

3.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1963

Número 1808

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

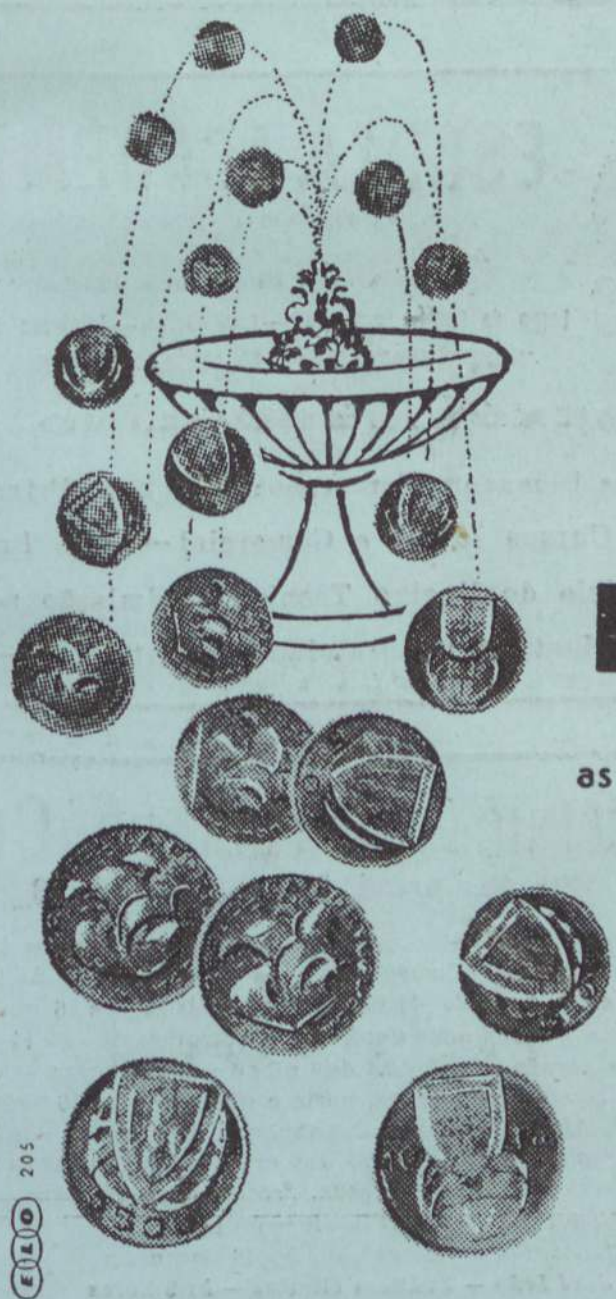
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

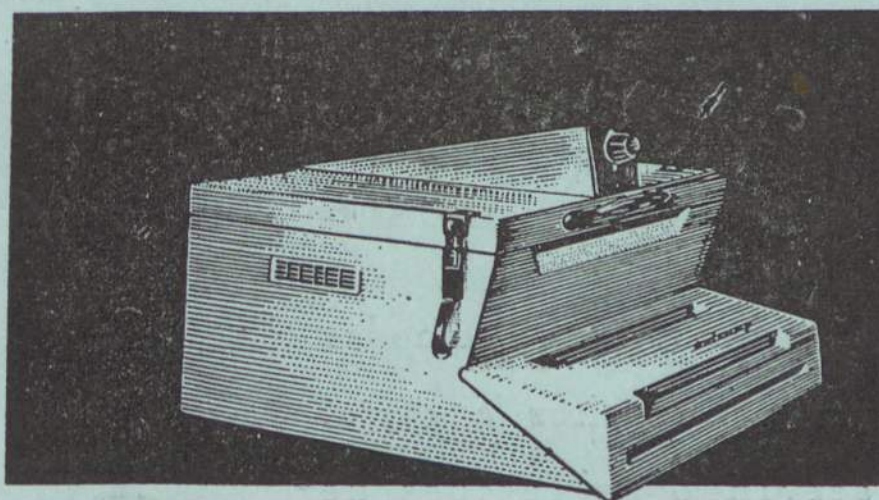
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



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 • Cópia a partir de qualquer negativo
- de • Descrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar • Facilidade de manejo, 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

Espumantes naturais de 1.^a categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César
« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOÃO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39



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

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

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

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

1808



16 — 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

A Ponte sobre o Tejo	55
As Obras Públicas em 1961, pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR.	57
As nossas «Bodas de Diamante»	58
Terras da nossa terra — Sagres, pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO.	59
Publicações recebidas	60
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	61
Linhas Estrangeiras	62
Roteiro de um repórter — Genebra, a maravilhosa, por JORGE RAMOS	63
Espectáculos	64
Ecos & Comentários, por SABEL	64
Há 50 anos	65
Exposição Internacional dos Transportes e Telecomunicações Munique 1965	65
Recortes sem comentários	66
Feira de Paris.	66



A Ponte sobre o Tejo

Visita ministerial às obras em curso

NA manhã do dia 11 do corrente, os srs. ministros das Obras Públicas, Interior e da Saúde, o subsecretário de Estado das Obras Públicas e o presidente da Junta Autónoma das Estradas visitaram as obras da ponte sobre o Tejo, notável empreendimento que, como é fácil de visionar, virá alterar, numa grande área, a fisionomia de Lisboa e proporcionar excepcionais condições de desenvolvimento de vastas regiões a Norte e a Sul do Tejo.

O director do Gabinete da Ponte, eng.º Canto Moniz, afirmou aos jornalistas que se espera, dentro de alguns meses, começar a ganhar tempo sobre as datas previstas para a conclusão das várias fases da importante obra. Actualmente, empregam-se já nos trabalhos 2000 técnicos e operários, sendo apenas 49 estrangeiros. Aquele número deve aumentar brevemente para 3500.

Os ministros, o subsecretário de Estado e o eng.º Flávio dos Santos, foram recebidos às 10 horas nos escritórios do Gabinete da Ponte pelo director, eng.º Canto Moniz, pelo subdirector, eng.º Sousa Carneiro, e por outros técnicos portugueses da direcção da obra. Seguiu-se uma breve sessão numa sala anexa ao gabinete do director, em que este, através da projecção de «slides», explicou as várias fases da construção. Ao referir-se à ponte de Vila Franca de Xira, a última da rede nacional que cruza o rio Tejo, o eng.º Canto Moniz revelou que a sua amortização estará concluída dentro dos próximos três anos, provando-se, assim, que a portagem é uma forma de financiamento público que deu os melhores resultados em Portugal. «A ponte de Vila Franca — afirmou — serviu-nos de «test» para se observar a reacção do público a esta forma de fomento rodoviário, podendo assegurar-se que os resultados foram excelentes».

O director do Gabinete da Ponte informou então que foi a partir destes resultados que o Governo decidiu construir a ponte sobre o Tejo, recorrendo, no entanto, ao crédito externo, para evitar desvios das verbas investidas nos Planos de Fomento.

Depois de referir que o primeiro projecto de uma ponte sobre o Tejo, próximo de Lisboa, data de 1876, o eng.º Canto Moniz disse que nos oito projectos que desde então foram apresentados a sua maioria se situava no local agora escolhido.

O eng.º Canto Moniz referiu que o local determinado para a construção da importante obra interessava a 90 por cento da população de Lisboa e dos seus arredores, o que não sucederia se tivesse sido escolhido o primitivo local, em frente ao Montijo. Segundo os cálculos, em 1970 haverá sobre a ponte um tráfego de 20 000 carros. Aludiu, perante os ministros, ao projecto do túnel, que era também viável. No entanto, só a sua ventilação custava por ano 35 000 contos.

A ponte que deverá estar concluída em 5 de Fevereiro de 1967, poderá ser inaugurada ainda em 1966

Referindo-se ao financiamento da ponte, o director do Gabinete disse que o seu pagamento estaria concluído no prazo de vinte anos. Interrogado, mais tarde, por um jornalista, sobre as bases em que assentara esse cálculo, respondeu:

— Partimos das percentagens médias usadas actualmente no tráfego entre as duas margens pelos «ferry-boats». No caso da ponte — prosseguiu — haverá, no entanto, diminuições sensíveis para o trânsito de autocarros de passageiros e camiões de carga.

A ponte sobre o Tejo, como se sabe, deverá estar concluída em 5 de Fevereiro de 1967. No entanto, contando com os avanços verificados — que, em alguns trabalhos, atingem já três meses — poderá ser inaugurada ainda no decorrer de 1966.

Características da ponte

No rebocador «Serra de Portalegre» os ministros e os outros técnicos, acompanhados pelos jornalistas, seguiram depois para junto do grande caixão situado a Sul e que terá de mergulhar até à profundidade de 80 metros. A ponte terá uma altura livre de 70 metros, podendo acrescentar-se que o actual navio mais alto do mundo tem apenas 48 metros. Está assim assegurado completamente o tráfego no rio. A ponte terá de início quatro faixas de rodagem que lhe permitem um escoamento de 6 000 veículos por hora, mesmo contando com as detenções na praça da portagem. Mais tarde, poderá ter seis faixas com o escoamento de 9 000 veículos. O sistema rodoviário —

informou o eng.^o Canto Moniz — compreende 22 quilómetros de auto-estradas e a construção de 32 pontes.

Informando os membros do Governo sobre o estado actual dos trabalhos, o director do Gabinete declarou que o caixão sul já se encontra mergulhado doze metros. Interrogado em seguida por um redactor sobre as próximas fases do trabalho, o eng.^o Canto Moniz disse:

— No fim da ano corrente ficam concluídas as fundações, esperando-se começar em Janeiro ou Fevereiro a erguer as torres, que pesam 4 800 toneladas. Esta operação deverá demorar cerca de oito meses. Em seguida dar-se-á início à construção dos cabos tecidos no local, trabalho que demorará cerca de quatro meses. O peso total destes cabos — acrescentou — será de 8 000 toneladas. A última parte da construção refere-se ao tabuleiro metálico, que será construído em terra, em secções de 25 metros, deslocando-se depois para o meio do rio em batelões.

As obras do lado de Almada

Em frente a Almada, o eng.^o Canto Moniz prestou indicações sobre as obras em curso na encosta. Já ali foram removidos 550 000 metros cúbicos de terra para a construção de um grande maciço. Sobre estas obras, o eng.^o Canto Moniz afirmou:

— Trata-se da construção do grande maciço de amarração onde vão fixar-se os dois cabos gigantes com 60 centímetros de diâmetro que terão de suportar o peso de toda a estrutura metálica da ponte. O esforço que estes cabos vão transmitir àquele grande maciço é de 25 000 toneladas. Também estão muito adiantadas — declarou o eng.^o Canto Moniz — as fundações para o maciço da margem norte, que terá um peso total de 160 000 toneladas e se encontra em construção junto da avenida da Índia nos terrenos que pertencem à Companhia Carris. Informou, também, que a construção do viaduto sobre Alcântara e zonas limítrofes não afectará a vida normal das populações.

A meio do rio trabalham ininterruptamente três turmas de operários

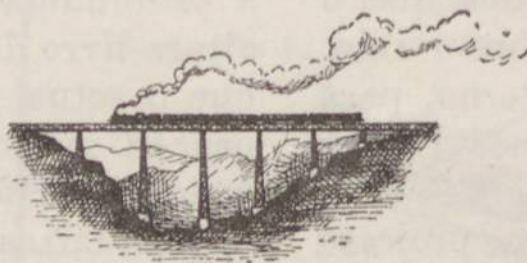
Cerca do meio-dia o «Serra de Portalegre» atracou em pleno rio ao caixão do lado sul, tendo os ministros, o subsecretário de Estado e o presidente da J. A. E., protegidos com capacetes de aço, desembarcado para observarem os trabalhos que ali decorrem e estão a cargo de três turnos de operários que trabalham oito horas. Para isso, foi colocado a bordo um grupo «diesel» que fornece energia eléctrica. Durante a noite, potentes holofotes iluminam os trabalhadores que procuram, com o auxílio de betão lançado por pesadas gruas, fazer descer o caixão até ao leito do Tejo. Naquele ponto, o rio apresenta um volume líquido de 30 metros de lodos e por fim 20 metros de areia e rochas. É nesta base que terá de assentar o caixão para depois se poderem construir as torres.

Auxiliados pelos operários, os membros do Governo apreciaram de perto o trabalho que ali se efectua e que apresenta vários perigos. Na verdade, todo o trabalho se faz sobre vigas, com espaços entre si que constituem autênticos precipícios.

A propósito, um técnico da obra forneceu-nos este esclarecimento:

— Lançámos a certa altura o «slogan» de que devíamos tentar bater um «record»: o de construir a ponte sem causar a morte a um só operário. No entanto, vai ser impossível, pois os riscos são muitos. Faz-se tudo porém para que a percentagem — infelizmente existente em todas as obras desta envergadura — seja a mais diminuta.

Voltando a terra, os ministros, o subsecretário de Estado e o presidente da Junta Autónoma seguiram em automóveis para as obras rodoviárias que já estão em curso no lado de Lisboa. Finda a visita, concluiu-se que os trabalhos seguem em ritmo de perfeita eficiência cumprindo-se todos os planos estabelecidos, o que faz prever que, muito antes do prazo estabelecido, a ponte estará concluída e em pleno funcionamento.



As Obras Públicas em 1961

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

II

NOS hospitais completaram-se novas construções de edifícios e pavilhões, sendo uma zona de actividades onde há muito a fazer.

Se é motivo de satisfação que o maior edifício de Portugal seja o Hospital de Santa Maria em Lisboa, se o Porto tem orgulho no Hospital de S. João, se pelo País diversos hospitais regionais foram inaugurados, todavia até em Lisboa ainda falta completar os planos dos novos edifícios hospitalares de forma a corresponderem à sua missão. Instalados em antigos conventos, como os Hospitais do Desterro, de Arroios, de Santa Marta e de Miguel Bombarda, cercados de zona habitacional no Rego como é o Hospital Curry Cabral, devendo ser apenas para casos de urgência o Hospital de S. José, torna-se indispensável construir depressa para vencer o atraso de quase meio século não só na capital mas em Coimbra, edificando-se o novo Hospital da Universidade ao qual é de justiça dar o nome da Rainha Santa Isabel.

Nos hospitais sub-regionais houve valiosa actividade terminando-se os de Pampilhosa da Serra, de Amarante, e de Povoação; estão a construir-se os de Ovar, de Vila Nova de Gaia, de Caldas da Rainha, do Vimioso, de Paredes e de Castro Verde; ampliou-se e remodelou-se o de Ponte da Barca, devendo em breve começar-se mais quatro. A obra é grandiosa, e, uma vez, realizada, resolverá o problema de socorro aos doentes, cuja urgência é sobejamente conhecida.

As comemorações do duplo centenário em 1940 determinaram, entre outros, o plano da construção de Pousadas, seguindo o que em Espanha se iniciara com o nome de Paradores, e procurou-se com felicidade começar a resolver o grande problema da falta de instalações para os turistas. Dado o seu número diminuto, representou apenas uma louvável iniciativa que, depois, se continuou com pleno êxito, gastando-se em 1961 cerca de 10 000 contos em novas Pousadas para valorizar o País.

Inaugurou-se em 1962 a Pousada de Santo António em Valença, e é de esperar que com rapidez se estabeleça uma verdadeira rede que abranja todo o País, pois o turismo sem hotéis é um absurdo, embora não se ignore a importância dos parques de campismo, e é conhecido o que ainda falta nessa matéria. Não basta que Lisboa tenha hotéis, mas é

necessário que nenhuma vila ou lugar turístico não deixe de possuir acomodações necessárias, devendo o Estado construí-las se os particulares não as fizerem. O impulso que a indústria hoteleira tem tido depois que se começou com a construção de pousadas em 1940, é importante, mas aqui como noutros problemas não se pode ficar a meio, torna-se indispensável chegar ao fim para vencer o atraso existente.

Merece relevo a continuação das obras em vários edifícios, alguns dos quais já se encontram concluídos, como o Palácio de Justiça do Porto que pôs termo às lamentáveis instalações dos tribunais, e que é um interessante edifício que honra a cidade que o possui. Em 1961 gastaram-se na construção de edifícios dependentes desta Direcção Geral 42 765 contos e na conservação 48 160 contos, o que é valioso, pois que interessa construir, se, depois, se deixa cair no abandono e na ruína?

Apreciando as obras em matéria de monumentos nacionais convém recordar que uma das preocupações dos demoliberais desde 1820 a 1926 foi o destruir ou arruinar o valioso património artístico nacional, salvo uma ou outra tentativa, como a de Manuel Francisco de Vargas. Em 1901, sendo ele Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria organizou a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, mas a falta de meios financeiros impediu que a obra continuasse. Almeida Garrett escreveu acerca do estado dos monumentos históricos de Santarém páginas admiráveis nas «Viagens na minha terra» em que a sua sensibilidade de poeta e de escritor nacionalista vibrava indignada perante as ruínas que a incúria e a indiferença dos governantes haviam causado.

Foi Alfredo de Magalhães, ao ocupar no princípio do Estado Novo, de 1926 a 1928, o cargo de Ministro da Educação Pública hoje Ministério da Educação Nacional, quem começou com rara felicidade a obra de restauração de igrejas, mosteiros, conventos, castelos, muralhas, tudo o que constituiu o património histórico e artístico de uma nação, e que em todos os países se cuida com o maior interesse, desde que em França Napoleão III lhe deu início, tendo como executor o Viollet-Le-Duc. Com lentidão começou a restauração em Portugal, depois concentraram-se os serviços no Ministério das Obras Públicas, os quais tiveram um decidido impulso a que não

faltou o dinamismo e o sentido orientador de Duarte Pacheco. Restaurou-se muitíssimo, conservou-se o restaurado, o que é bom, mas o empreendimento não está concluído, e em 1961 verificou-se o mesmo do que em anos anteriores; a falta de dotações necessárias, embora a despesa atingisse 24 630 contos em 1959, 34 620 contos em 1960 e 28 605 contos em 1961.

Creio que o melhor sistema seria começar-se por elaborar uma relação de todos os monumentos nacionais que necessitam de restauração, a qual deverá ser integral, evitando-se acima de tudo que as Câmaras municipais tenham intervenção importante, pois infelizmente existem muitos casos em que se procurou a economia, ou o bonito, ou a fantasia, ou a incúria, de modo que a restauração deve ser integral e quanto possível à época, pois, por vezes, tem ficado incompleta. Uma vez verificado quais os monumentos nacionais que carecem de restauração, calcular a respectiva despesa e terminar o empreendimento começado. Não há vantagem em principiar a reconstrução de uma igreja ou de um castelo para ficar incompleta ou em anos sucessivos ir-se fazendo por partes. É útil e fica mais económico restaurar toda uma muralha, do que ir fazendo cada ano uns metros, pois da maneira como se tem procedido com a construção de um liceu, escola técnica ou faculdade, também se deve proceder com referência a um monumento nacional, que, aliás, só se restaura por uma vez. Sem dúvida é este o processo a empregar, e só assim se acabará definitivamente com as ruínas e a falta de acabamentos que ainda existam na terra portuguesa.

Nas obras de muralhas procedeu-se à construção de troços da de D. Fernando no Porto, às de Chaves, de Monsaraz e de Moura, prosseguiram os trabalhos de conservação em muitos templos e edifícios religiosos, merecendo particular relevo a igreja de Santa Engrácia em Lisboa, que, depois de começada há uns séculos, verá finalmente o seu acabamento, desaparecendo assim o célebre prólogo de «Obras de Santa Engrácia», como símbolo do desmazelo nacional de obras começadas e nunca mais acabadas. Agora não, pois esse desaparecerá quando em breve se concluir a Igreja de Santa Engrácia, que é destinada a panteão de personagens ilustres.

Realização vantajosa foi a execução do plano de valorização de Valença, a linda vila banhada pelo Rio Minho e que na zona fronteiriça era um exemplo de adandono que cusa alguma justificava. Elaborou-se um plano inteligente, o Estado e a respectiva Câmara Municipal efectuaram uma obra de conjunto que consistiu em resolver os mais diversos problemas que, pela sua importância, só podem ser devidamente apreciados pelos seus naturais ou por aqueles que a conhecem. Essa obra consistiu no arranjo de ruas, restauração das muralhas, caiação das casas, estação fronteiriça, e culminou com a inauguração da Pousada de Santo António, que do alto das

muralhas contempla um panorama deslumbrante do Rio Minho, ponte internacional, margens portuguesa e espanhola, e na frente Tui, que com a sua catedral dá um remate profundamente espiritual ao quadro.

Também se executaram as estátuas do Infante D. Henrique e de Pedro Álvares Cabral, e foram efectuados importantes trabalhos de conservação nos museus regionais de Aveiro, Évora, Grão Vasco em Viseu, e Machado de Castro em Coimbra, assim como pesquisas arqueológicas, havendo neste particular bastante a fazer em todo o País, mas que, dada a natureza das investigações arqueológicas, estas são lentas e difíceis, não se sabendo quando terminam.

Nesta matéria de carácter histórico e artístico merecem honroso destaque o Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais que em 1962 atingiu 108 volumes, cada um dedicado a uma restauração, notavelmente ilustrado com perfeitíssima apresentação gráfica, eruditamente escritos e que constituem uma glória para os seus autores.

Proseguiram as obras de conservação nos palácios nacionais, que se encontram primorosamente cuidados, havendo apenas a fazer referência especial ao Palácio da Ajuda que se torna necessário acabar conforme as obras iniciadas.

O Palácio da Ajuda é, sem dúvida, pela imponência da sua construção, perfeição arquitectónica, lugar de destaque que ocupa, recheio artístico, e recordações históricas, o mais importante palácio nacional português, sendo também o único que não está acabado, faltando terminar apenas a parte ocidental. Compreendia-se que num período de ódios e de lutas políticas tudo se encontrasse abandonado, mas não agora numa época de engrandecimento nacional, pelo que é de esperar que se procure terminar quanto antes a sua construção. As obras iniciaram-se há anos e torna-se necessário dar-lhes incremento, de modo a concluírem-se. Também no Palácio da Ajuda se encontram em condições de serem mostradas ao público as jóias da Coroa, porém ignora-se o motivo por que tal não se efectua.

As nossas «Bodas de Diamante»

A propósito das nossas «Bodas de Diamante», recebemos penhorantes cartões de felicitações dos srs. Professores dr. João Faria Lapa, coronel Rui da Silva Horta, dr. Leopoldo do Vale, Costa Duarte & Lima, L.da, Francisco Velez Conchinhas, Manuel da Silva Guerra, António Jervis Pereira, João de Almeida, Eng.º Leal Correia, Manuel Casqueiro Haderer, Dr. Camossa Saldanha, Eduardo Laranjinha. A todos, os nossos reconhecidos agradecimentos.

TERRAS DA NOSSA TERRA

SAGRES

Uma página do Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

Iniciamos hoje a publicação, que procuraremos seja tão regular quanto nos for possível, desta Página, destinada a desvendar aos nossos leitores as maravilhas da nossa tão bela quanto extensa Terra. Nela temos a intenção de nos referir assim aos encantos do Continente, como das Ilhas Adjacentes, como ainda do nosso vasto Ultramar, tentando deste modo difundir o conhecimento da nossa Pátria e o gosto de viajar por ela em todos os nossos compatriotas.

Fiéis a estes propósitos, iremos descrevendo o melhor que formos podendo, uma a uma, as diversas Terras do nosso País. A escolha daquela por que haveríamos de começar não se nos afigurou fácil; mas, após breve reflexão, pareceu-nos não restarem duas opiniões — essa Terra deveria ser Sagres, berço da nossa epopeia marítima e local de todos os tempos lendário. Infelizmente — é penoso verificá-lo e dizê-lo — Sagres é quase desconhecida da maioria dos Portugueses: esta circunstância ainda veio reforçar mais a nossa convicção de que era com Sagres que esta Página deveria abrir.

O extremo sudoeste da Europa e de Portugal termina num gigantesco braço de terra que penetra no Oceano Atlântico, no qual se distinguem claramente dois promontórios, hoje designados por Cabo de São Vicente e Ponta de Sagres, e ainda uma outra Ponta, de menor importância, a da Atalaia. Os antigos já dele tinham notícia, designando-o os Romanos pelo nome de Promontorium Sacrum. Os geógrafos de então, como Estrabão, criam-no, embora erradamente, a ponta mais ocidental da Europa. Ao Sacrum, nome do qual se presume derivar a actual designação de Sagres, estavam ligadas numerosas lendas, que muito contribuíram para a auréola de fama que, desde remotos tempos, possuiu o local onde «a terra se acaba e o mar começa».

Durante a Idade Média, a fama de Sagres não esmoreceu. A's antigas lendas, sucedeu um piedoso mito cristão: a lenda de São Vicente que, martirizado por Daciano, veio numa pequena embarcação, guiada por corvos, ter ao Cabo que hoje tem o seu nome. O geógrafo árabe Edrisi refere-se — muito antes de Portugal se haver tornado um reino independente —

ao Templo do Corvo, no alto do qual havia dez dessas aves, que jamais abandonavam o local. Foi também do Cabo de São Vicente que o nosso primeiro Rei fez transladar para Lisboa o corpo do Santo Mártir.

A este local, já tão rico de evocações históricas e lendárias, veio ainda ligar-se o nome do maior vulto de toda a nossa História — o do Infante Navegador que dele dirigiu e orientou toda a nossa vasta obra de Navegação e de Conquista. Uma visita a Sagres impõe-se a todos os Portugueses, não só para visitar os seus monumentos, como também como peregrinação patriótica ao Sagrado Promontório da Pátria.

Actualmente é facilímo o acesso a Sagres: uma boa estrada liga-a a Lagos e a todo o Algarve; por outro lado, existe presentemente um excelente serviço de comboios e automotoras rápidas, que circulam diariamente entre Lisboa e Lagos e que encurtam consideravelmente o tempo de viagem entre o Barlavento Algarvio e a Capital; e de Lagos a Sagres existe um serviço frequente e cómodo de autocarros.

Com razão, refere Raul Proença no *Guia de Portugal* que «Sagres, para um homem culto, dá para três dias de concentração e de sonho». Presentemente, porém, as facilidades hoteleiras da região são muito maiores; além do pequenino hotel mencionado no velho, mas sempre prestimoso *Guia*, que hoje tem a designação de pensão, existem agora em Sagres estabelecimentos de muito maior conforto e mais luxuosos, capazes de satisfazer os turistas mais exigentes.

São numerosos os monumentos de Sagres. Pena é que entre eles se não encontre o tão falado monumento ao Infante, para recordar a todos os visitantes, nacionais e estrangeiros, a figura do nosso grande Herói Nacional. Recentemente, a quando das Comemorações Henriquinas, foram restaurados e reintegrados na sua feição primitiva os principais monumentos de Sagres, o que evidentemente lhes veio ainda aumentar o interesse.

O principal monumento de Sagres é, sem dúvida, a vetusta Fortaleza, dentro da qual se encontra uma correnteza de casas, que a tradição afirma serem do

Publicações recebidas

Companhia de Seguros Comércio e Indústria

Da Companhia de Seguros Comércio e Indústria, fundada em Agosto de 1907, recebemos o Relatório da Administração, com os respectivos Balanço e Parecer do Conselho Fiscal, relativos ao exercício de 1962.

Pelo exame dos documentos publicados no Relatório verifica-se que a situação desta Companhia continua a ser próspera e desafogada, tendo havido, na receita, um aumento global, em relação ao ano anterior, de 2021 contos.

Administração Geral do Porto de Lisboa — Relatório de 1961

Da Administração Geral do Porto de Lisboa recebemos o Relatório, as Contas e elementos estatísticos do ano de 1961.

O tráfico portuário continuou, no ano em retência, em franca ascensão, tendo sido maior o número de navios entrados no porto de Lisboa, tanto nacionais como estrangeiros. No conjunto, o número ultrapassou a casa dos 7 000, com mais de 19 milhões de toneladas de arqueação bruta.

Foi também intenso o movimento de mercadorias, pois atingiu 8,2 milhões de toneladas, de que couberam 6,6 milhões à carga marítima. Quanto a esta última, o aumento em relação ao ano de 1960 —superior a meio milhão de toneladas— foi todo devido ao maior volume da carga desembarcada, pois que, no que se refere ao movimento de saída, se verificou mesmo um ligeiro retraimento.

tempo do Infante e terem pertencido à sua tão discutida Vila; depois das recentes obras de restauro, essas habitações foram em parte adaptadas para a instalação do Centro de Estudos Ultramarinos; a chamada «Casa do Governador» foi, por sua vez, adaptada a dormitório feminino da Mocidade Portuguesa, enquanto um outro edifício, de construção sem dúvida mais recente, foi aproveitado para ser utilizado como posto de informação turística, casa do guarda e habitação dos faroleiros. Ao mesmo tempo, foi igualmente restaurada a Igreja Matriz e adaptou-se um edifício abobadado a auditório, no qual diariamente, durante todo o ano, se exibem documentários, em várias línguas, sobre a vida e obra do glorioso Navegador.

Uma boa rede de estradas permite visitar facilmente a Fortaleza. No chão, logo à esquerda da estrada, existe uma gigantesca figura, conhecida por *Rosa dos Ventos*, mas que actualmente se crê ter servido de relógio de sol; percorrendo o interior da Fortaleza, todo de solo pedregoso onde a custo vegeta um mato raquítico,

Quanto ao movimento de passageiros, este exprimiu-se por números mais elevados tanto no que diz respeito a passageiros marítimos como a passageiros fluviais.

O porto de Lisboa continua a ser melhorado com as obras indispensáveis à sua alta categoria de Chave do Império.

«Canadá»

O Fundo de Fomento de Exportação está editando, sob a rubrica «Ao Serviço da Exportação», Cadernos de Informação Comercial, de grande interesse.

O Caderno n.º 2, referente ao Canadá, é uma obra modelar, bem documentada, para a qual os Serviços Comerciais da Embaixada do Canadá contribuíram com a cedência de uma boa parte dos elementos requeridos para a sua realização.

O Canadá é uma nação de extraordinários recursos, da qual, em 1952, sir Winston Churchill, estando em Ottawa, fez o seguinte elogio:

«Upon the whole surface of the globe there is no more spacious and splendid domain open to the activity and genius of free men».

Dois ilustres portugueses estão ligados à História do Canadá: — João Fernandes Labrador e Gaspar Corte-Real. Com o nome do primeiro foi baptizada a costa continental do Canadá.

País de excepcionais recursos, grande exportador e grande importador, os industriais e produtores portugueses precisam de consultar este volume, pois nas suas páginas encontrarão os nomes das firmas com as quais, vantajosamente, poderão comerciar, e a designação dos produtos que, devido às pautas aduaneiras, têm entrada quase proibitiva no Canadá.

encontram-se ainda duas profundas cavernas, nas quais o mar penetra com fragor.

Seguindo em direcção ao Cabo de São Vicente, encontra-se a Fortaleza de Belixe, construída em 1632 e adquirida recentemente pelo Estado, que depois a restaurou, bem como à pequenina capela de Santa Catarina, que existe no seu interior. Nesta fortaleza, funciona, durante o período estival, uma casa de chá.

No Cabo de São Vicente, o panorama é majestoso. Aí se encontra um farol para a navegação aérea e marítima, em grande parte instalado num antigo Convento e uma velha Fortaleza, que também foi restaurada e adaptada a abrigo para pescadores desportivos.

Além do seu interesse histórico e monumental, Sagres oferece ainda ao visitante a delícia das suas muitas e excelentes praias: do Belixe, do Tonel, da Baleeira, entre outras, e os prazeres da pesca desportiva e da caça nos extensos pinhais situados entre Sagres e São Vicente. Por tudo isto, Sagres merece bem uma visita de todos os Portugueses e de todos os estrangeiros que nos visitam.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A última Nau da Índia

Um violento incêndio destruiu por completo a antiga fragata «D. Fernando», no dia 3 do corrente. A notícia do calamitoso acontecimento entristeceu-nos a todos nós. Um luto pesado vestiu-nos a alma. Era a última nau da Índia, era uma relíquia do passado, era ainda uma presença viva e gloriosa da velha Goa. Com efeito, a fragata «D. Fernando» era a última nau que foi construída nos estaleiros de Damão, com as preciosas madeiras de teca das matas de Nagar Aveli.

Ali viviam 130 rapazes e ali eles aprendiam a arte, tão nobre, da marinharia, 130 rapazes que recebiam de seus mestres e amigos a lição magnífica da nossa vocação marítima.

Destruída para sempre a fragata «D. Fernando», os rapazes que a povoavam terão um outro abrigo e nada lhes será negado, pois em sua volta formou-se, como se esperava, um grande movimento de solidariedade e de fraternidade. Mas, aí de nós! — só a velha nau da Índia — a última! — não poderá voltar a ser, no nosso Tejo, uma presença viva e gentil daquela Índia que foi nossa, e que continua a ser portuguesa na alma, no coração e na cultura de todos que ali nasceram, de todos que sentem ainda o orgulho de pertencer a uma pátria a quem o Mundo e a Civilização devem enormes serviços.

José Félix, o pintor de Évora

Morreu há um ano o grande pintor José Félix e os seus amigos e camaradas do Grupo Português de Aguardelista não o esqueceram, dedicando à sua memória a última exposição, realizada em Março, na Sociedade Nacional de Belas-Artes.

José Félix, alma de artista, coração aberto e generoso, amou a sua arte e tinha pela branca cidade de Évora uma enternecida admiração. Nessa ternura ele assemelhava-se ao poeta Celestino David, que fez dessa monumental cidade, maravilhoso museu aberto, a sua segunda pátria.

Suponho que os eborenses ainda não prestaram à memória de José Félix a devida homenagem. A sua arte, em que foi mestre, merece alguma coisa, alguma coisa que fique para honra de todos nós e seja, para as gerações do seu tempo e para as gerações mais novas uma lembrança e uma lição.

Os nossos artistas



UMA RUA EM VILA ALVA (Baixo Alentejo)
Aquarela de José Félix

Soneto

Partiste, e a serra idílica do Vento,
Do Mar, das névoas, mais das grandes luas,
Manda dizer-te, Amor, neste momento,
Que ficou triste, com saudades tuas.

E que, no Inverno, enquanto o céu cinzento
Tremor nos ramos e chorar nas ruas,
Vestirá, com teu lindo pensamento,
As pedras pobres e as roseiras nuas.

E diz mais que em Abril quando aí saias
Penses, ao ver florir perto as olaias,
Naqueles que deixaste sem ninguém,

No sol, nas ervas, no luar, na altura,
— Só não te diz, porque é de pedra dura,
Que tu penses, um pouco, em mim também!

NUNES CLARO

Linhas Estrangeiras

ITÁLIA

O Conselho de Administração dos Caminhos de ferro italianos do Estado concedeu 80 mil milhões de liras sobre um montante total de 800 mil milhões que vão ser necessários, nestes dez próximos anos, à modernização dos caminhos de ferro. Esta primeira quantia será utilizada na renovação de 512 km. de vias e de 50 agulhas das linhas principais, na reparação de 171 km. de vias e a substituição do balastro de linhas principais e de média importância. Será também destinado à colocação da segunda via entre as estações de Arquata Scrivia e Isola del Cantone (linha Génova-Alexandria), ao alargamento das instalações de algumas estações da linha de Potenza a Mectaponto (Nápoles - Brindisi) e às despesas de instalações eléctricas.

Está também prevista a aquisição de 629 carruagens, 100 locomotivas eléctricas, 3530 vagões, 1000 vagões frigoríficos e doze atrelados para automotoras.

JAPÃO

Os Caminhos de Ferro Nacionais Japoneses noticiaram recentemente que trazem em estudo um plano para convocar internacionalmente, este ano, o fornecimento de material circulante que será posto em circulação na nova linha do Tokaido.

Os referidos Caminhos de Ferro deram também a conhecer que várias firmas produtoras de maquinaria pesada de França e de Inglaterra demonstraram grande interesse em tomar parte na oferta e que já haviam enviado algumas comissões de pessoal especializado para realizar estudos técnicos no Japão, relacionados com o projectado fornecimento de material.

Os Caminhos de Ferro Japoneses estão construindo actualmente uma linha ferroviária de 500 quilómetros de extensão, de via larga, cujo custo está calculado em 172500 milhões de Yens e que estará concluída nos primeiros meses de 1964.

O Banco Mundial para o Fomento e Reconstrução concedeu ao Japão um empréstimo de 80 milhões de dólares para cobrir os gastos de construção da referida linha ferroviária.

— O acontecimento de maior relevo no domínio ferroviário, no Japão, é a entrada em serviço, previsto para 1964, da nova linha que ligará Tóquio a Osaka (linha do Tokaido). Esta linha está colocada sob o signo da velocidade. A via, o material circulante, a sinalização e o equipamento eléctrico estão previstos de maneira a permitir velocidades médias de 170 Km., com uma velocidade máxima de 200 Km./h.

Os Caminhos de Ferro Japoneses prevêem a

entrada em serviço entre Tóquio e Osaka de super-expressos sucedendo-se com intervalos de uma hora e cobrindo em três horas a distância de 500 Km. que separa as duas grandes cidades.

SUIÇA

Em Florença, de 17 a 23 de Outubro, realizou-se uma conferência da Direcção da União Internacional dos Vagões, a que se seguiu a assembleia geral da União, sob a presidência dos Caminhos de Ferro federais suíços. A conferência aprovou um novo regulamento para o emprego recíproco dos vagões de mercadorias em tráfego internacional, que entrou em vigor em Janeiro de 1963.

O novo regulamento contém numerosas disposições novas, tendo as principais por objectivo as condições de troca dos vagões com os Caminhos de ferro espanhóis, que são de via larga, a revisão dos vagões, a responsabilidade, o emprego recíproco de «containers» e «paletas».

Procedeu-se a um desbaste e a um remanuseamento das disposições actuais, que daqui em diante deixarão de compreender as prescrições de carga, que serão objecto de um transporte à parte. As taxas de aluguel dos vagões não são modificadas por enquanto; não serão aumentadas senão à vista dos resultados de novos cálculos de despesas de custo.

Os Caminhos de ferro federais suíços detêm a gerência da União desde a sua fundação, em 1921. Muito embora tenham manifestado o desejo de serem substituídos por uma outra administração com funções de gerência, que actualmente representam uma pesadíssima tarefa, os Caminhos de ferro federais suíços foram reeleitos por aclamação para um novo período de cinco anos.

POLÓNIA

Iniciaram-se os trabalhos da electrificação da linha dos Caminhos de Ferro do Estado da Polónia entre a cidade industrial de Kahowice e Bielsko.

A electrificação da referida secção será ampliada brevemente de maneira que antes dos meados de 1964 será possível que os comboios eléctricos circulem entre as cidades de Varsóvia e Praga.

A Previdência do Ferroviário Reformado

A antiga e benemérita Associação de Socorros Mútuos — «A Previdência do Ferroviário Reformado», com sede no Porto, rua Chã, n.ºs 128 a 136, vai comemorar, no próximo dia 21 do corrente, o 32.º aniversário do seu Boletim.

A comemoração efectua-se no salão nobre da Associação, pelas 15 horas.

A concentração dos ferroviários que assistem à sessão comemorativa efectua-se, pelas 13,30 h., à chegada do comboio rápido, seguindo-se a visita aos Blocos Residenciais desta Instituição Mutualista.

ROTEIRO DE UM REPÓRTER

Genebra, a maravilhosa

Por JORGE RAMOS

COMO vergôntea que desperta numa árvore já avoenga, eternamente a sorrir à frescura juvenil das folhagens tenras que a sua velhice cerca de bênçãos, assim dos frios magoantes de Fevereiro — que passam arrastando o principesco arminho das neves — renasceu a Primavera, tão rosada e doce que dir-se-ia andar o próprio sol embebido do sangue pagão das seivas. Abre-se à nossa comoção um círculo de perspectivas que vão gravar-se por momentos na safira magnífica do Pequeno Lago de Genebra.

Além, como restos de cidadelas vencidas, os picos dos montes descrevem à luz tamisada da manhã — suave como certas iluminuras de retábulos — o que há de estranhamente épico nos seus perfis. A poesia idílica da paisagem lembra a dulcíssima visão da Toscana contaminada um pouco pela severidade medieval de certas cidades da Floresta Alegre... O encanto alpestre dos vales contrasta com o êxtase dos *belvederes*, e a tonalidade de limão que mancha determinados recantos alterna com esse tom subtil de doirado que há nalguns quadros da arte florentina. O arvoredado forma, de quando em quando, grupos maciços, — como se acampassem nas terras marginais hordas fantásticas de corsários prontos a partir em caravelas de sonho para a conquista dos tesouros mitológicos do Monte Branco. A febre da luz torceu algumas dessas árvores que se inclinam para a água sustentando a folhagem, ligeira como um fumo, e, de lá em lá, avistam-se ciprestes dando-nos a imagem de archeiros vestidos de veludo verde a fazer sentinela no socalco das montanhas. As traves das pérgolas pedem festões de pâmpanos neste Abril dionísio, em vez dessas grinaldas de flores vermelhas que entreabrem as corolas como bocas que se oferecem ao beijo da Primavera.

A solidão da montanha, de uma imponentia granítica, vinca no horizonte a sua tristeza, entre as sombras das colinas — cujas linhas, grandes e puras, têm qualquer coisa de austero e de trágico numa divina sonolência. Vê-se e respira-se azul na maravilhosa transparência que parece flutuar no *Quai du Mont Blanc*, quando deixamos Genebra a caminho de Nyon.

A belíssima cidade suíça mostra-se em anfiteatro: as torres da catedral dominam a planície distante e a brancura lírial dos Alpes. Entre o bosquejo de

arvoredado escondem-se as casas solarengas do século XVIII. E a cidade que o Ródano divide, mostra-se na típica feição que caracteriza a velha Genebra, repleta de tradições como um mosteiro milenário.

Evocamos a cidade opulenta que Júlio César conquistou cinquenta anos antes de Cristo e que, depois de ser romana, foi senhorio de Carlos Magno e pertença do reino borgonhês — a histórica cidade onde pompearam luzidos séquitos de alguns imperadores teutões, e que a influência de Calvino havia de transformar no centro do protestantismo francês, a cidade heróica que resistiu aos duques de Sabóia em 1602, e que, quinze anos depois da Revolução Francesa, reconquistava a independência. Sucedem-se, num cortejo lento de aparições, graciosos outeiros, onde o Sol se demora. Na beatitude do cenário, recapitulamos o que a admiração e a curiosidade do repórter reteve em apontamentos fugidios. Foi um golpe de vista que deteve apenas o que atraiu essa admiração e essa ansiedade — todo o segredo do encanto que Genebra comunicou à sensibilidade do jornalista. O deslumbramento do lago surgiu-nos num panorama único quando o avistámos da *rue du Mont Blanc*, deparando ao longe com as grandes massas das serranias a confundir-se com o céu. Percorremos o *Quai des Bergues* donde se avista a ilha Rousseau com os seus altos ulmeiros engrinaldando a estátua do grande filósofo, e atravessamos a ponte da ilha onde se encontra a famosa torre — vestígio da Genebra episcopal. Próximo, levanta-se o monumento a Filipe Berthelier, o grande patriota genebrino. As moradias elegantes da aristocrática rua *Corraterie*, um pouco adiante, ao passarmos a Praça Bel-Air, e de seguida, encontramos, na Praça Nova, a estátua equestre do general Dufour, pacificador da Suíça em 1847. Pela *Promenade des Bastions* estamos a dois passos da Universidade. Mas a cidade velha, o burgo antigo, é um íman que arrasta em alvoroço a ansiedade do jornalista que tudo quer perscrutar. Pela Treille (vasto terreiro onde os castanheiros seculares são como monges estarecidos na contemplação do Jura e do Vuache) entramos na Genebra de outrora que parece ainda sonolentar na meia luz da época feudal sob a protecção da Torre Baudet, cuja existência data de há cinco séculos. Passamos o arco sombrio, grave, solene, pesado — legenda da Idade Média — e eis-nos no pátio do Município da cidade, cercado por fronta-

rias pitorescas do século XVII. É na Sala da Rainha que saboreamos durante alguns minutos o prazer de admirar o célebre retrato de Maria Leczinska, mulher de Luís XV. A catedral de S. Pedro, notável pela riqueza dos capitéis, convida-nos a meditar sobre a 'forma prodigiosa como a arte românica se aproximou do gótico num noivado de estilos cuja harmonia surpreende. Abrigados sob as abóbadas repousam os túmulos monumentais do duque de Rohan, chefe dos huguenotes franceses, de Agrippa d'Aubigné, companheiro de armas do rei Henrique IV de França, e de Emília de Nassau, princesa de Portugal. A meio da rua de S. Pedro, na casa que tem o n.º 11, morreu Calvino em 1564, e mais abaixo, na Grande Rue, no n.º 40, nasceu Rousseau. A Grande Rue é a rua dos antiquários, dos adelos e dos mil estabelecimentos onde se expõe toda a espécie de bibelots de arte. Lembra um pouco de Roma a praça do Borug-de-Four, onde desemboçamos para admirar a magnificência do Palácio da Justiça, antes de visitarmos o delicioso Passeio do Lago. Descortinamo-lo agora, e à medida que o barco se afasta pouco a pouco se transforma num lenço verde-claro que nos acena.

Passamos em frente de Coppet, lugar tão querido a M.^{me} de Stael, e de Pranguis onde viveu o príncipe Napoleão. O azul das águas, de prelúdio suave, tornou-se um acorde de singular efeito: a cor é mais densa e toma em Ouchy, para lá de Thonon, cambiantes impossíveis de fixar pelo mais magistral dos pincéis.

E ao longe, o manto cinzento do Gramont, com as sete fontes dos Dentes-do-Meio-Dia, faz-se em farrapos a esta claridade maravilhosa que o descobre à luz de Abril.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

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

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

Um relógio histórico

Pelo Almirantado Britânico vai ser emprestado, para ser exposto no Laboratório do Observatório Naval dos Estados Unidos, o relógio n.º 4 de John Harrison, pioneiro dos modernos cronómetros navais, pedido este feito pelo Ministério da Marinha dos Estados Unidos.

A história deste relógio resume-se em quatro ou cinco linhas:

«Em 1714, uma decisão parlamentar ofereceu uma recompensa a quem fosse capaz de fabricar um relógio de tal precisão que pudesse determinar a longitude dum navio no fim duma viagem de seis semanas. John Harrison apresentou então o seu insubstituível relógio e era tal a sua exactidão, que em 1764 foi levado no navio «H. M. S. TARTAR» ao arquipélago dos Barbados e novamente de regresso a Portsmouth (viagem que durou 156 dias) verificando-se que, no termo da viagem, o relógio apenas apresentava uma margem de erro de 54 segundos — o que se pode considerar extraordinário para a época».

O Chefe de Secção de Cronometragem do Real Observatório de Greenwich irá pessoalmente a Washington para se ocupar da montagem do relógio e ajustamento das peças, no respectivo museu, tal a sua extraordinária importância histórica e valor.

Fúria de lobos

Em Vimioso uma alcateia composta de seis lobos atacou, durante uma noite, um rebanho pertença do pastor José Martins Artâncio, da freguesia de Santulhão. O pastor defendeu-se, acompanhado por dois cães que as feras rasgaram e devoraram, não conseguindo os lobos entrar no curral devido à coragem do pastor e aos pobres cães que pagaram com a vida o seu acto heróico.

E não ficou por aqui a fúria dos lobos que, nessa mesma noite, devoraram um burro que pertencia a um bando de ciganos que só tarde deram pelo ataque ao pobre animalejo, cuja carne já havia desaparecido.

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

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Abril de 1913:

Trafego Internacional

Por varias vezes me tenho aqui referido ás illusões perti-
nazes que teem dominado muito bons espiritos entre nós, fa-
zendo-lhes antever nas ligações ferro-viarias entre Portugal e Hespa-
nha a origem de abundante caudal de trafego, a enriquecer, qual
Pactolo, as nossas linhas ferreas. Os sucessivos desenganos,
ocorridos não lograram dissipá-las.

A essas ligações sacrificámos por mais de uma vez as con-
veniencias internas no delineamento da nossa rede, o que não
impede que igual tentação nos não assalte incorrigivelmente
sempre que se offerece ensejo.

Bem basta que para ter a continuidade das linhas peninsu-
lares houvessemos renunciado á largura normal de via de 1,^m44,
a principio adoptada, que nos facilitava a construção e as acqui-
sições de material circulante.

Inutil é recordar erros cometidos, sem remedio hoje. O que
é util e pratico é defrontar resolutamente com a situação creada
e procurar os meios de a melhorar, sem megalomanias, nem
devaneios.

Temos ligações com as linhas hespanholas em 5 pontos:
Valença, Barca de Alva, Vilar Formoso, Marvão e Elvas, aos
quaes procuramos acrescentar Chaves, Sendim na linha do
Pocinho a Miranda e Villa Real de Santo Antonio.

O que é o trafego n'aquellas cinco fronteiras a despeito de
todos os esforços empenhados, sabem-no todos e accusam-no
por forma lamentavel as estatisticas, tanto de passageiros, como
de mercadorias,

Os nossos portos de Lisboa e do Porto não recebem do
hinterland hespanhol o tributo que a sua situação geographica
podia fazer esperar.

A não ser o *Sud-Express* e o rapido de Madrid, comboios
de luxo com pequeno numero de logares, as carruagens atra-
vessam a fronteira, quasi vazias, em todos os pontos de contacto
com o paiz vizinho, e a circulação de mercadorias mantem-se
muito inferior ao que era de presumir.

As barreiras alfandegarias com todos os estorvos, encargos
pecuniarios e perdas de tempo que originam, contribuem nota-
velmente para essa situação, que provem em boa parte (para
que nos havemos de iludir?) da tenuidade das forças attractivas
que entre os dois paizes se exercem e da tendencia de ambos
para o isolamento.

Procuram os Hespanhoes (e não os censurarei por isso)
desviar para as suas linhas e portos o movimento commercial
do paiz, que poderia ser encaminhado para os nossos. De
Huelva a Vigo, por Zafra, Merida, Caceres, Plasencia, Sala-
manca, Astorga, Monforte e Orense, a Vigo, o *cinto de ferro*
linha parallelá á fronteira, deriva o trafego para os portos do
Sul e do Norte.

O trafego de transito entre Salamanca e a Galiza, que tem
o seu natural caminho, mais curto e economico, pelas linhas do
Minho e Douro, é vivamente disputado.

Não tenho n'este momento á mão dados estatisticos com
que procure comprovar as asserções que deixo feitas; dispen-
sa-as, porém, a notoriedade dos factos, infelizmente.

Achamo-nos acaso deante de um problema insolúvel? Deve-
mos perder de todo a esperança de ver melhorada a situação?

De modo algum, comtanto, como disse, que não nos dei-
xemos arrastar a previsões excessivas e optimistas, que nos
façam perder a noção do que é pratico e realizavel.

Carecemos de melhorar o porto de Lisboa, de modo que
tenhamos uma estação maritima digna d'esse nome e que em
Santa Apolonia haja o desafogo necessario e caes acostaveis
adequados ao trafego de transito. Bem empregadas serão algu-
mas centenas de contos que se dispendam para esse fim, ainda
mais uteis talvez que o dispendio que vae ser feito na doca
de Santos.

Deviamos ter construido ha muito a linha de circumvallação
do Porto, a ligar Leixões com a do Minho. Está em vespas
de ser transformado em lei um projecto largo de melhoramentos
no porto de Leixões, largo de mais para integral execução imme-
diata, digno de applauso, como desafogada previsão do futuro.

Percorrida rapidamente a primeira etapa; feita a ligação
ferro-viaria de Leixões; gastos alguns centos de contos em
melhoramentos no Douro, especialmente em estacadas acosta-
veis a jusante da Alfandega, ligadas por via de serviço com
a estação de Porto-A, é d'esperar que as linhas do Douro e de
Salamanca vejam engrossar por modo apreciavel (não em largas
proporções) o trafego internacional, obtendo-se em ambas resul-
tados lisongeiros.

A construção da linha de Ayamonte a Huelva e a ligação
das duas testas de linha por um serviço fluvial, determinarão
nova corrente, não caudalosa, mas tambem não para desprezar;
e a obra precisa, é em Hespanha que tem de ser realizada.

Emquanto essas obras se não realizem, vejamos o que é
possivel e necessario fazer para atrahir aos nossos caminhos
de ferro mais intenso movimento de passageiros e mercadorias.

Pelo que respeita a passageiros, as providencias relativas
aos caminhos de ferro carecem, para surtirem resultados que se
veja, de serem conjugadas com muitas outras concernentes ao
desenvolvimento do turismo, ou antes á sua criação, pois longe
de progredirmos, temos perdido terreno n'estes ultimos tres anos,
mercê de causas que me absterei de enumerar.

Precisa Lisboa de hotel vasto, bem acomodado aos habitos
e exigencias da Europa central e que o dispendio diario de 12
a 15 francos, em media, torne ácessivel á grande massa dos
viajantes. O mesmo se póde dizer, para mais tarde, de outros
pontos do paiz, mas por agora terei em vista apenas o movi-
mento transatlantico, que aproveite Lisboa como caes de em-
barque e desembarque.

E' preciso ainda que sejam quanto antes as nossas costas
e especialmente Lisboa, dotadas com a telegraphia sem fio.

Com as devidas facilidades a clientela abastada terá no
Sud-Express diario e nos hoteis como o *Avenida-Palace*, os
meios de fazer commodamente a travessia terrestre.

O que é preciso é que por esforços e sacrificios conjugados
de todas as companhias interessadas, esse comboio veja redu-
zido de algumas horas o seu itinerario, e tenha diariamente duas
carruagens pelo menos na sua composição, o que será, a um
tempo, causa e effeito do desenvolvimento do trafego. Para isso
trabalham as companhias e nas suas conferencias semestraes
procuram adoptar de commum accordo as soluções praticas
que podem apressar a realização d'esse ideal, sob a intelligente
hegemonia do presidente das conferencias e digno director da
Companhia Portuguesa, M. Forquenot.

Ha, porem, que attender tambem ás bolsas mais modestas,
proporcionando viagem mais rapida e mais commoda que pelos
comboios correios.

O rapido trí-semanal Lisboa-Madrid é uma excellente solu-
ção do problema das relações com Madrid, Barcelona, Sul da
França, Italia, assim como com a Andaluzia, logo que se asse-
gure a regularidade do serviço Lisboa-Sevilha, ensaiado apenas
durante dois mezes do outomno passado e feito extraordinaria-
mente em certos dias por ocasião da Semana-Santa e da feira.

A solução do problema das relações com Bordeus, Paris
e a Europa-central é a que está hoje esboçada pelas ligações
dos rapidos 55 e 56 da Companhia Real com os n.º 9 e 10 do
Norte de Hespanha.

Louvavel iniciativa representa esse serviço, e para consi-

derar são os sacrificios assumidos pelas companhias que os crearam, especialmente pela de Salamanca à Fronteira portuguesa. Adquiriu a da Beira-Alta carruagens de *bogies* para esses comboios, sendo de esperar que aplanadas certas dificuldades, circulem entre Lisboa e Medina. Para que esses comboios se tornem conhecidos e acreditados, carecem de varias melhorias. Conviria que se partisse mais tarde de Lisboa; que na Beira-Alta deixassem de fazer serviço de mercadorias; que na fronteira portuguesa, especialmente na vinda para Lisboa, não obrigasse a alfandega os passageiros a descerem para a visita dos volumes de mão a hora sobremodo incommoda; que se lhes assegurasse o jantar no comboio que dá seguimento ao n.º 10 do Norte, ou melhorando-se convenientemente o deploravel serviço do bufete de Medina; que se traga, por forma commoda, o tributo dos viajantes do Porto a esses comboios.

Ao mesmo tempo é preciso que os preços da viagem não sejam muito superiores aos da via maritima, que hoje desvia bastantes passageiros.

Com 36 horas entre Paris-Lisboa, preços razoaveis em 1.ª e 3.ª classes, carruagens comodas e bom hotel, de preços moderados, em Lisboa, não será preciso muito tempo para crear uma corrente de trafego compensadora do sacrificio.

Convem ao mesmo tempo melhorar, quanto possivel, o serviço Porto-Vigo e facilitar as viagens circulatorias, taes como Porto pelo Douro, Salamanca, Bussaco e Pampilhosa, ou vice-versa, e outras combinações que se adicionem ao itinerario principal do viajante em transito e permitam excursões interessantes.

Pelo que respeita a mercadorias, duas correntes importa distinguir; o trafego franco-hispano-portuguez e as relações entre Portugal e Hespanha.

A primeira pouco tem engrossado, a despeito dos esforços das companhias combinadas, por causa da victoriosa concorrência da via maritima e apesar das baixas tarifas estabelecidas que o enorme percurso torna demasiado onerosas.

O alargamento do uso dos vagões com eixos intermutaveis, supprimindo transbordos, formalidades aduaneiras á passagem das fronteiras e as despesas correlativas, pôde contribuir notavelmente para o incremento d'esse trafego.

Quanto ao inter-cambio luso-hespanhol, a renovação do tractado do commercio sobre bases judiciosas e a unidade de acção e coordenação d'efforços das companhias e administrações combinadas são a condição indispensavel de um trabalho de conquista efficaç.

Infelizmente a tendencia é por vezes para o isolamento, para a acção refractaria a regras harmonicas, sendo a boa vontade dos dirigentes contrariada na execução.

Assim, é preciso não esquecer as condições do meio, tão differentes nos dois paizes. Em Portugal são pouco frequentes as reclamações e quasi nullo o recurso aos tribunaes. O que é cá excepção rarissima, é em Hespanha o pão de cada dia, vendo-se as companhias hespanholas obrigadas a sustentar os pleitos, julgados em harmonia com a lei hespanhola, como em Portugal o seriam segundo a portugueza.

Claro está que, n'esses pleitos, a respectiva companhia opera em nome e por conta do grupo associado na operação do transporte. Por elle paga as indemnizações, que tem de ser imputadas aos responsaveis, ou divididas a *pro rata* entre os interessados, segundo as circunstancias locais e as convenções celebradas.

Não pôde nenhuma das entidades combinadas furtar-se ao encargo resultante de transportes em commum, invocando para isso regras ou leis do paiz, differentes das do outro, sob pena de crear aos associados uma situação intoleravel e contraria a todas as regras da justiça e da equidade.

Um exemplo bem frisante pôde ser adduzido; os transportes de peixe fresco de Portugal para Hespanha, que estão dando lugar a numerosissimas reclamações e a pesadas indemnizações, causadas por quebras, por differença de pesagem, por demoras,

Exposição Internacional dos Transportes e Telecomunicações Munique 1965

No próximo ano de 1965 e de 25 de Junho a 3 de Outubro, realiza-se em Munique — uma das principais cidades da República Federal Alemã — uma grande Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações, que será a primeira exposição universal especializada a registar na história dos transportes e comunicações e ultrapassará, graças ao objectivo que a inspirou e à sua participação internacional, todas as anteriores exposições alemãs especializadas.

Com effeito, a próxima Exposição Universal especializada em matéria de transportes e comunicações de Munique apresentará pela primeira vez um vasto panorama profissional da evolução moderna dos transportes e dos seus problemas urgentes, da capacidade de rendimento dos cinco meios de transporte: caminhos de ferro, circulação rodoviária, navegação fluvial, navegação marítima e navegação aérea, da capacidade de produção das indústrias interessadas, da evolução da infra-estrutura dos transportes por terra e vias marítima, fluvial e aérea. A exposição abrangerá também os problemas da construção das vias de comunicação, da luta contra os accidentes e o aumento de segurança em todos os meios de transporte, bem como a missão e a colaboração dos estados internacionais. Uma importância particular será consagrada nesta ordem de ideias à navegação espacial e ao estudo espacial.

A Exposição dedicará aos caminhos de ferro um vastíssimo espaço, o que evidencia a sua alta importância como o principal meio de transportes terrestres.

etc., não podendo as companhias espanholas acceitar encargos que ás portuguezas pertencem e que estas declinem com allegações improcedentes a ponto de ser denunciada a tarifa commum.

E' preciso que haja cuidado nas expedições; que as quebras sejam reguladas pelas normas vigentes em Hespanha; que se supprimam as verificações na transmissão; que se evitem todas as demoras e dificuldades com a alfandega; que os encargos das indemnizações sejam por todos partilhados.

E como este, outros casos poderia adduzir para mostrar que sem a intima e harmonica cooperação das companhias, previamente regulada e preparada por estudos em commum, impossivel se torna desenvolver o trafego internacional.

Não devemos esperar milagres, mas não é licito desprezar conquistas modestas, mas apreciaveis, que a boa vontade e o trabalho inteligente e bem coordenado de todos tornarão possiveis.

J. Fernando de Souza.

Recortes sem comentários

Sepultada em vida?

POZOBLANCO (Espanha), 27 de Fevereiro. — Maria Vacas Pintado, de 61 anos, a quem o médico passou a certidão de óbito em consequência de um ataque cardíaco, levantou-se do caixão, pouco antes do funeral, e perguntou para os que a velavam:

— Mas afinal que vem a ser isto?

Afirma que se sente de perfeita saúde e está satisfeita por ter acordado a tempo. — (ANI).

Perseguido por um elefante

NAIROBI, 20 de Março. — Com uma pasta cheia de documentos oficiais debaixo do braço, «sir» Malcolm MacDonald, governador do Quênia, conseguiu um excelente «sprint» em plena floresta, diante de um elefante furioso, a fim de conseguir trepar a tempo por uma árvore.

O governador, acompanhado de dois caçadores, ia visitar um célebre pavilhão de caça, construído entre os ramos de uma árvore gigantesca. Mas era a hora em que os elefantes vão beber. Súbitamente, o pequeno grupo encontrou-se cercado de paquidermes. Um deles, macho de aspecto inquietante, carregou sobre «sir» Malcolm, que conseguiu alcançar — com extraordinária rapidez — o pavilhão no alto da árvore, onde, sem demora, se lhe juntaram os companheiros.

Há onze anos, esse pavilhão foi testemunha de aventura semelhante, durante uma visita da rainha Isabel. Parte do séquito real teve de desenvolver notável agilidade para trepar à árvore, devido à perseguição de vários elefantes. — (F. P.).

Papagaio fascista

MUNIQUE, 31 de Março. — A direcção do Jardim Zoológico de Munique está perante um dilema doloroso: ou manda matar um dos seus papagaios ou decide-se a mantê-lo indefinitivamente isolado das vistas e, sobretudo, dos ouvidos do público.

O papagaio, que nada tem de jovem, mas que poderá viver ainda largos anos, aprendeu noutros tempos a gritar, com grande agrado de quantos visitavam então o Jardim Zoológico: «Heil Hitler».

Terminada a guerra, o hitleriano papagaio foi logo encerrado numa dependência do «Zoo», para a indispensável cura de desnazificação. Mas a verdade é que os anos passaram e o teimoso bicho continua, incorrigível e imperturbável, a gritar «Heil Hitler». — (ANI).

Forcado exagerado

NUEVO LAREDO (México), 1 de Abril. — O alterofilista norte-americano Jack Woodson, que pesa 110 quilos, recusou-se ontem a enfrentar um toiro, como estava anunciado, alegando que o animal era pequeno demais para ele.

«Tinham-me prometido — queixou-se Woodson — que combateria um toiro de trezentos quilos e em vez disso apresentaram-me um garraio que pouco mais pesa do que eu. Se entrasse na praça para lutar contra aquele bicho insignificante, os espectadores eram capazes de me vaiar».

O empresário da praça, porém, não se convenceu a mandar soltar um novilho maior, alegando que não estava disposto a assumir a responsabilidade se o animal o matasse.

Quando foi anunciado que o combate não se realizaria, por desistência de Woodson, a assistência protestou ruidosamente. — (ANI).

O circo de Moscovo

BRUXELAS, 4 Abril — Ontem à noite, durante uma exibição do circo de Moscovo, nesta capital, «Sansão», um leão de 8 anos, cravou as garras no dorso do cavalo que montava, «Baudry», provocando-lhe ferimentos profundos.

Um unânime grito de horror ressoou na sala, e mulheres e crianças fugiam em pânico, enquanto o sangue brotava com abundância dos rasgões na carne do cavalo ferido.

Imediatamente, os ajudantes de pista apontaram as mangueiras em redor da jaula de rede e, com potentes jactos de água e auxiliados pela domadora Tamara Buslaev, obrigaram quatro leões a recolherem aos respectivos compartimentos.

O incidente não demorou mais de trinta segundos. Registou-se no momento culminante de um número único no Mundo, quatro leões galopavam em volta da pista, montados cada um num cavalo. O leão «César», que ia à frente, saltou demasiado cedo da sua montada e embaraçou-se nas patas de «Baudry» que galopava a seguir. Sentindo-se desequilibrar, o segundo leão, «Sansão», cravou as garras no dorso do cavalo, ao mesmo tempo que os outros leões, enfurecidos ou assustados, passavam ao ataque.

Foi este o segundo incidente desagradável no Circo de Moscovo, cuja exibição nesta capital terminou hoje.

No mês passado, uma jovem equilibrista caiu e ficou ferida. — (ANI-R.-FP.).

«Negócios» de cemitério

MOSCOVO, 7 de Abril — O jornal «Pravda» informa hoje que um tribunal desta cidade condenou a cinco anos de prisão a directora de um cemitério por aceitar subornos para arranjar funerais rápidos.

O Jornal diz que Tamara Bessonova punha de parte as costumadas formalidades para conseguir funerais rápidos e oferecia os melhores lugares no cemitério, em troca de presentes dos parentes das pessoas falecidas. O suborno ia desde perfumes a 50 rublos. — R.

Feira de Paris

Um panorama incomparável

Antecedem a próxima abertura da «Feira de Paris» diversas manifestações, as quais têm início no dia 28 deste mês com a abertura do Salão Internacional de Utensílios e de Transporte para Senhora. No dia 22 de Maio efectua-se a inauguração do Salão da Natureza, Caça e Pesca, e no dia 27, o Mercado Têxtil Internacional. Entretanto, no «Grand Palais», abrirá, a 22 de Maio, o Salão Internacional do Livro e da Imprensa Científica e Técnica. Será ainda inaugurado o Salão de Arte Contemporânea.

A «Feira de Paris» abrirá, tradicionalmente, com a «Noite das Nações», no dia 22 de Maio.

Portugal estará presente através de firmas individuais que abrangem o comércio de vinhos, conservas, cerâmicas e limas.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

C u s t a m p o u c o
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

LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S. A. R. L.

ESTALEIRO DA MARGUEIRA — em construção na margem Sul do Tejo

ESTALEIRO DA ROCHA — por contrato com a A. G. P. L.

DOCAS SECAS ■ CONSTRUÇÃO NAVAL ■ CONSTRUÇÕES METÁLICAS

- Equilibragem dinâmica de turbinas e órgãos rotativos de 0,5 a 10000 kg.
- Reparação e afinação de injectores e bombas de injeção de motores diesel de 50 a 7000 H. P.
- Soldaduras especiais em alumínio e outros metais.
- Copagem de fundos
- Ensaios não destrutivos de materiais por ultra sons e raios X.

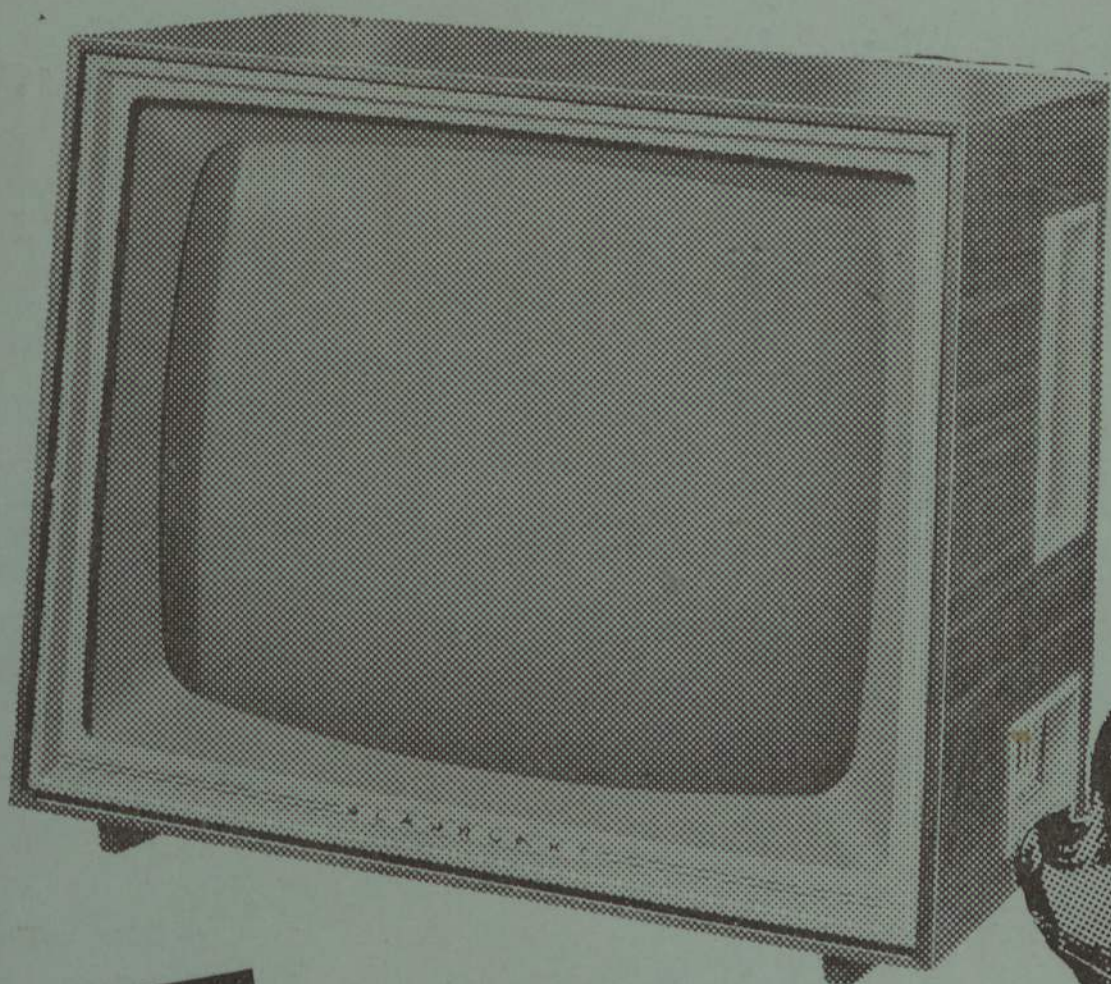
ROCHA DO CONDE DE ÓBIDOS, LISBOA-3

TELEF. 669045/9

PARA A GENTE DE HOJE...



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ



Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Óptima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32, Tel. 73 69 91

Porto — R. Júlio Diniz, 927/35 — Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

