado com gravuras respeitantes à vida e à personalidade de Beethoven. Primorosa, a tradução de Fernando Lopes Graça.

Cuidada edição da «Cosmos».

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

Recortes sem comentários

Javalis na cidade

POZNAN, 21 de Junho — Um bando de 15 javalis, vindo das matas vizinhas, invadiu a cidade. Um deles, saltando para uma janela, introduziu-se numa estação dos C. T. T. Enquanto o público se refugiava nas cabinas telefónicas, os empregados, por detrás dos balcões, bombardeavam o animal com tinteiros e cinzeiros. O javali bem se quis ir embora, mas, refugiado num pátio, acabou por ser abatido por agentes da Polícia que o caçaram depois de porfiados esforços. Outro animal foi igualmente abatido à saída de um restaurante, que havia «inspeccionado». — (F. P.).

Serpentes num comboio

TOQUIO, 21 de Junho — Os passageiros de um comboio expresso japonês viveram momentos de terror enquanto uma jovem australiana domadora de serpentes obrigava calmamente três répteis, que tinham fugido de um cesto, a entrarem no compartimento do guarda da carruagem, onde ficaram fechadas.

Indignados, os passageiros accionaram o sinal de alarme da composição enquanto a domadora, Gina Argentina, discutia com o guarda dizendo que as serpentes morreriam sufocadas se fossem colocadas no vagão de mercadorias.

Gina Argentina e as suas três pitons, «Pedro», «Carlos» e «Chiquita», têm-se apresentado como atracção de clubes nocturnos. — (R.).

Os turistas em Espanha

MADRID, 12 de Junho — O Governo espanhol anunciou hoje que qualquer turista estrangeiro pode legalmente entrar na Espanha com a quantia de cinquenta mil pesetas — mais trinta e cinco mil do que até agora era permitido por lei. Esta medida entra imediatamente em vigor.

Simultaneamente, o Governo anunciou também que os espanhóis que vão para o estrangeiro podem levar até o máximo de três mil pesetas por pessoa — mais quinhentas pesetas que até agora. — (ANI).

A cobra matou um boi

SALISBURIA (Rodésia), 8 de Junho — A história repete-se e Golias voltou a morrer às mãos de David, com a única diferença que, desta vez, «David» foi metido num frasco de álcool para estudo, e a morte do «Golias» deu um prejuízo equivalente a oito contos.

O fazendeiro Dereck Lilford, dos arredores desta cidade, possuía um touro de raça, com quase mil quilos de peso. De repente e sem se saber o motivo o animal morreu.

O dono mandou proceder a uma autópsia, tendo-se verificado que o ruminante tinha uma cobra, ainda viva, no folhoso, a qual deve ter sido engolida juntamente com erva. O réptil tinha apenas leve ferimento no dorso e deve ter mordido o touro, quando já estava no interior deste. — (ANI).

Enfiou o braço pelas goelas do tigre

SYDNEY, 5 de Junho — Um domador de feras num circo salvou a vida durante uma representação enfiando o braço pelas goelas de um tigre que se lançou sobre ele. O domador Carl Antoine, disse: o tigre — um dos cinco do circo — derubou-me e abriu a boca para me morder na cabeça. Fechei o punho esquerdo e enfiar o braço pelas goelas abaixo. É um velho truque dos domadores. Os tigres não podem fechar as mandíbulas com um punho enfiado pelas goelas.

Um servente afastou a fera com uma cadeira e o domador,

com o braço e uma perna a sangrar, por ter sido ferido pelas garras do tigre, acabou o número antes de receber tratamento médico. — (R.).

Casamento de macacos

TOQUIO, 9 de Junho — Celebrou-se no Jardim Zoológico desta cidade o «casamento» de um orangotango de dois anos, natural da ilha de Bornéu, com uma orangotanga de quatro anos.

A «noiva» usava um véu branco de neve; o «noivo» vestia casaca e na cabeça tinha um chapéu alto de seda. Um sacerdote shintoísta celebrou a união. E conforme os ritos, apresentou aos «noivos» três taças pelas quais eles beberam nove vezes seguidas. Muita gente, formando procissão, assistiu à «cerimónia». Depois desta, os «noivos» foram muito felicitados pela assistência. — (F. P.).

A «graça» dos «Teddy Boys»

GLASGOW, 11 de Junho — Cerca de 2000 «teddy boys» amotinaram-se durante uma sessão de «rock n'roll» que se realizou no Empire Theatre, desta cidade.

Polícias armados de bastões lutaram com os jovens desordeiros quando estes saíram tumultuosamente do teatro.

A desordem começou quando Billy Fury e os seus «beat boys» interpretavam um número, uma garrafa de «whisky» foi esmigalhar-se no palco, dando início a uma barragem de garrafas daquele líquido e de cerveja, assim como de cinzeiros. A Polícia deteve sete pessoas. — (R.).

Tiros e facadas no futebol

NICOSIA, 9 de Junho — Pedras, garrafas, cadeiras, tiros e facadas, entraram em jogo na final de futebol do campeonato de Chipre, disputado ontem à noite, em Larnaca.

A luta durou pelo menos duas horas e, no final, havia vinte pessoas feridas que receberam tratamento no hospital. Várias instalações do campo de futebol, incluindo os vestiários, foram incendiadas.

A desordem entre os dois grupos rivais de espectadores só terminou quando a Polícia inundou o campo de gases lacrimogénios. — (R.).

Lançou-se sobre o marido por ele se demorar a ir para casa

À porta do prédio da residência, na rua do Capelão 6, o descarregador Júlio Augusto Amaral, de 29 anos, esteve ontem à noite em demorada conversa com uns amigos. À janela do segundo andar, sua mulher, Leontina Pereira Cardoso, de 32 anos, aguardava-o impaciente. Mas a conversa entre o grupo de amigos não havia meio de ter fim.

A Leontina perdeu a paciência de tanto esperar pelo marido. E como ele não fizesse caso das chamadas da mulher, esta, com grande pasmo de todos, atirou-se da janela para cima do marido.

O andar é baixo e, por isso, o caso não teve gravidade. Mas, mesmo assim, foram ambos conduzidos ao Hospital de S. José. A Leontina ficou internada e o Amaral, depois de tratado, recolheu a casa.

(Do «Diário de Notícias»)

A claque nos teatros

A claque nos teatros — a encomenda de aplaudir as peças, sejam boas ou más — é muito antiga.

Petrônio foi chefe de claque da Grécia e da Roma anti-

gas. Para agradar a Nero, arranhou certo número de mercenários para aplaudirem o tirano quando ele cantasse ou tocassem flauta no Coliseu. Nos tempos modernos, Banchet foi o mais célebre condutor de claque, disputado por artistas e empresários de Paris, um dos quais lhe deu 20.000 francos (francos fortes) para garantir o êxito de uma peça.

Mas nem em toda a parte as claque podem manifestar-se livremente. Nos teatros da Ópera e do «burg», de Viena, por exemplo, só é permitido aplaudir nos finais dos actos e proíbe-se expressamente bisar qualquer número musicado no decorrer da representação. Nos teatros japoneses os aplausos estão condicionados a um sinal que parte da caixa do ponto.

(Do «Diário de Notícias»)

Oito pessoas devoradas por leões

DAR ES SALEM, 16 de Junho — Leões devoradores de homens — parece serem cinco — atacaram variadas vezes uma aldeia dos arredores de Dar Es Salem e devoraram 8 pessoas.

A primeira vez que apareceram, tragaram integralmente dois agricultores que vigiavam as suas colheitas e tentavam protegê-las contra a sua destruição pelos porcos.

Domingo passado, entraram num jardim duma família de cinco pessoas. Um dos leões arrancou um bebé dos braços da mãe enquanto um outro se apoderava de outra criança. O pai que tentou afugentá-los, foi ali mesmo devorado assim como um filho.

Ontem, foi encontrado na beira duma estrada o cadáver, meio devorado, dum camponês. Os restos da oitava vítima não foram ainda encontrados. — F. P.

Desafio de uma mulher

CARACAS, 15 de Junho — Ofendida com a demissão do cargo de conselheira cultural da Embaixada da Venezuela em Bogotá, Alicia Larralde desafiou para um duelo o dr. Ignacio Luís Arcaya, ministro dos Negócios Estrangeiros do seu país.

«Faço votos por que conserve o pulso sereno, porque o meu assim está, para reparar a ofensa feita à minha pessoa, à minha dignidade de mulher, à minha dignidade de funcionária pública e de representante de um partido político» — escreve a sr.^a Larralde na carta que dirigiu ao ministro. Não explica se deseja bater-se com pistola ou florete. — (F. P.).

A vaga de suicídios no Japão

Na Universidade de Quioto (Japão), organizou-se agora uma sociedade com o nome sugestivo «Deixem-nos Viver» e que se destina a combater a vaga de suicídios que, de há tempos a esta parte, constitui sério problema para o governo japonês que está já a investigar a crise que afecta a gente moça do país.

Uma firma produtora de medicamentos ofereceu determinadas pílulas de seu fabrico, denominadas «anti-suicidas». Só no ano findo, os casos fatais ascenderam a 20.400, colocando o Japão à cabeça da trágica estatística mundial.

A onda desenvolveu-se rapidamente após a guerra e é, no presente, mais elevada do que nunca. As idades marcantes são entre os 15 e os 24 anos e 25 e 29 anos.

A Universidade de Quioto, só à sua parte, contribui com o maior número para a triste estatística, provocada, principalmente, segundo declaram as autoridades, pela escassez de empregos para os licenciados, ao terminarem os seus cursos.

(Do «Jornal do Médico»)

Passaram-lhe por cima três comboios e não morreu

VIENA, 14 — Três comboios-expressos, rodando a grande velocidade, passaram sobre o corpo ferido de um rapaz de 12 anos que jazia inconsciente na via depois de ter caído à linha de um comboio em andamento, informa hoje o diário «Express».

Jardim Zoológico

Uma bela exposição de Avencas e Begónias

No sábado, 3 de Setembro, abriu ao público, no salão de chá do Restaurante do Jardim Zoológico, a 8.^a Exposição de Avencas e Begónias, a qual constituiu mais uma bela manifestação da competência e do bom gosto do jardineiro-chefe daquela aprazível instituição de utilidade pública, que bem mereceu a Medalha de Ouro da Cidade.

Na véspera, para a tradicional «xícara de chá», o sr. Doutor Fernando Emygdio da Silva, Presidente do Conselho de Administração do Jardim, convidou os representantes da Imprensa, que foram recebidos por aquele ilustre Professor e pelo sr. General Luís de Carvalho Viegas.

Os jornalistas visitaram uma grande parte do Jardim, que em breve inaugurará novos e importantes melhoramentos, cujas obras se encontram bastante adiantadas.

Conferência Europeia de Horários de Comboios

Partiu para Leninegrado a missão Portuguesa chefiada pelo Eng.^o Azevedo Nazareth

Seguiu no dia 22 de Setembro, no «Sud-Express», com destino a Leninegrado, uma missão de técnicos ferroviários da C. P. que, naquela cidade, vai tomar parte na Conferência Europeia de Horários de Comboios, em que estarão representados todos os países do continente europeu.

A missão, presidida pelo sr. eng. Azevedo Nazareth, subchefe da divisão de exploração da C. P., é constituída pelos srs. eng. Adriano Baptista e dr. Carlos Albuquerque, respectivamente chefes dos serviços do Movimento e do Tráfego.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

O rapaz escapou da morte porque jazia no espaço compreendido entre os dois carris e ali esteve durante mais de duas horas. Foi finalmente descoberto pelo maquinista de um comboio, que o transportou para o hospital mais perto, onde se encontra internado. — (ANI).

Linhas Estrangeiras

BRASIL A «Estrada de Ferro Leopoldina», que está desenvolvendo um plano de melhoramentos, acaba de adquirir, para o transporte de passageiros, vinte e cinco carruagens de aço. Trata-se de modernas unidades fabricadas no Brasil, sob projectos e fiscalização de técnicos especializados. Dotadas de ar refrigerado, primam pelo conforto e caprichosa decoração.

A encomenda total compreende carruagens-salão para os comboios diários, sete carruagens-camas para os percursos nocturnos e três carruagens-restaurantes para os serviços nocturnos e diurnos.

As primeiras unidades recebidas já foram dadas à utilização pública.

CANADÁ O Canadá, com uma população de cerca de 18 milhões de habitantes, espalhados numa superfície de 9,6 milhões de quilómetros quadrados, dispõe, actualmente, de dois grandes caminhos de ferro transcontinentais, e de 37 empresas ferroviárias provinciais, que totalizam mais de 70 mil quilómetros de vias.

Os dois principais caminhos de ferro são o Canadian Pacific Railway, propriedade do governo.

ESTADOS UNIDOS Devido à dieselização e a outros motivos de carácter local, desde 1938 que, nos Estados Unidos, não se electrificam linhas ferroviárias: pelo contrário, tem-se verificado alguma redução na quilometragem electrificada.

A locomotiva diesel, que, na verdade, é uma locomotiva eléctrica dotada de central própria, geradora de energia, é versátil e, além disso, pode ser obtida a preços menos elevados, em vista da sua produção padronizada e em série. Essa circunstância tem atraído a atenção das Administrações que conseguem, adoptando-a, uma economia eficiente.

Acontece, no entanto, que a técnica da electrificação não parou. Com efeito, um novo tipo de locomotiva com rectificadores foi aperfeiçoado; o sistema de tracção com corrente monofásica de frequência industrial a 50 ou 60 ciclos por segundo está produzindo os melhores resultados e muitos outros progressos continuam a verificar-se. Nesse particular, há que registar os esforços da técnica francesa para que, hoje, a electrificação seja considerada com mais interesse.

O reflexo desta situação, nos Estados Unidos, está visível num recente trabalho do Engenheiro L. B. Curtis, da «Pensylvanis Railway», apresentado ao «American Institute of Electrical Engineers», de

Nova York, com a conclusão de que «os factos económicos tornam a electrificação ferroviária inevitável».

Em defesa da sua tese indicou os seguintes factores:

— O custo favorável da energia eléctrica, em comparação com o do óleo, que cresce muito mais rapidamente;

— as menores despesas com a manutenção das locomotivas eléctricas;

— o alto factor da carga eléctrica;

— a padronização dos sistemas de electrificação com corrente alternada;

— a possibilidade da conversão das locomotivas diesel em eléctricas, economicamente;

— maiores velocidades;

— utilização conjunta das linhas e faixas das companhias de fornecimento de energia eléctrica;

— a redução das disponibilidades de óleo nas emergências nacionais.

A locomotiva eléctrica tem inegavelmente vida económica mais longa e o serviço poderá ser feito com menor número de unidades. Como exemplo, pode citar-se o facto de uma locomotiva moderna de rectificador, com 400 HP e 174 toneladas de peso, poder rebocar um comboio de 2.800 toneladas, em recta e nível, a 60 km/h, continuamente, enquanto uma locomotiva diesel, com as mesmas 174 toneladas e motor de 2.500 HP, só pode rebocar, àquela velocidade, um comboio de 1.200 toneladas.

É por estes motivos que a electrificação, em vez de estar superada, é ainda um meio eficiente de realizar toneladas quilómetros, razão pela qual as administrações de inteligente visão têm mantido contacto permanente com as novas técnicas.

PAQUISTÃO O Paquistão deve fazer novas e importantes encomendas de material rolante e diversos equipamentos ferroviários, como consequência do empréstimo equivalente de 12.500.000 dólares feito pelo Banco Mundial para auxiliar e financiar um programa provisório de reabilitação, melhoria e desenvolvimento dos caminhos de ferro. Este programa tem por objecto satisfazer um número de necessidades enquanto se estuda e organiza um programa mais vasto a pôr em prática durante o período do segundo Plano quinquenal a começar em 1 do próximo mês de Julho deste ano.

A «Netherlands Trading Society» (Amsterdão), a «Manufactures Trust Company» e a «Irving Trust Company» participam no empréstimo, sem a garantia do Banco Universal, por uma soma total equivalente a 949.000 dólares.

O empréstimo é por um prazo de quinze anos, com o juro de seis por cento, incluindo um por cento de comissão destinado à reserva especial do Banco. A amortização começará no dia 15 de Maio de 1963.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 43 057

(Continuação)

Sever e Herrera de Alcántara, para o Tejo;

Estas embarcações terão pintado no costado, próximo da proa, em letras brancas sobre fundo rectangular negro, em Portugal, e em letras pretas sobre fundo rectangular branco, em Espanha, o número de registo em caracteres de 0,30 m.

Se se tratar de embarcações de vela, deverão ostentar em ambos os lados da vela o número de registo de forma que seja visível de ambas as margens.

Os patrões, mestres ou arrais e os tripulantes devem ser da mesma nacionalidade dos barcos e possuir um documento de identidade apropriado passado pelas autoridades competentes.

Artigo 79.º

No prazo de 60 dias a contar da promulgação desta Convenção deve cada uma das Alfândegas dos dois Países elaborar uma relação das embarcações habilitadas com a licença a que se refere a condição 3.ª do artigo anterior e remeter uma cópia dessa relação à outra Alfândega fronteiriça e às demais Alfândegas do seu País situadas no mesmo rio.

Das referidas licenças devem constar os seguintes dados:

- 1.º Nome da embarcação;
- 2.º Número do registo;
- 3.º Capacidade em metros cúbicos;
- 4.º Nome, nacionalidade e domicílio do proprietário;
- 5.º Número da licença;
- 6.º As observações que se julgarem necessárias, tais como cor da pintura, espécie de aparelho, forma de construção, aprestos e tripulantes, etc.

Os dados anteriores deverão figurar igualmente nas relações das licenças concedidas.

No primeiro mês de cada ano renovar-se-ão as licenças, procedendo-se em seguida de harmonia com o que se encontra estabelecido no corpo deste artigo.

Artigo 80.º

Quando se passarem licenças novas no decurso do ano ou quando deixarem de vigorar as existentes, por motivo de transferência de propriedade, naufrágio, apreensão ou qualquer outra causa, as Alfândegas respectivas comunicarão imediatamente esses factos às Alfândegas fronteiriças e às outras Alfândegas do seu País situadas no mesmo rio.

Artigo 81.º

As embarcações de comércio, carregadas ou em lastro, não poderão atracar num ou noutro País senão no recinto das Alfândegas fixado por cada País nas respectivas margens, excepto nos seguintes casos:

- 1.º Quando solicitarem previamente das autoridades aduaneiras mais próximas licença especial para atracar, carregar ou descarregar em outros pontos, licença esta que lhes será

concedida se houver para isso motivos justificados e comprovados, mas sempre com a presença da fiscalização;

2.º Quando, por virtude da corrente, tempestade, avaria ou qualquer outro caso de força maior, devidamente comprovado, a embarcação seja obrigada a atracar fora dos lugares estabelecidos.

Em qualquer dos casos ficarão as embarcações sujeitas à vigilância das Alfândegas e dos serviços de fiscalização, devendo estes, por sua vez, remeter à Alfândega respectiva a documentação da mercadoria, com indicação da operação realizada.

As embarcações de comércio não poderão pairar nem fundear no curso dos rios senão nos casos de força maior anteriormente enumerados.

Artigo 82.º

As embarcações de comércio não poderão passar de uma para outra margem senão desde o nascer ao pôr do Sol e com a licença a que se refere o artigo 78.º desta Convenção.

No entanto, poderão navegar de noite, com prévia licença, as embarcações que se dirijam de um para outro ponto da mesma margem, contanto que se conservem no centro dos canais, que não entrem nos esteiros e que levem içada à proa uma luz verde, as portuguesas, e vermelha, as espanholas.

As Alfândegas poderão conceder, para cada caso, licenças especiais para poderem navegar de noite às embarcações que se destinem a mercados fronteiriços.

Nestas licenças especiais fixar-se-á a hora da partida, sendo esta calculada de modo que a embarcação tenha o tempo preciso para chegar de madrugada ao seu destino.

Artigo 83.º

As embarcações que não sejam de comércio, isto é, as destinadas exclusivamente ao transporte de passageiros, as de recreio e as que são utilizadas pelos seus proprietários exclusivamente no transporte dos produtos das suas insuas deverão estar matriculadas nos Países respectivos e, embora não careçam da licença a que se refere a condição 3.ª do artigo 78.º, deverão dar cumprimento às formalidades estabelecidas nos três últimos parágrafos do mesmo artigo.

As embarcações que, eventual ou permanentemente, se empreguem na pesca ficarão sujeitas às prescrições dos regulamentos de pesca que existirem entre os dois Países e às desta Convenção quando se empregarem no transporte de outras mercadorias distintas do pescado ou em outros usos.

Estas embarcações devem ostentar também o número de matrícula, nos termos do último parágrafo do artigo 78.º desta Convenção.

Artigo 84.º

As embarcações a que se refere o primeiro parágrafo do artigo anterior, quando não transportarem carga, poderão atracar do nascer ao pôr do Sol em pontos não guarnecidos pela fiscalização, se estiverem previamente munidas de licença especial para esse fim passada pela Alfândega do País em que pretendam atracar.

Esta licença será concedida pela Alfândega mais próxima do lugar em que a embarcação houver de atracar.

Estas embarcações poderão também navegar de noite, mas só com licença especial passada pela Alfândega do País onde se encontrem registadas nas condições estabelecidas para as embarcações de comércio.

Artigo 85.º

Além das atribuições que normalmente lhes competem em matéria de fiscalização e vigilância dentro do seu respectivo território, a Alfândega e a fiscalização terrestre e fluvial de

ambos os Países terão, nos termos desta Convenção, a faculdade de exercer o direito de visita e de busca:

a) Nas embarcações da sua própria nacionalidade, quando estiverem atracadas na margem do outro País, fora da vigilância do recinto aduaneiro desse mesmo País e com as formalidades que adiante se indicam;

b) Nas embarcações de qualquer das duas nacionalidades que estiverem fundeadas ou a navegar fora da vigilância dos serviços de Alfândega do País a que pertencer a embarcação e também com as formalidades que adiante se indicam. A visita consistirá no exame dos papéis de bordo, isto é, registos e licenças previstos nesta Convenção e documentos de carga.

Além do direito de visita, haverá também a faculdade de revisão ou busca, isto é, a do exame da carga e sua confrontação com os respectivos documentos.

No caso da alínea a), a autoridade que proceder à visita ou à busca terá sempre que solicitar a comparência das autoridades aduaneiras do outro país para, em comum, poderem realizar as referidas operações.

As embarcações que estiverem nas condições da alínea b) poderão ser visitadas indistintamente pelas autoridades de ambos os Países sem quaisquer outras formalidades. No caso em que a busca tenha de ser efectuada por uma autoridade de nacionalidade distinta à da embarcação, será esta levada à margem do País a que pertencer para se proceder ali à busca em comum.

Sempre que haja visita ou busca em comum, lavrar-se-á auto, em duplicado, entregando-se um exemplar à autoridade de cada um dos Países que tenham tido intervenção nessas operações.

Se houver motivo para procedimento, o processo será instruído e julgado, no caso da alínea a), pelas autoridades do País em cuja margem estiver atracada a embarcação e, no caso da alínea b), pelas autoridades do País a que pertencer a embarcação.

Artigo 86.º

As mercadorias transportadas em embarcações que as Alfândegas de um País despachem com destino às do outro deverão seguir acompanhadas do manifesto (modelo F) e do duplicado do despacho de saída, devendo proceder-se em relação a estes documentos de harmonia com o estabelecido nesta Convenção para as mercadorias transportadas por estrada.

Quando as referidas embarcações tomarem carga em mais de um ponto da mesma margem, com destino a um ou mais pontos da outra, deverão ir munidas de tantos manifestos quantos forem os pontos de procedência e destino da carga.

Artigo 87.º

As embarcações que transportarem mercadorias de um ponto para outro da mesma margem deverão seguir acompanhadas de uma guia de circulação fluvial, passada pela Alfândega mais próxima, e na qual se mencionarão as mercadorias transportadas e o seu peso provável.

Os adubos, lenhas, cereais em espiga, feno, palha, forragens verdes e outros produtos das terras ribeirinhas poderão ser transportados de um ponto para outro da mesma margem sem necessidade de qualquer documentação.

As embarcações a que se refere este artigo deverão atracar em sítios onde exista Alfândega ou posto fiscal que possa examinar, querendo, a carga.

Artigo 88.º

Os patrões, mestres ou arrais das embarcações serão considerados em contravenção fiscal se descarregarem ou

transbordarem a carga em locais onde não existam Alfândegas ou onde não estejam autorizados ou, ainda, se não derem cumprimento a outras formalidades estabelecidas.

As embarcações poderão, todavia, ser aliviadas, em todo ou em parte, quando obstáculos da navegação a isso obriguem na passagem de determinados pontos, sendo responsáveis os ditos patrões, mestres ou arrais pelas fraudes que por tal motivo possam ser cometidas; desta operação deve ser dado imediato conhecimento à Alfândega ou ao posto fiscal mais próximo.

Nos lugares em que existirem esses obstáculos para a navegação será permitido aos tripulantes desembarcar na margem de qualquer dos dois Países para alarem os mesmos barcos.

Artigo 89.º

Quando uma embarcação sofrer avaria ou naufragar, deverá prestar-lhe auxílio a autoridade que primeiro se apresentar no lugar do sinistro, a qual entregará logo à direcção do salvamento e arrecadação dos salvados às autoridades competentes do País onde tiver ocorrido o acidente ou às do País a que pertencer a embarcação, se o sinistro tiver ocorrido no curso do rio.

No caso de alguma embarcação naufragar ou sofrer avaria de que resulte a perda total ou parcial da carga, o patrão, mestre ou arrais ou os tripulantes que se salvarem irão imediatamente dar parte à autoridade aduaneira ou fiscal mais próxima.

Estas autoridades, logo que tenham conhecimento do ocorrido, deverão providenciar no que estiver ao seu alcance para salvar as pessoas, embarcações e fazendas, devendo estas ser cuidadosamente inventariadas.

Do inventário constará a quantidade, qualidade, marcas, números ou quaisquer outros sinais que facilitem a identificação dos salvados e designação da natureza das mercadorias, se for visível.

Quanto ao destino dos salvados, proceder-se-á de harmonia como o disposto na legislação do País onde os salvados se encontrem.

As mercadorias que, por arribada forçada, se descarregarem em qualquer ponto serão conduzidas sem demora, em outro barco, à Alfândega para onde iam, e, se isto não for possível, conservar-se-ão em armazém, sob fiscalização, até que, reparada a embarcação, esta possa seguir viagem, sendo todas as despesas que se fizerem pagas pelo patrão mestre ou arrais ou pelos interessados no barco e na carga.

Artigo 90.º

As forças de fiscalização que existirem nos rios limítrofes de um e de outro País devem prestar o auxílio que lhes for requisitado pelas autoridades aduaneiras, devendo estas combinar o serviço de vigilância pela forma que mais convenha aos interesses dos dois Países.

Artigo 91.º

No caso da navegação pelo rio Douro, deverão os barcos seguir acompanhados por agentes fiscais dos respectivos Países desde Barca de Alva até Vega del Terron e vice-versa. Os agentes fiscais portugueses não passarão de Vega del Terron nem os espanhóis de Barca de Alva.

A navegação pelos rios Minho e Guadiana deverá ser considerada também navegação fluvial, para os efeitos desta Convenção, quando for realizada entre os portos interiores dos referidos rios por embarcações portuguesas ou espanholas, de cabotagem ou de longo curso, devidamente habilitadas como tais nos respectivos Países.

(Continua)



PRÓTECÇÃO CONTRA A CORROSÃO (NAVIOS. PONTES. RESERVATÓRIOS. TUBAGENS. ESTÁTUAS. BUSTOS. ETC.)
ENCHIMENTOS (VEIOS. CAMBOTAS. CILINDROS. MOLDES. DEFEITOS DE FUNDIÇÃO. ETC.)

DEMONSTRAÇÕES GRÁTIS

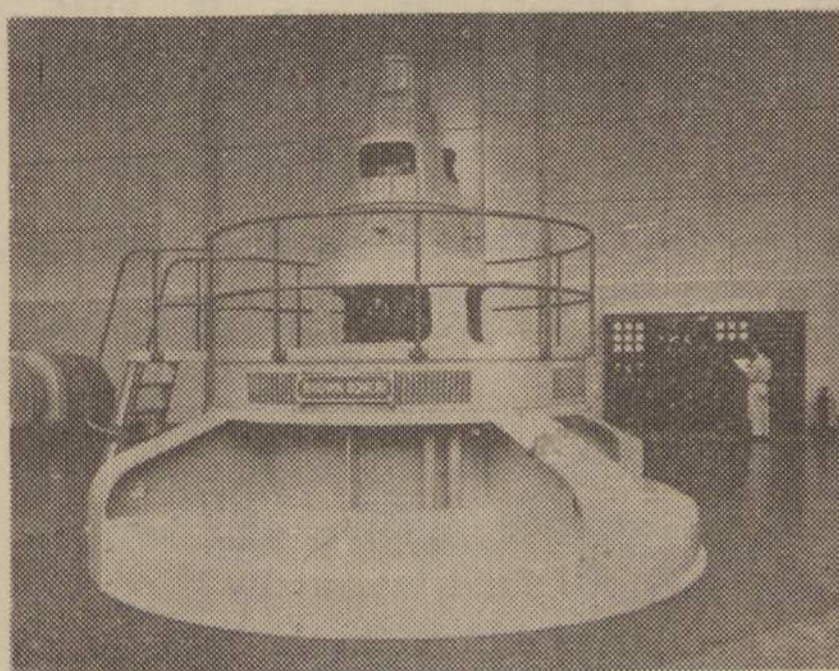
SOCIEDADE PORTUGUESA DO AR LIQUIDO
LISBOA **PORTO**

REPRESENTANTE DA
SOCIÉTÉ NOUVELLE DE MÉTALLISATION

DEPÓSITOS EM
COIMBRA. FUNCHAL. PONTA DELGADA



Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas, Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — **LISBOA**
Telefone 66 4972

MATERIAL FERROVIÁRIO

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

WIESE & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Rua do Alecrim, 12-A **LISBOA**
Telefone: 3 4331

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS ★ AÇOS ★ METAIS

Máquinas-ferramentas
Material de Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça

Rua de São Paulo, 12-2.º

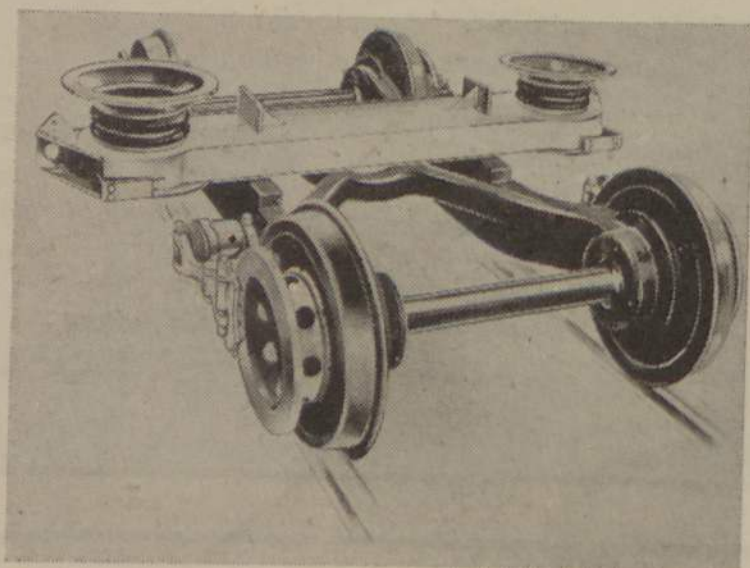
Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA—Lisboa

Subagentes no Porto:

A. Spratley da Silva & Filhos

Tele { fone 23309
gramas RELLOM—Porto

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

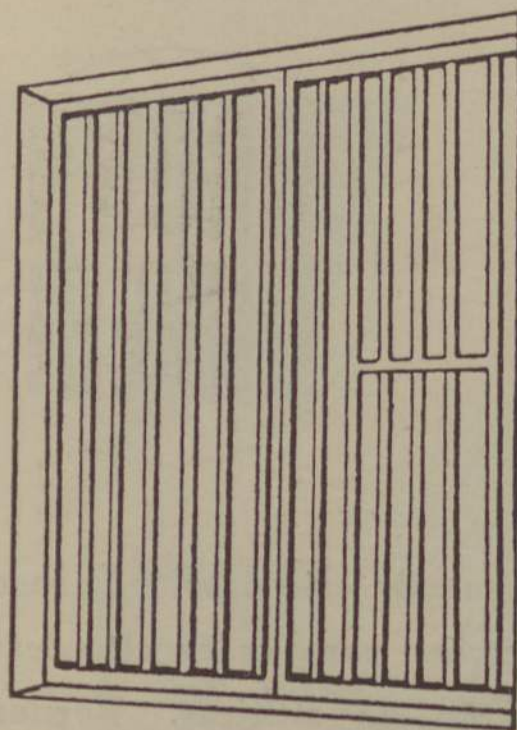
PORTAS

EM

CHAPA

CUNHADA

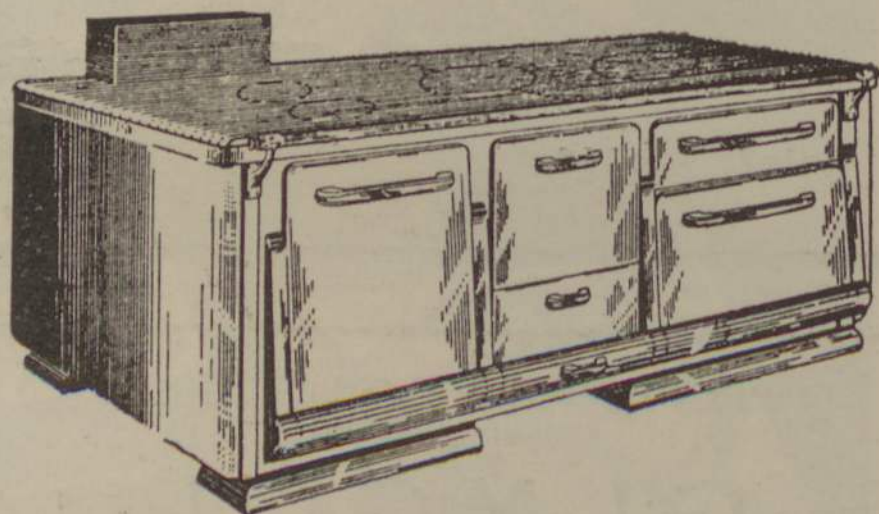
Suspensas
Articuladas
«Acordeon»



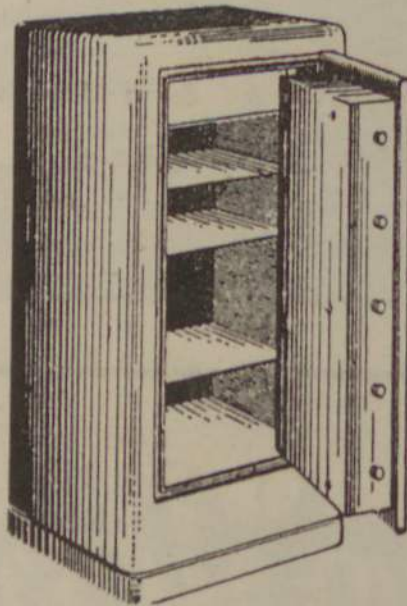
Modelo patenteado n.º 4081

Resistentes e de fácil manejo

Montadas em muitos Quartéis, Edifícios do
Estado e particulares



FOGÕES a lenha, carvão, gazoil e gás,
de todos os tipos



COFRES

Tipo Monobloco
Simples e de 2 portas

Alumínios Anodizados

Estruturas Metálicas

OFICINAS METALÚRGICAS
JOSÉ DA SILVA CARTAXO

Antigo Sócio de Alberto da Silva & Irmão, Lda.
Casa Fundada em 1888

Estabelecimento de vendas:
129, Rua Arco Bandeira, 131
Telef. 2 44 63

Escritório e Fábrica:
36, Rua do Sol a Chelas, 38
Telef. 84 06 36 e 84 84 74

LISBOA



Uma nova indústria nacional ao serviço da

- arquitectura e decoração
- construção civil e naval
- marcenaria

Placa prensada de aglomerado de madeira

Características :

dois tipos : normal e leve
forma e volume constante
espessura garantida
não racha
absolutamente plana
resistente ao caruncho
isolante acustico, termico

O ideal para :

portas
lambrins
tectos
divisorias
mesas
balcões
prateleiras
mobiliário
cofragens ci-
mento armado
etc. etc.

Aparite pode-se :

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaixar	aparafusar	plásticos,
tupiar	envernizar	papel, te-
ensamblar	polir	cidos etc.
emalhetar	pintar	folhear com
armilhar	lacar	madeira
aplainar		

Fabricante **Siaf** Soc. de Iniciativa e Aproveitamentos Florestais sarl

Vendas Lisboa : r S Julião 139, tel. 3 23 31
Porto : Palacio Atlantico 403, tel. 3 25 26
e nos armazenistas

madeira — mas melhor!

Medalha de ouro da Exposição de Bruxelas de 1958



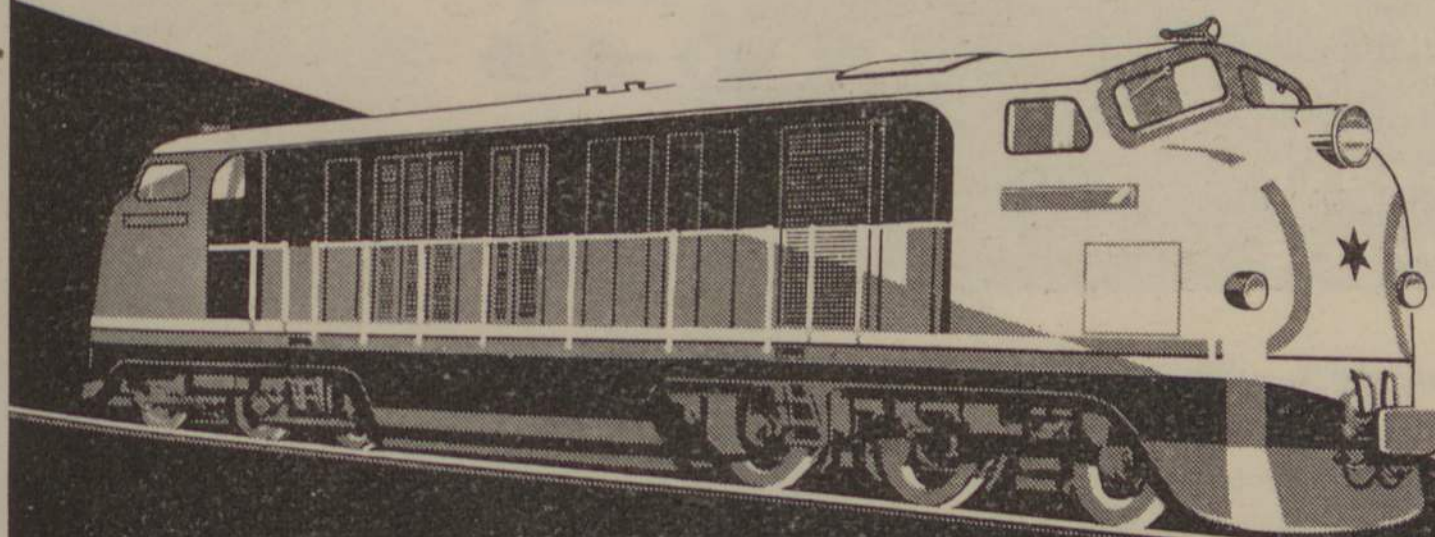
LOCOMOTIVAS

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

H E N S C H E L - W E R K E G M B H K A S S E L

ÁGUA DE LUSO

*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C.P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 770396 * LISBOA-4



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular

Telf. 381596 e 382155

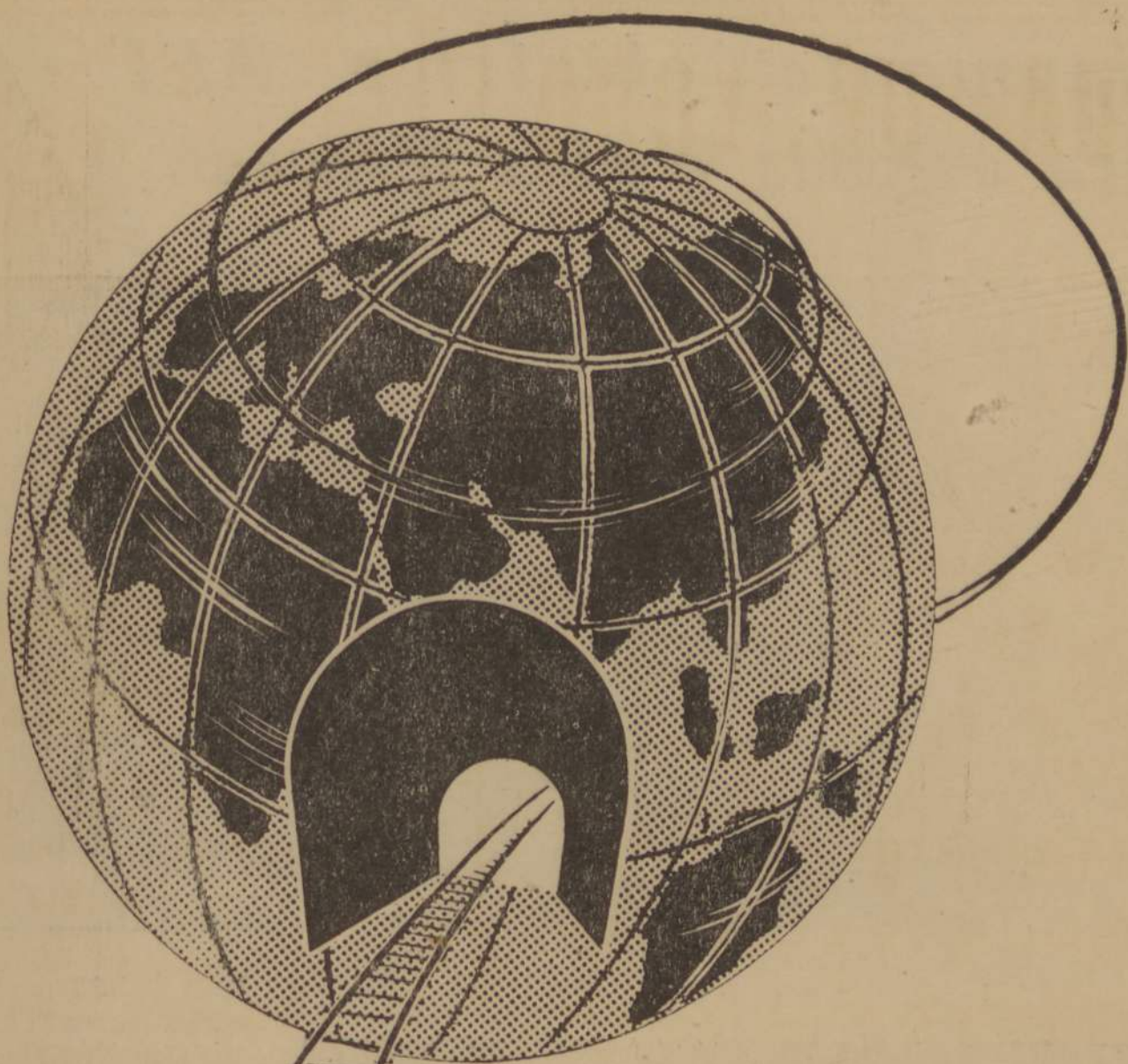
OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35



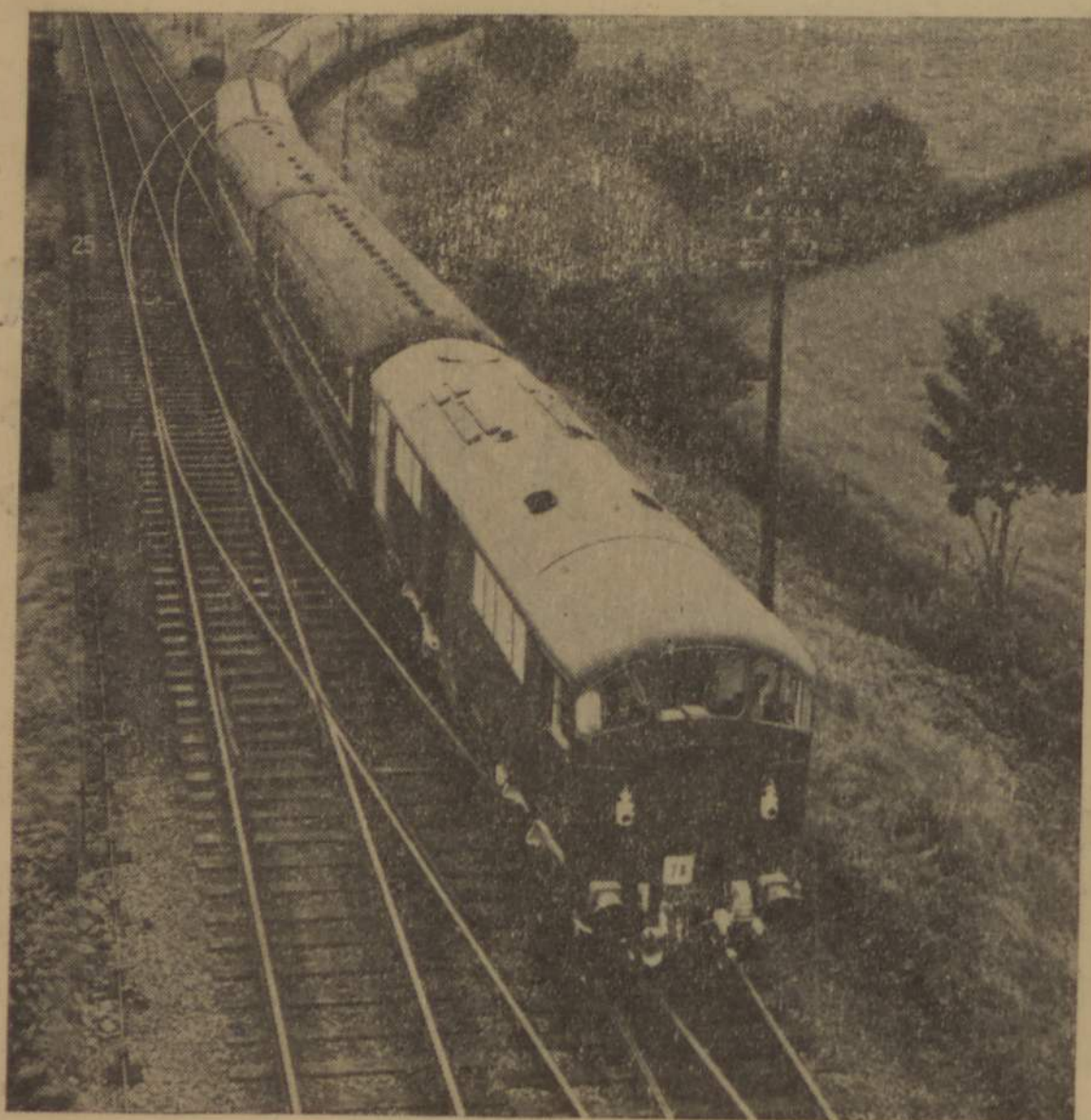
**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

Equipamento eléctrico AEI para estrada e vias férreas



Mais de 3.000 equipamentos eléctricos para trolley-carros já foram fornecidos pela AEI Traction-Division. A fotografia mostra o primeiro trolley-carro a circular na cidade do Porto, de uma encomenda de 20 trolley-carros providos de equipamento eléctrico AEI (chassis BUT e carroceria construída em Portugal).



Material de caminho de ferro fornecido para todas as partes do mundo. A fotografia mostra uma locomotiva Diesel-eléctrica, tipo 2-1.200 HP Co-Bo, fornecida para os Caminhos de Ferro Britânicos, rebocando um comboio de 420 toneladas.

Associated Electrical Industries Export Ltd.

TRACTION DIVISION

Londres — Manchester — Rugby — Grã-Bretanha

AGENTES: E. Pinto Basto & C.º Ltd. LISBOA
Kendall, Pinto Basto & C.ª, Lda. PORTO