

15.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1961

Número 1772

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

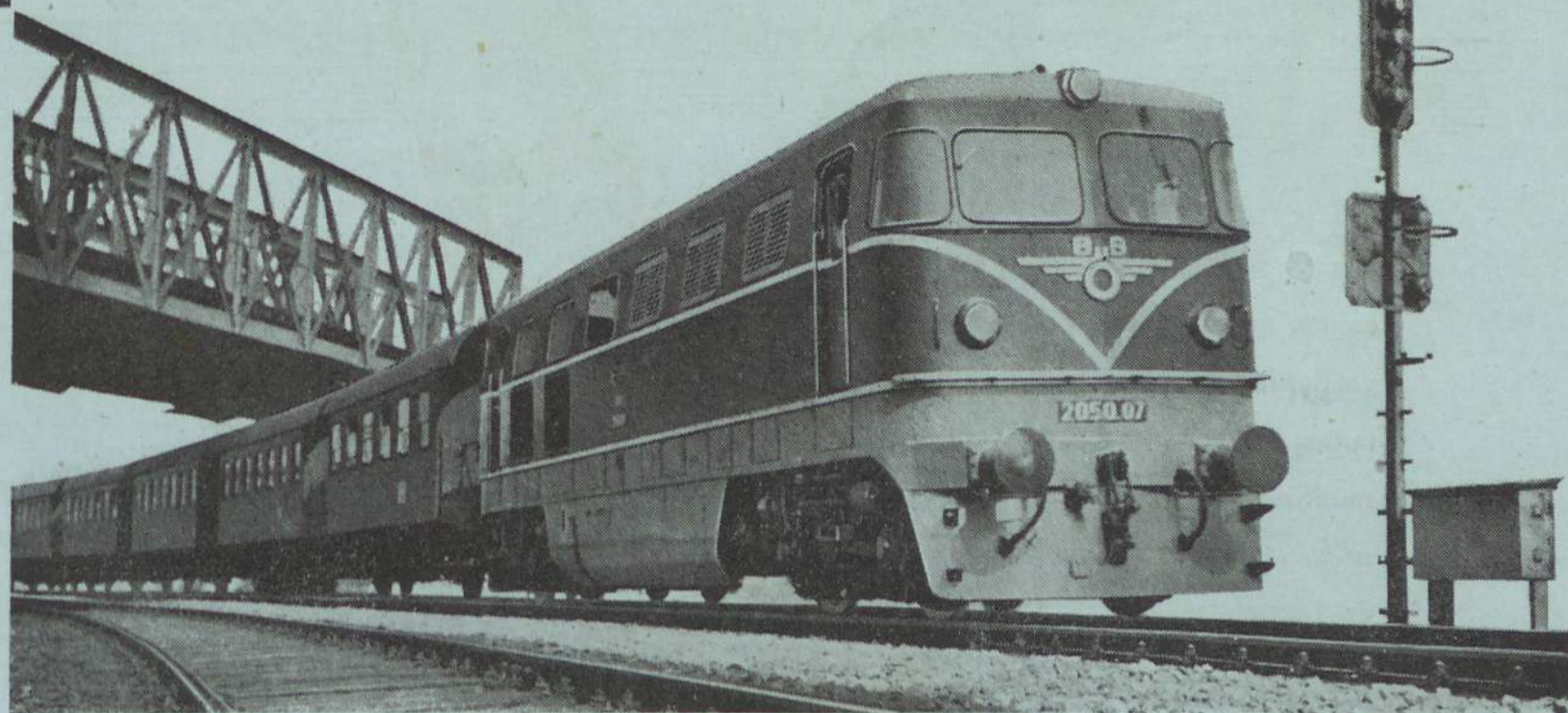
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



HENSCHEL

Locomotiva diesel-eléctrica
HENSCHEL-GM, modelo J 12,
de 1425 CV,
disposição dos eixos BoBo,
incorporada como tipo
VL 2050 no serviço dos
Caminhos de Ferro Federais
Austriacos



O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos prevê a eléctricificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

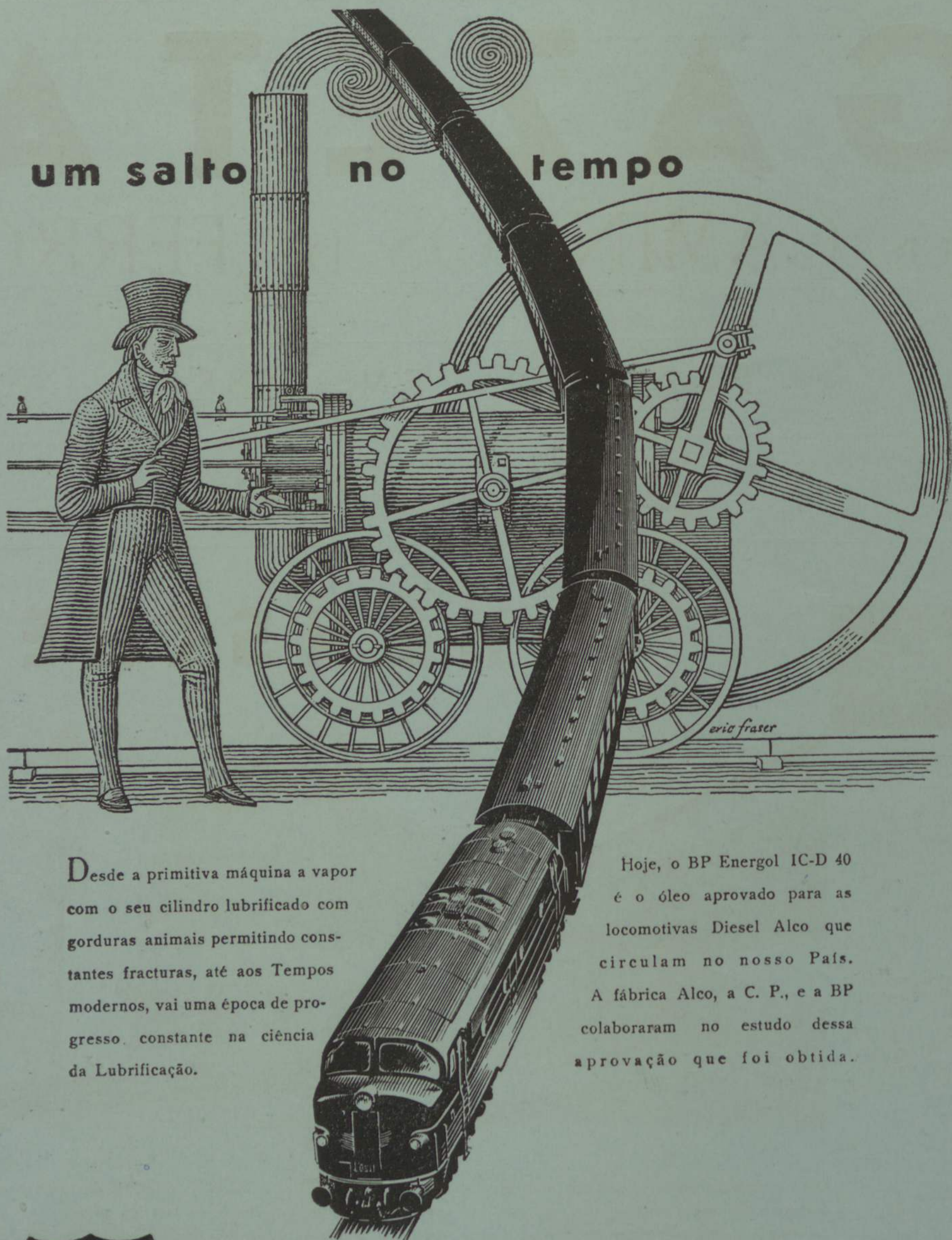
As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rendabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austríacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

um salto no tempo



Desde a primitiva máquina a vapor com o seu cilindro lubrificado com gorduras animais permitindo constantes fracturas, até aos Tempos modernos, vai uma época de progresso constante na ciência da Lubrificação.

Hoje, o BP Energol IC-D 40 é o óleo aprovado para as locomotivas Diesel Alco que circulam no nosso País. A fábrica Alco, a C. P., e a BP colaboraram no estudo dessa aprovação que foi obtida.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais

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 32 01 58; Direcção: 3275 20

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

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

1772

16 — OUTUBRO — 1961

ANO LXXIV

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

COLABORADORES:

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 -

Colóquio Nacional de Turismo, pelo <i>Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE</i>	287
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	292
O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo <i>Eng.º A. SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	293
Parte Oficial.	296
Gazeta dos Caminhos de Ferro	296
Linhas Estrangeiras	297
Os Problemas Económicos dos Caminhos de Ferro e os países membros da Conferência dos Ministros dos Transportes . .	298
Livros e Autores	299
Espectáculos	299
Caminhos de Ferro Ultramarinos	299



Colóquio Nacional de Turismo

Interesse turístico da ponte sobre o Tejo em Lisboa com ligação ferroviária

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

Por se ter esgotado rapidamente o número em que publicámos a notável Comunicação apresentada, pelo nosso ilustre colaborador sr. Dr. Rogério Torroais Valente, ao Colóquio Nacional de Turismo, grande acontecimento que se verificou em Lisboa, de 19 a 21 de Janeiro deste ano, por iniciativa do S. N. I., e cuja apreciação se efectuou na secção 1.^a (Equipamento Turístico), a propósito da Defesa e aproveitamento dos valores turísticos nacionais e secção 2.^a (Recepção Turística) a propósito dos problemas dos Transportes Turísticos, resolvemos publicá-la novamente, a fim de podermos satisfazer os pedidos de várias personalidades.

Pelo mesmo motivo, reeditamos, a seguir à Comunicação do sr. Dr. Rogério Torroais Valente, as importantes conclusões gerais do Colóquio, nas quais, entre outros assuntos, foi reconhecido o carácter primordial dos transportes no Turismo, tendo-se dado grande relevo à necessidade de se alargar a electrificação das linhas férreas e de se aproveitar a futura ponte sobre o Tejo em Lisboa para ligações ferroviárias.

Oicamos, novamente, a Comunicação do sr. Dr. Rogério Torroais Valente:

«1 — O interesse turístico da ponte sobre o Tejo que se projecta fazer erguer em breve entre Lisboa e Almada é unânimemente reconhecido. Associa-se todavia, de modo geral, esse interesse às facilidades que resultarão na movimentação de veículos automóveis sujeitos como estão estes hoje às incomodidades que lhes são impostas pela solução de continuidade derivada da travessia fluvial.

Apresenta todavia a modalidade da ponte mista rodo-ferroviária (ainda de momento objecto de atenção por parte do Governo), algumas vantagens do ponto de vista turístico — o único que motiva a presente comunicação — que justificam a nosso ver a devida ponderação na análise do problema.

2 — Pela sua vizinhança vislumbra-se facilmente a enorme valorização turística que advirá para toda a península de Setúbal com a abertura da ponte. Região privilegiada, dispondo de magníficas praias, de serra e floresta com excelentes condições para a atracção turística — desde a pureza do ar e o sossego do ambiente às belezas panorâmicas que dos seus castelos e miradouros se disfrutam — a Ponte pô-la-á sob o influxo directo da Capital, donde enorme massa de gente — já que será vencida melhor a barreira do rio — poderá então irromper com mais à vontade no sentido sul, nas suas vilegiaturas, «fins de semana», ou simples passeios dominicais.

Ora, se for unicamente encarada como imediata a solução «ponte rodoviária», ocorrem-nos certas dúvidas. Primeiro, se não virão na realidade a verificar-se, tal como hoje, embora, como é óbvio, a partir de níveis mais elevados, outros difíceis escoamentos de tráfego ante o rápido crescimento do trânsito automóvel pela nova via, em particular, nos meses, dias e horas de ponta, todos grandemente coincidentes afinal com os de maior afluxo turístico. Segundo, porque, mesmo com recurso a transportes colectivos automóveis e sem pôr em causa a capacidade de trânsito, será porventura difícil e morosa a transferência de enormes massas de viajantes, com destino por exemplo a praias ou delas procedentes, e que não dispõem de veículos próprios.

Uma e outra circunstância a verificarem-se — e «a priori» não encontramos razões bastantes para não as admitir — constituiriam certamente entraves à expansão turística da península de Setúbal.

A ponte mista rodo-ferroviária seria, pelo contrário, uma solução especialmente adequada ao trânsito de grandes massas de cada vez, sem prejuízo (e até com evidente vantagem) do trânsito individual automobilístico, e a tal respeito basta atentar no panorama que apresenta hoje o tráfego dominical na linha férrea do Estoril, atraído pelas numerosas praias que ao longo da mesma se dispõem, e bem assim o que se utiliza dos barcos

entre as duas margens, destinado à Costa da Caparica ou desta procedente.

Para devida compreensão esclarece-se que a solução «ponte mista» estudada pelos técnicos responsáveis admite não só a conveniente ligação com as linhas férreas de cintura e suburbanas da Capital, com o embarque e desembarque em estações centrais, como ainda o emalhamento ferroviário da margem sul com linha electrificada e moderno material rolante até Setúbal, por um lado, e até à Costa da Caparica, por outro, estabelecendo-se, além disso, várias estações intermédias.

Não é, além disso, de menosprezar o papel de aproximação que a via férrea viria a desempenhar entre os concelhos populosos de Almada, Seixal, Barreiro e Moita, por um lado (alguns atravessando extraordinária expansão urbanística) com as praias da Costa Atlântica ou da Arrábida, por outro lado, tudo contribuindo para o desencadeamento de fluxos turísticos de vulto, sobretudo na época estival.

Cabe lembrar que a Comissão incumbida pelo Governo para o estudo das ligações entre as duas margens do Tejo incluía no seu volumoso Relatório de Abril de 1957, as conclusões que a seguir reproduzimos por oportunas:

— Além da sua importância nacional em relação ao tráfego das regiões do sul e do norte do Tejo (Estremadura, Baixo Alentejo e Algarve), a prevista ligação entre as duas margens, em Lisboa, terá características bem vinculadas de interesse regional. Em relação a determinadas áreas, como a do Concelho de Almada, designadamente a da Costa da Caparica, a ligação funcionará sobretudo na época estival, como meio de intensivas comunicações suburbanas.

— Verifica-se a necessidade do estabelecimento da ligação ferroviária de Lisboa à margem sul do Tejo, não só pela sua grande importância nacional como instrumento decisivo de fomento do sul do País, mas também pelas suas características acentuadas de interesse regional em relação à Outra Banda e à península de Setúbal.

— A ligação ferroviária de Lisboa à margem sul deverá ser completada pelo estabelecimento de uma transversal que ligue Caparica a Almada e ao Pinhal Novo e Barreiro e a Sesimbra, capaz de assegurar todo o serviço nacional e regional em complemento das linhas já existentes em ambas as margens do Tejo.

3 — Mas os reflexos turísticos da ponte sobre o Tejo atingem indubitavelmente horizonte mais rasgado. Algumas praias alentejanas, por exemplo, colherão, estamos crentes, benefícios apreciáveis.

Quer-nos parecer, sobretudo, que a linda província do Algarve enormemente se valorizará com a projectada obra. Mas também neste caso os

ganhos do ponto de vista turístico seriam — ao que se supõe — sensivelmente superiores com a solução da ponte mista, de preferência à ponte unicamente rodoviária. Atente-se, desde logo, que o tráfego de longo curso de, e para, tal província, se canaliza hoje principalmente pela linha férrea e é nele que se inclui a grande totalidade do tráfego do turismo interno. Por outro lado, não é despreciando já o tráfego turístico (de nacionais e estrangeiros) que utiliza o caminho de ferro com destino à Andaluzia, ou de lá procede, por via Algarve.

Todo esse tráfego de natureza turística não colherá qualquer benefício se a ponte se limitar à rodovia.

Também não deve perder-se de vista que, apesar da desejável e esperançosa expansão do afluxo turístico estrangeiro, o turismo interno há-de desempenhar, cada vez mais, papel de grande relevo na nossa valorização regional turística. Ao Caminho de Ferro cabe iniludivelmente posição de primeiro plano no respectivo tráfego, sobretudo quando se deslocam de cada vez grandes massas de viajantes.

Ora, a supressão do transbordo forçado com a actual travessia fluvial Lisboa-Barreiro em que se põem os problemas tanto das pessoas como das bagagens; a possibilidade de embarque em estação central de Lisboa, em ligação directa com o sistema ferroviário que lhe é convergente; a enorme facilitação do aproveitamento do material circulante possibilitando a reposição de carruagens-camas para o Algarve, e bem assim a introdução de carruagens directas em alguns comboios procedentes do Norte do País ou do estrangeiro, ou para lá destinados; o desaparecimento de muitos óbices, que hoje necessariamente existem, à realização de excursões, expressos e comboios-cruzeiros, por força do condicionalismo que o Tejo cria; a melhor adequação dos horários, tornados então independentes do transbordo; a conveniente separação do tráfego turístico de longo curso hoje amalgamado na travessia do Tejo com o de natureza suburbana; seriam algumas das consequências que de momento se podem plausivelmente admitir para o turismo algarvio se entretanto se vier a concretizar, em relativamente curto prazo, a hipótese ainda em estudo da ponte com ligação ferroviária.

Numa altura em que a valorização turística do Algarve é problema tão candente crê-se do maior interesse a justa ponderação das facetas antes expostas.

4 — Concluindo:

A ponte sobre o Tejo projectada entre Almada e Lisboa constituirá, além do mais, elemento importantíssimo de valorização regional turística. O grau dessa valorização será, está-se em crer, muito mais elevado se na construção da obra se optar desde já,

ou em prazo relativamente curto, pela modalidade da ponte mista rodo-ferroviária, de preferência a uma ponte mantida longo tempo só rodoviária. O acervo de rendimentos que certamente derivaria para as actividades turísticas nacionais pode amplamente justificar e compensar uma parte apreciável dos investimentos adicionalmente requeridos pela ligação ferroviária.

Como na presente conjuntura o turismo representa para o País valiosíssimo instrumento de crescimento económico assume relevância neste momentoso problema a justa meditação dos aspectos antes considerados».

* * *

Conclusões gerais do Colóquio

Seguem-se agora as importantes conclusões do Colóquio Nacional de Turismo:

O Colóquio Nacional de Turismo, reunido por louvável e oportuna iniciativa do Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, nos dias 19, 20 e 21 de Janeiro de 1961, congratula-se com a extensão e o valor da obra já realizada no sector do turismo, afirma o interesse nacional que há no seu desenvolvimento e aperfeiçoamento, e formula, como suas conclusões gerais, as seguintes directrizes:

EQUIPAMENTO TURÍSTICO

I — Reconhecendo o valor fundamental da Indústria Hoteleira, exprime o desejo de que a sua planificação, integrada num plano geral de equipamento turístico, seja devidamente estruturada no sentido do seu melhor ajustamento aos objectivos e exigências da política turística nacional, procedendo-se em todo o País a:

- a) Um completo inventário dos valores turísticos;
- b) Um pormenorizado inquérito às necessidades e possibilidades locais, em ordem ao melhor aproveitamento daqueles valores;
- c) Um cuidadoso estudo das condições de laboração da referida Indústria.

II — Reconhecendo que a formação em larga escala de profissionais da Indústria Hoteleira e o aperfeiçoamento dos actuais são condições indispensáveis da valorização daquela, recomenda que se estimule o recrutamento e preparação de novos profissionais e o adestramento dos existentes, ampliando-se e melhorando o respectivo ensino em escolas especializadas, valorizando-se devidamente os diplomas por estas concedidos e utilizando-se outros meios idóneos.

III — Reconhecendo a utilidade da acção de orientação e assistência à Indústria Hoteleira por parte do Estado, afirma, no entanto, mais do que a conveniência, a necessidade, da imediata revisão e regulamentação dos diplomas legais aplicáveis.

IV — Reconhecendo o valor de atracção turística de uma gastronomia característica, preconiza que se adoptem os meios adequados à defesa da genuinidade e à expansão da cozinha e doçaria regionais e tradicionais, sem prejuízo da natural evolução na técnica culinária.

V — Reconhecendo a importância, consequências e exigências do acesso ao turismo de novas camadas da população turística, até há poucos anos a ele estranhas, pondera a conveniência de um enquadramento das *novas formas de albergar turistas* na planificação geral referida no número I.

VI — Reconhecendo o mérito da acção desenvolvida pela Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho e pela Mocidade Portuguesa nos sectores do Turismo social e juvenil, e bem assim, o interesse do chamado turismo popular, impulsionado pelas associações de carácter cultural e recreativo, recomenda que se intensifique a cooperação dos serviços do Estado com as referidas entidades no sentido de estas formas de movimentação turística serem salutarmente fomentadas.

VII — Reconhecendo, por um lado, a necessidade de aumentar o número de valores com real capacidade directiva e, por outro, de suscitar um generalizado conhecimento dos múltiplos problemas que o turismo comporta, sugere-se a formação de elites e de uma mais perfeita consciencialização geral quanto às crescentes responsabilidades de Portugal como país de turismo.

RECEPÇÃO TURÍSTICA

I — Verificando a necessidade de aperfeiçoar, ampliar e coordenar mais eficientemente todos os serviços de recepção turística, afirma a conveniência de:

- a) Criação de novos postos de informação;
- b) Melhoria e actualização dos existentes no País e no estrangeiro, nomeadamente dos que funcionam nas zonas fronteiriças, gares marítimas e aerogares;
- c) Unificação dos serviços oficiais de informação em funcionamento no Aeroporto de Lisboa.

II — Verificando a crescente utilidade das Agências de Viagens, a par da conveniência de ampliar o seu prestígio e de melhor delimitar a sua esfera de acção, recomenda seja revista a respectiva regulamentação, no sentido de se estabelecer, quer o condicionamento qualitativo daquelas agências quer a exacta determinação do sector do

turismo das suas funções, relativamente às empresas de transporte, quer ainda as suas relações com os serviços dependentes da Junta de Emigração.

III — Verificando a importância e o valor da função cometida aos guias intérpretes, salienta a necessidade de ser assegurada a sua competência profissional e idoneidade moral, e, bem assim, a de ser promulgado o respectivo regulamento.

IV — Verificando o carácter primordial da função desempenhada pelos transportes no conjunto da actividade turística, põe em relevo a necessidade de:

- a) Se completarem algumas grandes obras portuárias; de se equiparem os mais importantes portos, como os de Lisboa, Luanda e Lourenço Marques, com gares marítimas turísticas e instalações para desportos náuticos; e de se promover o aproveitamento turístico dos pequenos portos;
- b) Se alargar a electrificação das linhas férreas, pelo menos até se completar a electrificação da via dorsal entre o Minho e o Algarve, com aproveitamento da ponte sobre o Tejo em Lisboa;
- c) Se ampliar e melhorar a rede de estradas do País, incluindo a construção de uma auto-estrada Lisboa-Porto, e salvaguardando-se sempre o interesse turístico;
- d) Se coordenarem os transportes turísticos colectivos, por forma a assegurar-lhes condições de viabilidade económica e a mantê-los num bom nível turístico;
- e) Se continuar a renovação da Marinha Mercante, de modo a obterem-se cada vez melhores ligações entre todas as parcelas do território nacional e com os países de grande emigração e de intenso intercâmbio;
- f) Se completar a rede de carreiras aéreas, de aeroportos e aeródromos, dotando-os com instalações e material adequados ao seu melhor funcionamento, de se melhorarem os aeródromos já existentes e de se construir um campo de aviação de turismo na região de Lisboa.

V — Verificando a relevância da simplificação dos serviços de fronteiras para a passagem de pessoas e viaturas, evidencia a necessidade de se estabelecerem medidas destinadas a alcançar este objectivo, especialmente referentes:

- a) À simplificação das formalidades aduaneiras e policiais;
- b) À revisão das taxas e encargos que oneram e embarçam o trânsito de turistas;

- c) Ao estabelecimento ou revisão de acordos internacionais que criem condições de igualdade às actividades turísticas nacionais e estrangeiras, nomeadamente às empresas de transportes;
- d) À promoção de diligências destinadas a obter igual tratamento da fixação das tarifas aéreas nos trajectos com destino ao território nacional;
- e) À dotação de todos os postos de recepção turística, nomeadamente as gares marítimas e aerogares, com os serviços considerados indispensáveis ao bom acolhimento dos turistas, designadamente, bancários, de armazenamento e desembarque de bagagens.

VI — Verificando que, não obstante os esforços despendidos, subsistem, entre nós, certos hábitos sociais e anti-higiénicos contrários às condições próprias de uma desejada recepção turística, sugere que se intensifique por disposições adequadas a sua eliminação.

PROPAGANDA TURÍSTICA

I — Atendendo à actual situação dos diversos mercados internacionais, julga oportuno o estudo e fomento do desenvolvimento, quer daqueles que desde há muito vêm sendo trabalhados, quer de quantos ofereçam reais possibilidades turísticas, nomeadamente os mercados escandinavo e alemão.

II — Atendendo às excelentes condições turísticas de Portugal insular e ultramarino, recomenda veementemente a necessidade da completa preparação das Ilhas Adjacentes e de todo o Ultramar para a recepção de um maior afluxo de turistas, tanto nacionais como estrangeiros, de modo a justificar e tornar possível uma intensiva campanha de publicidade dentro e fora de Portugal;

III — Atendendo ao interesse que para o País representa o turismo juvenil, considera dever promover-se a intensificação de facilidades na deslocação e alojamento de jovens nacionais e estrangeiros, designadamente de estudantes;

IV — Atendendo às vantagens de um actualizado e recíproco entendimento entre o Organismo Central e os directores dos serviços oficiais no Ultramar e no Estrangeiro, preconiza o adequado apetrechamento material e a comunicação em tempo por parte do Secretariado Nacional da Informação, de todos os factos relativos a transporte, alojamento e alimentação, manifestações artísticas, culturais, religiosas, desportivas, folclóricas e outras, e, por parte daqueles agentes, a informação oportuna de todas as circunstâncias de interesse para os turistas, relativamente aos atractivos acima referidos;

V — Atendendo à necessidade da criação de grandes correntes turísticas, manifesta a conveniência da instalação de novas Casas de Portugal e Centros de Informação, nos países escandinavos, no Canadá e no Estado da Califórnia;

VI — Atendendo ainda àquela necessidade de formação de grandes correntes turísticas, sugere que deverão habilitar-se e interessar-se as representações diplomáticas e consulares de Portugal no estrangeiro, com vista à realização de propaganda e prestação de informações de natureza turística;

VII — Atendendo ao benefício, sobretudo de ordem económica, que do facto necessariamente resultará para as múltiplas actividades que servem o turismo português, reputa de primordial importância que se dirija bem orientada propaganda de Portugal como país de excepcional relevo turístico nas quatro estações do ano, nomeadamente no Inverno.

ORGANIZAÇÃO LOCAL DE TURISMO

I — Considerando ser indispensável a reorganização dos Órgãos Locais de Turismo, recomenda, depois de ouvidos e considerados os pareceres dos respectivos dirigentes, a adopção das seguintes providências legislativas:

- a) Que às zonas de turismo cuja sede coincide com a sede do concelho, que presentemente e nos termos do art.º 118 do Código Administrativo, são directamente administradas pelas respectivas Câmaras Municipais, passem a sê-lo por Juntas de Turismo, tal como as restantes zonas o são já hoje;
- b) Que, por seu turno, e como é óbvio, sejam extintas as Comissões Municipais de Turismo, referidas no art.º 122 daquele Código;
- c) Que, desta sorte, venham a ser dois apenas os Órgãos de Administração activa de turismo local: as Juntas de Turismo e as Comissões Regionais de Turismo criadas pela Lei n.º 2082;
- d) Que, todavia, as Juntas de Turismo, quer as que venham a administrar zonas com sede na sede do concelho,

quer todas as restantes, e bem assim, as Comissões Regionais de Turismo passem a constituir simultaneamente um Órgão Municipal Consultivo, a quem, nessa qualidade, competirá colaborar com as respectivas Câmaras Municipais no estudo dos problemas intimamente ligados ao turismo local devendo cumprir àqueles corpos administrativos em relação a certas matérias (como, por exemplo, os planos de urbanização, obras e arranjos urbanísticos), ouvir prévia e obrigatoriamente as referidas Juntas e Comissões;

- e) Que, a exemplo do que já hoje sucede com as Comissões Regionais de Turismo, seja reconhecida às Juntas de Turismo autonomia administrativa e financeira, devendo conferir-se-lhes atribuições que, quando não as mesmas, sejam pelo menos idênticas em número e importância.

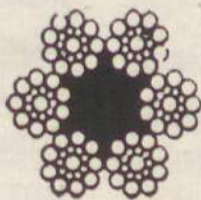
II — Considerando a necessidade premente de coordenar as actividades dos Órgãos Locais de Turismo com o Organismo Central, em termos de ser alcançada uniformidade de actuação no plano nacional, sugere que aquela coordenação seja feita directamente pelo Secretariado Nacional da Informação, através da Direcção dos Serviços de Turismo e com a colaboração de funcionários superiores qualificados.

Finalmente o Colóquio Nacional de Turismo:

— *Manifesta a veemente convicção de que as soluções propostas e os votos formulados serão tidos em consideração com igual interesse em todo o território nacional do Continente e do Ultramar;*

— *Acentua a necessidade de se dotar o Secretariado Nacional da Informação, através dos respectivos Serviços, de mais amplos meios materiais indispensáveis à maior e melhor eficiência no exercício das suas funções;*

— *Salienta aos Serviços Centrais de Turismo a conveniência de dar rápida execução às sugestões apresentadas cuja satisfação caiba no domínio da sua competência, submetendo à apreciação do Governo as que carecem de resolução superior.*



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Num dos últimos domingos, Peter Chapman parou o seu autocarro de 41 lugares à porta do histórico Guidhall de Londres donde partira na terça-feira precedente. Nos quatro dias e dezasseis horas que medearam entre os dois acontecimentos, o autocarro tinha ido a Moscovo e voltado. Esse tempo recorde foi conseguido a despeito de demoras de algumas horas nas alfândegas polacas, tanto à ida como no regresso. O tempo de marcha foi, na realidade, de 72 horas e meia apenas, o que representa uma velocidade média de 83 quilómetros por hora.

(do *Nelle Bernerzeitung* – Berne)

O dr. Wilbert recebeu o prémio de dez mil dólares por um trabalho científico em que expõe a descoberta de um novo grupo sanguíneo: o *Diego*. Mediante a existência deste grupo de sangue, demonstrou o vínculo racial entre os índios americanos e os mongolóides asiáticos confirmando assim a teoria de que o homem americano é originário da Ásia.

(de *Pensiero Nazionale* – Milão)

Estão expostas no Museu Britânico cartas e diários de Meyerbeer, recentemente adquiridos na Alemanha. Os documentos, que foram confiados pela família do célebre compositor à Biblioteca de Kniglich, de Berlim, onde estiveram arquivados desde 1910, apareceram mais tarde, em 1944, não se sabe como, na Silésia. Aquela biblioteca conseguiu readquiri-los.

(do diário *Het Laatste Nieuws* – Bruxels)

O dr. Varren, da Universidade de Stanford, é de opinião que o café teria menos influência no homem, no que respeita ao sono, do que a herança da insónia: «Se formos até à extrema análise da causa da insónia, seria necessário procurá-la no remorso provocado em qualquer ancestral por uma falta grave».

(do *Sudoest Tagespost* – Graz)

Procedeu-se em Turim à montagem de um enorme modelo de cérebro humano – mecanismo de extrema sensibilidade, formado por instrumentos que demonstram como o cérebro reage aos estímulos auditivos e visuais. Tem cerca de sete metros de altura por quatro de comprimento, e na sua montagem intervieram 45 mil fontes de luz e 70 quilómetros de cabo eléc-

trico. Dispõe de doze motores que põem em movimento um complexo mecanismo. Este traduz as suas reacções e alterações luminosas aos ruídos que junto a ele se produzam. Minúsculas lâmpadas eléctricas representam células e fios de feixes nervosos. O interior do cérebro está montado sobre discos de alumínio.

(do diário franco-libanês *Al Kifah* – Beirute)

O dr. Brudass, famoso médico alemão, descreveu o método de preservar a pele humana, e segundo o qual se podem efectuar seguidamente enxertos para tratamento em casos de acidentes. Este cientista comunicou que se congelara a pele durante dois dias, lentamente, a uma temperatura de 30 graus abaixo de zero, e que depois fora guardada num recipiente onde se mantinha uma temperatura entre 1 e 2 graus negativos.

(do diário *Ghana Times* – Accra)

No Instituto Franklin de Nova Iorque, exibiu-se a «casa lunar», concha cilíndrica contendo livros em microfilme, TV e rádio lunares, e tudo o que é necessário para tornar a vida confortável e suportável na atmosfera lunar. Esta casa a enviar para a Lua foi idealizada pelo astrónomo alemão Hans Walser.

(do diário *Djumhuriyet* – Constantinopla)

Uma ponte de metro e meio de comprimento por vinte centímetros de largura, com as suas torres, «passerele» para peões, via central de dupla circulação e outros curiosos pormenores, foi construída com palitos de madeira por um ferroviário inglês. Utilizou 36 caixas de palitos (cerca de 25 mil) e 28 tubos de cola.

(de «*Tempo Presente*» – Roma)

Em Orne, na região de Argentan, famosa pelas suas excelentes adegas, foi criado o... Museu dos Ébrios, dedicado aos mais populares apreciadores de vinho, já falecidos. Neste museu cada um daqueles que foram grandes e alegres bebedores tem uma lápida em verso, na qual se faz a história das suas predilecções pelos vinhos e das suas manias quando o álcool lhes subia à cabeça...

(de «*La Libre France*» – Rouen)

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Pelo Eng.º A. SIMÕES DO ROSÁRIO

Em número anterior da nossa revista, tivemos já ocasião de oferecer aos leitores uma vista de conjunto sobre os transportes na Província Portuguesa de Moçambique. Já então salientámos que a generalidade dos transportes — ferroviários, rodoviários e aéreos — está confiada a uma única Administração, que se ocupa igualmente dos portos da Província. A este propósito, não será talvez ocioso recordar ainda que, em toda a costa oriental do vasto continente negro, tal como em Moçambique, nela incluída, se regista sempre o facto de uma única entidade coordenar e administrar simultaneamente os portos e os caminhos de ferro que neles convergem. Há mesmo técnicos de transportes que atribuem precisamente a essa feliz orientação, que os governos responsáveis pelos territórios situados nessa costa têm sabido seguir, no êxito incontestável com que se tem logrado resolver os inúmeros problemas levantados pelo rápido desenvolvimento do interior africano, tendo-se sempre satisfeito todas as necessidades do tráfego, a despeito dos prazos consideráveis com que as fábricas da especialidade fornecem os equipamentos portuário e ferroviário.

Vamos hoje descrever, com mais pormenor, o porto de Lourenço Marques e os Caminhos de Ferro que integram a Direcção de Exploração que tem a sua sede na capital moçambicana, pois um e outro se encontram intimamente associados entre si.

O porto de Lourenço Marques, que actualmente se situa em vigésimo lugar no conjunto dos portos mundiais (antes, portanto, do porto de Lisboa) foi um dos primeiros da costa oriental africana a receber visitas regulares de navios europeus. Parece ter sido em 1502 que, na costa de Moçambique, fez escala uma embarcação portuguesa, que regressava da Índia, com o intuito de tomar água. Foi, no entanto, o explorador português Lourenço Marques — que transmitiu o seu nome à bela Capital de hoje — quem empreendeu, no ano de 1544, o reconhecimento da região, havendo concluído contratos comerciais com os indígenas, principalmente para o tráfego de marfim. Construiu-se, então, um posto na margem direita da Baía e, ao mesmo tempo, estabeleceu-se uma ligação regular anual com a Metrópole.

Nos quatro séculos, que nos separam desses lon-

gínquos dias, a nossa soberania manteve-se sempre nesta parcela de terra portuguesa, mas não sem que os nossos bravos irmãos de antanho tivessem de lutar, e por várias vezes, não só com os autóctones, que cobiçavam as mercadorias depositadas nos nossos armazéns, como também com outros europeus, invejosos do bom porto que tínhamos colocado sob a nossa bandeira...

O actual porto comercial fica situado no Estuário do Espírito Santo, formado pela confluência dos rios Tembe, Umbelúzi e Matola, o qual, por sua vez, desemboca na Baía de Lourenço Marques, na sua parte central.

O eixo do porto está orientado na direcção NE-SW, a mais conveniente para uma eficaz protecção das embarcações contra os ventos dominantes e as fortes tempestades que, por vezes, assolam as costas do Índico.

O cais — chamado Gorjão, em homenagem ao Governador Geral que foi o pioneiro da sua construção — tem presentemente um comprimento de 2 400 metros, em alinhamento recto, apenas com uma leve inflexão nos derradeiros 150 metros; a ele podem acostar quinze navios de grande calado, pois a profundidade das suas águas é de cerca de 12,5 metros. Ao longo de todo o cais, existe uma plataforma de 22 metros de largura, na qual se encontram 54 guindastes eléctricos, que cobrem uma gama de capacidades de levantamento que vai de 3 a 80 toneladas; nessa plataforma, estão ainda assentes três vias férreas, que permitem a fácil circulação do material ferroviário e possibilitam o transbordo directo das mercadorias dos vagões para os navios e vice-versa; paralelamente à plataforma, encontram-se dispostos quinze armazéns, nos quais se podem depositar cerca de 250 mil toneladas de mercadorias.

O equipamento do cais compreende ainda umas duas centenas de engenhos de manutenção, que em boa parte contribuem para a eficiência que caracteriza os serviços do porto de Lourenço Marques unanimemente elogiada por todos os comandantes de navios que o visitam.

Na plataforma estão também instaladas duas carvoeiras eléctricas que efectuem a manutenção de de 1 000 toneladas de carvão por hora, sendo alimen-

tadas por duas tuihas de 50 mil toneladas e por um feixe de classificação que pode compreender mais de uma centena de vias.

O cais possui igualmente duas instalações frigoríficas, uma para a conservação de frutas (especialmente citrinas) e outra destinada a peixe. A primeira, com uma capacidade de 69 120 caixas foi expressamente construída para permitir o carregamento dos barcos directamente a partir das câmaras de refrigeração; a segunda obedece à satisfação da necessidade de armazenamento do peixe para o consumo da população laurentina.

No porto de Lourenço Marques, são também embarcadas grandes quantidades de minérios provenientes dos territórios vizinhos: — União Sul Africana e Rodésia do Sul; para isso, dispõem de espaço suficiente para a sua armazenagem, sendo actualmente aí depositadas mais de trezentas mil toneladas de diversos minérios.

A plataforma do cais possui um oleoduto para

sivelmente o mesmo número, transitando por ele ainda mais uns trinta mil.

As instalações ferroviárias do porto compreendem cerca de noventa quilómetros de linhas e uma extensa estação de classificação (*gare de triagem*), recentemente construída. Esta é do tipo de duplo declive e encontra-se equipada com uma moderna instalação de comando, inteiramente automática, dispondo de freios de via, o que torna possível a classificação diária de grande número de vagões.

Terminaremos este breve apontamento sobre o porto de Lourenço Marques — um dos mais importantes do Mundo Português — recordando que nele confluem três importantes vias férreas que a ele trazem exportações da própria Província, do Protectorado da Suazilanda, da União Sul-Africana e da Rodésia do Sul; levando igualmente a todos estes territórios boa parte das suas importações.

A ligação com a Suazilanda é feita, por agora, em serviço misto caminho de ferro (linha de Goba) ca-

✱

Vista aérea de parte do porto de Lourenço Marques, mostrando as ligações com os Caminhos de Ferro. Ao fundo, vê-se claramente o feixe das linhas para descongestionamento da torre dos cais. Notemos que o porto de Lourenço Marques se classifica em 2.º lugar entre todos os portos da África ao Sul do Equador, recebendo grande movimento das exportações e importações da União Sul Africana e da Rodésia do Sul

✱



combustíveis líquidos, dotado duma potente estação de bombagem e destinado ao rápido abastecimento dos navios acostados.

O porto de Lourenço Marques compreende ainda o cais da Matola situado a alguns quilómetros da cidade, especialmente construído para a descarga e armazenamento de combustíveis líquidos que são por ele importados não só para o consumo da própria Província como também para a Rodésia do Sul, União Sul Africana e Suazilanda. A capacidade dos tanques aí instalados é de 160 mil toneladas.

Adjacente a este cais, um outro está em construção para madeiras e ainda um outro em projecto para minérios. Estuda-se também o prolongamento de mais 300 metros do cais Gorjão, o que permitirá fazer face ao crescente desenvolvimento do fráfego.

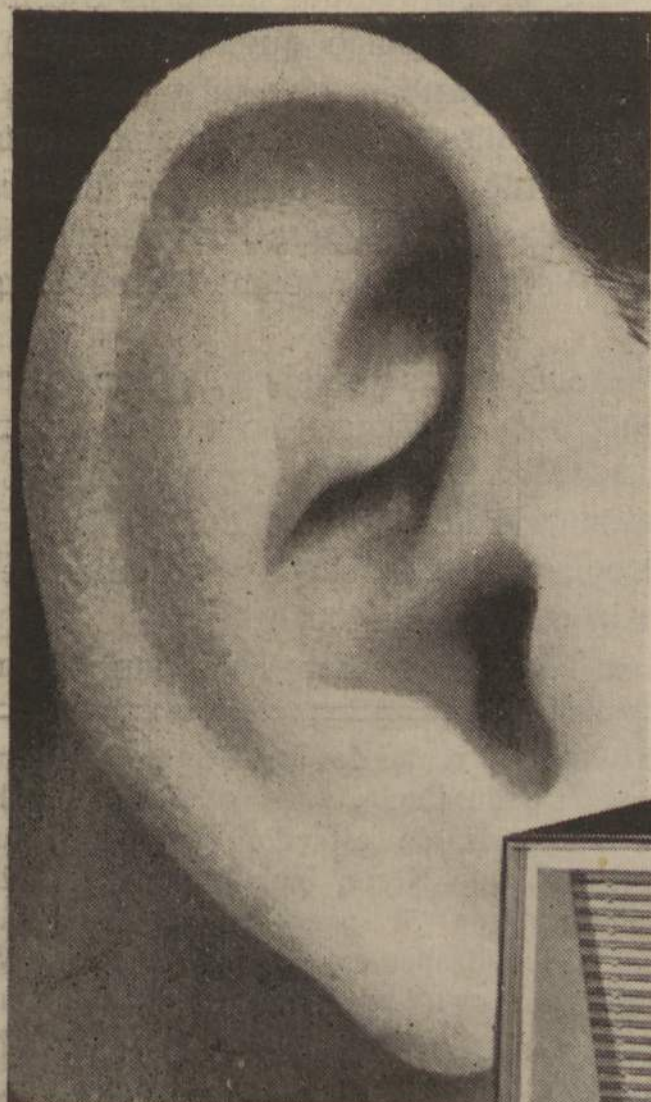
Alguns números darão talvez uma ideia elucidativa do movimento do porto de Lourenço Marques; assim, citaremos que nele se manuseiam anualmente mais de cinco milhões e meio de toneladas, embarcam uns quarenta mil passageiros e desembarca sen-

mionagem (Goba-Stegi), ambos dos CFM, prevendo-se, no entanto, para muito breve, a construção duma nova via férrea que penetrará naquele Protectorado; a ligação com a União Sul-Africana faz-se pela linha de Ressano Garcia, a de maior densidade de tráfego de toda a Província, equipada com CTC; finalmente a ligação com a Rodésia do Sul é efectuada pela linha do Limpopo, recentemente construída, que veio encurtar consideravelmente as comunicações daquele território com os portos marítimos que o servem.

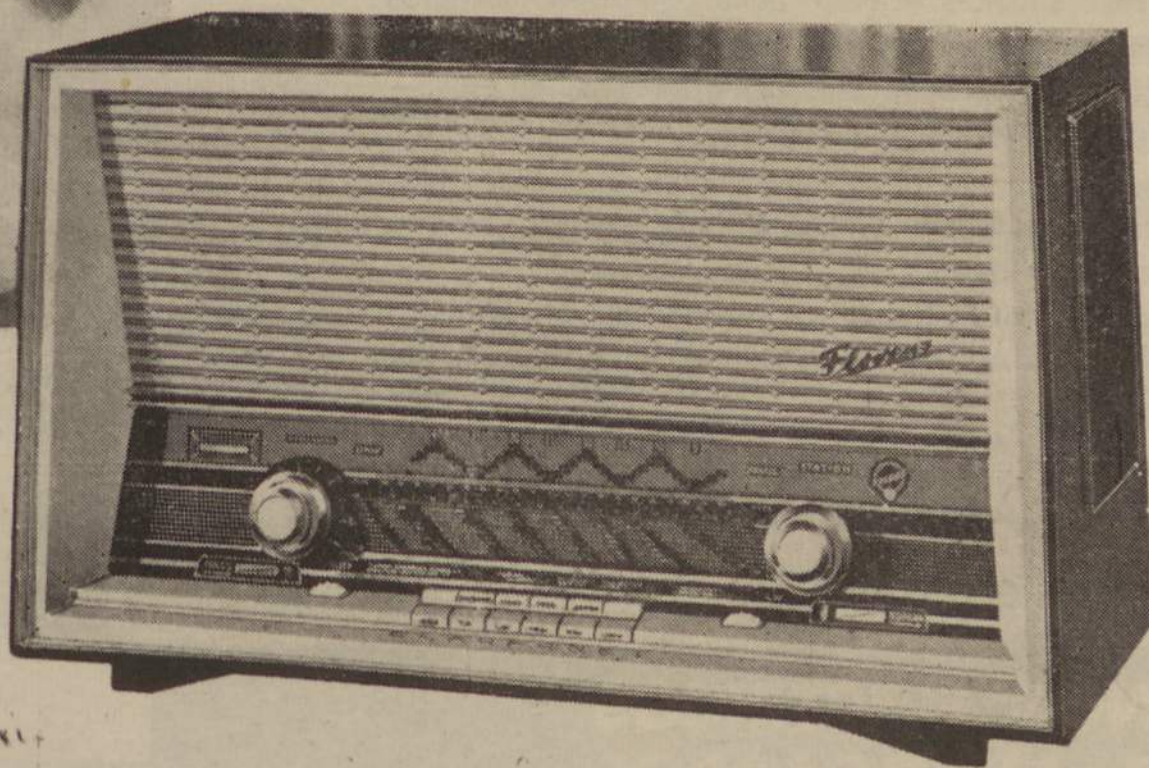
Julgamos ter dado hoje a conhecer aos leitores as características mais notáveis do nosso porto de Lourenço Marques — magnífica obra que bem atesta o ciclópico esforço de todos os Portugueses no bom sentido de engrandecerem a sua Pátria. Em número próximo, prosseguiremos nesta série de estudos sobre os transportes no Ultramar, referindo-nos desenvolvimentos ao Porto e ao Caminho de Ferro da Beira, na certeza do interesse que os nossos leitores terão em conhecer em pormenor o desenvolvimento dos transportes no Portugal de Além-Mar.

nunca foi tão fácil escolher o melhor ...

**basta ouvir
um rádio**



- Recepção radiofónica da mais alta qualidade
- Sistema de som de super-alta-fidelidade
- Desdobramento especial de ondas curtas
- Conforto e facilidade de manejo
- Antena Ferrit incorporada e desligável
- Ligações para gravador e gira-discos
- Assistência técnica perfeita



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Sede : Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32 — Tel. *73 69 91 • Filial : Porto — Abertura em breve



ponto por ponto o melhor



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição

3.ª Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 232, II Série, de 3 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, o projecto de construção de uma casa para habitação do pessoal de vigilância e de assistência permanente à via férrea ao quilómetro 98,39540 da linha do Minho, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de duas parcelas de terreno, localizadas entre os pontos quilométricos 98,38550 e 98,40390, da mesma linha, com a área total de 37,010 m².

Ministério das Comunicações, 22 de Setembro de 1961. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 233, II Série, de 4 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação da estação de Muge, na Linha de Vendas Novas, incluindo as expropriações, por utilidade pública, de três parcelas de terreno situadas entre os pontos quilométricos 6,138 e 6,797 da mesma linha, com a área total de 1774,70 m².

Ministério das Comunicações, 22 de Setembro de 1961. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 234, II Série, de 6 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar, nos termos do artigo 12.º da

Gazeta dos Caminhos de Ferro

No excelente semanário «Boa Nova», de Cantanhede, lemos, no seu número de 8 de Setembro, na sua secção «Notas e Comentários», e sob o título *Nem todos acreditam na força irresistível dos ventos da História* uma muito amável referência à nossa publicação, que passamos a transcrever:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* transcreveu a local publicada na «Boa Nova» sob o título *Julgamento de 8 Padres*.

Nessa local procurávamos sossegar o espírito dos leitores de certo periódico que, solícito, informava que em Budapeste tinham sido julgados 8 Padres!

Como então dissemos, baseados nas notícias das Agências de Informação, os crimes dos referidos eclesiásticos eram afinal coisa bem simples: ensinar Catequese e esconder na cama livros de carácter religioso!

Desgraçados países onde os homens para lerem livros que falem de Deus têm que os esconder na cama!

Deus nos livre de tal liberdade.

Agradecemos à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», é claro, a transcrição da local.

Como se vê, estamos bem acompanhados».

Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, o projecto de remodelação do apeadeiro de Cacia, ampliando as suas linhas e elevando-o à categoria de estação, situado ao quilómetro 278,80750 da linha do Norte, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de 31 parcelas de terreno (desenho n.º 18 182-C. P.) localizadas entre os quilómetros 278,19986 e 278,79415 de ambos os lados da referida linha férrea.

Ministério das Comunicações, 22 de Setembro de 1961 — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Linhas Estrangeiras

Realizou-se em Londres, recente-
GRÃ-BRETANHA mente, uma Conferência de Modernização Ferroviária, em que tomaram parte mais de mil delegados de quase toda a parte do mundo.

Nessa conferência, organizada conjuntamente por instituições de engenheiros civis, mecânicos e electricistas, discutiu-se pela primeira vez o plano de modernização dos caminhos de ferro britânicos.

Um dos trabalhos apresentados versou sobre a possibilidade de construir, com matéria plástica, as carruagens de passageiros, o que, além de solucionar o problema do peso, eliminaria a necessidade de pintura e manutenção, pois não haveria formação de ferrugem.

O engenheiro-chefe da Comissão Britânica de Transportes, sr. John F. Harrison, explicou que está a realizar-se na Grã-Bretanha um programa de pesquisas que tem por objectivo a utilização do plástico nas carruagens. Um estudo especial sobre misturas de fibra de vidro com resinas resistentes a fortes tensões, levou as autoridades a julgarem viável a utilização do plástico nessas construções, que pesariam menos 20 toneladas que as similares de aço doce.

Assinalou também que o veículo de plástico custaria cerca de 65% mais que o do aço, mas, depois, essa diferença seria absorvida pela economia de manobra e conservação.

—Londres conheceu recentemente, na estação de Marylebone dois dos novos comboios Diesel de luxo, construídos para desenvolverem velocidade até 144 km/h nos trechos Manchester-Londres (St. Pancras)-Leicester, Londres (Paddington) Bristol e Londres-Birmingham.

Conquanto hajam sido apresentadas duas, serão cinco as primeiras composições a circular: duas de seis carruagens para o primeiro dos trechos citados e três de oito carruagens.

As composições de seis carruagens constam de duas carruagens motores — uma em cada extremidade, dotados de dois motores Diesel e geradores eléctricos, compartimento do maquinista e salão para 12 passageiros; duas carruagens-restaurantes com salões para 18 passageiros, duas carruagens-salões com 36 lugares cada um, totalizando a lotação de 132 passageiros de primeira classe. Nas composições de oito carruagens, as duas carruagens suplementares são de segunda classe, de sorte que o número de lugares é de 228, sendo 108 lugares de primeira e 120 de segunda, todos numerados.

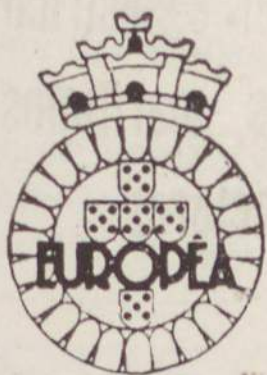
A parte externa dos comboios, pintada de azul, apresenta uma faixa branca abrangendo as janelas; a pintura do tecto é cinzenta, a do equipamento suspenso sob o estrado é alumínio e a dos «boggies» é preta. As carruagens dispõem de ar condicionado, com temperatura e humidade controladas e são isoladas contra o ruído e o calor. As janelas são de vidro duplo e possuem uma veneziana de permissão, com inclinação controlada pelos passageiros.

Os assentos são dispostos dois a dois, num lado, e em fila simples, no outro, com as respectivas mesas à frente; nas de primeira classe, os assentos são reclinados e ajustáveis em relação ao afastamento das mesas. As refeições são servidas nas próprias mesas a exemplo dos aviões.

A decoração interna é feita na base de combinação de cores vivas e agradáveis, sendo o estofamento das poltronas em vermelho ou azul. O tecto, as paredes e o piso são de plásticos ou fórmica, sendo o piso forrado com tapetes também em vermelho ou azul. A iluminação, quer geral ou individual, é fluorescente, difundida por aparelhos especiais de aspecto agradável.

Cada carruagem é dotada de compartimento de bagagem e lavatório com todos os requisitos de higiene, água quente ou fria. Nos restaurantes houve também a preocupação de higiene e armazenagem adequada de alimentos e bebidas, sendo quase toda a instalação de aço inoxidável.

Os dois motores Diesel são de 1000 H. P., 12 cilindros, acoplados aos oito motores de tracção e do



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. EUROPÉA
TELEFONE: 2 0911

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

equipamento auxiliar. A corrente alternada para iluminação, condicionamento de ar e refrigeração é suprida por dois motores Diesel de 190 H. P.

Algumas outras características desses comboios podem ser assim enumeradas:

Comprimento da composição de seis carruagens, 125 metros; oito carruagens, 166.

Comprimento das carruagens, 20.

Altura, 3,67 metros; largura, 2,75 metros.

Peso do comboio de 6 carruagens, 299 toneladas; 8 carruagens, 364 toneladas.

Motores: 8 de quatro pólos, 425 amp., 383 volts, 199 H. P. de potência contínua a 1360 rpm; relação de engrenagem, 19/67.

ITALIA

Um extraordinário impulso foi dado em 1960 ao vasto programa de electrificação dos Caminhos de Ferro Italianos. Conseguiu-se, no último ano, a conversão de tracção a vapor para comboios eléctricos em 10 linhas do norte, centro e sul da Itália, num percurso total de 615 km., dos quais 233 em carris duplos.

A Itália continuando neste progresso encontra-se na vanguarda dos outros países. Enquanto que as linhas electrificadas representam, na Europa, 11,5% no total da rede ferroviária europeia, as linhas electrificadas da Itália compreendem já 46,5% no sistema ferroviário do país.

Os Problemas Económicos dos Caminhos de Ferro

e os países membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

A pedido da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, a União Internacional dos Caminhos de Ferro procedeu ao estudo da situação económica dos caminhos de ferro.

Foi precisamente na reunião efectuada no dia 24 de Maio de 1960, que o Conselho dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes encarregou o Comité Adjunto de examinar, em colaboração com a União Internacional dos Caminhos de Ferro, as medidas próprias para o prosseguimento da aplicação da sua Resolução n.º 10, de 16 de Maio de 1957, relativa à situação financeira dos caminhos de ferro, e para esse efeito solicitou-se à UIC a apresentação de um novo relatório.

Esse Relatório foi apresentado à CEMT (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes) em Julho deste decorrente ano de 1961 e dele se fez um lúcido resumo, de que acabamos de receber dois exemplares, por amável oferta do ilustre Director-Geral da C. P., sr. Eng.º R. de Espregueira Mendes.

Entre os assuntos tratados no Relatório, figuram, em capítulos independentes, os seguintes: A adaptação necessária do Caminho de Ferro considerado isoladamente; a necessidade de uma política geral dos transportes; as condições de uma sã concorrência; e a necessária intervenção dos Poderes públicos.



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.



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

LIVROS E AUTORES

Beethoven — (*Grandes períodos criadores* —) De Romain Rolland

Romain Rolland, Prémio Nobel da Literatura, consumiu mais de quarenta anos na construção desta grande obra. O insigne escritor francês, não foi apenas um romancista, mas também um apaixonado admirador da arte musical. Amou-a e estudou-a. E um dos seus ídolos foi esse genial Beethoven, de quem fez a biografia, tão bela, sugestiva e surpreendente como um romance—foi, com efeito, um extraordinário romance a sua vida—e de cuja obra musical fez o mais extraordinário estudo crítico, pelo espírito compreensivo, pelos conhecimentos musicais, que até hoje se têm feito acerca de um compositor.

Esta obra, profusamente ilustrada, foi traduzida pelo ilustre compositor e escritor Fernando Lopes Graça. Edição muito cuidada da «Cosmos».

Panorama do Pensamento Filosófico

A Biblioteca «Cosmos», a quem se deve uma actividade cultural de grande projecção, está publicando, em fascículos, sob a direcção do Doutor V. Magalhães Vilhena, uma obra muito importante: o *Panorama do Pensamento Filosófico*. Acabamos de receber o fascículo n.º 21, contendo a parte final do ensaio consagrado ao *Pensamento Filosófico Cristão* e as primeiras páginas do estudo intitulado *O Pensamento Filosófico e Científico Árabe*. Precede este segundo ensaio uma extensa «Bibliografia», organizada pelo douto director desta publicação.

Esta notabilíssima obra que, terminada a sua impressão, será encadernada em 4 volumes, vale, para os estudiosos de filosofia, uma biblioteca inteira. O Doutor V. Magalhães Vilhena não só escolheu os textos, não só encarregou professores competentes de os traduzir, mas reviu todas ou quase todas as traduções e actualizou, com preciosas notas, muitos ensaios.

Esta obra, quase a terminar a sua publicação, recomenda-se não apenas aos estudantes de letras do Liceu, não apenas aos alunos das nossas Faculdades de Letras, mas também a todos aqueles que desejam conhecer as ideias e os ideais dos homens, através das idades, em todo este pobre mundo.

Cada homem consciente dos seus destinos é um Universo inteiro. Neste *Panorama*, da «Cosmos», aprende-se a conhecer os problemas do homem e a desvendar os seus mistérios.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Fanny».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.

COLISEU — Companhia de Circo.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

O Governo inglês decidiu que o trabalho de construção do primeiro caminho de ferro na Suazilândia comece o mais brevemente possível. O caminho de ferro cobrirá uma distância de cerca de 140 milhas até à fronteira de Moçambique, tendo o Governo português concordado em princípio em estender o actual caminho de ferro de Goba até à fronteira, criando-se deste modo uma ligação ferroviária entre a Suazilândia e o porto de Lourenço Marques. Espera-se que a linha completa seja aberta ao tráfego em 1964.

A construção desta ligação ferroviária que foi discutida durante muitos anos tornará possível o desenvolvimento da exportação de grandes jazigos de minério de ferro em Ngwenya (Bomvu Ridge) cuja existência foi já comprovada pela «Swaziland Iron Ore Development Company», uma companhia constituída pela «Anglo American Corporation of South Africa» juntamente com a «Guest, Keen and Nettlefold, Ltd.^a».

O custo aproximado da construção da secção do caminho de ferro em território da Suazilândia será de cerca de 8 milhões de libras esterlinas e a «Colonial Development Corporation» e a «Anglo American Corporation» concordaram condicionalmente em fornecer a maioria do capital necessário.

O caminho de ferro proporcionará transporte a outras mercadorias além do minério de ferro.

O Alto Comissário para a Basutolândia, o Protectorado da Bechuanalândia e a Suazilândia propõem se estabelecer por proclamação uma Junta do Caminho de Ferro da Suazilândia que será responsável pela construção da secção em território da Suazilândia do novo caminho de ferro. A exacta composição da Junta não foi ainda anunciada, mas espera-se que inclua representantes dos interesses locais da Suazilândia e dos europeus, bem como dos principais utilizadores do projectado caminho de ferro.

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—às 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.^{as} 5.^{as} 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 anorectais—às 15 horas

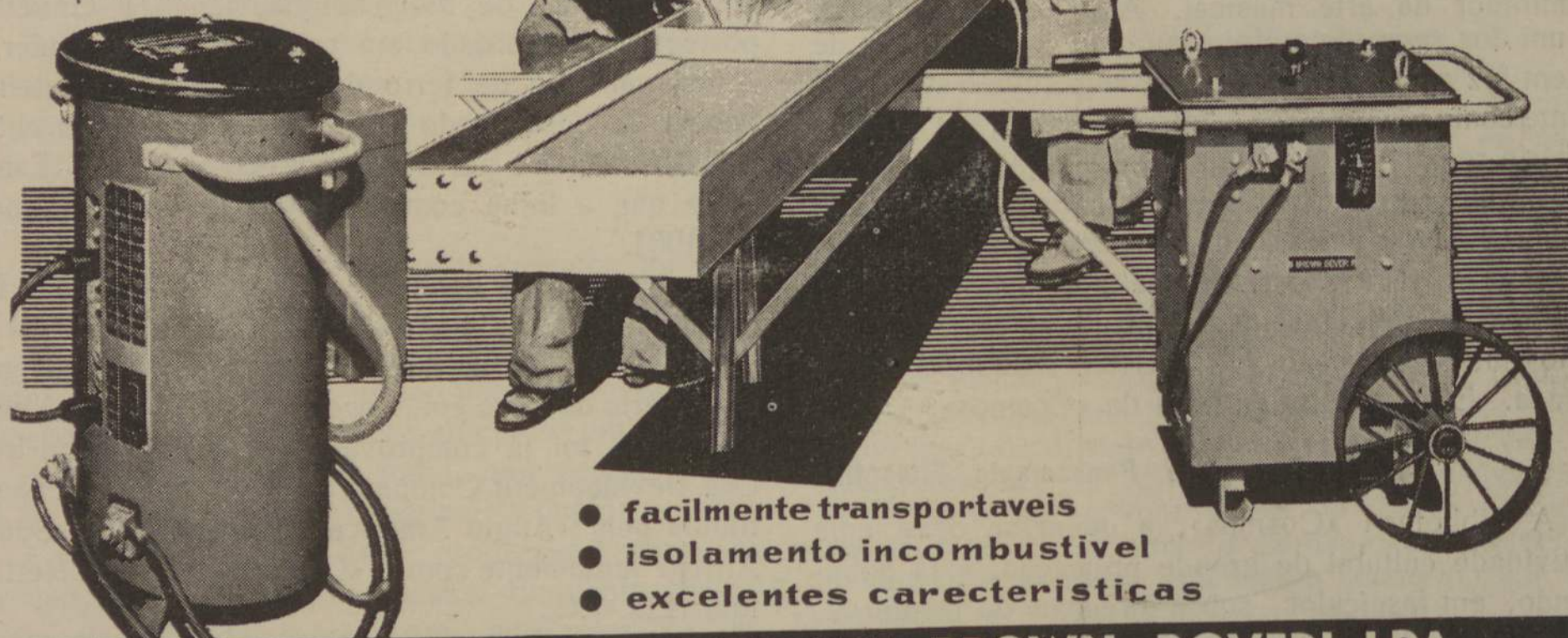
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16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

ANÁLISES CLÍNICAS

BROWN BOVERI

transformadores de soldadura

para intensidades até 500 Amp.



- facilmente transportáveis
- isolamento incombustível
- excelentes características

SOCIEDADE DE ELECTRICIDADE BROWN BOVERI, LDA.

PORTO - R. SÁ DA BANDEIRA, 481 - 2º - TEL. 23411

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO

MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

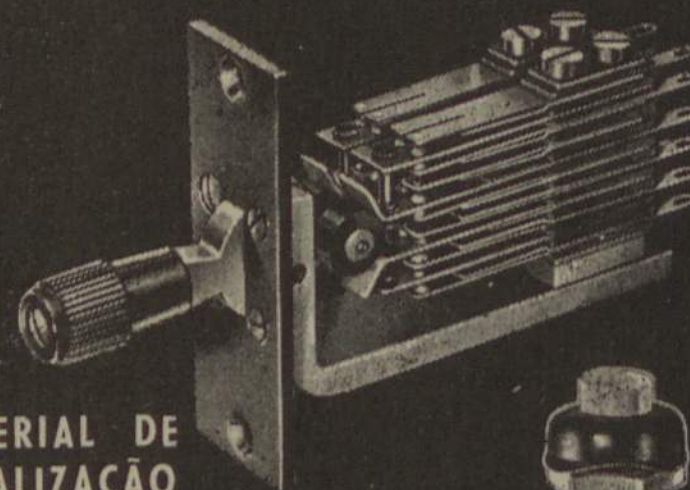
Praça da Figueira, 10-B

TELEFONE 86 74 64

Depositário Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}

ELVAS



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325

LISBOA

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

S O G Á S

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

■ Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gaz Carbónico * Argon e outros.

■ Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.

■ Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

SOREFAME

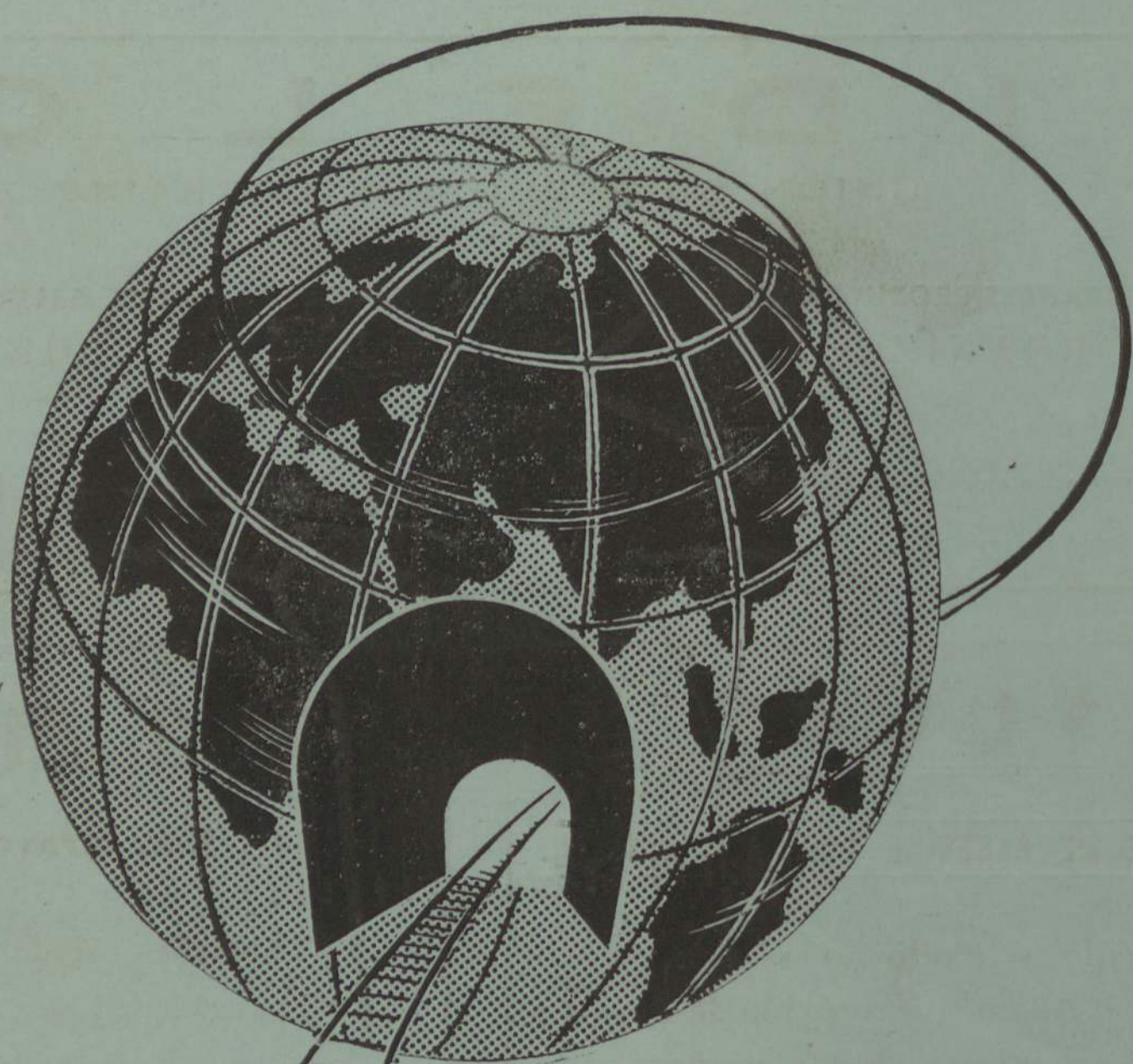
MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL, DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE