

39.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1960

Número 1748

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

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

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

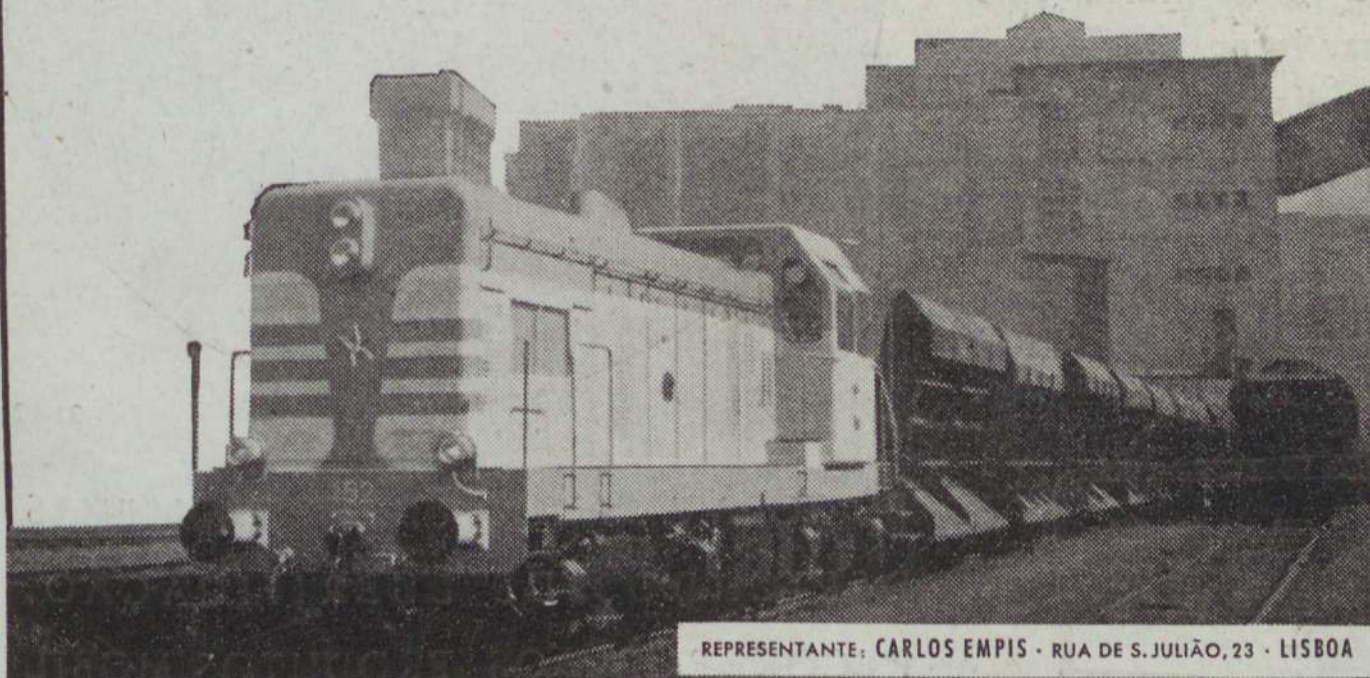
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

O METROPOLITANO DE LISBOA



LISBOA COMO AS OUTRAS
GRANDES CAPITAIS DO MUNDO
TAMBÉM TEM O SEU METRO-
POLITANO QUE SERVE JÁ
MILHARES DE PESSOAS

Na primeira fase desta grandiosa obra, numa extensão de 7 Km., os trabalhos estiveram a cargo das Sociedades OPCA, Lda. e NOVOPCA — Construtores Associados, Lda., que utilizaram uma complexa maquinaria que teve de suportar intenso trabalho nas condições mais adversas. Para que pudessem extrair do material utilizado o máximo rendimento, sem riscos de avarias, os empreiteiros confiaram exclusivamente nos lubrificantes MOBIL.



3142



EM TODA A PARTE ONDE HÁ PROBLEMAS
DELICADOS DE LUBRIFICAÇÃO,
RECORRE-SE AOS PRODUTOS MOBIL

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

1748



16—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

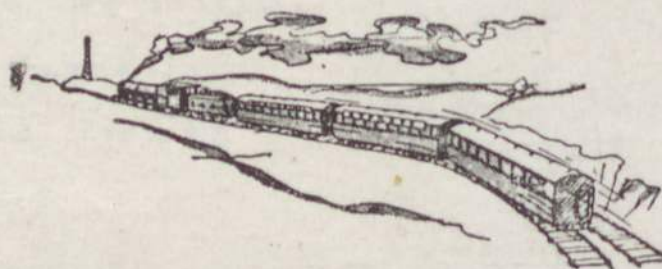
COLABORADORES:

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

Lisboa e os Engenheiros Militares, pelo Major de Engenharia <i>Joaquim de Freitas Moraes</i>	287
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	292
Ecos & Comentários	293
Caminhos de Ferro Ultramarinos	294
Publicações recebidas	295
Os Caminhos de Ferro Franceses, por <i>Edmond Delage</i>	296
A firma Henschel-Werke.	298
Linhas Estrangeiras	298
Parte Oficial	299



Lisboa e os Engenheiros Militares

Pelo MAJOR DE ENGENHARIA JOAQUIM DE FREITAS MORAIS

Não se podem projectar cidades se não se crê na vida — SIGFRID GILDION

A linda Lisboa vive e acarinha o seu metropolitano, sonha e discute a sua ponte sobre o Tejo e anseia por se espriar pelas duas margens distantes num conjunto grandioso acima do qual se sobreeleva já a imagem do Cristo-Rei.

Lisboa é cabeça dum império disperso pelas «sete partidas» dum mundo que o Infante D. Henrique perseverantemente teimou em descobrir, facto que Gago Coutinho, o grande Almirante, antevia simbolizado e resplandecente de universalismo num grande monumento condignamente localizado no rochedo do Bugio à entrada do porto e integrado num conjunto que dignificaria a Lisboa de amanhã, necessariamente grandiosa pelo parâmetro que a sua nova implantação vai exigir.

Grandiosa pela natureza do estuário que será obrigada a dominar, numa tarefa reduzida para quem estrategicamente tal conseguiu nas distantes costas do Malabar ou do Mar Roxo; grandiosa porque só assim satisfará a íntima e potencial exigência do vibrátil português de sempre.

Demonstrar que a Lisboa dum milhão satisfará e principalmente que a limitada margem norte constitui campo largo para a implantação é debate técnico muito ponderoso mas não elemento exclusivo de apreciação.

E porque, no dizer de Ortega e Gasset, «a força das armas não é força bruta, mas espiritual», o militar vibra e sofre os grandes debates do seu tempo; esta será a primeira justificação destas linhas apressadas.

Comunhão indispensável na tarefa colectiva a compreender, e parte já em curso, é o principal pretexto e segunda justificação destas palavras.

A Lisboa de 1755

Vinte e oito dias após o terramoto, em 29 de

Novembro de 1755, saía um decreto no qual se indicava que:

«Os Ministros que se achavam encarregados da inspecção de cada um dos bairros da capital, de comum acordo com os oficiais de Infantaria com exercício de Engenheiros destinados para esta diligência...» E logo em 11 de Dezembro era ordenado ao Engenheiro-Mor do Reino, Manuel da Maia, que «chamando à sua presença os oficiais de Infantaria com exercício de Engenheiros que lhe parecessem mais hábeis e expeditos...».

Desta extraordinária tarefa diria o referido Mestre de campo general Manuel da Maia, no seu relatório:

«Procurei expressar em generalidade o que na imaginação embaraçada com um tão raro caso me foi possível resolver...».

E o inicial embaraço do grande engenheiro militar, que tinha perdido todos os seus livros no recente incêndio que alastrara na sua própria casa, é vincado na seguinte afirmação:

«As duas renovações mais célebres das Cortes da Europa têm sido a de Londres e a de Turim; e desejando eu saber como procedeu com os particulares na sua execução, sem ter livro de que me valer, nem Biblioteca pública que nunca mais precisa me pareceu que na presente ocasião...».

«...a descrição de Londres, em que lhe delinea as ruas como as nossas da vila de Tomar...».

«O que resta ainda determinar é se as ruas mais principais se devem dividir em três partes como as de Inglaterra; e se hão-de fazer pórticos, ou colunatas em algumas ruas como havia na Rua Nova dos Ferros e na Confeitaria...».

«...As ruas de Inglaterra são formadas de três divisões, a do meio mais larga para as carruagens, e as

duas dos lados para a gente de pé; aquela calçada de pedra miúda e as duas de enxilharias grossas com seus postes que as separam da do meio...».

O problema geral da reconstrução foi equacionado por cinco modos diferentes, um dos quais assim rezava: «desprezando Lisboa arruinada e formando outra de novo desde Alcântara até Pedrouços.

A escolha, feita na Corte, definiu o modo a adoptar, considerado o mais sensato: — aterrar na mais alta cota possível a zona arruinada.

A localização do palácio real foi então a segunda pedra angular que exigiu prévio assentimento.

Sobre esse ponto dizia-se: «...se Sua Majestade for servido querer lançar mão dum sítio salútfiro e superior apropriado para cabeça de Corte com boas quatro comunicações para a cidade e para o campo...».

Esta proposta localização dizia respeito à zona entre S. João dos Bem-casados e o Convento de Nossa Senhora da Estrela; o novo palácio real veio a executar-se mais tarde na Ajuda (1802 — Arquitectos Costa e Silva e Xavier Fabri).

Poder-se-iam, então, iniciar os estudos de urbanização e, para tal, Manuel da Maia estabeleceu umas directivas gerais e constituiu três equipas, valendo-se dos «oficiais Engenheiros e Praticantes da Academia Militar», a cada uma das quais atribuiu a sua tarefa diferenciada e recomendou que «formassem algumas praças em lugares convenientes para que nestes vazios tivesse o ar cómodo em que produzisse os seus bons efeitos...»:

I — Capitão Eugénio dos Santos de Carvalho acompanhado do ajudante António Carlos André — «toda a liberdade inteiramente e sem sujeição nem preceito algum mais que a conservação dos Templos, Ermidas e Freguesias».

II — Capitão Elias Sebastião Pope, acompanhado de seu filho o praticante José Domingos Pope — «liberdade que julgasse apropriada»; «formasse nova planta com as mais condições apontadas...».

III — Ajudante Pedro Gualter da Fonseca acompanhado do praticante Francisco Pinto da Cunha — «tomasse por sua conta expressar em uma planta sobre a representação da parte baixa da Lisboa destruída, a emenda das ruas estreitas, de mais uso, e alguns melhoramentos nas largas... conservando Templos, Ermidas e Freguesias.

E porque o condicionamento relativo à conservação dos Templos, Ermidas e Freguesias era a todas as equipas imposto, surgiu a tarefa sequente, distribuída separadamente a cada equipa:

— fazer um estudo com inteira liberdade sem atender sequer aos «sítios antigos».

Consequentemente seis plantas são elaboradas e sobre elas Manuel da Maia prevê desde início uma coordenada conclusão.

Do relatório a que nos reportamos, reproduzido no trabalho do falecido coronel Cristóvão Aires, intitulado «Manuel da Maia e os engenheiros militares portugueses no terramoto de 1755», há ainda que solicitar cinco preocupações fundamentais:

- 1 — Tipo de construção anti-sísmica a adoptar.
- 2 — Medidas de defesa contra fogos.
- 2 — Estudo duma equitativa distribuição de água.
- 4 — Definição do sistema de esgotos a adoptar.
- 5 — Viabilidade económica do empreendimento.

Sobre este último aspecto refere ainda Manuel da Maia:

«... poderá ser que avaliados os edifícios destruídos duma freguesia, e formados os edifícios novos da mesma e postos em venda, possa o seu produto satisfazer assim o valor dos edifícios destruídos, como a obra dos edifícios novos...».

O homem e sempre o homem

Nas tarefas cíclicas de renovação universal e mesmo nacional parece ser possível marcar uma constante descontinuidade no esforço «quântico» de pormenor.

Os antigos estudos históricos registavam só a «envolvente» desses esforços e tudo surgia com apreciável continuidade.

Só o estudo aprofundado do homem de cada época revela descontinuidade que conduz à interpretação judiciosa.

Os esforços sucessivos são em regra de «contraste», de fluxo oposto e o homem embriaga-se com a momentânea e revolucionária descoberta que afinal não passa de uma verdadeira redescoberta. E considerado o homem como fulcro da evolução tudo se alterna com períodos de intenso individualismo ou irradiante colectivismo, conclusão básica que pretendíamos registar.

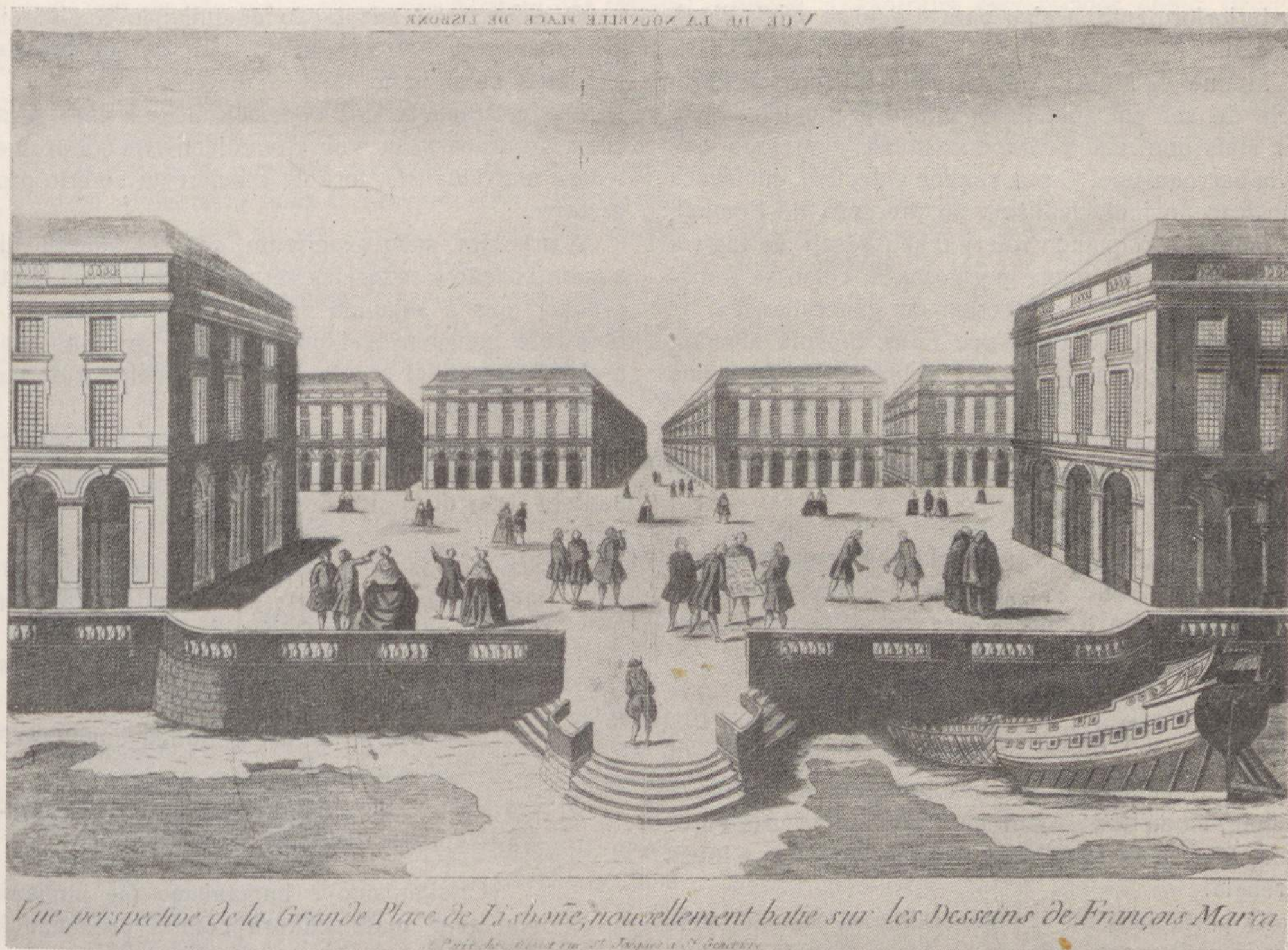
Parte desses estudos retrospectivos apenas recuam os cinco séculos que este ano se comemoram do Centenário Henriquino. Conclusão de transcendente alcance que esculpe a letras de oiro o universalismo luso.

O homem de 1755

A partir do colectivismo gótico o contraste individualista do Renascimento surge, através da ideia ou da acção.

À cartografia imaginativa da Europa central opõe o português de quatrocentos e de quinhentos uma cartografia de realidades.

À ansiedade de libertação mediterrânea duma Europa que se comprime sob a pata otomana, que o próprio Infante D. Pedro pessoalmente combate, justapõe o português de quatrocentos uma ansiedade de



Perspectiva do antigo Terreiro do Paço, antes do Arco da Rua Augusta e da estátua a D. José I

libertação atlântica, que esse superior e individualista Infante das «Setes Partidas» nos dez anos de regência fortemente impulsiona.

Por este prisma a lusa «arte atlântica», no dizer do Professor Reinaldo dos Santos, atingirá a libertação mais rapidamente e antes que o Renascimento de essência mediterrânica atinja o Barroco.

De exemplo lhe servem as três janelas de Diogo Arruda (1510), primeira manifestação barroca lusa, localizada na vila de Tomar, a mesma vila que é citada no texto de Manuel da Maia.

E partindo do geral para o particular, neste caso que nos interessa da Lisboa urbana, diremos que o «espaço exterior» vai mais rapidamente obter a profundidade e o dinamismo barrocos ou, se quisermos doutra forma, a tarefa colectivista sempre difícil do urbanismo teve antecipação no clima barroco da lusa Lisboa.

A terceira dimensão, através da perspectiva, tinha sido introduzida pelo pintor Massaccio (1452) e cerca de cinquenta anos mais tarde a arquitectura adopta a pertinente abóbada de canhão que assinala um sentido de profundidade que na catedral de S. Pedro marcará, em 1607, o final dum sucessivo alongamento do «espaço interior».

Em correspondente evolução o «espaço exterior» modelando os elementos horizontais a níveis diferentes, a partir da magnífica área Capitolina de Miguel Angelo, em 1546, usa e abusa da escadaria e as representações pictóricas salientam, através de figuras localizadas em planos diferentes, a riqueza e profundidade dessa cativante perspectiva, de intenso cunho e visão pessoais.

A praça, no medievo inteiramente confinada, abre-se de forma incipiente num dos lados, dignificando um eixo que em França originará o «culto do eixo» materializado em Versailles em 1668-74 ou em terra distante de Carlsruhe em 1715.

A limitação é por vezes visual e interpenetrável e obtida por exemplo através duma colunata, como na conhecida praça oval de S. Pedro (1615).

Neste estádio humano se localiza a Lisboa de 1755 e servirá de bom exemplo, assim o julgamos, a gravura do Terreiro do Paço que se reproduz na qual a escadaria para o Tejo se abre entre dois quarteirões que teimosamente não libertam o lado do rio, como na parecida praça de Estanislau em Nancy (1752-55) onde a hesitação ficou consagrada.

A libertação da nossa bela praça virá ainda em tempo oportuno e o arco da Rua Augusta marcará,

posteriormente, o eixo para o qual se exigia dignificação.

Manuel da Maia como urbanista, que provou sê-lo, teria de ser um homem da época pretendendo não ser mais que uma pedra encastada num todo que vivia barroquismo. O seu sentido colectivo, em franca oposição ao individualismo do Marquês de Pombal, é bem notório quando refere o seu desejo de fugir a «individações» sempre perigosas e, como se transcreveu, procurando «expressar em generalidade».

Nesta época o agnóstico Kant, filósofo alemão, escrevia as suas «Críticas» sobre a Razão numa anquilosada dignificação do homem.

O seu extremo saber e pulsar humano levou-o a dissertar sobre disposições anti-sísmicas, concluindo, segundo Carolina Michaelis:

«As artérias das grandes cidades ameaçadas não se devem construir paralelas às vias fluviais, porque o movimento do tremor segue essa direcção e prolonga-se pelo curso dos rios».

O homem de 1960

A Europa comprime-se sob a pata moscovita e Lisboa, ainda que excêntrica e situada na orla europeia, não se pode alhear psiquicamente dessa interferência.

O português, na sua generalidade, sacudido pelo seu «mar barroco», liberta-se dessa pressão, apoiando-se à comunidade lusa e ao Brasil, filho pródigo inteiramente liberto, que comunga, sempre que é solicitado, nos ideais comuns.

Um Brasil liberto e grandioso lança a sua Brasília num esquema numa cruz de braços arqueados, plena de dinamismo e um homem verdadeiramente integrado na época — o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira — tende realizar a tarefa adoptando o novo parâmetro: espaço-tempo.

A quarta dimensão de Minkowski (1908) e de Einstein (1916) foi representada pelos pintores que se obrigam a desprezar a perspectiva e a intervir nas suas telas com intenso cunho e visão pessoais. Do cubismo se parte na sequência dos «ismos».

A arquitectura de hoje é já pujante e firme e teve início nesse cadinho individualista e esteticamente revolucionário de 1900.

E a geração seguinte, que viveu intensamente a segunda Grande Guerra, com marcado cunho colectivista, passa agora a observar ou a coordenar um renascente individualismo numa juventude que mime-tiza 1900 através das suas barbas e das suas danças de indiscutível cunho pessoal.

Em vida realiza-se por vezes a simbiose de duas gerações distantes ou alternadas, como em França o general De Gaulle sábiamente exemplifica amalgamando a geração intermédia, transitória, tècnicamente anquilosada, inadaptada.

O esforço de adaptação aniquilando o divórcio das duas gerações sucessivas, tem de ser grande, por parte de ambas.

Da justaposição dos conceitos dessas duas gerações, a ultrapassada e obreira colectivista e a prometedora individualista, terá de resultar de binário progressivo.

À primeira, mais experiente, caberão sem dúvida a coordenação e as tarefas gerais do empreendimento urbano, mas à segunda não deverão regatear-se a liberdade indispensável para que se pratique uma real e indiscutível arquitectura, na plenitude do seu campo de acção.

E quanto ao primado do humano parece oportuno o paralelo da actual época com a de 1755, para o que bastará fazer duas citações.

a) Sua Santidade João XXIII afirma na sua primeira encíclica papal: «Seguindo a razão, seguimos ao próprio Deus, que é o autor dela e ao mesmo tempo legislador e guia da nossa vida...»;

«...podemos, sem dúvida, atingir com a razão as verdades naturais...»;

b) Em Lisboa Sua Eminência o Cardeal Patriarca diz (Natal de 1959):

«Cristianismo e humanismo (se humanismo quer dizer cultura com a preocupação central do real, isto é, de tudo que é humano e ainda daquilo que é divino no homem) são inseparáveis como da árvore o fruto.

Na ordem dos valores terrestres o homem tornou-se o valor absoluto, o fim supremo».

Lisboa de 1960

A Lisboa de hoje exige uma tarefa colectiva de urbanismo que sublimará um grande esforço humano e exige resoluções oportunas, aspecto que o seu presidente da Câmara, Brigadeiro França Borges, se apressou a vincular: resolver em tempo e a tempo.

No *Diário de Notícias* de 5 de Janeiro último, relatava-se a posse duma comissão de trinta e dois membros efectivos, na sua maioria directores-gerais, encarregada de dirigir aquela pesada tarefa de urbanismo.

As palavras do actual Ministro das Obras Públicas, Major da Arma de Engenharia, Eduardo Arantes de Oliveira, reflectem bem uma preocupação: — expressar em generalidade.

A integração numa Lisboa que se comprime numa Lisboa nova, é, de facto, tarefa nacional de grande envergadura, como Sua Ex.^a o pretendeu frisar citando alguns dados estatísticos.

Lisboa se encastoeirá no Portugal d'aquém e d'além-mar como peça harmoniosa dum conjunto que terá de se definir melhor no aspecto económico geral.

Ser ou não ser, estar ou não à altura das exigências, eis a questão actual portuguesa.

E para que tudo seja difícil, a economia nacional terá de responder de forma inteiramente eficiente à concepção mais universalista do mercado livre da orla europeia, que sob o bordão britânico se alongará e libertará mais facilmente pelas cinco partes do mundo onde se nos impõe presença, não apenas de facto, mas de coordenação dum todo.

Mas teremos também de sensatamente saber contactar, em boa vizinhança europeia, com a confinada concepção continental do mercado comum.

Em tempo e em conceitos tudo terá que ficar concretamente definido e de tudo sairá uma Lisboa correctamente dimensionada adoptando o parâmetro adequado.

Espírito construtivo e confiante se pede ao português de hoje. E a resposta terá a altura indispensável.

A tarefa de Lisboa de 1960 é colectiva e o «embaraço» inicial de coordenador desse esforço é também assinalado nas palavras a seguir transcritas, após «a natural dificuldade de designar criteriosamente os numerosos componentes da Comissão» e depois de citar a ponte como elemento modelador, como outrora o fora o palácio real e a «baixa».

«No tocante a urbanistas, deixamos aqui expresso um voto no sentido da mais rápida criação do Instituto Superior do Urbanismo. .».

Agora não é o Livro e a Biblioteca mas sim a falta de Urbanistas que dificulta a tarefa.

O Brasil, não apenas através dos seus elementos mas também dos debates que a sua Brasília tem sus-

citado a espíritos esclarecidos como Bruno Zevi, etc., poderá talvez dar-nos um primeiro apoio.

Para esta tarefa grandiosa tivemos o intuito de, com a devida vénia, chamar a atenção para os grandes coordenadores e engenheiros militares de 1755 e de 1960.

A tarefa de hoje, por inteiramente nacional e de extrema especialização, transcende o vínculo profissional militar do seu coordenador mas não exclui a acção formativa do Exército, que muito se honra com filhos tão insígnies.

Ao português de conhecimentos largos na Técnica, na Economia, no Humanismo, na História, etc., etc., se exigirá um esforço de equipe que é necessário estimular e dignificar.

E a equipe, num caso como este, terá de ser verdadeiramente nacional e importará talvez, caminhar-mos para o «planeamento integral» da solução francesa.

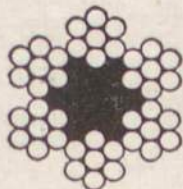
Honra na incumbência e Dedicção total se exige a uns.

Respeito pela opinião qualificada e Comunhão de ideais na tarefa comum é o que se pede a outros.

Resta a Esperança duma solução harmoniosa dirigida especialmente aos novos para os quais se levantará uma cidade feliz.

Vi há dias transcritas num jornal francês, a propósito duma exposição de pintura, as seguintes palavras:

«O que conta para mim, é a juventude.
Joguei tudo na juventude.
Apenas a juventude me interessa».



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Lewis Munford incluiu em «The Culture of Cities» uma fotografia de casas baratas para trabalhadores do século XVI, construídas por Jacobo Fugges, um filantropo alemão.

As casas, superiores às construções actuais, ainda estão habitadas. Quem apostará que um projecto de casas económicas, em Chicago, ainda estará de pé e habitado daqui a 300 anos? No Vale de Chicama, no Peru, existe um aqueduto construído pelos incas há mais de dois mil anos!

[do diário mexicano *El Informador* – Guadalejaro]

O professor Martin Strell, do Instituto de Tecnologia de Munique, conseguiu produzir clorofila sintética empregando técnicas revolucionárias de laboratório. O método não foi revelado.

[do diário *Nuovo Corriere* – Florença]

O aumento alarmante dos roubos de automóveis no México, levou a polícia a elaborar um decálogo com sugestões e conselhos aos proprietários dos carros: 1 – Não deixe o carro aberto: feche-o à chave. Isto não é definitivo, mas dá trabalho ao ladrão. 2 – Nos parques de estacionamento não dê a chave a qualquer um: procure um guardador credenciado. Há casas que fazem chaves em cinco minutos. 3 – Não deixe documentos (pessoais e do carro) no porta-luvas: um ladrão profissional pode falsificá-los facilmente. 4 – Não empreste o seu carro. 5 – Não deixe o carro «dormir» na rua. Se for de todo impossível guardá-lo, coloque-o em posição difícil de se mover. 6 – Não compre carros a pessoas desconhecidas. 7 – Faça no seu carro um sinal característico que só você conheça. 8 – Utilize o sistema de chave de ignição que tranca a direcção. 9 – Não entregue o seu carro para reparações a qualquer oficina: procure uma de confiança. 10 – Ao recolher o carro à garagem, feche-o e guarde a chave, pois nem a garagem oferece segurança.

[do diário *Hoja Libre* – Chile]

O dr. Tob, da Universidade de Joanesburgo, descobriu que o queixo de um maxilar encontrado em 1945 em África, e que durante largo tempo intrigou os antropologistas de todo o mundo não passa de defeito provocado por um cancro ósseo que atacou um animal pré-histórico.

[de *Il Lavoro* – Génova]

Uma equipa de arqueólogos alemães, ao proceder a escavações no distrito de Ramalah, a 18 quilómetros de Jerusalém, descobriu a cidade ananita de Beit-Eal, perdida há séculos e terra natal do profeta Jacob. A cidade data de 1700 anos antes de Cristo.

[do diário *Akbar-Il-Iom* – Cairo]

O neurofisiologista dr. Herley afirmou que o estudo da linguagem dos golfinhos poderá ajudar o homem a comunicar com seres superinteligentes de outros mundos. O cérebro dos golfinhos tem tantas células por unidade de superfície como o homem, e é 40 por cento maior do que o cérebro humano.

[de *Il Giornale Publiese* – Bari]

O dr. Sing, num recente congresso científico, afirmou e garantiu que o som tem efeito no crescimento das plantas. A música de um disco excita de forma invulgar as petúnias.

[do *Diário Latino* – São Salvador]

Uma fábrica sueca de cofres fortes descobriu este estranho «slogan» publicitário para os seus novos modelos: «Damos dez mil coroas a quem for capaz de forçar, por arrombamento, este cofre feito à prova de fogo, roubo, etc.». Dois meses depois de ter posto à venda este modelo, a gerência da fábrica recebia uma carta assinada «Um gatuno vulgar», que dizia: «Acabo de arrombar, após um trabalho extenuante, o cofre da casa do senhor X... Verifiquei que era um dos vossos últimos modelos. Queiram fazer o favor de me remeter para a posta restante para F... o prémio a que tenho direito. Bem o mereço pelo trabalho que tive».

A fábrica mandou pagar o prémio e divulgou a notícia. E, ao contrário do que poderia parecer, as vendas aumentaram...

[de *Paris-Normandie*]

O dr. Evans da Universidade de Estocolmo inventou um aparelho amplificador dos fenómenos acústicos. Acompanhando os movimentos do coração e dos pulmões, esse aparelho permite ouvir, à distância, essas manifestações essenciais a um diagnóstico.

[de *La Piazza* – Florença]

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Mais um imposto

O diário «República» foi o único jornal que se referiu à Associação Lisbonense de Proprietários a propósito do novo imposto criado pela Câmara Municipal de Lisboa, e ao qual fizemos um breve comentário no nosso número de 1 de Outubro. Esse imposto ascende a 500 mil contos, para instalações, remodelação e conservação da rede de saneamento da cidade e das respectivas instalações de eventual tratamento de esgotos. Eis o que disse aquele jornal:

«A próxima entrada em vigor da taxa de conservação da canalização dos esgotos de Lisboa, deu motivo a que a direcção da Associação Lisbonense de Proprietários se avistasse com o sr. Aníbal David, vice-presidente do Município, afim de expor todos os inconvenientes resultantes dessa disposição.

No mesmo sentido, aquela direcção, constituída pelos srs. dr. João Afonso Corte-Real, coronel Sérgio de Sousa, eng.º José Serpa Pinto, comandante Mário Ferreira Lima, António Baptista Martins, Francisco Resina, Alfredo Barreiros e dr. Raul Cohen, apresentou as suas razões ao Governo.

Dado que o regulamento representa um encargo para os proprietários da propriedade urbana, pois fixa o pagamento da taxa de conservação da canalização de esgotos em um por cento do rendimento colectivo do prédio, durante o corrente ano, em um e meio por cento para 1961 e em dois por cento a partir de 1962, sendo, por outro lado, impossível aumentar rendas constantes e desactualizadas, accrescidas dos maiores encargos na conservação dos prédios, a petição dos proprietários lisboenses requer que não seja feita a incidência da nova taxa sobre o movimento colectável resultante de prédios ou parte de prédios arrendados para habitação, mas, apenas, sobre o rendimento colectável dos prédios susceptíveis de actualização por meio de uma avaliação fiscal.

Por outro lado, os proprietários pedem para, neste ano, só durante o segundo semestre, ser cobrada a nova taxa, pois o regulamento apenas foi publicado a 17 deste mês. Segundo a sua opinião, a taxa não deve ter carácter permanente, como agora foi fixado, marcando-se um prazo de duração da sua vigência, tendo em conta o rendimento que dela se deve obter e o custo das obras projectadas. Finalmente, a direcção da Associação Lisbonense de Proprietários requer que não seja, em qualquer caso, superior a um por cento a taxa de conservação, quer no corrente ano, quer nos seguintes».

Quadros de Loulé antigo

O sr. Pedro de Freitas, a quem se deve a ideia das Romagens dos Portugueses aos Campos de Batalha da Flandres e que outra pessoa, mais tarde, pôs em prática, publicou, recentemente, no semanário regionalista «Povo Algarvio», um artigo a propósito do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, notável unidade que, na Flandres, bem cumpriu o seu dever. E não se esqueceu, o autor do artigo, da confraternização anual do antigo Batalhão por terras portuguesas, salientando a visita a Loulé, que foi das mais felizes pela boa vontade com que os louletanos souberam imprimir garbo e simpatia na recepção feita aos briosos combatentes.

É bem de recordar os tempos em que a Comissão das festas reunia e deliberava essas visitas patrióticas pelo País, onde esses combatentes foram recordar o grande prestígio desse Batalhão quando, à sua frente, tinha um oficial brilhante que se chamou Raul Esteves e que se apagou com as estrelas de general.

Bons tempos!

Lisboa e os Engenheiros Militares

pelo Major de Engenharia Joaquim de Freitas Morais

O interessantíssimo artigo que, com este título, publicamos noutro lugar da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», é transcrito, com a devida vénia, da «Revista Militar», n.º 7, de Julho de este ano.

Ao ilustre Autor do valioso estudo bem como à «Revista Militar», apresentamos os nossos cordiais e respeitosos cumprimentos e agradecimentos pela deferência havida para connosco.

Neste momento em que Lisboa não só alarga a sua área, mas acrescenta à sua fisionomia novos atractivos, o admirável artigo do sr. Major Joaquim de Freitas Morais reveste-se de um grande e especial interesse.



Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No dia 29 de Agosto iniciaram-se os trabalhos do alargamento da via do caminho de ferro Luanda-Malange para a bitola internacional africana. Esses trabalhos, que foram entregues a uma brigada técnica dirigida pelo eng.º Amândio Borges, decorrerão durante quinze dias, em toda a via de Luanda a Malange e no ramal do Dondo, numa extensão de 600 quilómetros.

Ao mesmo tempo far-se-á nas oficinas do Caminho de Ferro de Luanda, a mudança ou transformação para a nossa bitola dos rodados de 400 carruagens de passageiros e vagões.

É de notar que haverá aproveitamento total do material assente e que a transformação abrange não só a via férrea, como cerca de 300 cruzamentos de via ou agulhas, das quais 80 na estação de Luanda e 50 no porto desta cidade.

A mudança para a nova bitola das vias férreas do Porto de Luanda será executada em três dias apenas.

Ao mesmo tempo, prosseguirão os trabalhos nas novas variantes, algumas das quais entrarão em serviço na altura do alargamento da via, bem como serão abertos à circulação mais 25 quilómetros do novo traçado, estes completamente balastrados.

Ficarão também quase completamente prontos mais 45 quilómetros do novo traçado para neles serem assentes os carris.

Prevê-se que até ao fim deste ano estejam praticamente concluídos 100 quilómetros de variantes do traçado actual, incluindo algumas já em serviço, o

que encurtará em muito a distância de Luanda a Malange.

E, até ao fim do actual Plano de Fomento, espera-se que esteja concluída a balastragem da linha e constituída a maior parte das variantes.

Nas obras em execução e a cargo da Brigada de Alargamento do Caminho de Ferro de Luanda, destaca-se a construção das novas estações ferroviárias de Salazar, Lucala e Malange, incluindo as construções acessórias.

Em todos estes trabalhos foram já despendidos cerca de 150.000 contos.

MOÇAMBIQUE

Com o fim de estudar diversos assuntos relacionados com o estabelecimento de novas tarifas, esteve recentemente em Lourenço Marques o sr. Roy Allan, Chefe dos Serviços Comerciais do Rhodesia Railways, que se fazia acompanhar de sua esposa e pelo sr. A. Fergusson, funcionário dos mesmos serviços.

Os trabalhos decorreram com espírito de boa colaboração com os Serviços Comerciais dos Caminhos de Ferro de Moçambique, tendo o representante, em Lourenço Marques, do Rhodesia Railways, sr. R. C. Hackshaw, oferecido aos visitantes, funcionários superiores da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província e a outras altas individualidades, uma distinta recepção na sede do Clube Britânico.

Por sua vez, o ilustre Director dos Caminhos de Ferro de Moçambique, sr. Eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas, ofereceu, num dos melhores restaurantes da capital, um almoço em honra do sr. Roy Allan.

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

Publicações recebidas

Anuário dos C. T. T. — (1959)

Acaba de sair o «Anuário dos C. T. T.», referente a 1959. Como os anteriores, proporciona-nos leitura de grande interesse informativo, não apenas no que respeita ao movimento dos correios, construções novas para condigna instalação dos seus serviços, mas também no que se refere à população portuguesa metropolitana, evolução do valor da nossa moeda índices de vida e datas de interesse nacional.

O «Anuário» fecha com a reprodução de bilhetes postais ilustrados e as fotogravuras das instalações e reinstalações de estações em edifícios próprios ou construídos por particulares de acordo com os planos fornecidos pelos C. T. T.

Beethoven — *Grandes períodos criadores* — De Romain Rolland.

Entrou em distribuição o fascículo n.º 6 da obra genial de Romain Rolland — *Beethoven* — Grandes períodos criadores — em cuidada tradução do distinto compositor e escritor português Fernando Lopes Graça.

«Edições Cosmos», que apresentam primorosamente esta obra, merecem parabéns por mais esta feliz realização. Romain Rolland é um dos maiores escritores franceses destes últimos tempos e teve, como se sabe, a paixão da música. Já num dos seus mais célebres romances — *Jean Christophe*, publicado nos primeiros anos da sua triunfal carreira literária, ele patenteara essa paixão. É a vida de um grande compositor.

Entre os grandes músicos que ele mais amou em vida figura Beethoven. Perto de cinquenta anos dedicou ao estudo da sua obra. E Beethoven surge-nos vivo, humano, como vivas e humanas as mulheres que mais amou, e os amigos que o rodearam e estimaram e a quem ele também admirou.

O fascículo n.º 6, ilustrado, como os anteriores, com extra texto, oferece especial interesse, pois continua a tratar das relações entre o grande compositor e o não menos genial poeta Goethe.

Catálogo das Publicações Relativas à Primeira Grande Guerra (1914-1918) existentes na Biblioteca da Liga dos Combatentes.

No «Apontamento Preambular» desta obra, lê-se:

«Organizada a Biblioteca, concluídos o inventário, os ficheiros e a classificação, ficámos habilitados a publicar os catálogos onomásticos, didascálicos e ideográficos que pareça útil dar a lume. O que ora se edita refere-se às publicações relativas à 1.ª

Grande Guerra (1914-1918) seguindo-se depois os outros, que serão publicados oportunamente.»

Até agora — lê-se ainda no referido «Apontamento Preambular» — foram editadas três obras bibliográficas relativas às publicações portuguesas sobre a 1.ª Grande Guerra. Essas obras são as seguintes: *Bibliografia da Grande Guerra* (Resenha das publicações portuguesas), pelo Coronel do Estado-Maior e professor da Escola Militar Victoriano José César, com prefácio do Vice-Almirante Vicente Almeida d'Eça, edição de 1922, publicada em 1923 por iniciativa da Comissão dos Padrões da Grande Guerra; «Esboço duma bibliografia portuguesa da Grande Guerra», pelo antigo combatente Nuno Beja, publicada em Coimbra, em 1922, e «Notas subsidiárias para uma bibliografia portuguesa da Grande Guerra», pelo capitão miliciano de artilharia e antigo combatente José Brandão, edição de 1926, da «Colecção Ressurgimento», dirigida pelo também antigo combatente major de artilharia Mateus Moreno.

Este Catálogo refere-se a cerca de 1635 obras, incluindo artigos de Publicações periódicas portuguesas e estrangeiras existentes em 30 de Setembro de 1958. A existência da Biblioteca da Liga dos Combatentes é actualmente de 7.400 obras (11.400 volumes).

Com a publicação deste Catálogo prestou-se um serviço ao País.

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)

Os Caminhos de Ferro Franceses vencem numerosas dificuldades

Por EDMOND DELAGE

Antigo Presidente da Academia da Marinha

OS caminhos de ferro franceses (S. N. C. F.) atingiram um excepcional progresso técnico. Os aperfeiçoamentos verificados no material e a organização ultramoderna do tráfego permitem à grande Companhia nacional resolver problemas delicados ou extremamente modernos.

Entre as questões mais difíceis de tratar, figura, sem contestação, a das volumosas partidas. Durante todo o período de Verão, de Julho a Setembro, o tráfego ferroviário aumenta e complica-se em virtude das deslocações de férias.

Nos dias de ponta ou mesmo de supermovimento, assiste-se à saída de 56.000 pessoas na Gare Paris-Lyon: este tráfego máximo é cinco vezes mais forte que a média diária da semana mais fraca para o conjunto das estações de Paris, e três vezes mais forte que o tráfego diário do ano. Na estação de Paris-Montparnasse, a ponta representa doze vezes o tráfego do dia mais fraco do ano.

Nesses dias de grande ponta, vemos, além disso, concentrar-se o tráfego num pequeno número de horas: foi assim que dos 74 comboios rápidos expedidos no dia 23 de Dezembro de 1958, na estação de Paris-Lyon, fizeram-se 50 comboios entre as 19 horas e a meia-noite, ou seja um comboio quase todos os cinco minutos. Esses comboios transportaram perto de 38.000 passageiros.

Há a notar que estes comboios circulam a mais de 120 quilómetros à hora e se seguem sobre muitas centenas de quilómetros: isto representa uma densidade de tráfego que em nenhuma parte do Mundo foi atingida.

O problema não pode ser resolvido senão graças aos esforços extraordinários da parte do pessoal e graças também a uma organização perfeita. É preciso, por exemplo, assegurar a venda dos bilhetes, a marcação dos lugares com antecedência. Constituir as composições dos comboios suplementares. Para dispor do número necessário de unidades, trazem-se, vazios, em marcha acelerada, as carruagens dos comboios precedentemente organizados, só se dispondo, quase sempre, de muito pouco tempo para as visitas técnicas e limpezas,

efectuando-se em geral estas últimas, durante a manhã. Enfim, há que assegurar a canalização e a orientação dos viajantes nas diferentes secções da gare. As 38.000 pessoas que passaram regularmente, em algumas horas, na noite de 23 de Dezembro de 1958, pelas salas da gare Paris-Lyon, pelas plataformas e pelos cais de partida, ofereciam um espectáculo verdadeiramente impressionante.

Mas, todavia, este espectáculo não é exclusivo da estação Paris-Lyon; a estação Paris-Norte, pôde registar no sábado, 1 de Agosto de 1959, 35.000 partidas. Escusado será dizer que o problema seria muito mais fácil de resolver se se adoptasse o princípio de estabelecer férias aos assalariados das grandes empresas da região parisiense.

Um outro problema que foi posto ao espírito da organização, muito conhecido dos engenheiros da S. N. C. F., é o do automóvel. O comboio presta-se melhor ao transporte a grande distância. Nos grandes itinerários por estrada particularmente frequentados, a circulação das carruagens de turismo e de camiões de grande porte cria tantos atravancamentos, que a viagem, assim, tira todo o prazer ao condutor e o expõe a sérios perigos.

Isto, desde antes da última guerra, levou os engenheiros da S. N. C. F. a pôr em prática diversas fórmulas, das quais as mais conhecidas são os transportes ferroviário ou marítimo dos automóveis, acompanhados ou não, os automóveis sem motorista e as garagens onde se depositam os veículos.

Desde essa época, foram elaboradas as seguintes medidas: criação de comboios especializados para o transporte simultâneo dos automóveis e dos viajantes, considerando-se os veículos como bagagens; utilização, para os carros, de vagões de piso duplo da «Sociedade de Transportes e Veículos Automóveis» (S. T. V. A.) que permitem carregar vários automóveis. Cada vagão pode carregar assim oito pequenas viaturas ou seis carros médios. A título de informação, 465.000 carros novos foram transportados em vagão de piso duplo, no ano de 1959.

Os Caminhos de ferro franceses não foram, todavia, os únicos a adoptar este sistema. Se, a partir de 1960, os Caminhos de ferro britânicos tinham inaugurado um serviço de automóveis acompanhados à partida de Londres para a Escócia, por seu lado os Caminhos de ferro alemães, de acordo com as Administrações dos Caminhos de Ferro vizinhos, tinham criado, nesse mesmo ano, dois serviços de automóveis, um na relação Ostende-Munique, e outro na relação Hamburgo-Chiasso.

Tendo verificado a importância do tráfego automóvel da Grã-Bretanha com destino ao sul da França, da Suíça e da Itália, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses estudou, desde 1956, a possibilidade de criar um serviço análogo: Boulogne-Lyon.

A estação de Boulogne foi adoptada porque ela serve o porto onde desembarca, dos «ferries-boats», o maior número de automobilistas britânicos. A cidade de Lyon foi escolhida como término por motivo da sua situação geográfica e porque o percurso Boulogne-Lyon pode ser efectuado por comboio numa noite, ao passo que, por auto-estrada, constitui uma longa etapa de 800 quilómetros.

Foi no dia 31 de Maio de 1957, às 20,45 h., que o primeiro «car-sleeper-express» da S. N. C. F. partiu de Boulogne-Maritime com 60 automóveis e 170 passageiros, tendo chegado na manhã do dia seguinte, às 7 horas e 57, à estação de Lyon-Brotteaut. Esta iniciativa obteve um grande êxito junto dos turistas britânicos. Desde o seu primeiro ano de exploração, três dias por semana, de 31 de Maio a 28 de Setembro de 1957, o comboio Boulogne-Lyon transportou 5.938 automóveis e 18.012 passageiros. Esse mesmo tráfego elevou-se, em 1959, a 17.662 automóveis e 53.003 passageiros.

Perante este resultado, a S. N. C. F. decidiu, neste ano de 1960, prolongar o período de circulação e de aumentar a frequência dos comboios; entre 10 de Maio e 2 de Outubro, esta circulação foi diária nos dois sentidos.

Além disso, criou-se um serviço análogo no Verão de 1959, de Paris em direcção ao Sul, na relação Paris-Avignon. Esta última cidade foi escolhida como término, em vista da sua situação geográfica, na proximidade da região comercial e industrial de Marselha, das estações balneares da Côte d'Azur e do Languedoc, bem como da Espanha. Este comboio coloca a Provença «ao saltar da cama» para os automobilistas parisienses e para um grande número de turistas, provenientes da Grã-Bretanha, da Bélgica e do Norte da França.

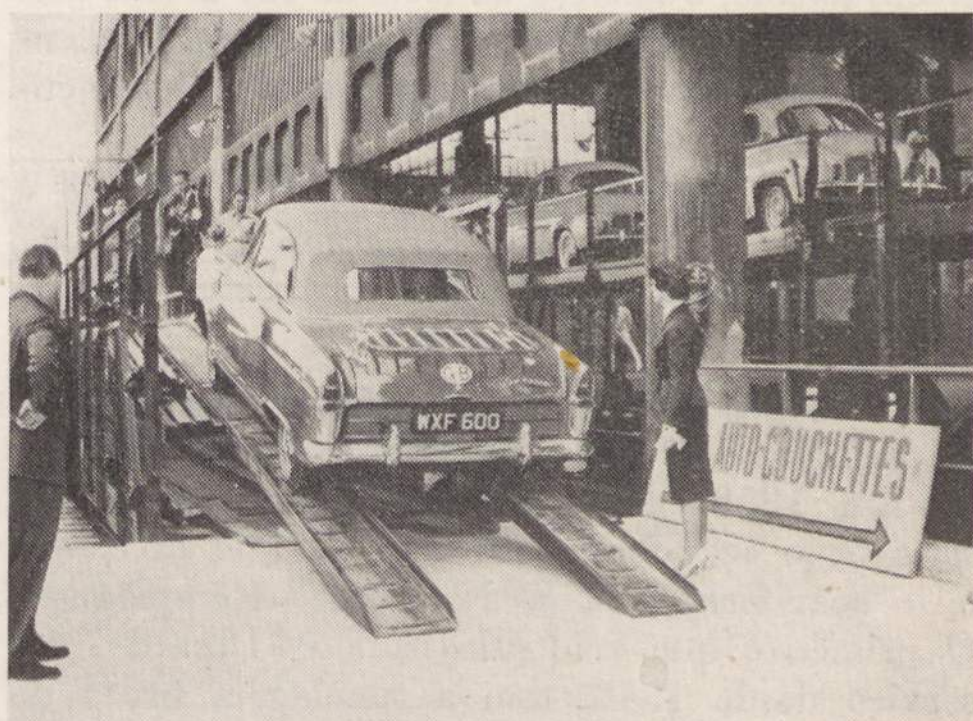
Os serviços de automóveis acompanhados funcionam igualmente na Alemanha, na Bélgica, na Holanda e na Suíça. A S. N. C. F. inaugurou

este ano, na relação internacional Ostende-Milão, dois novos serviços: Amsterdão-Liège-Avignon e Zurique-Avignon.

Existe, além disso, uma organização, algumas vezes pouco conhecida do grande público continental, que comporta a ligação marítima do caminho de ferro, de barco e de auto entre a França e a Grã-Bretanha.

Ninguém ignora que o continente atraiu sempre os ingleses. Esperando a criação do famoso túnel cujo princípio pôde, enfim, ser adoptado entre a França e a Grã-Bretanha, os ingleses dispõem, para atravessar o Pas-de-Calais, de navio e de avião. Os serviços da S. N. C. F. e os caminhos de ferro britânicos possuem serviços marítimos que, perante a concorrência, cada vez maior, do avião, asseguram o transporte dos passageiros e dos automóveis acompanhados.

Foi em 1931 que os Caminhos de ferro britânicos puseram em serviço o primeiro barco espe-



Embarque de automóveis de turismo num comboio transportador de carros, com camas

cializado para o transporte dos automóveis e dos seus passageiros. Nessa época, os automóveis eram carregados por meio de guindastes. Antes da última guerra, o tráfego já atingia 23.000 automóveis por ano.

Em breve tempo reconheceu-se que, para conservar esse tráfego, era preciso recorrer a barcos especialmente adequados. De facto, é preciso notar que em 1958 a Companhia marítima «Townsend» (companhia privada), transportou 26.000 automóveis entre Dover e Calais e a Companhia aérea «Silver City» transportou 45.000 veículos entre os aeroportos de Ferryfield e de Touquet.

Para se dirigirem da Grã-Bretanha para a França, os automobilistas têm à escolha vários itinerários, entre os quais Dover-Boulogne, Dover-Calais e Dover-Dunkerque. Passar da Grã-Bretanha para França com o seu carro tornou-se uma operação

A firma Henschel - Werke, uma das principais fornecedoras dos nossos Caminhos de Ferro,

completou, este mês,
150 anos de actividade

Por intermédio do nosso distinto e querido amigo Sr. Carlos Empis, recebemos um convite da firma alemã Henschel-Werke, de Kassel, para assistirmos às festividades que ali se realizaram nos dias 14 e 15 deste mês e com as quais se celebrou o 150.º aniversário da sua fundação.

Conhecemos, de longa data, a Casa Henschel, que até 1939 foi a maior fábrica de locomotivas da Europa e que, em Portugal, manteve sempre, nos parques portugueses de Caminho de Ferro, tanto na Metrópole como no Ultramar, destacada posição entre os fornecedores de locomotivas a vapor. Efectivamente, o número de mais de 250 dessas máquinas com a marca Henschel excedia, em percentagem considerável, o total das restantes locomotivas de todas as outras origens.

Como uma das maiores indústrias alemãs, foi a

Casa Henschel forçada a estender e desenvolver a sua actividade durante a última guerra no ramo de materiais de Caminho de Ferro, aviões, camiões e motores «Diesel» — que então fabricava em larga escala.

E, através desse difícil período em que se operou tão formidável evolução, conseguiu a Henschel manter sempre o alto nível técnico da sua Secção de Estudos e do seu fabrico de superior qualidade, que goza de reputação mundial.

Efectivamente, a Casa Henschel continua a ocupar um lugar de destaque entre as indústrias de elite na Europa, e segue à cabeça das grandes construtoras no ramo especial dos transportes terrestres, tendo criado no post-guerra novos tipos de grandes locomotivas Diesel.

Na impossibilidade de correspondermos, com a nossa presença pessoal, ao honroso convite para assistirmos às cerimónias daquela comemoração, daqui endereçamos à firma Henschel-Werke e ao seu digno representante, em Portugal, Sr. Carlos Empis, as nossas felicitações.

Linhas Estrangeiras

muito simples, graças aos actuais meios modernos empregados nos portos e nos barcos.

Em 1959, duas unidades foram postas em serviço: o «car-ferry» britânico «Maid of Kent» e o «car-ferry» da S. N. C. F. «Compiègne». O primeiro, que veio substituir o «Dinard», em serviço desde 1946, tem a tonelagem bruta de cerca de 3.800 toneladas e está afecto à linha Boulogne-Dover. Enquanto que o «Dinard» tinha uma capacidade de 75 automóveis, o «Maid of Kent» possui parques para 180 veículos. Além disso pode transportar 1 000 passageiros. O «Compiègne», com a tonelagem bruta de 3.400 toneladas, está em serviço na linha de Pas-de-Calais, assegura a ligação Calais-Dover e pode transportar 190 veículos e 1 000 passageiros.

O «Compiègne» é o oitavo navio da frota S. N. C. F. que serve os portos da Mancha. Os outros sete são: o «Côte d'Azur», para passageiros (entre Calais e Folkestone); o «Saint-Germain» (serviço de ferry-boat entre Dunkerque e Dover); os paquetes «Lisieux» e «Arromanches», para passageiros (Dieppe e Newhaven; os cargueiros «Nantes» «Renne» e «Brest».

Aumentam constantemente os transportes assegurados por navios especializados, por motivo do favor da clientela para um serviço em que os próprios condutores britânicos carregam e descarregam os seus automóveis.

A propósito da notícia referente à fusão, em projecto, de três grandes empresas ferroviárias dos Estados Unidos: a «New York Central», a «Baltimore and Ohio Railroad» e a «Shesapeake and Ohio Railway», a *Revista Ferroviária*, que se publica no Rio de Janeiro, faz alguns comentários interessantes.

«A projectada fusão — diz aquela Revista — tem por objectivo capacitar cada uma daquelas três empresas e o seu próprio conjunto a enfrentar as dificuldades financeiras que estão ameaçando os caminhos de ferro americanos, seja pelo encarecimento dos materiais e mão de obra, seja, também, pela concorrência rodoviária, apesar da existência, naquele país, de órgãos destinados à coordenação dos transportes.

«Este facto — acentua a *Revista Ferroviária* — deve ser tido, por parte dos brasileiros, como uma advertência.

«Em condições muito mais desfavoráveis que as daquela grande nação, os nossos caminhos de ferro vivem um regime de crises permanentes que já agora ameaçam envolver mesmo aquele que entre todos sempre resistiu ao antagonismo e foi tido como padrão. Em breve tempo, a persistir a política que temos seguido, nem mais um caminho de ferro brasileiro resistirá à adversidade».



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 43 057

(Continuação)

As mencionadas embarcações deverão ser despachadas pelas Alfândegas que existem nesses rios e não poderão atracar nem realizar operações de comércio, a não ser perante essas Alfândegas ou nos locais por estas autorizados.

As referidas embarcações não poderão transportar carga entre portos fluviais do mesmo País se não forem da sua nacionalidade.

SECÇÃO II

Do trânsito

Artigo 92.º

As Alfândegas fronteiriças permitirão que as mercadorias em trânsito circulem pelos rios limítrofes quando essas mercadorias chegarem à fronteira por via que não tenha ligação directa com a do País vizinho.

As referidas mercadorias seguirão seladas e acompanhadas dos documentos a que se refere o artigo 20.º desta Convenção, que serão entregues ao patrão, mestres ou arrais da embarcação e que servirão de guias para se proceder à entrega das mercadorias na Alfândega fronteiriça correspondente.

SECÇÃO III

Da bagagem dos passageiros

Artigo 93.º

Os passageiros que utilizarem a via fluvial beneficiarão das isenções e facilidades aduaneiras que pela legislação de ambas as Partes Contratantes, por esta Convenção ou pelas Convenções Internacionais que ambos os Países tiverem aprovado forem concedidas aos passageiros que atravessarem a fronteira em outros meios de transporte.

CAPÍTULO V

Das disposições gerais

Artigo 94.º

Para informar os Governos interessados sobre os resultados obtidos pela aplicação desta Convenção e para propor, se for caso disso, soluções para as dúvidas e questões que se possam suscitar na sua interpretação ou execução e eventuais alterações será competente a Comissão Aduaneira Permanente Luso-Espanhola, a que se refere o artigo 22.º da Convenção de Assistência Mútua entre Portugal e a Espanha, de 21 de Janeiro de 1957.

Artigo 95.º

A presente Convenção será ratificada por ambas as Partes Contratantes e entrará em vigor 30 dias depois da troca dos correspondentes instrumentos de ratificação.

Terá um prazo de validade de três anos. No entanto, decorrido este período e salvo ser denunciada por um dos dois Governos, considerar-se-á tácitamente prorrogada por igual períodos de três anos. Qualquer das duas Partes Contratantes poderá denunciá-la, em qualquer momento, com prévio aviso de seis meses.

Em fé do que os representantes do Governo Português e

do Governo Espanhol, devidamente autorizados, assinaram a presente Convenção.

Feita em Madrid aos dezassete dias do mês de Fevereiro de mil novecentos e sessenta, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, fazendo igualmente fé ambos os textos.

Pelo Governo de Portugal:

Marcello Mathias.

Pelo Governo de Espanha:

Fernando Castiella.

ANEXO A

(Artigo 3.º da Convenção)

As Alfândegas terrestres e fluviais que existirem num e no outro lado da fronteira serão divididas, para efeitos desta Convenção, em duas classes, a saber:

Alfândegas com habilitação de 1.ª classe

As Alfândegas de 1.ª classe ficarão habilitadas a efectuar, nos termos da legislação de cada um dos respectivos Países, todas as operações aduaneiras de entrada e de saída de pessoas, mercadorias e respectivos transportes que resultem das necessidades de circulação entre os territórios de ambas as Partes Contratantes.

Têm habilitação de 1.ª classe

Em Portugal

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

Em Espanha

Tuy, Verín, Alcañices, Fregeneda, Fuentes de Oñoro, Valencia de Alcántara, Badajoz y Caya e Ayamonte.

Alfândegas com habilitação de 2.ª classe

Estas Alfândegas ficarão habilitadas a despachar em ambos os Países, em regime de importação ou de exportação, as seguintes mercadorias:

- Aubos.
- Arados ordinários de uma só aiveca.
- Aves de capoeira.
- Caça viva ou morta.
- Cal em pedra e em pó.
- Carnes frescas.
- Cereais em grão, excepto trigo e centeio.
- Chocolate.
- Enxadas, foices e outros utensílios manuais para usos agrícolas.
- Enxofre em pó.
- Erya.
- Frutas frescas e secas.
- Gados.
- Hortalças e legumes frescos ou secos.
- Leite fresco e queijo.
- Lenha.
- Madeira em bruto, em tábuas e em vigas.
- Mariscos.
- Mós para moinhos.
- Objectos de barro para cozinha.
- Ovos.
- Palha para alimentação de gado.
- Peixe fresco.
- Peles verdes ou secas, com excepção das que sirvam para adorno pessoal.
- Pimentão.

Têm habilitação de 2.ª classe

Em Portugal

Caminha, Monção, S. Marcos, S. Gregório, Lindoso, Moimenta, Vilarelho, Soutelinho, Lamadarcos, Portelo, Aldeia do B spo, Aldeia da Ponte, Escalhão, Freixo de Espada à Cinta, Vale da Mula, Segura, Salvaterra do Extremo, Malpica, Amareleja, Galegos, S. Leonardo, Barrancos, Vila Verde de Ficalho, Vale Covo, Alcoutim.

Em Espanha

La Guardia-Camposancos (Pontevedra), Salvatierra (Pontevedra), Arbo (Pontevedra), Puente Barjas (Orense), Lovios (Orense), Cádavos (Orense), San Ciprian (Orense), Videferre (Orense), Feces de Cima (Orense), Calabor (Zamora), Na-

vas Frias (Salamanca), Albergaría (Salamanca), Aldeadávila (Salamanca), Saucelle (Salamanca), Aldea del Obispo (Salamanca), Piedras Albas (Cáceres), Zarza la Mayor (Cáceres), Herrera de Alcántara (Cáceres), Los Llanos (Cáceres), Puerto Roque (Valencia de Alcántara), Villanueva del Fresno (Badajoz), Encinasola (Huelva), Rosal de la Frontera (Huelva), Paimogo (Huelva), Sanlúcar del Guadiana (Huelva).

Estas Alfândegas podem ainda intervir nos despachos de exportação e importação temporárias a que se refere o artigo 13.º desta Convenção.

Ficarão também estas Alfândegas, quando para isso autorizadas, habilitadas ao desembarço aduaneiro dos passageiros e respectivas bagagens e, bem assim, dos veículos automóveis que forem despachados sob o mesmo regime temporário.

ANEXO B
Natureza do veículo . .

Contramarca n.º . . .
Manifesto das mercadorias saídas por via ordinária
(Artigo 10.º da Convenção Aduaneira Luso-Espanhola, de . . . de . . . de 19 . . .)

Da Alfândega d . . . para a d . . .

Volumes					Designação genérica da mercadoria	Valor						Nome do consignatário	Observações
Quantidade	Qualidade	Marcas	Números	Peso bruto									

Alfândega de . . . , em . . . de . . . de 19 . . .Em . . . de . . . de 19 . . .

O Chefe,O Condutor,
...

ANEXO C

ANEXO C

ALFÂNDEGA D . . .

Passe n.º . . . de saída e de entrada, em regime temporário, para animais, veículos e outras mercadorias a que se refere o artigo 13.º da Convenção Aduaneira Luso-Espanhola, de . . de . . . de 19 . . .

O Sr. . . , residente em . . . , pode circular entre os dois Países, nos termos e nas condições estabelecidas no artigo 13.º da Convenção Aduaneira Luso-Espanhola, de . . de . . de 19 . . . , com os animais, os veículos e as mercadorias abaixo designados, pelo prazo de seis meses, a contar da data de expedição deste passe:

Designação genérica da mercadoria	Marcas e sinais de identificação

Este documento será devolvido à Alfândega expedidora de . . dentro do prazo de seis meses acima indicado, a qual cancelará o respectivo termo de responsabilidade, se for caso disso, dando conhecimento deste facto à Alfândega do outro País, para efeitos de cancelamento do termo de responsabilidade assinado nessa Alfândega.

Alfândega de . . . , em . . de . . . de 19 . . .
Alfândega de . . . , em . . de . . . de 19 . . .

(Selo e assinatura do chefe da Alfândega de saída)
(Selo e assinatura do chefe da Alfândega de entrada)
A preencher pela Alfândega de saída e a entregar ao interessado.

Termo de responsabilidade para a Alfândega de saída expedidora do passe temporário n.º . . .

O Sr. . . , residente em . . . , declara que pela Alfândega de . . lhe foi entregue o passe temporário n.º . . . , no dia . . de . . de 19 . . , a fim de poder atravessar a fronteira com os animais, os veículos e as mercadorias abaixo designados:

Designação genérica das mercadorias	Marcas e sinais de identificação

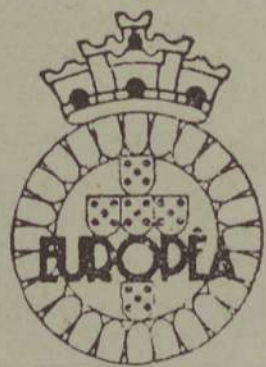
Este documento serve de garantia perante a Alfândega de saída de . . e por ele me comprometo a reimportar definitivamente os animais, os veículos e as mercadorias acima designados dentro do prazo de seis meses, nos termos e nas condições estabelecidos no artigo 13.º da Convenção Aduaneira Luso-Espanhola, de . . de . . de 19 . . .

No caso de a reimportação se não se efectuar nas condições e no prazo do citado artigo, submeter-me-ei às sanções da lei e ao pagamento dos direitos e demais imposições que forem devidos pela referida exportação.

Em . . de . . de 19 . . .
(Assinatura do interessado)

Admitido como garantia
Alfândega de . . , em . . de . . de 19 . . .

(Selo e assinatura do chefe da Alfândega de saída)
A preencher pela Alfândega de saída, onde ficará arquivado.
(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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3, 5 e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



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 Primá-
ria—Cursos Liceal e Comercial—Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico—Admissão aos

Institutos Comercial e Industrial



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62—LISBOA

AÇOS



BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

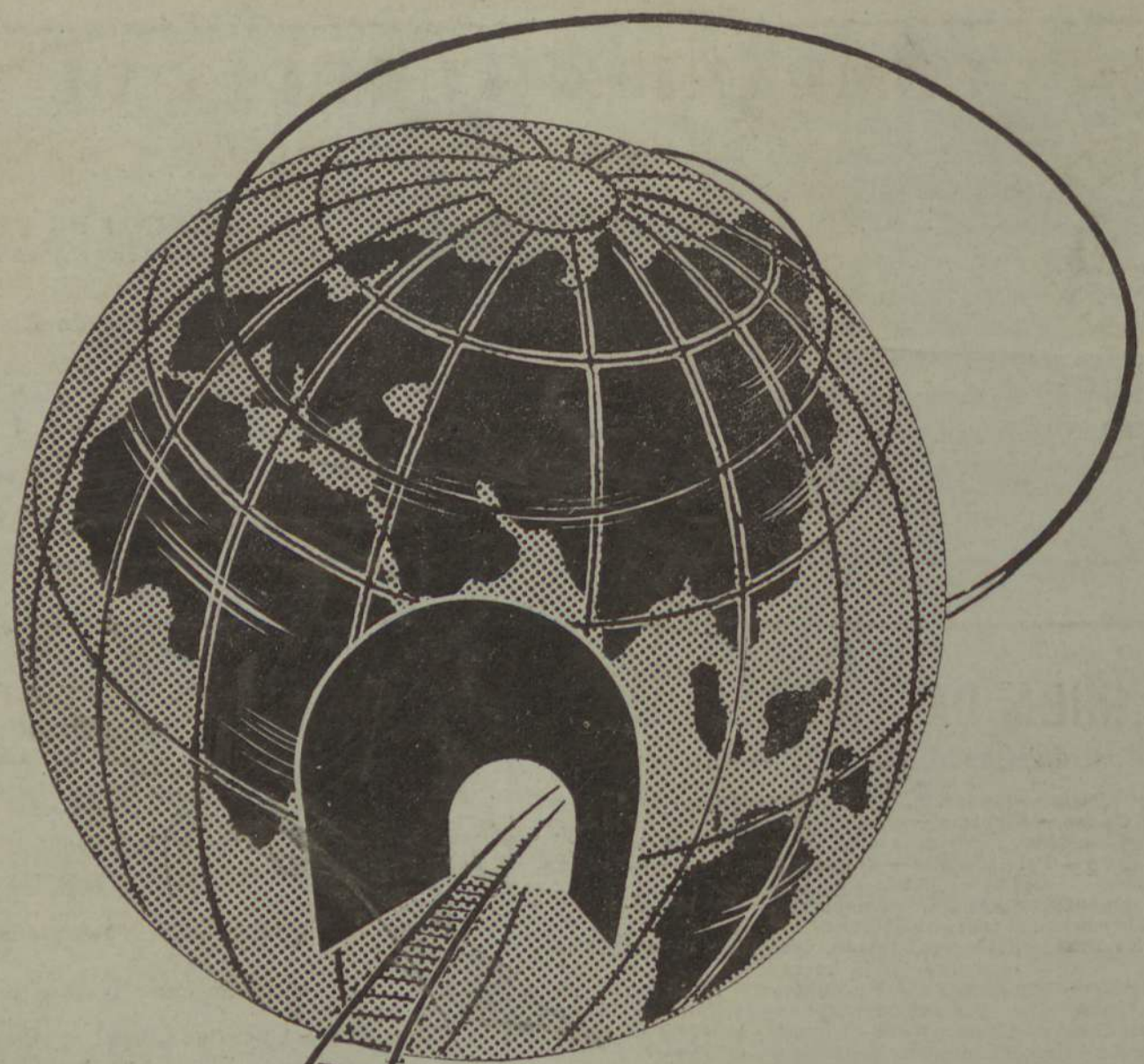
85—Rua de S. Paulo—87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31—Rua de Ceuta—33

Telefones 25045-46



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE