

17.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1963

Número 1822

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

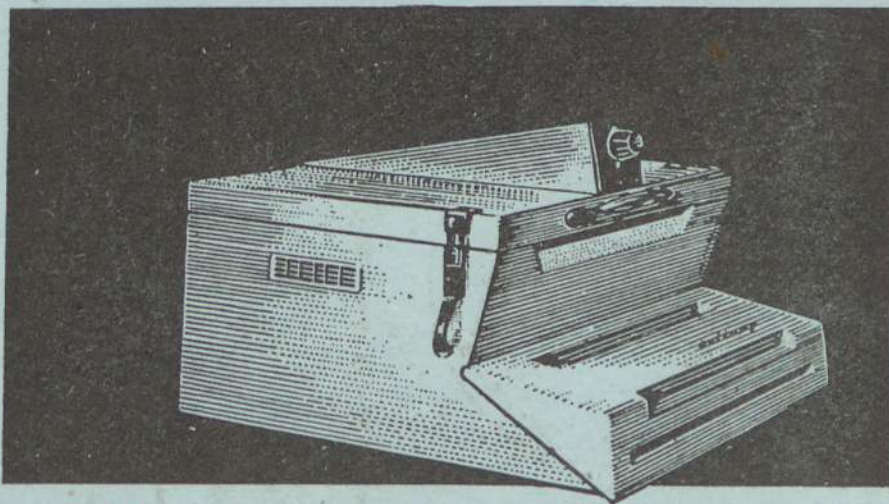
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



205
ELO

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 manejo, economia e rapidez

Representantes

SALVADOR PAMPULIM, LDA.

Rua da Conceição, 45-2.º-LISBOA-2 — Tel. 32 28 63-36 78 33
Rua Formosa, 432-1.º-PORTO — Telef. 31 320

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



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

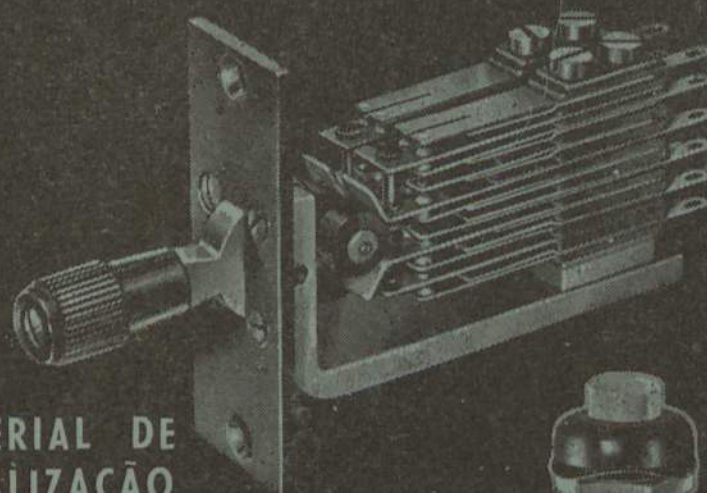
TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOEIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA



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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora interina e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

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

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 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

1822



16—NOVEMBRO—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 :

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

DIRECTORA INTERINA

FERNANDA D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

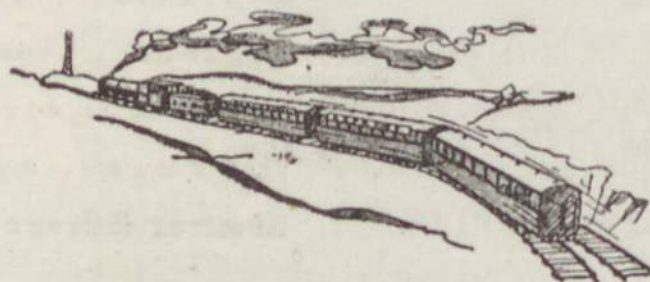
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

A valorização económica e social do Pats	321
Carlos d'Ornellas. Homenagens à sua memória	323
Electrificação da Linha do Norte.	324
Imprensa Técnica	324
Rebello de Bettencourt: «Bodas de Ouro»!, por MÁRIO CARDOSO.	325
Jardim Zoológico de Lisboa	326
Reuniões de formação e produtividade para o pessoal técnico da C. P.	327
Reunião do Comité dos suplentes da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes	327
Ecos & Comentários	329
Há 50 anos	329
Linhas Estrangeiras	330
Espectáculos	330
Publicações recebidas	331
Parte Oficial	332



A valorização económica == e social do País ==

SOB o título de «Planeamento e Integração Económica», acaba de ser publicado e distribuído o primeiro número do Boletim do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho.

O sr. Dr. Vasco da Cunha d'Eça, ilustre Director-Geral do Secretariado Técnico, fazendo a apresentação deste Boletim, justifica a sua publicação afirmando que ele «surge como natural consequência da criação do Secretariado Técnico e se destina, por um lado, a trazer ao amplo conhecimento público os fundamentos e as razões das medidas de actividade governativa visando o planeamento do impulso de valorização económica e social e a criação de um espaço português economicamente integrado e, por outro lado, a registar nas suas páginas as contribuições positivas de quantos queiram, por estudos, sugestões e debate de ideias, participar activamente na formação de larga opinião pública, séria e esclarecida, que é índice de vida colectiva evoluída e timbre de uma comunidade nacional consciente da sua missão e do seu destino.»

O Boletim, constituído por 102 páginas de texto, contém Estudos e Ensaios, todos eles muito importantes, da autoria dos srs. Dr. Vasco da Cunha d'Eça — *O Planeamento Económico na Problemática Cultural Contemporânea*; Dr. Rui dos Santos Martins — *Relações Económicas da Metrópole com o Exterior* (Estudo preliminar); e

Dr. José Gonçalo Corrêa de Oliveira — *Portugal e o Mercado Europeu*. Completam o volume os capítulos referentes à contribuição da Comissão Interministerial do Planeamento e Integração Económica; à Execução do II Plano de Fomento nos anos de 1962 e 1963; às Considerações sobre Isenções de direitos de importação; ao Comunicado do sr. Ministro do Estado Adjunto do Presidente do Conselho distribuído aos órgãos de Imprensa, em 3 de Outubro de 1963, ao Sistema de Crédito e à Estrutura Bancária nas Províncias Ultramarinas. Insere ainda um capítulo sobre Legislação.

O Boletim insere também as palavras que o sr. Dr. Vasco da Cunha d'Eça proferiu, ao abrir a 1.^a Reunião Conjunta do Plenário e dos Presidentes dos «Grupos de Trabalho» da Comissão Interministerial de Planeamento e Integração Económica, realizada no dia 31 de Julho passado no Secretariado Técnico da Presidência do Conselho.

Do seu notável e esclarecedor discurso, passamos a transcrever algumas passagens sobre a importância e a necessidade da criação da Comissão Interministerial e do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho.

Oiçamos, pois, o sr. Dr. Vasco da Cunha d'Eça:

«Esta Comissão Interministerial, cujos principais orientadores aqui se reúnem hoje pela primeira vez em conjunto, é,

creio eu, a primeira tentativa séria que se faz para dar realidade prática a uma economia concentrada no nosso País. Nos seus «Grupos de Trabalho» sentar-se-ão à volta da mesma mesa representantes dos serviços públicos e das empresas privadas chamados a pronunciarem-se sobre os termos da execução, nos diversos sectores de actividade, das grandes linhas de orientação da política económica que vier a ser definida pelo Governo e sobre as medidas e os meios requeridos para assegurar o seu cumprimento.

«Procuramos assim quebrar «a parede de vidro» que, embora permitindo aos representantes da administração pública e das actividades privadas verem-se e cumprimentarem-se, parece ter impedido que se ouçam e falem.

«O diálogo permanente, franco e leal, entre a Administração e as empresas privadas é condição indispensável não só para uma coordenação eficaz da actividade económica nacional como também para uma adesão consciente da opinião pública e os interesses a qualquer programa do fomento que pelo Governo venha a ser proposto à inteligência e à vontade da Nação.

«O Secretariado Técnico da Presidência do Conselho, definido como serviço de estudo, informação e coordenação das decisões do mais alto órgão da coordenação da economia, o Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos, deve funcionar como o instrumento através do qual se exerce a função coordenadora do Conselho.

.....

«A permanente preocupação que deve dominar o Secretariado Técnico de não se sobrepor ou substituir aos serviços dos ministérios que, directa ou indirectamente, superintendem nos diversos sectores da vida económica e social da Nação conduz ao entendimento de que os relatórios preparatórios dos próximos Planos de Fomento não devem ser da responsabilidade do Secretariado Técnico, mas sim dos «Grupos de Trabalho» da Comissão Interministerial.

Assim o decidiu, de resto, o Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos ao aprovar o método proposto pelo Secretariado Técnico para os trabalhos preparatórios do Plano de Investimentos para 1965-67».

Vamos transcrever ainda mais algumas palavras do discurso do sr. Director-Geral do Secretariado Técnico para, embora sucintamente, muito pela rama, se ficar com uma ideia da importância e das funções dos «Grupos de Trabalho» da Comissão Interministerial do Planeamento e Integração Económica:

«Colocados perante uma conjuntura política internacional caracterizada por uma luta ideológica que se insere num mundo dominado por uma febre incontida de progresso material, impõe-se-nos, para sobrevivermos como comunidade de homens livres, adaptarmos as nossas estruturas ao ritmo exigido pelos anseios que dominam a consciência social contemporânea. Problemas fundamentais se nos apresentam como o da urgente adaptação da nossa agricultura às novas condições da produção e dos consumos; o da reorganização das nossas indústrias em termos de se tornarem aptas a sobreviver e a progredir, na concorrência cada vez mais áspera em mercados sempre mais vastos, destinados a satisfazer consumos sempre mais amplos e exigentes...».

Fiquemos por aqui. Tínhamos pensado, ao receber o primeiro número do Boletim do Secretariado Técnico da Presidência do Conselho, redigir uma simples notícia, mas o interesse que nos mereceram as suas secções e, sobretudo, as afirmações produzidas pelo sr. Dr. Vasco da Cunha d'Eça, levaram-nos mais longe do que havíamos pensado. E pena temos de, por falta de espaço suficiente, não nos podermos alongar mais na apreciação desta notável revista de altos estudos que se intitula «Planeamento e Integração Económica» e se propõe contribuir, como órgão do Secretariado Técnico, para a valorização económica e social do nosso País.

REBELO DE BETTENCOURT

Carlos d'Ornellas

Homenagens à sua memória

No dia do 45.º aniversário do Armistício, o sr. General Afonso Botelho, ilustre presidente da Comissão Administrativa dos Combatentes da Grande Guerra, visitou, no cemitério do Alto de S. João, a campa de Carlos d'Ornellas

No dia 11 do corrente, as comemorações do 45.º aniversário do Armistício que pôs termo à I Grande Guerra, realizadas em Lisboa, revestiram-se de alto significado, pois a elas se associaram o sr. Ministro da Marinha, altas patentes do Exército e da Armada, e algumas centenas de combatentes dos países aliados e sobreviventes portugueses.

Concentrados de manhã, defronte do portão principal do Cemitério do Alto de S. João, o cornetim José Fernandes, que, na Flandres, anunciou o fim do conflito, tocou a sentido para início da romagem de saudade. Com os romeiros, viam-se, entre outras pessoas, os srs. General Afonso Botelho, presidente da Comissão Administrativa da Liga dos Combatentes; coronéis Mário Cunha e Pinheiro Correia, e tenente Faria Afonso, secretário-geral daquela patriótica e benemérita instituição.

Depois de visitada a cripta, onde as representações estrangeiras e nacionais depuseram ramos de flores, os romeiros desfilaram em redor dos talhões, onde repousam os antigos combatentes de Terra, Mar e Ar.

Passámos agora a transcrever, de «O Século» do dia 12, estas linhas referentes ao nosso saudoso Director:

«Ao descer a escadaria que lhes dá ingresso houve uma cerimónia que impressionou a numerosa assistência: o sr. general Afonso Botelho, acompanhado dos restantes componentes da Comissão Administrativa, dirigiu-se à campa do antigo combatente e jornalista Carlos d'Ornellas, que foi sargento do Regimento de Infantaria 7, e depôs um enorme ramo de flores, mantendo-se na posição de sentido durante dois minutos. O coval estava juncado de rosas.»

A Redacção e a Administração da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sentem-se na obrigação moral de agradecer, muito reconhecidas e sensibilizadas, as homenagens prestadas à memória de Carlos d'Ornellas, quer na reunião de «Os Car-

los», no dia 4, quer, no dia 11, na romagem dos antigos Combatentes da Grande Guerra ao Cemitério do Alto de S. João.

* * *

No jantar comemorativo do 33.º ano do Grupo «Os Carlos», foi invocado o nome de Carlos d'Ornellas, seu fundador, e guardado um minuto de silêncio em sentida homenagem

Fundado em 1930, o Grupo «Os Carlos» — a primeira colectividade onomástica que se constituiu no País —, comemorou, no dia 4 deste mês, 33 anos de existência, com alguns actos solenes: missa por alma dos sócios falecidos, romagem ao cemitério do Alto de S. João, onde repousam Carlos d'Ornellas e outros sócios, distribuição de um bodo aos sócios necessitados e um jantar de confraternização.

Presidiu ao jantar o sr. comandante Carlos Augusto Azinhais, presidente da Assembleia Geral deste Grupo, ladeado pelos srs. dr. Carlos Henrique, Carlos de Barros Queiroz, dr. Carlos Löfgren e outros membros da direcção.

À direita do presidente da mesa de honra havia uma cadeira vaga: se fosse ainda vivo, o nosso saudoso Director tomaria assento nela. O simbolismo dessa cadeira comoveu todos os assistentes, em número superior a 50 pessoas.

O sr. comandante Carlos Augusto Azinhais, que foi o primeiro a fazer uso da palavra, depois de lido o expediente pelo sr. Carlos Gomes Pacheco, recordou a figura de Carlos d'Ornellas, como fundador, organizador do Grupo e seu principal animador e pediu à assistência um minuto de silêncio em homenagem à memória do Carlos número um da primeira colectividade onomástica que se fundou em Portugal.

Falaram, em seguida, os srs. comodoro dr. Carlos Henrique, presidente do Grupo, Carlos de Barros Queiroz, Carlos Rei, Prof. José da Cruz Filipe, em nome do Grupo «José de Portugal», e um representante do Grupo onomástico «Os Antónios.»

Todos os oradores enalteceram a acção de Carlos d'Ornellas e, como a maior homenagem a prestar à sua memória, ressaltou da reunião a necessidade e o dever de se manter e continuar o Grupo — cada vez mais forte, como exemplo de solidariedade humana.

Electrificação da Linha do Norte

Já começaram a circular comboios eléctricos entre Lisboa e Coimbra, sendo muito provável que antes do fim do ano possam seguir até à estação de Pampilhosa.

A partir do dia 15 de Outubro, os comboios eléctricos passaram a circular entre Lisboa e Coimbra.

Os diários de Lisboa e Porto publicaram, nesse dia, o seguinte comunicado da C. P.:

«Como é do conhecimento geral, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está a proceder à electrificação da linha do Norte, cuja primeira fase terminou, em 30 de Junho de 1958, no Entroncamento. Antes, em 28 de Abril de 1957, fora inaugurada a tracção eléctrica na linha de Sintra e no troço Lisboa - Carregado.

No prosseguimento desses trabalhos, de árdua e laboriosa execução, foi já possível, em 9 de Setembro, fazer circular entre Lisboa e Pombal, comboios de passageiros e de mercadorias, rebocados por locomotivas eléctricas, com os consequentes benefícios que tão importante melhoramento implica para o público e para a própria eficiência do serviço ferroviário.

Progressivamente, os trabalhos de electrificação têm continuado rumo ao Norte. Após sucessivos ensaios da corrente a 25 000 «volts», a que se seguiram períodos de circulações experimentais para o necessário polimento e adaptação da catenária (linha aérea de contacto), foi, agora, considerado apto, para a exploração efectiva, o troço de linha férrea compreendido entre Pombal e Coimbra.

Congratula-se a C. P. de poder, assim, anunciar a entrada ao serviço, a partir de hoje, entre Lisboa e Coimbra, de comboios de passageiros e de mercadorias, que passam a ser rebocados por locomotivas eléctricas, de grande linha. O comboio «rápido» n.º 1, de Lisboa, que parte de Santa Apolónia às 8 e 20, circulará já em tracção eléctrica até Coimbra.

Ulteriormente, da conjugação e ajustamento de horários a que se proceda, prolongar-se-á, até à cidade do Mondego, a circulação de unidades triplas eléctricas, idênticas às que hoje circulam, com tanto agrado do público, na linha de Sintra e nas restantes zonas suburbanas da capital, o que permitirá que certas ligações hoje consideradas lentas entre Coimbra, Entroncamento e Lisboa, sejam aceleradas, a partir de 1 de Novembro.

Pretende, deste modo, a Companhia — dentro dos recursos disponíveis — facultar uma maior comodidade dos utentes do caminho de ferro, através da própria natureza do moderno material tractor e circulante a utilizar. Paralelamente, lograr-se-á uma mais eficaz rentabilidade operacional das circulações, pela maior segurança e pontualidade de serviços que caracterizam o emprego da tracção eléctrica na exploração ferroviária.

É provável que, antes do final deste ano, o serviço eléctrico seja ampliado até à estação de Pampilhosa».

Na véspera, isto é, no dia 14 de Outubro, o comboio que saiu de Santa Apolónia às 15 e 20,

com destino a Coimbra, já utilizou uma máquina eléctrica até à cidade universitária do Mondego, e o «rápido» da noite, para Lisboa, também foi rebocado pelo mesmo sistema desde aquela cidade.

Continuam, pois, em grande ritmo, as obras da electrificação da linha do Norte.

* * *

Construção de um posto de subseccionamento

O «Diário do Governo», II Série, número 233, de 3 de Outubro de 1963, publicou o seguinte:

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª REPARTIÇÃO

3.ª Secção (Via e Obras)

DECLARAÇÃO

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, foi aprovado o projecto relativo à construção de um posto de subseccionamento e paralelo, entre os quilómetros 332,612 e 332,627 da linha do Norte, que faz parte dos trabalhos da 2.ª fase da electrificação da linha do Norte, de que resulta ser declarada a utilidade pública da expropriação do terreno necessário para a efectivação da obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 26 de Setembro de 1963. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Imprensa Técnica

«Mundo Motorizado»

Com o número 145 de 20 de Outubro, entrou no sétimo ano de publicação a revista quinzenal «Mundo Motorizado». De aspecto gráfico excelente, tem o nosso colega dispensado à causa do motorismo o melhor do seu valioso esforço, apesar das dificuldades com que se debate a imprensa técnica no nosso País.

Ao seu Director, Rodrigues Vieira, e ao Chefe da Redacção, Carlos Mendes da Costa, nosso prezado amigo, os nossos parabéns e votos de longa vida.

Rebelo de Bettencourt: «Bodas de Ouro»!

MUITOS o desejam, muito poucos se podem orgulhar do facto: cinquenta anos são... cinquenta anos! E Rebelo de Bettencourt atingiu, já com a cabeleira branca, as «Bodas de Ouro» de actividade literária com o espírito de um jovem, com boa disposição para dar e vender, tornando o ambiente de trabalho na Redacção optimista, salpicado de notas humorísticas, contando episódios curiosos da vida de figuras gradas da literatura e da jornalística portuguesas.

Festejara já o ano passado as bodas de ouro de vida literária tendo-lhe o «Diário dos Açores», comemorando a data em que ali iniciou a sua actividade, dedicado, no seu número de 12 de Setembro, seis páginas, onde, através da pena daqueles que com ele de perto contactaram, se historia a sua actividade de jornalista e de grande poeta e prosador. A nós, que há só três meses nos iniciámos, nesta Redacção, nas



lides jornalísticas, e que por isso, só nessa altura tivemos o grato prazer da sua amizade e dos seus úteis ensinamentos, não nos é possível prestar-lhe a justa homenagem a que tem direito, não só pelo que é por si como também como secretário de Redacção desta Casa. Damos, assim, a palavra a alguns dos autores dos artigos publicados no citado número do Diário dos Açores:

Sob o título: «E por muitos anos seja!» escreveu o dr. João H. Anglin: «Tenho sempre acompanhado atentamente a actividade literária e jornalística de Rebelo de Bettencourt, guardando na minha biblioteca, com particular carinho, o pouco que tem publicado em volume, em especial o livro de poesias «Canções do Amor e da Terra», do qual Brito Camacho (escritor injustamente esquecido) disse que o seu autor, como poeta, «começava por onde outros acabavam.» ...Acompanhando amorosamente a vida portuguesa, em particular nos seus aspectos artísticos e

literários, nunca Rebelo de Bettencourt perde qualquer ensejo que se lhe ofereça para revelar aos seus leitores açorianos e micaelenses as actividades dos nossos autores dramáticos, dos nossos actores de renome, dos nossos poetas e prosadores, dos nossos artistas plásticos ou musicais, fazendo-o sempre através do «Diário», em artigos de grande interesse não só pelos seus temas como também pela forma como são redigidos.»

«Porque este nosso querido poeta e jornalista é um elegante cultor da língua, que maneja com elegância e pureza»; e outro artigo assinado pelo dr. Manuel Carreiro: «Diz-se, e com verdade, que há novos que nasceram velhos e velhos que sempre foram novos. Rebelo de Bettencourt nunca envelheceu. O espírito nada tem com a idade dos homens, simples operação aritmética — uma adição.

Quando falo do espírito juvenil de Rebelo de Bettencourt quero referir-me à sua cultura, à sua sensibilidade e raro pendor literário, à sua fina ironia e agradável convívio, ao homem que sabe evoluir sem os intuitos agressivos ou atropelantes de certos adventícios que estão convencidos de que descobriram a pólvora ou... a bomba H e nos querem impor as suas ideias — as suas mensagens, como se diz agora — avançando para nós de pistola aperrada e trovejando cavernosamente: — «Ou crês ou morres, meu velhote!»

«Rebelo de Bettencourt sabe, como poucos, comentar os acontecimentos e os homens. Os anos deram-lhe experiência, aguçaram-lhe o poder de observação e amadureceram-lhe o espírito.

É sem dúvida, um dos nossos poetas de maior inspiração e originalidade.»

Mas da sua actividade de profissional, de camarada experiente e sabedor que nos tem dado liberalmente os ensinamentos que lhe são possíveis, disso podemos e devemos falar. Efectivamente, todo o pouco que sabemos tem nascido dos seus conselhos, das suas indicações, revelando-se como que um Amigo de longa data, não se molestando com a irreverência dos nossos verdes anos, antes acolhendo-a com compreensão, quem sabe se recordando e revendo com saudade a sua juventude e a sua iniciação jornalística.

Por tudo, pela sua amizade, que muito nos honra, pela sua figura de «gentleman», educado e culto, agradecemos-lhe penhorados, e, certos de que representamos o sentir de todos os que trabalham nesta Casa, endereçamos-lhe os nossos mais sinceros votos de parabéns e os votos de que a presença de Rebelo de Bettencourt continue a ser, por muitos e largos anos, um exemplo vivo e incentivador para todos nós.

MARIO CARDOSO

Jardim Zoológico de Lisboa

Inauguração de novos melhoramentos

Na tarde de 18 de Outubro, procedeu-se à inauguração solene e festiva de vários e importantes melhoramentos no Jardim Zoológico de Lisboa, que é, de há muito, um dos mais aliciantes cartazes turísticos de Portugal e não apenas de Lisboa. Numerosos convidados assistiram à inauguração. E entre as pessoas presentes, o grande architecto sr. Raul Lino, grande amigo do nosso Zoo.

Como de costume, o ilustre Prof. Doutor Fernando Emygdio da Silva e sua Esposa receberam com extrema gentileza, como verdadeiros *donos da casa* que são, os seus convidados de honra.

E como de costume, o sr. Presidente do Conselho de Administração proferiu, com brilho, uma formosa alocução, no salão de festas e após a inauguração da «Zona de diversões», formada à nova entrada de Sete Rios e agora terminada precisamente.

Essa zona compreende: o Jardim dos Pequeninos; o lago das «gaivotas»; o salão de festas; o ringue de patinagem; a escola de trânsito da Mobil, a que vem juntar-se o que agora se inaugurou, ou sejam, os pavilhões do comboio eléctrico e dos espelhos deformantes, a sala de jogos, a biblioteca infantil e o cinema.

Do admirável discurso do sr. Prof. Doutor Fernando Emygdio da Silva, passamos a transcrever os seguintes trechos, de bastante interesse:

«A data de hoje, 18 de Outubro, aniversário do nascimento de Manuel Emygdio da Silva, foi há muitos anos escolhida pelo Marquês de Fontes para se realizarem nesse dia as inaugurações das obras acabadas de fresco no Jardim e pendentes da sua apresentação ao público. Nunca me podia caber — todos V. Ex.^{as} de sobejo o compreendem — a quebra de fidelidade a tal tradição, estabelecida por quem foi aqui o mais directo colaborador de meu Pai e para mais figura como o decano dos meus amigos. Bastará talvez dizer sem quaisquer outras contagens indiscretas do tempo, que não vêm ao caso, embora com influência no grau do respectivo sentir... que nos conhecemos desde os nossos três anos de idade. Como poderia eu, de resto, não anuir convicto à sugestão do Marquês de Fontes, se ainda que alheio então aos trabalhos desta Casa, fui em casa testemunha, vinte e cinco anos seguidos, de uma devoção sem par pelo que para meu Pai, seu jardineiro eleito, era bem de eleição o seu Jardim?

Não digo que nas «Laranjeiras» — e não é por falta de vontade — se trabalhe ao ritmo da cidade de S. Paulo, em que por cada meia hora aparece um prédio construído de novo...

Mas seja como for, e ainda que tolhidas as pressas pela fraqueza do motor — o número de obras que vamos tendo prontas vai atingindo quase sempre no correr dos meses tão copioso rol, em número e diversidade, que para sua apresentação condigna e saboreada apreciação, não

basta como nas sociedades anónimas (de que somos desfigurado exemplar) uma só reunião em cada ano da sua assembleia geral.

E assim o nosso *vient de paraitre*...

Não anda, o pobre, à cadência de S. Paulo, com duas casas por hora. Mas tem, quando o trazemos a público, duas maciças, recheadas falas por ano. Uma na Primavera, quando, em Maio, são os anos do Jardim, e o Roseiral está em flor. Outra, neste dia de Outono, quando os crisântemos estão para florir. Desta vez, por sinal, tardámos um bocadinho. Na Primavera última cedemos a palavra à Mobil e ao rodar, para gáudio infantil, dos seus primeiros pequeninos carros, na vizinha Escola de Trânsito: falou então aqui por nós o Engenheiro José Frederico Ulrich. Mas de que não havíamos passado à inactividade — são demonstração patente as inaugurações de hoje, que valem, em boa verdade, por dois semestres.

E na Primavera que vem...

Na Primavera que vem o fio não será, de certeza, quebrado. O Jardim, em Maio próximo, vai fazer oitenta anos. Os oitenta anos não são a idade da aposentação. Isso foi aos setenta. E esses passaram, incólumes.

O que hoje se inaugurou forma já por si mesmo um somatório de escolhida atracção.

Aparece como novo, segundo lhes foi dado ver: a instalação aparatosa do comboio eléctrico, prodígio de engenho; o hilariante pavilhão dos espelhos deformantes, modelo de jocoso alojamento; a graciosa sala de jogos vários (começámos pelo ping-pong); a pequena biblioteca, enriquecida com a dádiva da Câmara e fiel ao primitivo nome outorgado em seu velho poiso; e por último, montado com eficiente aparelhagem, o cinema infantil.

O que há de risonho, de finamente delineado em cada uma destas instalações não há que sublinhá-lo. Acabais de de as ver. Denunciam todas a mão de mestre, a que este Jardim deve o milagre de equilíbrio, aparato e beleza que nos encanta e lhe deu lugar de privilégio: a abençoada inspiração de Raul Lino. Mas neste particular, não é só cada uma destas enumeradas instalações que nos aparece de per si, com um individualizado requinte de gosto — mas é a própria maneira como esses graciosos pavilhões se agruparam para formarem, só eles, um delicioso conjunto. Viemos para o efeito acampar, contíguos à Escola de Trânsito da Mobil, no último cantinho livre para se dar por concluída a rede de diversões entrevista. Mas o que nesse pequenino canto, ajeitando-o e ajustando-o com perícia, fez o lápis de Raul Lino — é todo um prodígio. Vejam a mera disposição dos pavilhões, e como se aproveitou a irregularidade do terreno. Vejam os dois arcos, virados para os lados do Palácio, e que interrompem com raro acerto a construção geminada para se entrever, como nos Seteais, uma paisagem de sonho. Vejam (a observação é de um artista francês que há pouco nos visitou) como usando material de construção ultramoderno se não fez uma modernice qualquer, chocante e dispar (abstenho-me de designar os sítios egrégios da Cidade onde se topa com similares atropelos) antes tudo se enquadra aqui, sem destoar do mais, e com sabor de novidade, no velho ambiente do sítio. Chamei, durante a obra, uma vez, de brincadeira, a esta nossa última forja de trabalho — a Nova Lisboa. Não será bem — a Nova Lisboa. É em todo o caso uma marcante

Reuniões de formação e produtividade para o pessoal técnico da C. P.

Realizaram-se, em 22 e 25 de Outubro passado, no palácio Foz, mais duas reuniões levadas a cabo pela C. P. e destinadas a esclarecer e a divulgar as impressões colhidas nos cursos de formação do I. N. I. I. aos dirigentes técnicos da Companhia — engenheiros, economistas, agentes técnicos de engenharia, inspectores, chefes e subchefes de via e obras, inspectores, adidos técnicos, agentes de tráfego e chefes de escritório —, notando-se a presença, na reunião do dia 22, entre outras figuras da Administração, dos srs. Eng.^{os} Director-Geral Roberto de Espregueira Mendes, Costa Macedo, Bruschi e Júlio José dos Santos.

A abrir esta reunião o sr. Eng.^o Belém Ferreira, que falou acerca de selecção, orientação e notação do pessoal, referindo-se aos métodos de trabalho utilizados pela indústria, à adaptação humana ao

novidade... em Lisboa. O comboio eléctrico, os espelhos deformantes, a pequena biblioteca e o cinema, nas suas presentes instalações, não me parece que tenham nem parceiros nem parecidos em qualquer outro zoo europeu.

Minhas Senhoras,
Meus Senhores:

Quando o Doutor Egas Moniz fez oitenta anos, o prémio Nobel havia chegado pouco antes — quer dizer, o aniversário do sábio investigador foi celebrado em plena glória. Alguém, presente na homenagem, pôde assim fazer a conta: oitenta anos? São quatro vezes vinte.

Na Primavera que vem, já lhes disse, o Jardim, por sua vez, vai atingir essa idade — e vamos fazer a conta da mesma maneira. Simplesmente, quando são as colectividades que fazem oitenta anos, as coisas tomam uma feição mais benigna. O Jardim, só quando em 1904 fez os seus primeiros vinte anos é que logrou alojamento condigno, vindo para as Laranjeiras; continuava no entanto (mais tarde bem no-lo fizeram sentir) em casa alugada. E as Laranjeiras, hoje nossas, nem por sombras eram então, quando as ocupámos, o que são agora, na véspera de fazermos vinte anos pela quarta vez.

Começámos, de resto, a trabalhar para que a comemoração se faça com o merecido realce. Aqui não se descansa. As ruas da Mata e da Quinta já estão a ser pavimentadas. A mata é já ao domingo uma atracção querida do nosso povo: há que lhe pagar a preferência em acrescidos motivos de alegria. Nos dezasseis hectares da Quinta há um novo Zoo em perspectiva; haverá que lhe dar nascença. No muito que já se fez tudo se tem procurado fazer em seu tempo. Mas o tempo chegará para se planear e, no mesmo ritmo, fazer o que falta.

Englobo no agradecimento que devo a V. Ex.^{as} pela sua presença — a gratidão votada ao presente auxílio, material e moral, que das autoridades, imprensa, amigos do Jardim, converge em nosso favor, incitamento precioso para seguirmos caminho. E no mesmo abraço, amigo e grato, envolvo, do primeiro ao último, os que trabalham no Jardim e cujo porfiado labor honradamente zela pelo que se constrói, conserva e floresce neste lugar.»

trabalho, e ao papel primordial que representa para a entidade patronal a notação do pessoal, que permite, deste modo, obter melhor rendimento do trabalho produzido pelo mesmo. Abordou, seguidamente, e a terminar, o tema: «Maneira como se deve fazer a selecção dos quadros dirigentes e a escolha dos dirigentes para lugares de chefia».

Falou, em seguida, o sr. Eng.^o Armando Carneira, nosso prezado colaborador, que, numa dissertação eficazmente auxiliada pela apresentação de diversos quadros, abordou o tema «A psicotecnia aplicada no recrutamento do pessoal».

Referiu-se, também, à importância do psicotécnico na empresa, cuja missão — afirmou — será satisfatoriamente cumprida se conseguir assegurar o pleno emprego de todo o pessoal ao longo da sua carreira e nos vários escalões da promoção, devendo agir periodicamente no ambiente de trabalho, melhorando-lhe as condições psicológicas e sociais.

Em seguida, falou novamente o sr. Eng.^o Belém Ferreira acerca da organização de alguns sectores de serviço de empresa, agora em curso.

A reunião do dia 25 teve a presença dos srs. prof. dr. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração, eng. Mário Costa, administrador-delegado, engs. Costa Macedo e Oliveira Martins, administradores, eng. Branco Cabral, secretário-geral da C. P., engs. Espregueira Mendes e Pedro de Brion, director-geral da C. P. e subdirector, respectivamente, e outros altos funcionários.

Os srs. dr. Gonçalves Henriques e eng. Valério Vicente apresentaram valiosos trabalhos sobre as impressões colhidas pelos participantes do seminário dirigido por M. Labourier sobre «Políticas e programas de investimento», e o sr. eng. Belém Ferreira tratou da divulgação da forma como se está processando uma intervenção da Organização Paul Planus, em continuação do exposto na reunião de 31 de Maio deste ano.

Reunião do Comité dos suplentes da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

Efectuou-se, nos dias 25 a 27 do passado mês de Outubro, em Paris, a reunião deste Comité, com o fim de ultimar a redacção da documentação que será submetida à apreciação do Conselho de Ministros daquela Organização internacional, na sua próxima reunião a realizar nos próximos dias 25 e 26 do corrente e em que se tomarão decisões importantes sobre diversos assuntos entre os quais podemos mencionar: A Política Geral de Transportes; A Previsão da necessidade de transportes em 1970; A Evolução dos parques de veículos até 1970; As Medidas destinadas a lutar contra os ruídos provocados pelos transportes de superfície, e A Segurança rodoviária.

Tomou parte nesta reunião o ilustre engenheiro e nosso prezado colaborador, sr. Luís da Costa, que voltará à capital da França a fim de participar também na nova reunião.

 BUSH - 59 cm.



Agora mais belo mas sempre com as mesmas características **Bush,**

SIMBOLO DE CONFIANÇA

◦ RÁDIOS TRANSISTORES PORTÁTEIS E DE MESA
RADIOGRAMOFONE, GRAVADORES DE SOM, ETC.

Representantes: **UTILIDADES ELÉCTRICAS, L.^{DA}** Rua Alexandre Herculano, 5-1.º

LISBOA

Ecos & Comentários

Os nossos livros e as relações

luso - brasileiras

O número 58, correspondente a Outubro, do excelente Boletim mensal do Grémio Nacional dos Editores e Livreiros — *Livros de Portugal*, abre com um Editorial que bem merece, pelos factos expostos, a atenção de quantos, no nosso País, se interessam não só pelos problemas da cultura, mas também pelas nossas relações com o Brasil e com as nossas províncias ultramarinas. Se é necessária a presença lusitana na cultura brasileira, é igualmente necessária a sua presença na cultura de Portugal ultramarino. Cultura, para nós, não é apenas uma expressão de beleza espiritual, é também um instrumento de compreensão total e de unidade moral.

Mas oiçamos os nossos editores, em primeiro lugar, acerca das suas relações comerciais com o Brasil e dos obstáculos que dificultam a expansão do livro português na nação irmã.

«Entre os obstáculos vários que embaraçam o editor português — lê-se no referido Editorial — figuram as dificuldades anormais presentemente verificadas nos pagamentos da escassa mercadoria fornecida a firmas brasileiras. O editor português vende os seus livros mas vê-se e deseja-se para receber o respectivo pagamento. Casos houve em que as firmas brasileiras enviaram o pagamento por recurso a uma terceira nação. Verifica-se, por exemplo, que é às vezes mais fácil enviar dinheiro do Brasil para Portugal dando uma volta por Nova Iorque do que directamente.

«Semelhante situação é para lamentar em si mesma, dadas as relações que unem — ou deviam unir — o Brasil a Portugal. Mas, na medida em que prejudica frontalmente a já difícil expansão do livro português no Brasil, a sua gravidade ainda é maior.»

E o Editorial acrescenta e comenta seguidamente:

«Portugal não pode abdicar da sua presença na cultura brasileira, não só porque o Brasil é um país em grande expansão e por consequência aberto às correntes culturais estrangeiras, uma das quais deve ser a nossa, mas também e sobretudo porque é necessário manter a todo o custo os laços fraternais que unem os dois países e que, mais do que causas, devem ser as consequências naturais da existência de uma verdadeira comunidade cultural.»

Como informa o Editorial de *Livros de Portugal*, a digna Direcção do Grémio Nacional dos Editores e Livreiros fez oportunamente uma exposição ao Ministério dos Negócios Estrangeiros acerca deste problema, convicta de que a solução deste interessa a todos quantos dão importância às relações luso-brasileiras.

Não estamos, felizmente, diante dum problema insolúvel. Mais difícil foi descobrir o Brasil, colonizá-lo, assegurar-lhe as fronteiras que fizeram de um território imenso a maior nação sul-americana do Presente, promessa e base de uma das mais poderosas, mais ricas nações do Futuro.

Ao contrário da literatura brasileira, cada vez mais conhecida e apreciada entre nós, o livro português tem no Brasil uma escassa audiência. Além de outras coisas e facilidades, tem-nos faltado, na pátria de Olavo Bilac e de Ribeiro Couto, um editor da estirpe de um António de Souza Pinto.

* * *

Prossigamos na análise, embora sucinta, do Editorial do Boletim do Grémio dos Editores e Livreiros. Exposto o problema quanto à expansão do livro português no Brasil, vejamos

Há 50 anos

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16 de Novembro de 1913)

Transportes de Portugal para Espanha

Em virtude de ter findado o tratado de comércio entre Portugal e Espanha, deixaram de ter livre entrada neste país as mercadorias exportadas por Portugal, pelo que os Caminhos de ferro portugueses, para se pôrem a coberto de quaisquer prejuízos que porventura possam resultar por abandono de remessas, por parte dos expedidores ou consignatários, em consequência de encargos com que sejam oneradas nas alfândegas, resolveram, primeiramente, não aceitar a transporte remessas senão com porte a pagar; esta resolução, porém, foi ultimamente modificada, de forma a tornar-se restringida apenas às exportações de peixe fresco, mariscos, caça, aves, leite, hortaliça, frutas e legumes verdes, quaisquer géneros de fácil deterioração, sal e águas.

Transportes em vagões frigoríficos

Entrou no dia 1 deste mês em vigor nas linhas da Beira Alta uma nova tarifa — N.º 14 de grande velocidade — para o transporte, em vagões frigoríficos, de géneros frescos, cujo transporte se efectue pela velocidade de passageiros.

Esta tarifa, moldada na n.º 27 de grande velocidade da Companhia Portuguesa, há pouco em aplicação e à qual fizemos referência, estabelece para os vagões matriculados isoladamente, o mínimo de carregamento de 5 000 quilos, por vagão, para as frutas, hortaliças, legumes verdes e cerveja, e 3 000 quilos para os outros géneros, e concede o transporte gratuito de 10 % de gelo.

As taxas das mercadorias são processadas pelas tarifas que lhes correspondam, com sujeição aos mínimos acima referidos.

Para os vagões matriculados em mínimo de seis, pela mesma empresa, é concedida a bonificação de 1,8 centavos por vagão e quilómetro, quando carregado de qualquer das mercadorias indicadas na tarifa.

Pelo transporte dos vagões em vazio, cobra-se 0,9 centavos por quilómetro e tonelada indivisível.

As demais condições da tarifa são idênticas também às da Companhia Portuguesa.

qual é a situação dos nossos livros nos mercados do Ultramar. O já citado Editorial informa-nos a esse respeito:

«As formalidades burocráticas somam-se a outras barreiras que o livro português encontra relativamente à sua expansão nas Províncias Ultramarinas. O envio de livros para Moçambique, já bem prejudicado pela suspensão do serviço de embolsos dos C. T. T., relativamente a encomendas idas da Metrópole, viu-se agora obrigado a mais uma formalidade com a recente determinação do Governo de Moçambique, que, ao abrigo da Portaria n.º 19 214, de 31 de Maio de 1962, manda que o despacho de mercadorias importadas pelas instâncias aduaneiras daquela Província fique dependente da certificação dos respectivos preços, a ser feita pela Intendência Geral dos Abastecimentos. Por outro lado, como é sabido, os certificados de origem são outra formalidade exigida no envio de livros para o Ultramar Português.

«Como recentemente apontava um agremiado nosso, o volume de papéis que é necessário assinar para se proceder a uma remessa de livros para as Províncias Ultramarinas, só por si, leva uma boa parte do tempo útil de trabalho e cria uma teia de complicações que é francamente desoladora. O remédio não é tão difícil quanto possa parecer.»

As transcrições que fizemos são absolutamente textuais.

Todos nós possuímos a antecipada certeza de que o problema dos livros portugueses no Brasil e nas nossas Províncias do Ultramar encontrará as soluções esperadas. A cultura portuguesa tem que ser uma força ao serviço da comunidade luso-brasileira e ao serviço da unidade nacional.

Façamos das coisas aparentemente difíceis as coisas mais realmente fáceis.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Graças à electrificação e à dieselização, o consumo do carvão do Caminho de ferro federal alemão diminuiu cerca de seis milhões de toneladas em 1962. Em compensação, o gasto de corrente de tracção elevou-se a cerca de 2 400 milhões de KWh e o de óleo diesel a 206 000 toneladas.

Queimaram-se 242 000 toneladas de óleos pesados nas locomotivas a vapor aquecidas por este meio e utilizaram-se ainda 15 500 toneladas de óleo mineral leve para o aquecimento das carruagens.

— A rede dos comboios Trans-Europ-Express-Mercadorias (TEEM), posta ao serviço em 1961 para o tráfego internacional das mercadorias, foi sensivelmente aumentada e melhorada em 1962. No começo do período do horário 1962-1963, existiam nas linhas do Caminho de ferro federal alemão trinta e oito relações directas TEEM, contra dez em 1961.

Para fazer face com melhor resultado à concorrência de outros meios de transporte; os comboios de mercadorias de trânsito, cuja velocidade máxima era de 80 Km/h, foram transformados em comboios de mercadorias directos (400 Km/h).

ESPAÑA A Renfe acaba de prestar homenagem a um passageiro que há cinquenta e cinco anos utiliza diariamente o caminho de ferro. Chama-se Casacuberta Arbat esse passageiro. É considerado uma simpática instituição na linha do caminho de ferro de Vich a Barcelona.

Há cinquenta anos, pois, que o sr. Casacuberta toma o comboio descendente que parte de Vich às 6,30 da manhã e chega a Barcelona às 8,55, e o ascendente das 13,25, que chega às 15,10. Conta actualmente este passageiro oitenta e nove anos de idade e continua a trabalhar numa fábrica de algodão, o que o obriga a uma viagem diária a Barcelona.

Em Dezembro de 1960 a Renfe rendeu-lhe homenagem pela sua constância como utente, entregando-lhe uma assinatura gratuita, a qual foi há pouco renovada, num acto celebrado nos Salões da Direcção da 5.ª zona da Renfe.

ESTADOS UNIDOS Teve lugar em Chicago, em fins de Maio último, um Seminário, que reuniu 200 dirigentes dos caminhos de ferro americanos. O tema tratado foi «o comboio integral», termo pelo qual se designa um comboio de mercadorias de comprimento e de carga excepcionais, de composição indeformável, circulando, segundo um programa definido, entre dois entroncamentos, mudando um muito importante volume de mercadorias.

Trata-se, de facto, de multiplicar os casos de aplicação do comboio completo à carga pesada, por uma organização especial garantindo a rapidez e a pontualidade dos transportamentos, a automatização das operações terminais e o abaixamento máximo dos preços de retorno do transporte, o que permitirá a aplicação de tarifas atractivas. O objectivo é dar um novo desenvolvimento ao transporte de carvão, lutar contra o transporte por banda dos «pondereux», e até mesmo contra o «pipe-line» para produtos petrolíferos, tornar em prática corrente o transporte ferroviário a longa distância de produtos de fraco valor, areia, minerais pobres, etc., aumentar o tráfego ferroviário das mercadorias gerais (máquinas, automóveis novos) produzidas em grande quantidade por indústrias concentradas.

M. Alfred Perlman, presidente do «New York Central», no seu discurso introdutivo declarou que os comboios integrais podiam revolucionar a indústria ferroviária, mas que o seu desenvolvimento exigia o concurso das empresas interessadas, para o financiamento do material a adquirir, e, sobretudo da parte das redes, de novas concepções em matéria de estudo sobre o mercado e tarifação.

FRANÇA - BÉLGICA

Em 9 de Setembro último, procederam os S N C F e os S N C B conjuntamente à inauguração oficial da ligação eléctrica Paris - Bruxelas.

Note-se que, na rede belga, a electrificação da secção Bruxelas - Mons foi já inaugurada em 25 de Maio. Quanto aos importantes trabalhos da secção Mons - fronteira francesa, eles foram concluídos nos começos de Julho, fechando assim o último elo que permite assegurar, em todo o percurso, a ligação eléctrica Paris - Amsterdão.

Lembremos agora que as diferentes fases desta electrificação foram as seguintes:

- 1927 Amsterdão - Roterdão (Holanda)
- 1935 Bruxelas - Antuérpia (Bélgica)
- 1950 Roterdão - Roosendaal (Holanda)
- 1957 Roosendaal - Antuérpia (Bélgica)
- 1962 Paris - Aulnoye (França)
- 1963 Bruxelas - Mons (Bélgica)
- Mons - fronteira francesa (Bélgica)

Graças a esta electrificação e à colocação em serviço de possantes locomotivas policorrentes francesas e belgas, será doravante possível assegurar o reboque ininterrupto de comboios internacionais de Amsterdão a Paris e vice-versa, nas redes holandesa [1 500 V.], belga [3 000 V.] e francesa [25 000 V.].

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,45 — «A Casta Susana».
COLISEU — Circo.

Publicações recebidas

O Teatro e as Cartas — por Luís de Camões.

Recebemos o fascículo n.º 8 da obra intitulada *O Teatro e as Cartas*, editada pelas «Realizações Artis», prefaciada e anotada pelo ilustre Professor Doutor Hernâni Cidade e ilustrada por esse grande artista que se chama Lima de Freitas.

Com a publicação deste fascículo, terminou o «Auto chamado do Filodemo» e iniciou-se a série das «Cartas» do nosso grande poeta nacional, cartas de grande interesse literário e autobiográfico, pois tem sido na sua leitura atenta que os historiadores da literatura portuguesa têm encontrado elementos valiosos para o estudo da sua personalidade, da sua época e da sua própria existência, que foi trabalhoso e dura.

Grande poeta, há que admirar também em Camões o estilo ágil e preciso da sua prosa.

Anuário dos C. T. T. — 1962.

Temos presente o Anuário dos C. T. T., referente a 1962. Como sempre, a sua leitura oferece-nos dados de muito interesse para o estudo da evolução dos serviços postais e do País. Assim, no referente às localidades com mais de 10.000 habitantes em 1960, Lisboa figura à cabeça de todas, com 802 230 habitantes, seguindo-se o Porto com 303 424, Vila Nova de Gaia com 45 739 e Coimbra com 45 508 e Setúbal com 44 605.

Nas Ilhas Adjacentes (Açores e Madeira), a cidade do Funchal coloca-se à frente de todas, com 43 301 habitantes, pois Ponta Delgada conta 22 316 e Angra do Heroísmo 14 359.

Na lista apresentada pelo Anuário figura em último lugar a cidade das Caldas da Rainha, com apenas 10 170 habitantes.

Em ascensão contínua o tráfego atingiu no ano de 1962 números, que bem demonstram não só o aumento de serviços mas, também, o aumento da população da Metrópole. Assim, por exemplo, na exploração postal (correspondência ordinária, registos e encomendas postais) o aumento, em relação a 1961, foi bastante volumoso.

O número de novas instalações, com a colaboração de entidades particulares foi também muito substancial, todas elas em excelentes prédios recentemente construídos e de interessante arquitectura.

Comemorando datas memoráveis, emitiram-se lindos selos e artísticos postais, de que, a fechar o volume, se inserem sugestivas reproduções.

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 18 da nova série do «Boletim de Minas», que publica a lista dos registos efectua-

dos durante os meses de Setembro a Dezembro de 1962; dos registos anulados em Outubro e Novembro do mesmo ano. Contém ainda o movimento de pedreiras, mudanças de explorador, e actividades da Repartição de Minas.

Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa

Recebemos, num só volume, os números 57 e 58 do Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa, notável publicação em que se reúnem, assinados por nomes ilustres, estudos de grande interesse quer de ordem histórica, quer de ordem etnográfica, quer, ainda, de ordem artística e iconográfica.

O volume presente, ilustrado, na capa, com a reprodução de um pormenor do Padrão dos Descobrimentos, insere a seguinte colaboração: *Subsídios para a Heráldica tumular moderna na Estremadura* — pelo dr. Ruy Dique Travassos Valdez; *Lisboa — Centro da Unidade de Portugal* — pelo dr. João Afonso Corte-Real; *Lisboa na História de Portugal*, por Nuno Catharino Cardoso; *Bibliografia Olisiponense*, pelo dr. Sebastião Centeno Fragoso; *A Praça da Figueira* — pelo dr. Francisco Cântio; *Três Monumentos*, pelo dr. Luciano Ribeiro; *O Paço dos Arcebispos* — por Mário Guedes Real; *Estudos de Medalhística Olisiponense* — pelo dr. Sebastião Centeno Fragoso; *Motivos ensoados pelo Povo* — pelo Prof. Armando Leça; *A mulher no ambiente condestabriano* — pelo dr. Deolindo de Oliveira dos Santos Fonseca; *O Trabalho Rural e os Ideais da vida monástica na Idade Média* — pelo Padre dr. António M. de Castro; *Transfiguração do Tempo* — por Franciscus; *Iconografia cristã no século XIII* — pela dr.ª Natércia Fonseca Rodrigues e *Gil Vicente e o Folclore* — pela dr.ª Maria Micaela Ramos.

Turismo Espanhol

Por oferta do ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, dr. Alejandro Freijal del Villar, recebemos um esplêndido *Guia de Hoteles*, editado pela Mutualidade de funcionários do Ministério do Informação e Turismo do país vizinho.

Neste *Guia*, que conta 170 páginas, estão indicados todos os elementos necessários de que o turista carece: categoria do estabelecimento, preço-base, taxa de serviço, impostos, etc.

Recebemos, também, diversos e interessantes folhetos de propaganda, entre os quais «Guia abreviada de Teruel e sua província, Santiago de Compostela, Cursos para Estrangeiros, Mapa Turístico.

A Espanha que é um dos países mais bem dotados de condições e valores para fazer do turismo uma indústria rendosa, continua a tomar muito sério a propaganda do país.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

CAPÍTULO III

Disposições comuns ao transporte de passageiros e de bagagens

ARTIGO 24

Tarifas. Acordos particulares

§ 1. As tarifas internacionais que os caminhos de ferro estabelecem devem conter todas as condições especiais que regulam o transporte e todas as indicações necessárias para o cálculo do preço do transporte e das despesas por operações acessórias e especificar, se for caso disso, as condições em que o câmbio deve ser tido em conta.

§ 2. A publicação das tarifas só é obrigatória nos Estados cujos caminhos de ferro participem nessas tarifas como linhas de partida ou de chegada. As tarifas e as suas modificações entram em vigor na data indicada quando da sua publicação. Os aumentos de tarifas e outras disposições que tenham por efeito tornar mais rigorosas as condições de transporte previstas por estas tarifas só entram em vigor seis dias pelo menos depois da sua publicação.

As modificações introduzidas nos preços e despesas por operações acessórias previstas nas tarifas internacionais para ter em conta as flutuações do câmbio, assim como as rectifica-

ções de erros manifestos, entram em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

§ 3. Em todas as estações abertas ao tráfego internacional os passageiros podem informar-se sobre as tarifas ou extractos de tarifas indicando o preço dos bilhetes internacionais que aí estão à venda e das correspondentes taxas para as bagagens.

§ 4. As tarifas devem ser aplicadas a todos nas mesmas condições.

Os caminhos de ferro podem concluir acordos particulares comportando reduções de preço ou outras vantagens sob a reserva de aprovação dos seus respectivos Governos, desde que sejam consentidas condições idênticas aos passageiros que se encontrem em situação semelhante.

Podem ser concedidas reduções de preço, tanto no serviço de caminho de ferro como no serviço das administrações públicas, às obras de beneficência, de educação e de instrução.

A publicação das medidas tomadas em virtude do segundo e terceiro parágrafos não é obrigatória.

ARTIGO 25

Formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas

O passageiro é obrigado a respeitar as prescrições publicadas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas tanto no que diz respeito à sua pessoa como no que diz respeito à verificação das suas bagagens e volumes de mão. Deve assistir a esta verificação, salvo excepções admitidas pela lei e pelos regulamentos. O caminho de ferro não assume nenhuma responsabilidade perante o passageiro no caso de este não cumprir estas obrigações.

ARTIGO 26

Reembolsos e pagamentos suplementares

§ 1. Quando um passageiro ainda não iniciou a sua viagem, tem direito, contra a entrega do bilhete, ao reembolso do preço que pagou pela viagem.

§ 2. Quando um bilhete apenas foi utilizado numa parte do percurso, o passageiro tem direito, contra a entrega do bilhete, ao reembolso da diferença entre o preço pago e aquele que teria a pagar pelo percurso efectuado.

§ 3. Quando, por motivo de falta de lugar na classe para

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

o qual ele foi passado, um bilhete é utilizado numa classe inferior àquela que aí está indicada, o passageiro é reembolsado, contra a entrega do bilhete, da diferença entre o preço do bilhete pago e o preço do bilhete para a classe utilizada.

§ 4. O caminho de ferro tem o direito de exigir do passageiro todas as provas úteis em apoio de cada pedido de reembolso.

Para os casos previstos no § 2 o passageiro deve, em especial, apresentar um atestado, que lhe é passado, a seu pedido, pela estação intermédia em causa.

Para os casos previstos no § 3 o passageiro deve, em especial, apresentar um atestado do caminho de ferro declarando que ele ocupou no percurso considerado lugar num compartimento de uma classe inferior àquela a que o seu bilhete lhe dava direito.

§ 5. Não são susceptíveis de reembolso: os impostos, os suplementos pagos para reserva de lugares, as despesas de confecção e as comissões sobre a venda dos bilhetes, excepto se o passageiro não pôde começar a sua viagem ou continuá-la em virtude do atraso ou de supressão de um comboio ou de uma interrupção de serviço.

Deduzem-se da importância do reembolso: um direito de 10 por cento num mínimo de 0,50 francos e num máximo de 3 francos por bilhete, assim como, se houver lugar, as despesas de envio; esta dedução, contudo, não se faz se, no caso previsto no § 1, o bilhete é restituído no próprio dia da sua emissão no escritório que o emitiu e também no caso em que a viagem não possa ter sido efectuada ou continuada devido ao atraso ou supressão de um comboio ou a uma interrupção de serviço.

§ 6. Quando se trata de bilhetes a preço reduzido ou de bilhetes que só são válidos em conjunto com os cartões de reserva de lugares, as tarifas podem não considerar o reembolso ou subordiná-lo a determinadas condições; os bilhetes de preço reduzido para crianças, emitidos em conformidade com o artigo

6, não são considerados como bilhetes a preço reduzido no sentido da presente disposição.

§ 7. Quando um passageiro pede para ser reembolsado do preço do transporte das suas bagagens pela totalidade ou por uma fracção do percurso, o reembolso efectua-se nas condições seguintes:

Será sempre deduzida da importância do reembolso uma taxa de 0,50 francos por senha, assim como, se for caso disso, os impostos.

Se as bagagens forem retiradas antes de terem deixado a estação expedidora, o preço do transporte é reembolsado; se o forem numa estação intermédia, o portador da senha de bagagem deve, para esse fim, obter desta estação intermédia um atestado, que deverá juntar ao pedido de reembolso.

§ 8. As tarifas podem conter disposições diferentes das que precedem, desde que disso não resulte um agravamento da situação do passageiro.

§ 9. Todos os pedidos de reembolso baseados nas disposições do presente artigo, assim como nas do artigo 12, só são aceites se forem apresentados ao caminho de ferro num prazo de seis meses, contado, para os bilhetes, a partir do termo do seu prazo de validade e, para as senhas de bagagem, a partir do dia em que estas foram passadas.

§ 10. No caso de aplicação irregular da tarifa ou de erro na determinação das despesas de transporte e das despesas diversas o excesso recebido deve ser reembolsado pelo caminho de ferro e o que for cobrado a menos deve ser pago pelo passageiro.

§ 11. O excesso recebido constatado pelo caminho de ferro deve ser, se for possível, dado a conhecer ao interessado quando ultrapasse 0,50 francos por bilhete ou por senha de bagagem e o acerto de contas deve fazer-se o mais rapidamente possível.

§ 12. Para o cálculo do excesso recebido a ser reembol-

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 P P C A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 P P C A

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 834724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

sado pelo caminho de ferro e da quantia cobrada a menos a ser paga pelo passageiro aplica-se o câmbio oficial do dia em que foi cobrado o preço do transporte; se o pagamento for efectuado numa moeda diferente da da cobrança, o câmbio aplicável é o do dia em que se efectua este pagamento.

§ 13. Em todos os casos não previstos no presente artigo e na falta de acordos entre os caminhos de ferro são aplicáveis as leis e regulamentos em vigor no Estado da partida.

ARTIGO 27

Contestações

As contestações entre passageiros e entre estes e os agentes são provisoriamente resolvidas, nas estações, pelo chefe de serviço e, em trânsito, pelo condutor do comboio.

TÍTULO III

Responsabilidade. Acções

CAPÍTULO I

Responsabilidade

ARTIGO 28

Responsabilidade derivada do transporte de passageiros, de volumes de mão e de animais

§ 1. A responsabilidade do caminho de ferro pela morte, ferimentos ou qualquer outro dano à integridade física de um passageiro, assim como pelos prejuízos causados pelo atraso ou supressão de um comboio ou pela perda de uma ligação, fica sujeita às leis e regulamentos do Estado onde esse facto se verificar. Os artigos seguintes do presente título não são aplicáveis a estes casos.

§ 2. O caminho de ferro só é responsável, no que diz respeito aos volumes de mão e aos animais, cuja vigilância incumbe ao passageiro em virtude do artigo 13, § 5, pelos prejuízos ocasionados por sua culpa.

§ 3. Não há, nesta matéria, responsabilidade colectiva.

ARTIGO 29

Responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro pelas bagagens

§ 1. O caminho de ferro que aceitou bagagens ao transporte passando uma senha de bagagem internacional é responsável pela execução do transporte na totalidade do percurso até à sua entrega.

§ 2. Cada caminho de ferro subsequente, pelo simples facto de tomar a seu cargo as bagagens, participam no contrato de transporte e assume as obrigações daí resultantes, sem prejuízo das disposições do artigo 43, § 2, respeitantes ao caminho de ferro de destino.

ARTIGO 30

Amplitude da responsabilidade

§ 1. O caminho de ferro é responsável pelo atraso na entrega, pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial das bagagens, assim como pelas avarias que estas sofram desde a sua aceitação ao transporte até à sua entrega.

§ 2. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade se o atraso na entrega, a perda ou a avaria tiverem como causa uma falta do passageiro, uma ordem deste não resultante de uma falta do caminho de ferro, um defeito próprio das bagagens ou de circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e a cujas consequências não possa obviar.

§ 3. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade quando a perda ou avaria é resultante dos riscos particulares inerentes à natureza especial da bagagem, à ausência ou deficiência da embalagem ou ao facto de terem sido expedidos como bagagem objectos excluídos do transporte.

ARTIGO 31

Encargo de prova

§ 1. A prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria teve por causa um dos factos previstos no artigo 30, § 2, incumbe ao caminho de ferro.

§ 2. Quando o caminho de ferro estabelecer que, dadas as circunstâncias de facto, a perda ou avaria pôde resultar de um ou mais dos riscos particulares previstos no artigo 30, § 3, há presunção de que deles resultaram. O interessado conserva, contudo, o direito de apresentar provas de que o prejuízo não teve por causa, total ou parcialmente, um destes riscos.

ARTIGO 32

Presunção da perda da bagagem. Caso em que é encontrada

§ 1. O interessado pode, sem ter de apresentar outras provas, considerar um volume que falta como perdido quando este não é entregue nos catorze dias que se seguem ao pedido de entrega apresentado em conformidade com o artigo 23, § 2.

§ 2. Se um volume considerado perdido é encontrado no decurso do ano que se segue ao pedido de entrega, o caminho de ferro é obrigado a participar o facto ao interessado, quando o seu domicílio é conhecido ou pode ser encontrado.

No prazo de 30 dias a seguir à recepção deste aviso, o interessado pode exigir que a bagagem lhe seja entregue numa das estações do percurso, mediante pagamento das despesas inerentes ao transporte desde a estação de partida até àquela em que tem lugar a entrega e mediante a restituição da indemnização que recebeu, dedução feita, eventualmente, das despesas que tiverem sido incluídas nesta indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização por atraso na entrega prevista no artigo 35 e, se for o caso, no artigo 36.

(Continua)



RUA DO OURO, 172

CAMISEIROS
ESPECIALIZADOS
DESDE 1910

Chemisiers
Shirtmakers
Hemdenscndeider

Deseja beber um café?
Mas um café?



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**



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 —

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

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

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

