

2.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1963

Número 1807

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

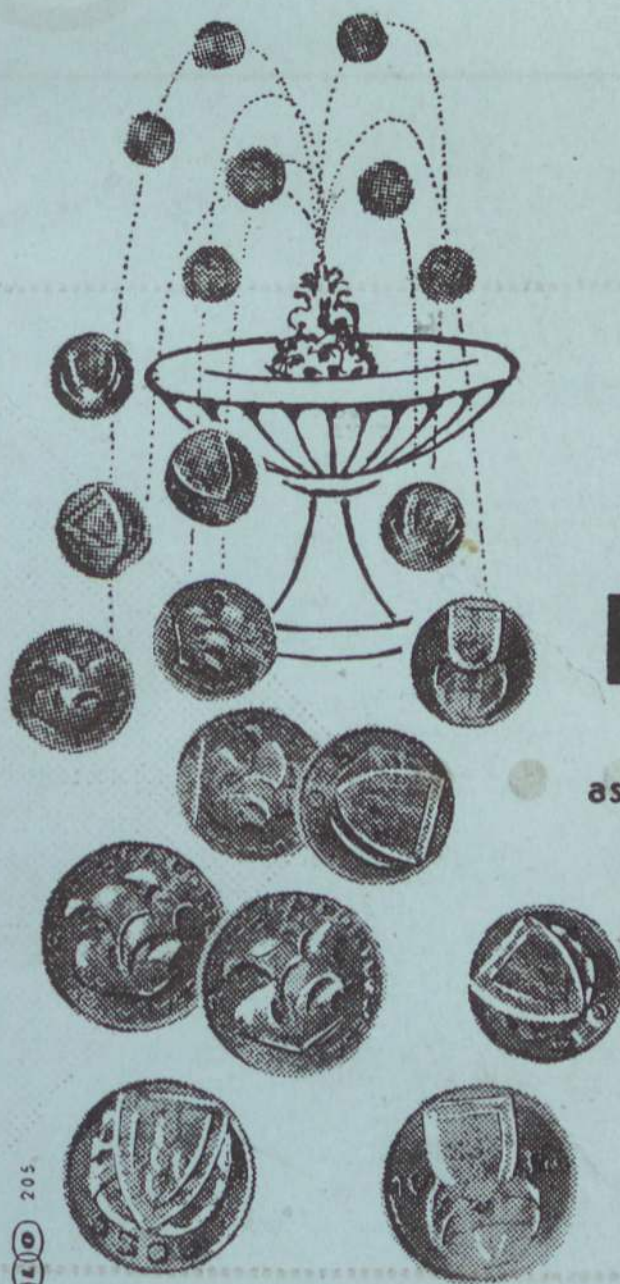
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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
C A M I N H O S D E F E R R O

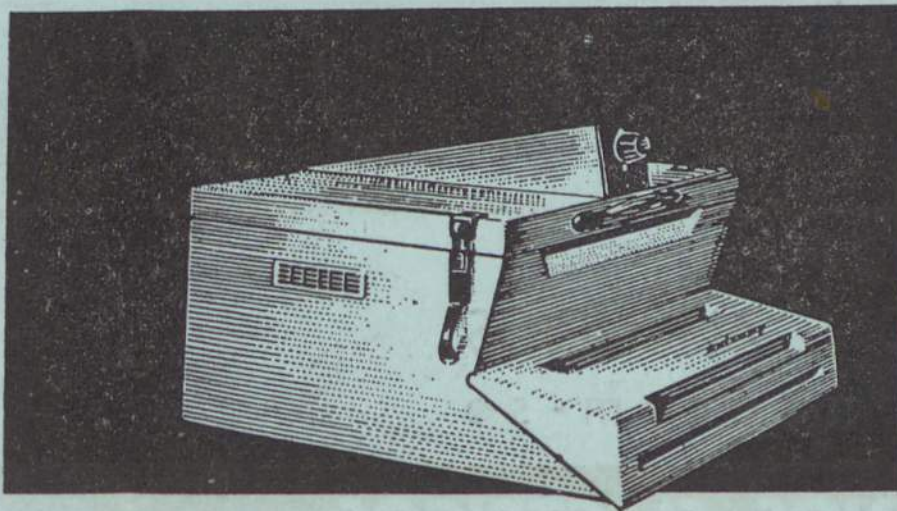
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



ELCO 205

Uma Fonte de Economia...



Dalcopy

SIMPLICIDADE E RAPIDEZ

- compare • Utilização dispensando câmara escura
- as vantagens • Um único tipo de papel para negativos e positivos
- do sistema • Um número ilimitado de positivos a partir dum único negativo
- DALCOPY • Arquivo do negativo para posteriores reproduções
- com • Uma única folha de papel para originais impressos numa só face
- qualquer • Eficiente reprodução de tons contínuos
- outro • Ampliações de microfilmes
- processo • Cópias a partir de qualquer negativo
- de • Discrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar • Facilidade de manuseio, economia e rapidez

Representantes

SALVADOR PAMPULIM, LDA.

R. FANQUEIROS, 65-3.º C - LISBOA - 2 - TEL. 32 28 63 - 36 78 33
RUA FORMOSA, 432 - 1.º - PORTO - TELEF. 31 32 0



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

TELEPHONE: 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. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas

Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas

Dr. Nelson de Figueiredo—Rins e vias urinárias—às 16 horas

Dr. Romão Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas

Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 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 18 horas

Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas

Prof. Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas

Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

Dr.ª Maria José Leão—Análises clínicas—às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 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

1807



1 — ABRIL — 1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

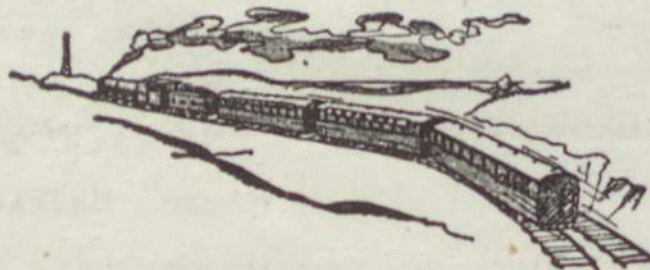
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

Relações Públicas no Caminho de Ferro, pelo Dr. <i>ÉLIO CARDOSO</i>	39
As Obras Públicas em 1961, pelo Dr. <i>MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	41
As Comunicações na Guiné, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	43
Tetuan, a Cidade da Sete Portas, por <i>JORGE RAMOS</i>	46
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	47
Conferência Internacional Ferroviária Eurailpass.	48
Linhas Ultramarinas	48
Parte Oficial	49
Espectáculos	49
Recortes sem comentários	50
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	51
Hora de Verão	51
Comboios Internacionais	51
Brindes e Calendários.	51
Linhas Estrangeiras	52
As nossas «Bodas de Diamante»	52



RELAÇÕES PÚBLICAS NO CAMINHO DE FERRO

A próxima reunião do CIPCE, em Lisboa

Pelo Dr. ÉLIO CARDOSO

VAI realizar-se em Lisboa, em 29 e 30 do corrente, com a participação da C. P., uma importante conferência do Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CIPCE), dedicada exclusivamente às Relações Públicas no domínio ferroviário.

A conferência, por cujo êxito cumpre desde já formular os mais calorosos votos, vai por certo constituir uma jornada esclarecedora, de elevada projecção, tanto mais que se efectua sob o signo de uma recente visita ao desenvolvidíssimo serviço de Relações Públicas da *Association of American Railroads* (A A R), em Nova Iorque, do eng. Louis Armand — técnico do maior renome ferroviário, cujas observações estão sendo largamente noticiadas pelo *Forum* da União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC).

Para a C. P. a reunião será pois uma oportunidade excelente para melhor se conhecerem as directivas e as inspirações fundamentais que têm conduzido as Administrações ferroviárias dos países mais

evoluídos a incrementar, no seu seio, o sector do *Public Relations* — hoje em irradiação constante, mercê das vantagens que a sua utilíssima acção tem trazido para o caminho de ferro e para o seu prestígio.

Às Relações Públicas cabe, essencialmente, a função de informar — modelando, esclarecendo, divulgando entre todos os sectores do público, na medida adequada aos seus diversos graus de cultura e preferências, assuntos, os mais ecléticos, que respeitam à via férrea e aos seus interesses, fazendo a propaganda e defendendo o gosto pelas coisas do caminho de ferro.

Os E. U. A. — pioneiros em matéria de Relações Públicas e campo de infinitas experiências em que há sempre muito que aprender — dispõem, para o efeito, de serviços altamente especializados e apetrechados, assentes na colaboração activa de elevado número de jornalistas e escritores. Entre os temas mais notáveis que actualmente competem aos responsáveis ferroviários das Relações Públicas estadunidenses, figura a difusão dos estudos e relatórios

de serviço, executados por economistas e engenheiros do caminho de ferro, trabalhos que são objecto de uma divulgação ampla, com vista não sòmente a chamar a atenção e o patrocínio dos meios financeiros, políticos ou sindicais para as mais vultosas realizações da via férrea, susceptíveis de serem subsidiadas por esses meios, como paralelamente a colocar a experiência de umas Redes ao serviço das outras — dentro daquele espírito de assistência e cooperação que é apanágio dos caminhos de ferro de todo o mundo.

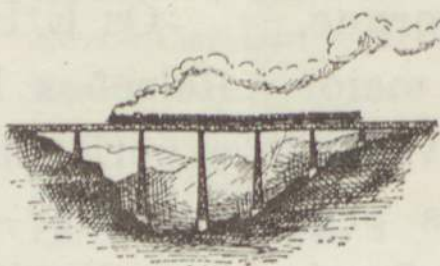
— Outro aspecto muito generalizado na América — e de possível adopção no Velho Continente — é o de levar as Relações Públicas ao ensino superior e médio, tornando conhecidos dos professores, particularmente dos universitários regendo cadeiras de Transportes, os mais significativos trabalhos elaborados nos caminhos de ferro.

Na Europa, nomeadamente em França e na Grã-Bretanha, em analogia com as campanhas empreendidas nos E.U.A. entre certas camadas do povo, estudam-se me-

didias sistemáticas de persuasão junto das populações em evolução activa — especialmente operários e rurais, classes capazes de consagrarem, no futuro, parte importante das suas economias em viagens por comboio, uma vez neles incutido o prazer de viajar no caminho de ferro. E se a obra de divulgação puder ser forte e porventura mais coesa, será possível prolongar até à escola primária e secundária o gosto pelos comboios, criando e incentivando, entre os estudantes, vocações ferroviárias — mais tarde devidamente aproveitáveis — e conquistando amizades gradas para o caminho de ferro.

A função pluriforme das Relações Públicas está pois a inspirar, em quase todas as Redes, modalidades de acção que se projectam largamente no tempo.

São grandes as necessidades do País em matéria de divulgação e informação ferroviária. Por isso, tudo quanto se fizer no caminho do futuro será contribuição preciosa para o interesse da C. P. e para o interesse nacional.



As Obras Públicas em 1961

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

I

O sr. Engenheiro Eduardo de Arantes e Oliveira é um dos mais ilustres estadistas que têm passado pelo Ministério das Obras Públicas, como é também uma pessoa que, pela correcção das suas atitudes e forma criteriosa como resolve os mais difíceis problemas da sua pasta, merece o respeito de todos. Basta lembrar que é o estadista que mandou executar a construção da Ponte sobre o Rio Tejo em Lisboa, e se, de maneira alguma, deve deixar-se de dar relevo àquele que com a sua actuação, primeiro como Ministro das Finanças e desde 1932 como Presidente do Conselho de Ministros, tornou possível a transformação do País e que é o sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, todavia ao actual titular da pasta das Obras Públicas bem grata lhe tem de estar a Nação pelos importantes serviços prestados.

Além disso, o sr. Ministro das Obras Públicas não faz segredo da sua actuação, e, num exemplo digno de ser imitado pelos outros Ministérios, dá anualmente à publicidade um valioso relatório que permite conhecer directamente tudo o que se está fazendo numa forma clara e objectiva, de modo a qualquer pessoa medianamente culta poder apreciar numa forma perfeitíssima o que se está realizando em matéria de Obras Públicas. É o que acaba de acontecer com o Relatório das Actividades do Ministério no ano de 1961, em dois volumes há pouco publicados, e que a amabilidade do sr. Engenheiro Arantes e Oliveira me permitiu ler. O resultado do que pude apreciar, é o que passo a tratar.

O Relatório constitui um volumoso estudo perfeitamente apresentado, acompanhado de importantes mapas e de gravuras, criteriosamente exposta a matéria, de fácil e interessante leitura, continuando uma tradição começada em 1947 pelo que o presente Relatório representa os volumes n.ºs 15 e 16 da colecção. Dificilmente se encontrará um outro serviço público cuja actividade se possa conhecer em pormenor dum modo tão simples e atraente.

Abre o Relatório, como os anteriores, com um estudo do sr. Engenheiro Arantes e Oliveira descrevendo a acção exercida durante o ano de 1961, numa síntese perfeita e bem redigida, para, a seguir, cada serviço apresentar minuciosamente o que fez. Depois da indicação das viagens ministeriais a-fim-de estudar nos próprios lugares os diversos problemas, van-

tajoso sistema que só merece aplauso, e das inaugurações efectuadas, facto que antes de 1926 nem se compreendia dada a triste situação nacional, constitui hoje um acontecimento vulgar a que o País se habituou por viver felizmente numa época de engrandecimento raras vezes conseguido na nossa História. Apesar das despesas ocorridas em 1961 com a luta contra o terrorismo em Angola, o progresso das Obras Públicas continuou, pois a despesa global aumentou de 7% em relação a 1960, e de 16% com referência a 1959.

Salienta no comentário o ilustre Ministro das Obras Públicas a falta de técnicos existente e a facilidade com que muitos procuram passar para as actividades particulares ou seguirem para os serviços públicos do Ultramar. Com efeito, a dificuldade em obter técnicos deve-se em primeiro lugar ao estado da instrução superior, que, como todos os graus de ensino, necessitam de uma reforma total em bases novas, enquanto que a passagem para empresas ou companhias é motivada por uma melhor remuneração e a ida para o Ultramar é provocada pelas vantagens que a vida aí oferece.

Foi valioso o trabalho da Secretaria Geral do Ministério começando por um capítulo em que há muito a realizar, a simplificação dos serviços públicos e sua actualização, mas é necessário que se chegue ao fim e não modificar ligeiramente a estrutura, ou então alterar hoje para amanhã voltar à mesma forma. Combater intransigentemente as complicações burocráticas e a deformação profissional que julga quantas mais dificuldades estabelece, melhor servirá o Estado, é o que se tem de realizar conforme há muito foi preconizado e para isso se criou uma comissão destinada a simplificar os serviços públicos, mas a sua actividade encontra-se suspensa, devendo quanto antes voltar a agir para levar a bom termo a sua missão.

Um progresso importante notou-se na Biblioteca e Arquivo Histórico, feliz criação com alguns anos de existência, e que, situada nas arcadas da Praça do Comércio, não só exerce uma missão benéfica como é acessível ao maior número. Ali todo o estudioso pode, com mínima perda de tempo, ocupar-se de Obras Públicas, exemplo que os outros ministérios deviam seguir. Além de se continuar com a catalogação dos documentos existentes, torna-se necessá-

rio que todos os serviços enviem o que possuem até 1925, ficando a matéria posterior nas respectivas repartições, conforme afirma o Relatório. Creio mesmo que se pode ir mais longe, concentrando toda a documentação até há vinte anos, a qual ficaria nos respectivos serviços e anualmente, no fim de Dezembro, seria remetida toda a que tivesse mais de vinte anos.

O bibliotecário arquivista começou a efectuar a publicação de alguns trabalhos, merecendo que esse esforço seja com justiça impulsionado, de forma a editar-se tudo o que tenha interesse para maior facilidade de estudo.

Uma obra realizada pela Secretaria Geral foi a quase conclusão da Embaixada de Portugal no Rio de Janeiro e de ser mandado elaborar o projecto da Embaixada em Brasília. Os edificios terão grandiosidade devido a causas históricas, pois a Embaixada de Portugal deve mostrar a importância própria da Nação que descobriu e civilizou o Brasil. A futura existência de dois edificios deve-se ao facto da permanência do embaixador em Brasília ser apenas temporária, continuando a maior parte do tempo a residir no Rio de Janeiro.

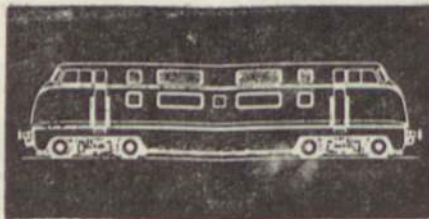
O esforço do Conselho Superior de Obras Públicas foi vantajoso pela apreciação de processos e preparação de diplomas regulamentares. Compete a este Conselho, criado por Fontes Pereira de Melo, uma importante missão que, todavia, se deve activar dando-lhe para isso os meios necessários.

Um dos serviços ministeriais que se deve orgulhar do seu esforço, é a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais podendo apreciar-se nos serviços de construção e de conservação, e no serviço dos monumentos nacionais.

Quanto ao primeiro tem-se satisfação em ver como num país em que, de 1820 a 1926, durante um século, o Estado se serviu somente, para instalação dos serviços públicos, dos conventos, de que se apoderou no célebre latrocínio de 1834 e de casas alugadas, excepto quanto aos liceus de Lisboa e Porto, por João Franco os ter mandado construir, e a Escola Industrial Marquês de Pombal em Lisboa, cujo edificio Emídio Navarro ordenou; agora constrói-se tudo o necessário para as repartições públicas e mais actividades oficiais, sendo esse facto um índice de quanto mudou para melhor a vida nacional.

Conjugada a acção da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais com a Comissão Administrativa das Novas Instalações para o Exército continuou-se em 1961 com as obras de construção e de conservação de estabelecimentos militares, conforme o que fora planeado anteriormente, embora num ritmo mais lento, pelo que nesse capítulo de construção despenderam-se cerca de 11 840 contos. Todavia há bastante a fazer para que todo o País possua instalações militares, especialmente quartéis em condições modernas de higiene, acabando com aquarteamentos absolutamente condenados.

Nos serviços da Marinha as obras foram importantes, devido ao esforço da Direcção Geral efectivado com a colaboração da Comissão Administrativa das Novas Instalações para a Marinha sendo a dotação desta última de 35 000 contos. Concluíram-se importantes trabalhos no edificio do Ministério da Marinha, na Inspecção da Construção Naval, terminou a primeira fase na defesa marítima do Porto de Lisboa e prosseguiram as obras noutros edificios existentes.



As Comunicações NA GUINÉ

Pelo Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

EM números anteriores da *Gazeta* tivemos já ocasião de nos referir aos transportes nas duas principais Províncias Ultramarinas Portuguesas — sempre salientando de forma especial tudo quanto concerna mais particularmente os caminhos de ferro.

A Guiné, de que hoje nos vamos ocupar, não possui, como aquelas províncias, uma rede ferroviária; cremos, no entanto, ser de interesse para os nossos leitores descrever-lhes, de modo sucinto, o panorama actual das comunicações nesta nossa Província Ultramarina.

A Província da Guiné foi descoberta em 1446, por Nuno Tristão, no decurso de uma expedição integrada no vasto plano henriquino de exploração da costa africana ao Sul do Cabo Bojador. O próprio Nuno Tristão tentou, desde logo, explorar as margens do rio Gâmbia ou Geba, num batel, mas foi alvejado com dez dos seus companheiros por setas envenenadas, vindo a falecer pouco depois. Uma outra expedição chegou no mesmo ano à Guiné mas foi também atacada pelos indígenas.

Ainda em vida do Infante se realizaram expedições de penetração no interior, quer por terra, quer sobretudo pela rede vastíssima de vias fluviais navegáveis de que a Guiné dispõe. Estas expedições tiveram grande incremento no reinado de D. João II e, durante quatro séculos, a Guiné veio a desempenhar papel preponderante no povoamento e na economia do Arquipélago de Cabo Verde, ao qual permaneceu ligada até 1879, ano em que lhe foi concedida a autonomia administrativa.

No período em que se desenrolou intensivamente a nossa acção pacificadora e de consolidação da soberania, a qual se desenvolveu no século XIX após o triunfo das armas liberais, merece ser recordado um dos nossos grandes heróis ultramarinos: Honório Barreto, nativo da Guiné, que muito se distinguiu na integração da sua terra na coroa portuguesa, a despeito das ambiciosas e injustificadas cobiças de algumas nações estrangeiras. Honório Barreto, que exerceu por largos anos as funções de Governador do Distrito da Guiné deixou, ao falecer em 1859, uma obra de lealismo e de dedicação patriótica, a todos os títulos notável.

As fronteiras da Guiné só ficaram, porém, definitivamente delimitadas em 1886, mas só anos mais tarde, já no nosso século, se conseguiu a pacificação das últimas tribos que se mantinham rebeldes. Hoje o variado e pluriforme xadrez humano da Guiné vive em perfeita harmonia e em franco progresso sob a égide da bandeira portuguesa.

A nossa Guiné fica situada na costa ocidental africana e compreende uma parte continental e uma parte insular; a primeira constitui como que um enclave na antiga África Ocidental Francesa, confinando ao Norte com a República do Senegal e a Oriente e a Sul com a da Guiné — duas jovens Repúblicas que infelizmente não procuram a leal e fraterna convivência internacional. A parte insular, por seu turno, compreende um cordão de ilhas junto ao continente e o Arquipélago dos Bijagós, formado de várias dezenas de ilhas e de ilhéus. A superfície total da Província é de 36 125 quilómetros quadrados, nos quais habitam cerca de 600 mil portugueses.

A parte continental pode considerar-se como uma extensa planície sulcada de numerosos cursos de água; nestes podem considerar-se duas regiões distintas, divididas pela linha limite da influência das marés: a zona litoral e a zona interior. Na primeira, os antigos cursos dos rios foram profundamente invadidos pelo mar, dando origem às rias, acidentes tão característicos da costa da Guiné; na segunda, os cursos são já de água doce e têm um regime de cheias dependente das variações climatéricas.

A zona litoral dispõe assim de excelentes estradas fluviais, enquanto a zona interior, devido aos rápidos que interceptam os cursos de água, só possui pequenos troços navegáveis.

Entre as rias, oferecem interesse para a navegação (de norte para sul) as de Sucujaque, Cacheu, Bissau, Grande ou de Buba e Cacine; por outro lado, as principais bacias hidrográficas interiores são as dos rios Cacheu (navegável em cerca de 100 Km do seu percurso por navios até 2000 toneladas), do Geba (que constitui a principal via de comunicação da Guiné) e do Corubal (navegável numa extensão de 150 Km.). Ao todo, a extensão de vias navegáveis pode-se computar

nuns 1800 Km, que são activamente sulcados por embarcações de vela e de motor, que asseguram a quase totalidade dos transportes na parte continental, entre esta e as ilhas e entre estas mesmas.

A rede fluvial e marítima é completada por uma densa rede de estradas, cuja extensão total anda por uns 3500 Km e que servem especialmente para efectuar as ligações das vias fluviais umas com as outras.

Na extensão total da rede rodoviária compreendem-se 60 Km. de estradas pavimentadas, 1400 Km de estradas de terra e o restante corresponde a picadas ou a caminhos; além disso, 596 Km são considerados como estradas de 1.^a classe, enquanto 808 Km se incluem na 2.^a classe. Há em circulação na Província quase dois mil veículos automóveis. O II Plano de Fomento destinou importante verba para o desenvolvimento rodoviário da Guiné; assim, recentemente construíram-se pontes nos rios Corubal, Caium e Mansoa e dotaram-se de novos ferry-boats os rios Cacheu e Mansoa.

Os principais portos da Província são o de Bissau, a que adiante nos referimos com mais pormenor, o de Bolama (antiga capital), muito seguro, situado na ilha do mesmo nome, entre os estuários dos rios Geba e Grande; o de Cacheu, no estuário do rio desse nome; o de Cacine, na ria do mesmo nome; o de Bafatá, no Geba; o de Farim, no Cacheu; o de Geba, a jusante de Bafatá; e o de Buba, no Rio Grande.

O porto de Bissau desempenha um papel de particular relevo na vida económica da Província, pois, dada a sua pequena extensão (que, recordemo-lo, é sensivelmente equivalente à parte do território metropolitano ao Sul do Tejo), quase todo o movimento é feito por esse porto, numa totalidade de 100 000 toneladas anuais, para a exportação e importação e de 35 000 toneladas para o tráfego interno de cabotagem.

Este porto — no qual se despenderam nos últimos dez anos cerca de 60 000 contos — está dotado de uma ponte-cais (inaugurada em 1953), com a forma de T; o ramo de acesso é formado por um terrapleno com 85 metros de comprimento

e trinta metros de largura total e por um troço em ponte com o comprimento de 145 metros e a largura de 13,50 metros. O ramo de atracação tem uma extensão total de 128 metros, com uma largura de 25 metros, permitindo a atracação de navios maiores do lado de fora e de pequenos navios no lado interior dos ramos. A ponte é de betão armado, fundada sobre estacas pré-fabricadas de betão armado.

O tráfego de cabotagem dispõe de um pequeno cais (chamado do Pigiguiti), constituído por uma muralha de betão ciclópico com 142,9 metros de comprimento e dois cabeços com 12,6 x 24,2 metros de largura.

O porto está adequadamente balizado e possui três guindastes de 5 toneladas, um guindaste de 26 toneladas, quatro empilhadoras de 5 toneladas, duas empilhadoras de 3 toneladas, quatro tractores, seis carregadores de cinta, trinta e quatro carretas para várias capacidades, duas básculas, uma draga, um rebocador, além de numerosas lanchas e batelões que permitem carregar e descarregar os navios que não atracam.

Além dos transportes aquáticos e terrestres, a Província da Guiné está ainda dotada de uma per-tada rede de transportes aéreos explorada pelos Transportes Aéreos da Guiné Portuguesa, que muito contribui para o progresso da Província, pelas grandes facilidades de deslocação que proporciona.

Assim, todas as sedes de circunscrição dispõem do seu aeródromo (classificados de principais) e muitos pontos do interior os têm também (secundários). A capital, Bissau, possui, por seu turno, um excelente aeroporto ligado à rede internacional por serviços aéreos portugueses e estrangeiros.

Os serviços aéreos regulares compreendem três linhas todas com partida de Bissau: a do Norte serve Teixeira Pinto, São Domingos e Farim; a do Leste, Fulancunda, Bafatá, Nova Lamago, Pirada, Buruntuma e Beli; a do Sul, Bolama, Bubaque e Catió. Além destas linhas regulares, há ainda um voo semanal para todas as ilhas de Bijagós (que conduz os médicos em visita sanitária) e ainda viagens ocasionais com fins turísticos à bela praia de Varela — um dos grandes cartazes da Guiné.



AO SERVIÇO DOS TÉCNICOS!



Tem sido nossa preocupação dominante uma total colaboração com os electrotécnicos.

Os nossos **SERVIÇOS DE ESTUDOS TÉCNICOS** encontram-se à disposição de instaladores e consumidores para esclarecimento do fabrico e utilização de todos os tipos de cabos.

CIEL

CABOS ELÉCTRICOS

CAT

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.
FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.
VENDA NOVA — AMADORA

ROTEIRO DE UM REPÓRTER

Tetuan, a Cidade das Sete Portas

Por JORGE RAMOS

A luz violenta do Sol que morde as abas da Jebel Dersa inundou de sufocante silêncio a tarde fulva, doirando a Plaza d'Espana, deserta e sob um céu incendiante. Mas quebra seu ímpeto no típico axadrezado de traves que lhe serve de velário ao entrarmos na «calle» de Bengualid — nome que evoca o célebre rabino. Debaixo deste quebra-luz protector, «o mazagran» do Café dos Italianos aprecia-se com a delícia de quem saboreia o frescor de um refúgio temperado de sombras. Os albornozes brancos dos árabes passam lá fora num vaivém de curiosas silhuetas e uma multidão confusa de europeus de todas as raças e de homens de todas as cores, desfila constantemente. A fisionomia íntima da velha *Tettahuen* («abre os olhos») ou, talvez melhor, da *Tittanan*, que teria origem na designação «shelja» de *manancial*, revela-se com uma cor impressionante. Tetuan, como Tânger, é a cidade de todos e de ninguém. O *zocco* é espanhol, francês, árabe e judeu, e a sua população flutuante apresenta-nos mercadores gregos, marinheiros de todos os portos, ingleses e alemães. Cada um tem a sua autoridade, a sua lei e o seu juiz: o cônsul, se se trata de um cristão, o rabi para os israelitas, o representante do sultão para os maometanos. A cidade guarda quase intactas as suas tradições. Assim o reconhece o jornalista, quando, ao fugir ao calor tórrido, abandonou a larga praça, metendo por Bab-el-Tut, — a porta de las Moreras, onde se ergue a velhíssima mas imponente mesquita de Muley Mohamed, em precioso estilo neo-árabe, e junto dela, como próximo a todas as mesquitas, uma dessas fontes magníficas de ornamentação e de sentido decorativo. Depois o dédalo inextricável das calejas e ruelas que formam a praça de Mesdda com a Dar Rkaina toda coberta e fresca como uma nascente. Os costumes bizarros, as expressões diversíssimas, de um ambiente de mistério e de sonho, a alma de Tetuan, tudo está tatuado neste labirinto de pequenas ruas. Como estranho alfange, a sombra delgada da mesquita de Sidi-Es-Saidi, patrono da cidade, recorta-se ao fundo da rua de Derb. Roçamos ombro a ombro com mercadores «cabileños» em La Meca; e, atravessando o arco de Tarrafini, deparamos com o palácio do Califa, onde parece bater o coração da cidade florida, poética, recolhida — da Tetuan dos jardins e dos miradouros, por vezes impenetrável na sua mudez como certos versículos intraduzíveis do Alcorão... Percorridas a *calle* Afon-

so XII e La Luneta, divagamos por Las Sriyas, Huerco, Kaiseria, estreitas e muito asseadas, e penetramos no Mel-Fah, o bairro judeu, de ruas paralelas, rectilíneas, cortadas perpendicularmente por outras mais estreitas em que parece espreguiçar-se sensual indolência...

Sidi-Ben-Aisa, o mercado do trigo, enxameia. As «jaicas» das mouras roçam as patas de sonolentos dromedários que vieram de Xanen atravessando as serranias rifenhas, carregados de tapetes, e andam no ar pregões de vendedores de cachimbos e de tâmaras, de «gumias» de Fátima, de bilhas com água fresca de Zarka. Por entre olivais e hortejos em que flutua uma doce melancolia feita agora de silêncios e de êxtases, subimos a um dos miradouros donde se avista, num espectáculo único, de rara beleza, quase toda a cidade das sete portas e dos sete bairros. As cinquenta mesquitas de Tetuan erguem os minaretes numa calma dormente que o sol envolve na sua túnica prestigiosa — aqui e ali esmaltada por grinaldas azuis e estames cor de linho. Um silêncio letal desfolha a sua açucena mística sobre Yama-El-Quivir, a Mesquita Grande, onde decerto, neste momento, se ouve o «jotba» litúrgico... Longe, através da poeira de oiro da tarde, a corda montanhosa de Beni-Hozmar e Bu-Zeitu, e a serpente nervosa do rio Martil — esse nostálgico Uad-Bu-Sfiha que desce das alturas de Fondah correndo do ocidente para o oriente para abraçar o Mediterrâneo. O pico inacessível do Jobel Kelti ameaça a dois mil metros de altura a serenidade do céu. Nas ruínas da muralha que cingia a cidade, as torres quadradas teimam em fazer uma sentinela de cinco séculos. O El-Mexuar, sereno e brilhante, tem qualquer coisa de uma fabulosa vidraça onde batesse a luz da tarde. Eis-nos de novo a percorrer estas encruzilhadas de ruelas, estreitas algumas como corredores. O mercado de legumes de Ghersa-El-Klira, despoeira-se. Uma revoada de pombos cobre por momentos o pórtico da mesquita de Sidi Ahmed. Um rumor confuso transmite-nos a respiração intensa da *calle* de El Jarrazin, repleta de gente que fala as mais diversas línguas e que pára por momentos à porta dos curtidores, dos ebanistas, dos pintores e dos fabricantes de «babuchas», e no deslumbramento doirado do dia pergunto aos cantares dolentes da fonte de Bab-El-Ochia onde se meteram aqueles olhos negros e lúbricos da rapariguita cor de cobre — ânfora humana de boca súplice onde apetecia beber o amor e a morte...

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Artesanato português

Os nossos artistas

Vai realizar-se em Santarém, com início em 26 de Maio próximo, a X Feira do Ribatejo. Tendo começado por ser uma esplêndida Feira local, no ano seguinte os seus realizadores tiveram a ideia felicíssima de ampliar as suas características e torná-la, sucessivamente, uma Feira distrital, nacional e, por último, uma grande Feira internacional, com a vinda de grupos folclóricos estrangeiros que, recebidos com a tradicional hospitalidade portuguesa, levam do nosso País as mais gratas e perduráveis impressões.

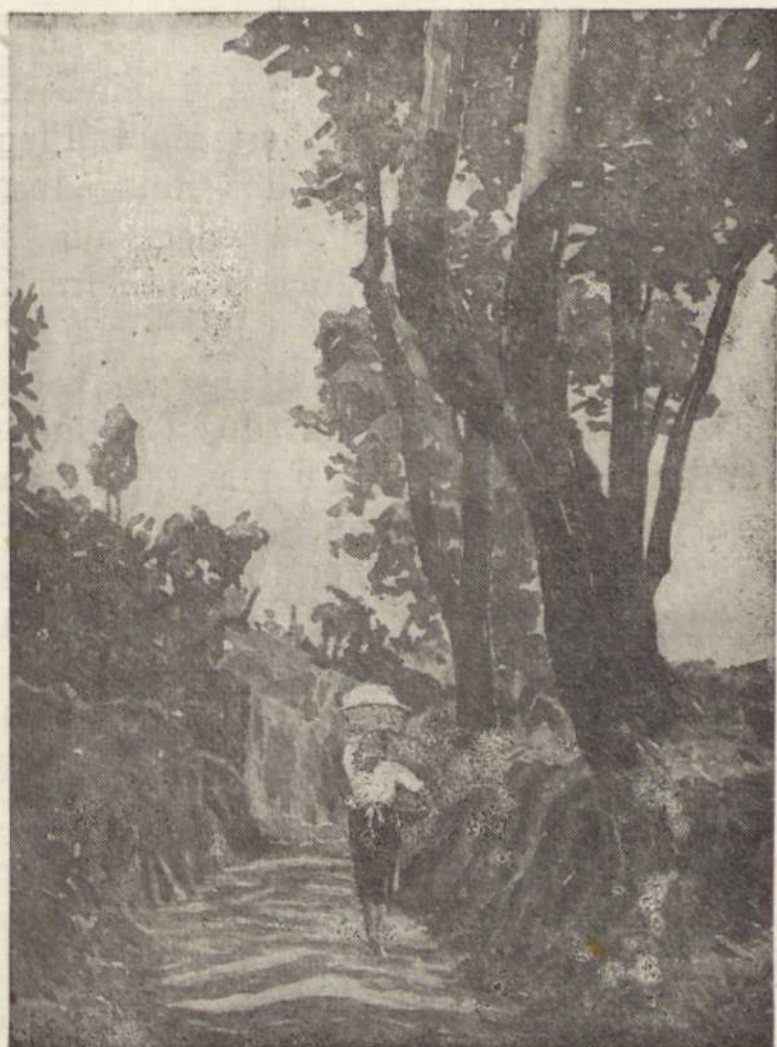
Portugal constitui uma privilegiada zona de turismo — e Santarém — a bela e monumental *Capital do Gótico*, com a sua já famosa Feira do Ribatejo, passou a ser um dos mais felizes cartazes de propaganda deste maravilhoso *Jardim da Europa à beira-mar plantado*.

Pela primeira vez na gloriosa história da Feira do Ribatejo — dez anos bastaram para a consagrar em quase todo o Mundo — vai construir-se um pavilhão destinado a mostrar aos visitantes, nacionais e estrangeiros, o que é e o que vale o nosso artesanato. Esta iniciativa merece ser louvada, acarinhada e amparada. O artesanato português, pelas suas características, pela sua originalidade, destina-se a ser uma nova modalidade de trabalho e uma preciosa fonte de receita, além de ser um instrumento de propaganda turística.

Santarém, graças à ilustre Comissão Executiva da Feira do Ribatejo, deixou de ser apenas a *Capital do Gótico* para se transformar, durante os dias consagrados ao certâmen, numa admirável capital europeia, onde, para um convívio amistoso, começam a encontrar-se algumas nações.

E, segundo consta, o Brasil vai este ano marcar a sua presença com um pavilhão privativo. A sua presença amiga será para este certâmen um novo motivo de glória.

Assim, de ano para ano, a Feira do Ribatejo vai ganhando projecção internacional e enriquecendo-se com novos motivos de interesse. Mas o mais curioso de tudo isto é que muitos milhares de portugueses vão aprender a Santarém a conhecer os recursos extraordinários do seu País. E isso, no fim de contas, é maravilhoso. A missão da Feira do Ribatejo é revelar, em grande parte, Portugal aos portugueses, ao mesmo tempo que se dá a admirar Portugal aos estrangeiros que nos visitam.



PAISAGEM — Aguarela de João Marques

EXPECTATIVA

As árvores nuas,
esguias, na alfombra,
desenham as suas
contorções de sombra.

Anoitece. Está
uma brisa suave.
(Oh, ela virá,
— Ela: ou uma ave).

Nas ruas desertas
as casas esfumam-se,
e as tristes, inquietas
sombras avolumam-se.

Sombras... É o que há
no ar... que tristeza!
(Oh, ela virá,
— Ela: ou uma deusa).

EDUÍNO DE JESUS

Conferência Internacional Ferroviária Eurailpass

Com a duração de dois dias, iniciou-se, em 1 do corrente, em Lisboa, a Conferência Plenária Eurailpass, com a presença dos delegados das Administrações ferroviárias da Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Dinamarca, Holanda, Itália, Noruega, Suíça e Portugal. As sessões foram presididas pela delegação francesa, por ser a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) a administração gerente da respectiva Tarifa.

Nos trabalhos desta Conferência participaram delegados da C. P. e da Sociedade Estoril. Para também tomar parte nas sessões, vieram de Nova York e de Buenos Aires o presidente do «Comité» Eurailpass na América do Norte e o presidente da Comissão da América do Sul.

O bilhete Eurailpass é um título de transporte com características de passe, válido indistintamente na rede ferroviária de 13 países da Europa Ocidental e é vendido exclusivamente aos nacionais do Canadá, Estados Unidos da América e repúblicas da América Central e da América do Sul. Tem sido este bilhete, cuja criação data de 1958, um valioso elemento de propaganda turística da Europa nas Américas, facilitando o afluxo de turistas americanos no nosso Continente.

No primeiro dia não só se estudou a evolução da venda desses bilhetes nos Estados Unidos, Canadá e América do Sul, como se estudaram igualmente as questões de ordem tarifária e comercial e a possível participação dos Caminhos de Ferro Britânicos na comunidade Eurailpass.

Mereceram a maior atenção dos delegados os assuntos relativos à campanha de publicidade a levar a efeito nas Américas em 1964.

No fim da tarde foi exibido um filme a cores realizado pelo agrupamento Eurailpass e destinado a ser projectado nos meios de maior interesse nas Américas, principalmente nas Universidades, para fazer a propaganda dos valores turísticos do Continente europeu.

No segundo e último dia de trabalhos, avultaram, entre os assuntos tratados, de carácter essencialmente técnico-comercial, os de afluxo dos turistas americanos.

Quanto ao mercado sul-americano, foi ventilado o interesse que representaria para o turismo europeu a criação de representações próprias dos caminhos de ferro, a exemplo do que já há anos se verifica, com evidente vantagem, na América do Norte. Dada a posição muito particular da Espanha e de Portugal diante desses mercados, a Conferência pôs à consideração dos delegados espanhóis e portugueses a hipótese de uma possível actuação dos respectivos caminhos de ferro na Argentina e no Brasil.

Foi igualmente examinado o programa de trabalhos da comissão que irá, brevemente, a Nova York avistar-se com as entidades interessadas na divulgação da Eurailpass, com que se espera colher benéficos resultados para o turismo europeu.

A C. P. ofereceu aos delegados um passeio em Lisboa, que deixou as melhores impressões aos nossos visitantes, e um jantar num restaurante típico.

Alguns organismos de coordenação económica tiveram a gentileza de ofertar aos delegados e pessoas de família, algumas lembranças com que se perpetuará uma visita a Portugal.

A delegação portuguesa foi constituída, por parte da C. P., pelos chefe e subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego e pelo chefe do Escritório Internacional, e por parte da Sociedade Estoril, pelo seu director.

LINHAS ULTRAMARINAS

ANGOLA

O pessoal ferroviário da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela que participou nos estudos da reorganização da Previdência, foi recebido pelos srs. Ministro do Ultramar e Subsecretários de Estado do Fomento e da Administração Ultramarina.

O sr. comandante Peixoto Correia manifestou a sua satisfação com a conclusão das negociações e afirmou a sua confiança na continuidade dos estudos da reorganização da Caixa de Previdência.

Os representantes do pessoal ferroviário da C. C. F. B. regressam brevemente a Angola.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

3.ª SECÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 41, II Série, 18 de Fevereiro de 1963, 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 da melhoria das condições de visibilidade da passagem de nível ao quilómetro 140,114 50 da linha do Vouga, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de duas parcelas de terreno, entre os quilómetros 140,07966 a 140,10828 e quilómetros 140,115 15 a 140,169 20 daquela linha, com a área total de 109,31 m².

Ministério das Comunicações, 8 de Fevereiro de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

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

Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira

2.ª SECÇÃO

Concurso n.º A/CFB/1/1-28/1963

O «Diário do Governo», n.º 44, III Série, 21 de Fevereiro de 1963, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 14 horas e 30 minutos do dia 22 de Abril de 1963, para o fornecimento de:

4370 carris de 40 kg/m, tipo A. S. C. E., com o comprimento de 18 m, para rectas. Desenho n.º 9-A.

1168 carris de 40 kg/m, tipo A. S. C. E., com o comprimento de 18 m, para curvas. Desenho n.º 9-A.

382 carris de 40 kg/m, tipo A. S. C. E., com o comprimento de 17,88 m, para curvas. Desenho n.º 9-A.

5928 pares de *éclisses* para carris, de 40 kg/m, tipo A. S. C. E. Desenho n.º 10-A.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso deve ser efectuado como se discrimina:

Carris, 450 000\$.

Éclisses, 5 000\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do caminho de ferro da Beira, ao preço de 20\$ cada.

A validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima

mencionados, no edificio dos armazéns do caminho de ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, 30 de Janeiro de 1963. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Concurso n.º A/CFB/1/1-30/1963

Recebem-se propostas, até às 14 horas e 30 minutos do dia 26 de Abril de 1963, para o fornecimento de:

35 568 parafusos de junta, com porca, para carris de 40 kg/m, tipo A. S. C. E. Desenho n.º 55-A.

35 568 anilhas de pressão. Desenho n.º 55-A.

365 556 tira-fundos galvanizados de O 7/8" e 147 mm de comprimento. Desenho n.º 18-A.

20 000 tira-fundos galvanizados de O 7/8" e 190 mm de comprimento. Desenho n.º 54-A.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso deve ser efectuado como se discrimina:

Parafusos de junta, com porca, para carris de 40 kg/m, tipo A. S. C. E., e anilhas de pressão, 4500\$.

Tira-fundos galvanizados, 32 000\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do caminho de ferro da Beira, ao preço de 20\$ cada.

A validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edificio dos armazéns do caminho de ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, 30 de Janeiro de 1963. — O Director de Exploração, *Brazão de Freitas*.

Concurso n.º 35/63

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 5 de Abril de 1963, para o fornecimento de:

Sete máquinas transportadoras-elevadoras.

Quatro tractores de manobra e de reboque.

Cinco guindastes automóveis.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 125 000\$.

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, 5 de Fevereiro de 1963. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «A Favorita de Sua Alteza».
COLISEU — Cinema.

Recortes sem comentários

Assalto a um vagão postal

LONDRES, 21 de Fevereiro. — Oito bandidos assaltaram com rara precisão e técnica, o vagão postal do rápido Londres-Holyhead, que «limparam» por completo, fugindo a seguir.

Os criados da carruagem-restaurante, que deram pelo sucedido, ainda tentaram intervir. Mas os ladrões, disfarçados e armados com matracas, que já tinham posto o revisor do comboio e o fiscal dos CTT «fora de combate», não se atrapalharam e deitaram-nos por terra.

Depois, um dos bandidos accionou o sinal de alarme, na altura precisa em que o comboio passava em Hemel Hempstead. Todos os membros da quadrilha saltaram para a estação e entraram como bólides para um carro que os esperava.

Imediatamente foram lançadas matilhas de cães da Polícia que batem o bosque de Apsley em perseguição dos gatunos.

Ao descerem do comboio em Holyhead, onde o comboio chegou com 90 minutos de atraso, os empregados que enfrentaram os bandidos relataram a aventura: ouvindo um barulho suspeito, o guarda do comboio, acompanhado por um empregado das carruagens-cama, entraram no vagão-postal. Sete homens, mascarados com meias de «nylon», abriram os sacos postais. Surpreendidos, os gatunos precipitaram-se sobre os empregados que dominaram à cacetada.

Os gatunos só abriram 17 dos 50 sacos que o comboio levava, mas ainda não se conhece o montante do roubo, que deve ser importante.

Para os investigadores não restam dúvidas de que os gatunos se tinham escondido no vagão-postal antes da partida do comboio e que a operação fora cuidadosamente preparada — (F. P.).

A sorte do prisioneiro

LONDRES, 17 de Fevereiro. — O antigo comandante de um campo de prisioneiros de guerra deixou a sua fortuna a um homem que foi seu prisioneiro.

O tenente-coronel Rupert L. T. Murray era, no final da guerra, comandante de um campo de prisioneiros de guerra alemães, algures na Escócia, e ali conheceu um jovem alemão, Jakob Lentes, soldado da S. S., aprisionado na Normandia.

Algum tempo depois da libertação dos prisioneiros, Murray convidou Lentes a regressar à Escócia, para cuidar do seu jardim. Lentes aceitou e foi com a mulher, que se encarregou da casa do coronel.

Murray morreu agora e deixou a Lentes 14 000 libras (1120 contos), além de mil libras (80 contos) para filha do casal, que conta 6 anos — (ANI).

Os milionários são os que mais trabalham

LONDRES, 25 de Fevereiro. — Jean Paul Getty, o homem mais rico do Mundo, cujos rendimentos ascendem a quatro mil libras (320 contos) por hora, concedeu à Radiotelevisão britânica uma entrevista, que foi transmitida da sua residência seiscentista do condado de Surrey.

Getty, que deve grande parte da sua fortuna ao pai, que por sua vez começou praticamente do zero, comprando um bocado de terreno onde se descobriu petróleo em abundância, foi casado cinco vezes, tem quatro filhos e sete netos, e vive sozinho. Mas — segundo declara — «tem tanto que fazer que jamais se sente abandonado».

Afirmando que os milionários são as pessoas que mais trabalham, declarou que o que mais receava era a doença, a velhice e a invalidez. Getty tem hoje 70 anos.

Revelou ainda que admirava Júlio César, Benito Mussolini, Winston Churchill e o presidente Kennedy. Mas invejava os que são «mais novos, mais fortes, que andam bem dispostos e que têm um carácter melhor de que o seu». — (ANI).

Aventuras de um português

PARIS, 27 de Fevereiro. — Relatam os jornais que o português Mateus de Vasconcelos, surpreendido a vaguear pelas ruas sem domicílio certo e com um franco e dezassete cêntimos no bolso, compareceu perante o tribunal, sob a acusação de vadiagem.

De olhos negros num rosto triste, o réu assumiu a sua própria defesa e contestou, com calor, não ser um vagabundo.

«Ando apenas a repousar-me — afirmou. — Não trabalho porque sofro de uma úlcera; não tenho dinheiro, porque não trabalho; e não tenho domicílio fixo porque não tenho dinheiro».

E replicou, quando o juiz lhe recordou o que a lei francesa estipula em tais casos:

«Se me for atribuída uma multa, não a poderei pagar. E se for para a prisão não poderei casar-me... pois, precisamente tudo na vida me é indiferente salvo o meu amor; amo uma jovem e pretendo desposá-la».

Condoído ou convencido, o tribunal desculpou o português apaixonado e mandou-o por em liberdade. — (ANI).

Acordo macabro

Na freguesia da Lousa (Beira Baixa), um destes dias, o sr. Joaquim Esteves Gonçalves, o «Magrinho», de oitenta anos, passou junto ao cemitério e, como o portão estivesse aberto, resolveu entrar. Ia conversar com o filho, António Esteves Gonçalves, o «Corriola», de 45 anos e coveiro do referido cemitério.

Largo tempo demorou a conversa e, quando terminou, o filho saiu e fechou o portão, deixando o pai encerrado no recinto. Aflito, o ancião que sentia ser desaconselhável para a sua idade e para a sua saúde aquele local, pedia ao filho, aflitivamente, que lhe abrisse o portão e o deixasse sair dali. Mas, duro e obstinado, o filho punha uma exigência:

— Abro a porta se me pagar 2\$50.

O pai implorava, aflito:

— Tira-me daqui.

Mas o coveiro não se demoyia. Calhou passar nessa altura um indivíduo que presenciou a cena e se prontificou a pôr fim àquela situação, entregando os 2\$50 exigidos para a abertura do portão. Nem assim o filho acedeu:

— O meu pai, e do seu bolso, é que dá os 2\$50.

Perante a obstinação do filho, o «Ti'Magrinho», finalmente, resolveu entregar a importância exigida e saiu do cemitério.

Esta estranha exigência dos 2\$50 parece ser um acerto de contas a que o filho queria proceder, pois tinha combinado com o pai receber semanalmente 1\$500 para, quando ele morresse, já ter a cova paga e não a ficar a dever ao filho. — (Do «Diário de Notícias»).

Gatunos elegantes

GENEBRA, 25 de Janeiro. — Três «cavalheiros», elegantemente vestidos, tocaram a campainha da porta principal do Hotel President, às quatro horas da manhã, e, uma vez admitidos, embuçaram-se com meias de «nylon» e à ponta de pistola encafuaram na casa de banho o pessoal de piquete. Depois esvaziaram as vitrinas, onde se expunham jóias e relógios e retiraram-se com a maior tranquilidade.

O valor do roubo atinge 640 000 francos (cerca de 4300 contos). — (ANI).

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Repetição do casamento

Esta de repetir um casamento só porque as fotografias ficaram inutilizadas, não lembra ao diabo.

Em Zaandam, pequena localidade da Holanda, um casa holandês repetiu as cerimónias do seu matrimónio celebrado em 13 de Março porque as fotografias do verdadeiro casamento, ficaram estragadas.

Os noivos voltaram a vestir os fatos de casamento acontecendo o mesmo aos convidados que envergaram também os melhores trajes com a condição de se repetir o copo-de-água.

Mais quatro casais, que também não ficaram satisfeitos com as fotografias dos respectivos casamentos, requereram igualmente a cerimónia e tudo se realizou com o consentimento das autoridades, que responderam que só podiam fazer uma excepção à regra.

Esta história foi contada pela Agência Telegráfica R.

Desacatos nos comboios

Mais cinco energúmenos foram há dias parar ao tribunal por no comboio que sai de Cascais às 4 horas, terem embarcado em Carcavelos, com destino ao Cais do Sodré, praticarem desacatos na carruagem em que viajavam. Sendo por mais de uma vez reprimidos pelo revisor Carlos Alberto da Silva Oliveira, reagiram às repreensões e agrediram violentamente a soco e à cabeçada o pobre do funcionário que estava no seu pleno direito de se impor aos desacatos dos embriagados.

Detidos na estação do Cais do Sodré, veio a saber-se que na estação de Carcavelos, onde haviam embarcado, tinham também na respectiva sala de espera praticado tropelias com prejuízo dos móveis e da iluminação.

Disposição de um condenado

OSSINING (ESTADO DE NOVA YORK), 22 de Março — Frederick Charles Wood, que confessou ter assassinado cinco pessoas, morreu na cadeira eléctrica na penitenciária de Sing Sing. Wood, que passou na cadeia trinta dos seus 51 anos de vida opôs-se sempre, enérgicamente, a diligências dos advogados para obter adiamentos da execução.

A última tentativa falhou, às primeiras horas de ontem quando Norman Dorsen, professor de direito da Universidade de Nova York, apelou, em vão, para o juiz-presidente e para três conselheiros do Supremo Tribunal de Justiça dos Estados Unidos, para que fosse ordenada a suspensão da execução, argumentando que Wood era louco.

Wood caminhou com a maior despreocupação para a cadeira eléctrica — com um trocadilho macabro, um último cigarro e um sorriso.

No próprio momento em que o ligavam à cadeira eléctrica, gracejou: «Tenho um discurso a fazer sobre um projecto educacional: vereis o efeito da electricidade sobre a madeira (Wood em inglês significa madeira). Divirtam-se».

Um cigarro pendia dos lábios de Wood quando se dirigiu para a cadeira eléctrica. Retirou-o dos lábios e disse para as testemunhas da execução: «Estarei convosco num momento. Esperem até acabar de fumar o cigarro». Lançou depois, a ponta do cigarro para o chão, e os guardas amarraram-no. Sorria, quando lhe cobriam a cara com um capuz negro.

A morte de Wood terminou o período mais longo sem execuções no Estado de Nova York — desde Junho de 1961. — (R.-F. P.-ANI).

Foram levados para a esquadra da Boa Vista Vitor, Albano da Conceição dos Anjos, estudante, Residente na rua Sebastião Saraiva Lima, 58, 2.º, esq.; José Gonçalves Santos, de 23 anos, contínuo, Rua do Sol a Chelas, 28, 1.º frente; Francisco Machado Correia, afinador de máquinas, Rua Lacerda de Almeida, 12, 3.º; Carlos Alberto Venâncio Pinto, de 24 anos, pintor, e seu irmão, Álvaro Venâncio Pinto, ambos residentes na Rua Sabinho de Sousa, 48, 3.º, transitando depois para o Tribunal do Calhariz e remetidos, depois, para a Polícia Judiciária.

Acidente pouco vulgar

Do comboio da linha de Cascais, que parte do Cais do Sodré às 10,11, pouco depois da passagem pelo apeadeiro de Santos, caiu à linha uma estudante, Maria Odete Leal Vitorino, de 15 anos, moradora no bairro de Santa Cruz, Rua 11, em Benfica. O maquinista deu pelo acidente e parou bruscamente o comboio, cujo condutor, sr. António da Silva, acompanhado do chefe, sr. Manuel Agostinho, retiraram a rapariga de sob a composição. Estava caída entre os carris e saiu quase ilesa do acidente, pois sofreu apenas contusões sem importância provocadas pela queda.

Fogo de artifício

No dia do aniversário da R. T. P. o seu director veio dizer-nos de sua justiça. Palavras sérias, bem acertadas, afirmando depois, fazer o possível para melhorar os programas. Registamos com prazer a sinceridade do Director da R. T. P. e esperamos melhores dias.

* * *

Vimos um programa do Porto, com o rótulo de «Fogo de artifício». Neste programa apareceu-nos de novo o ilusionista Aguilar a dizer ao público:

«Abram bem os olhos e notem o extraordinário trabalho... fantástico».

Depois ao tirar uns lenços de uma caixa disse: «tenho pena que os senhores não vejam as lindas cores destes lenços... mas os senhores estão muito distantes».

Este calino e analfabeto nem para feira serve.

HORA DE VERÃO

De harmonia com o que se encontra estabelecido por lei, às 2 horas do dia 7 do corrente, os relógios serão adiantados 60 minutos. Assim se entrará no regime da chamada hora de Verão.

Comboios Internacionais

Por motivo da mudança da hora legal, o Sud-Express, a partir de domingo, dia 7, passará a sair de Santa Apolónia às 14 e 45 e a chegar à mesma estação às 15 e 45. O Lusitânia-Expresso passará a sair às 21 e 45 e a chegar às 10 e 20.

Brindes e Calendários

Continuamos a receber, amabilidade que muito nos penhora e que muito agradecemos, ofertas de calendários de várias e importantes firmas industriais.

Hoje, cabe-nos a oportunidade de registar mais uma oferta, a do calendário «Luselite», da Sociedade Portuguesa de Fibro-Cimento, S. A. R. L.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães, em colaboração com três casas construtoras, também alemãs, estão procedendo a ensaios com comboios de «plástico». Um comboio composto de quatro carruagens automotoras Diesel ligeiras, fabricado conjuntamente com duas fábricas, uma de produtos químicos e outra de artigos plásticos, está actualmente em experiência na linha de um caminho de ferro privado, propriedade de uma das mencionadas fábricas. Por sua parte, os Caminhos de Ferro Federais estão fazendo experiências com outro comboio de unidades construídas à base de plástico por uma outra fábrica.

O peso do corpo de cada carruagem-automotora é de 50% menor e o peso de todo o comboio 30% menor que o dos veículos similares de construção de aço tradicional. Quase todo o interior da caixa da carruagem é guarnecido de plástico. Cada carruagem dispõe de 72 assentos.

Quanto ao custo de construção de cada uma das carruagens, desconhece-se, por enquanto, uma resposta definitiva, razão por que não se sabe se serão mais económicas na sua construção do que as carruagens de aço do tipo tradicional. No entretanto calcula-se que, uma vez construídas em série, a sua produção será mais económica.

Quanto à sua segurança, as experiências feitas têm sido satisfatórias.

FRANÇA

O incremento, a amplitude e a complexidade das especialidades e estudos solicitados à S. N. C. F., levou esta a criar, em Julho de 1957, em participação com os organismos financeiros, a «Sociedade Francesa de Estudos e Realizações Ferroviárias» (SOFRERAIL), que enviou 34 peritos ao estrangeiro num ano e que trabalha em 30 países.

Pode-se dizer que as suas intervenções englobam todos os aspectos ferroviários: construção de novas linhas, estabelecimento de normas para o material circulante, projecto de grandes oficinas de reparação, tarifação, organização administrativa, coordenação dos transportes, anteprojectos de electrificação, etc.

Na Argentina, Peru, Túnis e Marrocos, missões permanentes consagram-se à aplicação pormenorizada do programa do desenvolvimento da modernização.

«Sofrerail» esforça-se pela resolução dos problemas contando com as características económicas, técnicas e sociais dos países interessados. Este

constante desejo de soluções adaptadas aos países, assim como a objectividade e a experiência dos seus peritos, contribuíram para a reputação mundial da «Sofrerail».

Por sua parte, a Direcção Central dos Caminhos de Ferro do Ultramar leva aos países de língua francesa a assistência técnica ferroviária de que necessitam. Independentemente do seu papel de conselheiro, a Direcção fornece pessoal de assistência técnica, vigia a organização dos pequenos cursos de prática para o pessoal chamado a constituir os quadros locais.

— A secção Aulnoye-Feignies, da linha Paris-Bruxelas, que está sendo electrificada, foi posta recentemente «sob tensão».

Os trabalhos de electrificação do percurso francês Paris-Bruxelas estão terminados, e no percurso belga estarão concluídos no mês de Maio.

Quando o conjunto do percurso estiver totalmente electrificado, os passageiros ganharão trinta minutos no trajecto Paris-Bruxelas.

A S N C F vai pôr em serviço, a partir de 26 de Maio, um novo comboio rápido que sairá de Paris às 12 horas para chegar a Bruxelas às 14 horas e 35 minutos.

GRÃ-BRETANHA

Os transportes londrinos vão brevemente pôr em serviço a nova linha «Victoria», que será uma linha muito importante de comunicação em Londres, desde a estação de «Victoria», através do centro comercial de West End até às regiões muito povoadas de Tottenham e de Walthamstow.

Provida de estações, comboios, sinais e outras instalações modernas, esta linha «Victoria» será a mais moderna linha de «metro» do Mundo.

Os trabalhos demorarão provavelmente seis anos e devem custar à roda de 56 milhões de libras. Terá 17 quilómetros de comprimento com 12 estações. O túnel terá o diâmetro de 3,65 m, revestido de formigão ou de ferro e terá a profundidade média de 21 metros.

Para experimentar novos métodos de construção de túneis, os transportes londrinos escavaram já dois curtos trajectos. Parece, pelos resultados obtidos, que a perfuração de galerias pode fazer-se duas vezes mais rapidamente e com menos despesa que habitualmente.

As nossas «Bodas de Diamante»

Recebemos atenciosas cartas, cartões e telegramas pela passagem do nosso 75.º aniversário.

Entre outras, recebemos uma expressiva carta de Empresa Editorial Electrotécnica Edel, Lda, assinada pelo seu ilustre director-adjunto sr. Eng.º Joaquim José Salgado, em que manifesta a simpatia que a Empresa tem pela nossa publicação.

AGE LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:

RUA DOS BACALHOEIRO, 24-D

Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS

QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)

Telef. «EMBEL» — APARTADO 21

Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

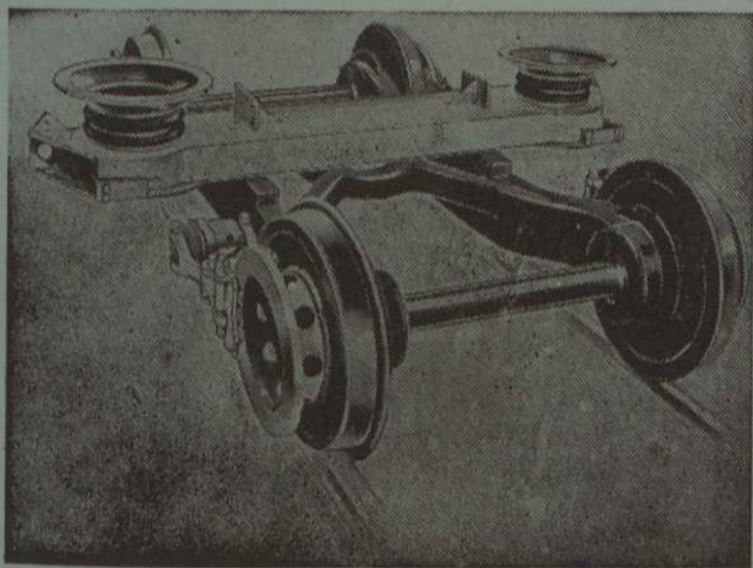
Agência em Lisboa:

RUA DO CARMO, 51-6.º

Telefs. 325587-30646 e 367750

Telef.: «Contexim» — Lisboa

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

ELVAS TEM, FINALMENTE, O HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



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 MASOULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primá-
ria — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

