

2.º do 77.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1964

Número 1831

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
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

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

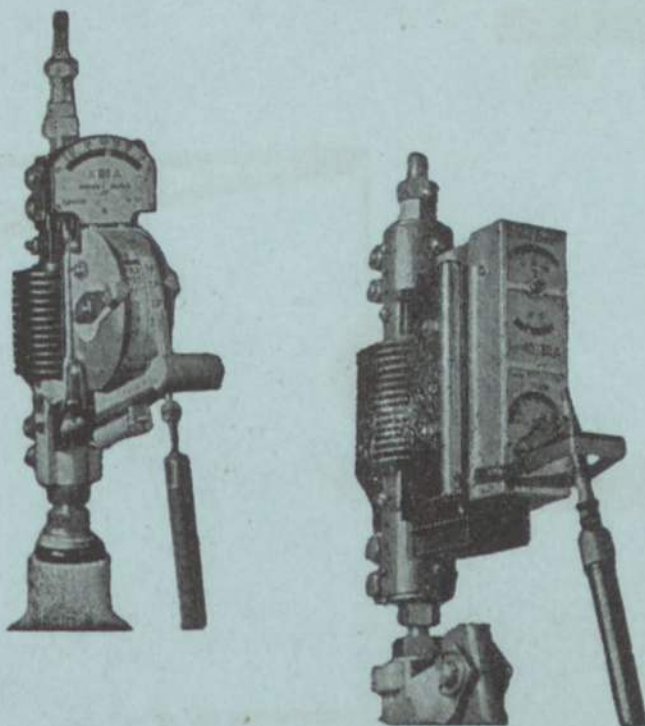
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

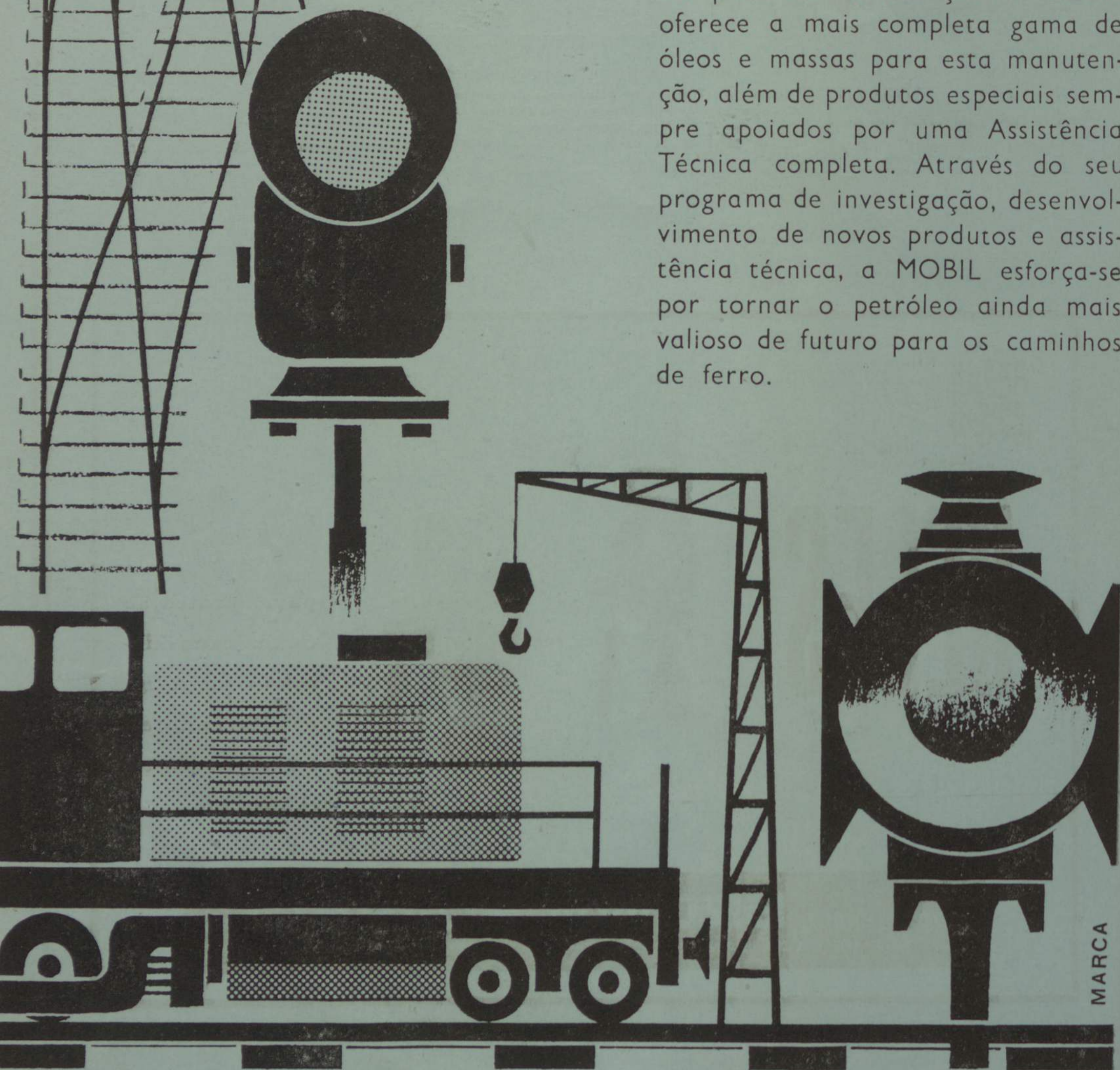
SOC.DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

O PETRÓLEO TORNOU-SE VITAL PARA OS CAMINHOS DE FERRO



Compactadores, guindastes, guinchos, tractores, máquinas para substituir travessas e pulverizadores de via fazem parte da larga gama de veículos necessários aos caminhos de ferro para manterem a segurança das vias. À lubrificação especial necessária para este equipamento acresce a do material rolante Diesel e outro, a prever num programa completo de manutenção. A MOBIL oferece a mais completa gama de óleos e massas para esta manutenção, além de produtos especiais sempre apoiados por uma Assistência Técnica completa. Através do seu programa de investigação, desenvolvimento de novos produtos e assistência técnica, a MOBIL esforça-se por tornar o petróleo ainda mais valioso de futuro para os caminhos de ferro.



MARCA

Mobil Oil Portuguesa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA

1831

1 — ABRIL — 1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

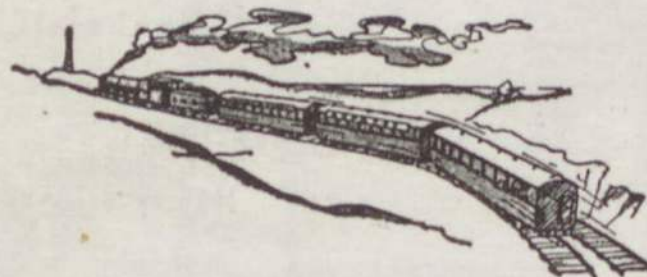
COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
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

Considerações sobre coordenação de Transportes, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i>	51
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	53
Há 50 anos	55
Estação do Cais do Sodré	55
Panorama, por <i>R. DE BETTENCOURT</i>	56
«Plano de Actividades Municipais para o Ano de 1964», pelo Dr. <i>MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR</i>	57
Dois minutos de viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	59
Linhas Portuguesas.	60
Livros e autores	60
IV Jogos Florais dos Funcionários da Carris	60
Economia e Finanças de Angola	61
Parte Oficial	63
Linhas Estrangeiras	64



Considerações

sobre coordenação de Transportes

III

Coordenação pròpriamente dita

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

Muito haveria a dizer sobre este assunto mas, no âmbito dum artigo de revista, não pode ser-lhe dado o desenvolvimento que ele permitiria lhe fosse dado.

É um problema presente e actual o da coordenação entre os modos de transporte existentes. Mas qual é o seu fim? A sua finalidade será, sem dúvida, obter um máximo de produtividade dos transportes a coordenar, dentro duma orientação que lhes permita uma exploração racional. A cada meio de transporte deve caber o tráfego para que ele esteja mais bem preparado para satisfazer, tendo sempre em vista a economia global.

A repartição do tráfego, satisfazendo a estas condições, deve ser feita de modo a que, a cada um dos meios de transporte pertença aquele para satisfação do qual esteja mais preparado para o satisfazer mais economicamente.

Tem-se, muitas vezes, confundido harmonização com coordenação, mas, embora estas duas designações tenham pontos afins, julgo que a distinção se poderia fazer considerando a harmonização como tendo o fim de estabelecer uma regulamentação comum dentro dum mesmo sector de transporte, isto é, o de organizar internamente um determinado meio de transporte tanto no que respeita aos preços como às condições de transporte.

Por coordenação entender-se-á a orga-

nização das relações entre os diferentes meios de transporte, isto é, a organização da concorrência entre eles.

São pois dois princípios que têm, entre si, uma certa interdependência, o que não quer dizer, no entanto, que para fazer a coordenação seja indispensável a harmonização, embora esta, uma vez efectuada, contribua para facilitar aquela.

A coordenação apresenta diversos aspectos que convém encarar e que poderemos apontar, como principais, os seguintes: o que podemos designar como a sua infraestrutura; aquele a que chamaremos o da coordenação tarifária, e ainda os da coordenação técnica e da coordenação fiscal.

A infraestrutura da coordenação terá como base o estabelecimento das relações de tráfego que devem competir a cada meio de transporte, aquilo a que poderemos chamar a organização dum plano de transportes. Essas relações de tráfego serão definidas pela determinação dos pontos principais de produção, tanto de produtos industriais como agrícolas, dos pontos principais de consumo e ainda da existência ou instalação dos pontos principais de transformação ou de conservação dos referidos produtos. Estes elementos definirão as principais correntes ou fluxos de tráfego. Teremos assim os dados principais para o estabelecimento duma consciente repartição. Para a eficiência desta muito

contribuirá o outro aspecto da coordenação a que chamaremos tarifária.

Através desta, podem os usuários dos transportes escolher o meio que melhor e mais economicamente dê satisfação às suas necessidades mas, para isso, necessário se torna que os diferentes meios de transporte adotem um sistema tarifário na mesma base e esta será a do seu custo de produção.

É evidente que a aplicação tarifária deverá ter uma certa maleabilidade e para isso deveriam ser fixados limites máximos e mínimos entre os quais houvesse, para os transportadores, a liberdade de fazerem variar os seus preços conforme as momentâneas necessidades de tráfego, dentro duma regulamentação que definisse com a maior clareza essa liberdade.

A coordenação técnica é definida pela utilização dos meios permitindo que uma mercadoria possa fazer determinados percursos utilizando mais do que um meio de transporte, com a menor demora na transmissão de um para outro.

Satisfazendo a essas finalidades já existem hoje vários processos: ou utilizando contentores e «palettes» ou ainda transportando veículos rodoviários sobre vagões ou rebocando estes por estrada; mas tudo isto se faz, não com a simplicidade com que se diz, mas utilizando sistemas e aparelhagem apropriada.

A coordenação fiscal tenderia à uniformização dos encargos fiscais que incidem sobre os diferentes meios de transporte, mas, neste aspecto, encontram-se dificuldades difíceis de superar, em virtude de causas provenientes das diferentes características dos vários meios de transporte.

A coordenação deve obedecer a determinados princípios entre os quais podemos apontar como mais importantes: a liberdade de escolha do usuário e o custo global mínimo de produção.

Dentro da liberdade de escolha, o usuário analisa os preços e condições que lhe são oferecidas pelos transportadores e escolhe o meio de transporte que lhe for mais útil.

O interesse geral deve dominar a coordenação e isto leva-nos a concluir que se deve procurar obter um custo global mínimo e portanto a livre escolha deve coincidir com o ótimo económico exigido por aquele interesse e por isso os preços dos transportes oferecidos devem apresentar uma diferença que, aproximadamente, iguale o seu preço de custo.

É evidente que, nestas condições, a coordenação poderá provocar deslocamentos de tráfego e isso poderá obrigar a que o transporte que passe a ser o mais económico se veja obrigado a fazer investimentos em material, por virtude da sua capacidade vir a ser esgotada, por se ver na obrigação de satisfazer o aumento de tráfego que possa vir a caber-lhe. Pela mesma razão, o meio de transporte que era mais caro poderá perder algum tráfego mas poderá ganhar outro que lhe devia pertencer e que andava desviado para outro meio de transporte em que era utilizado menos economicamente.

Os deslocamentos de tráfego não devem ser uma razão para entravar a coordenação. É claro que as empresas necessitarão de prazos para se adaptarem a uma nova situação, que certamente as obrigará a determinados investimentos, mesmo com o fim de reduzir as suas despesas de exploração e levá-las a um melhor rendimento.

Sendo a liberdade de escolha um dos princípios fundamentais da coordenação, devemos pôr de parte o sistema de imposição, por decisões governamentais, para que os usuários se sirvam de determinados meios de transporte. A coordenação deve fundar-se naquele princípio de liberdade e sobre o custo de produção real, para o que o cálculo deste custo se deve basear nas despesas de exploração das empresas e nas despesas gerais do transporte.

Damos assim por terminadas as considerações que temos vindo a fazer sobre coordenação de transportes e julgamos ter dado uma noção muito geral do problema que, por ser função de outras variáveis, não poderíamos apreciá-lo profundamente no âmbito em que o estamos a tratar.

O Algarve e o seu Turismo

III

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

Hotéis, Pousadas, Estalagens, Pensões, Campismo, etc.

HÁ outro requisito, totalmente indispensável, sem o qual se torna impossível criar ou desenvolver o turismo, mesmo em regiões privilegiadas e onde a Natureza se mostrou pródiga, concedendo-lhes condições óptimas de clima, atraência de paisagens, teor valioso de monumentos evocativos e históricos, beleza de florestas ou praias, fáceis acessos propícios ao excursionismo, ou outras qualificadas características. Referimo-nos à hotelagem, ou mais genérica e propriamente, às possibilidades de alojamento próprio a facultar a quem visitar o Algarve ou ali se fixar temporariamente em vilegiatura ou veraneio.

Esta nossa província esteve a este respeito, até recentemente, bastante desprovida dos meios próprios ao alojamento conveniente dos seus visitantes e está ainda hoje muito aquém da posição que deveria ocupar, como região eminentemente propícia ao turismo e onde, na realidade, tudo indica e nos afirma estar em franca evolução crescente esta indústria prometedora de grande incremento. Com efeito, só há pouco mais de meia dúzia de anos é que apareceram em várias localidades do Algarve umas quantas unidades de hospedagem, algumas com pequena capacidade, tanto em hotéis como em pensões e ainda em estalagens, já com mais modernas instalações e com serviços razoavelmente actualizados, consoante as exigências da época que passa, aliás de todo justificáveis.

Ainda há poucos anos, só nos maiores meios urbanos e em duas ou três praias mais frequentadas existiam hotéis e pensões, sendo numas e noutras quase excepção o que não fosse pequeno, modesto, falho das necessárias comodidades e por vezes primando um tanto pela ausência de asseio.

Pouco a pouco, mas muito lentamente, este lamentável estado de coisas tem melhorado, certamente como consequência da crescente e expressiva procura que os turistas, visitantes e veraneantes, têm feito, em

especial em localidades algarvias possuindo praias, a respeito de convenientes instalações hoteleiras ou equivalentes.

Não é estranha a este lamentável atraso a nítida falta de iniciativa local, a respeito da edificação de hotéis ou da instalação de pensões, etc., a par da criação de outros atractivos, hoje considerados indispensáveis como sejam campos de jogos, piscinas, casinos, etc..

É desta falta de dinâmica iniciativa exemplo flagrante o muito que não tem sido feito na Praia da Rocha, e em especial, o que ali sucedeu a respeito de um hotel, cuja construção se iniciou antes de 1926—salvo erro—isto é, há mais de 38 anos. Ali existia até há um ano a edificação confrangedoramente incompletada desse decantado hotel a que o vulgo deu em chamar «as ruínas».

Entretanto, numerosos veraneantes, nacionais e estrangeiros, todos os anos eram, e são ainda, obrigados a desistir de se instalarem neste lindo local, à mingua de instalações próprias.

Na verdade, o algarvio com possibilidades ou recursos financeiros dedicava-se, e cremos que ainda hoje assim continua, com especial carinho ao seu mar ou às suas fecundas terras, para alcançar daquele as matérias-primas das conservas de peixe ou para colher destas a alfarroba, o figo, a amêndoa e outras frutas e legumes, e com umas e outras alimentar a rendosa actividade exportadora. Porém, desatendeu, até porque de tal não teria perfeita consciência, as possibilidades frutuosas do turismo a criar e desenvolver na sua província.

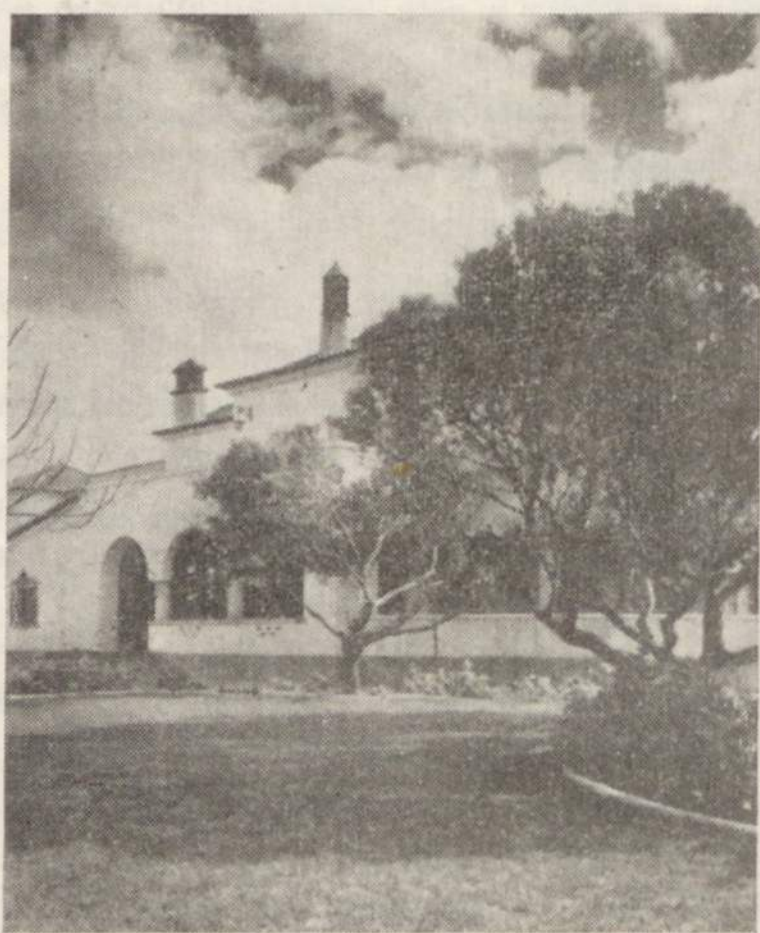
O desconhecimento desta indústria e o receio pelas suas contingências ou faltas de êxito, teria causado esse imobilismo.

Há actualmente (referimo-nos a 1963) 12 localidades que são Sagres, Lagos, Portimão, Praia da Rocha, Caldas de Monchique, Praia de Armação de Pera, Praia da Quarteira, Albufeira, S. Brás de Alportel, Faro, Tavira e Praia do Monte Gordo—com instalações de hospedagem classificadas pelo S. N. I. correspondendo a 7 hotéis, 3 estalagens, 2 pousadas do

S.N.I. e 18 pensões, tudo dispondo de 676 aposentos, o que é, na verdade, muito pouco, pois é preciso considerar que parte da capacidade nomeadamente das pensões é absorvida pelos hóspedes de permanência ou pelos que delas se utilizam nas deslocações que as suas actividades de comércio, indústria, etc., lhes determinam.

Bastam 3 ou 4 hotéis médios, de qualquer praia ou centro turístico estrangeiro como, por exemplo, S. Sebastian, El Sardinero, em Santander, Torremolinos, próximo de Málaga, La Toja, em Espanha, ou Hendaia Plage, Biarritz, como assim na Costa Azul (S. Rafael, Cannes, Mónaco, Nice, Menton, em França, ou ainda na Riviera italiana), para disporem de maior capacidade só por si do que em todo o nosso Algarve existe.

À parte desta flagrante e comprovada insuficiência, verifica-se também uma certa desproporção nas cate-



A pousada de S. Brás de Alportel, na Serra do Caldeirão

gorias dos meios hoteleiros actuais. Ao passo que existem 5 hotéis de 1.^a categoria, só há 1 de segunda e 1 de terceira, este exactamente em Faro.

Estes hotéis só por si têm 298 aposentos dos quais 218 correspondem aos de 1.^a categoria. Este facto bem evidencia a vantajosa necessidade de aumentar a capacidade de hospedagem e alojamento em especial com hotéis de 2.^a e 3.^a categorias, para assim ir ao encontro do turista médio, esse que é por certo o mais numeroso, mas que a respeito do Algarve luta com falta de alojamentos perfeitamente acessíveis às suas possibilidades.

Dentro deste aspecto, entende-se que deveriam construir-se três ou quatro hotéis de turismo médio e outros tantos de turismo modesto, a par de pensões, tudo em locais bem situados à beira das praias, comportando alguns centos de aposentos. Não deve

ser muito difícil localizá-los dado que muito há por onde escolher em toda a costa, desde Sagres à foz do Guadiana e Vila Real de Santo António.

Parece que em breve mais hotéis, talvez de luxo, se concluirão, o que nos parece não ser a melhor solução desse aspecto do problema, pelas razões já aduzidas a propósito da demonstrada desproporção actual dos meios hoteleiros.

Regressando ao tema respeitante à falta de iniciativa local, e em abono do que então ventilámos, é de registar o facto comprovante de estarmos a assistir a uma verdadeira corrida de concorrência entre empresas nacionais e estrangeiras, todas objectivando por várias formas empreendedoras o turismo e a expansão urbana no Algarve.

Há as que têm comprado terrenos simplesmente para em oportunidade própria os venderem com destino a urbanizações e outras obras de carácter turístico. Há as que os têm adquirido, para neles edificarem novas urbanizações incluindo hotéis, pensões, piscinas, campos de jogos, casinos, etc., etc., todas prevendo grande desenvolvimento turístico e urbano no Algarve, para os próximos anos, dado que as suas belezas de clima, de ambiente, de paisagens, de praias e de montanha, só agora começaram a ser conhecidas e apreciadas no País e no estrangeiro.

Será a essas entidades, quase na totalidade estranhas ao Algarve, que se ficará devendo o incremento do turismo naquela nossa província.

É claro que estas transacções, tão insistentemente efectuadas e em tanto local levadas a efeito, têm feito subir já em exagero o preço dos terrenos, o que constitui uma valorização estimável mas porventura contingente. A este propósito parece estar-se a respirar uma atmosfera de euforia não sabemos se por ora inteiramente justificada.

Pensa-se que cada uma destas empresas, as da última espécie em que as dividimos, terá organizado programa dos seus propósitos elaborando projectos, etc., etc., mas fazendo-o como importa, de harmonia com as superiores orientações e condicionamentos impostos pelas instâncias oficiais a quem a este respeito está confiada a valiosa e delicada missão de as encaminhar e estimular, temperando e corrigindo o que for inconveniente e também evitando desmandos, especulações, etc.. Há que impedir a realização do que não se integre em planos de conjunto que as mesmas instâncias oficiais já deveriam ter elaborado na lógica previsão do que seria provável vir a suceder.

Há iniciativas que se apresentam inconvenientes ou prejudiciais à causa turística embora sejam vantajosas para quem as concebeu e pretende efectivar. Assim o dizemos, porque assim infelizmente por vezes sucede, não faltando, de tal, lamentáveis exemplos.

Neste capítulo de meios hoteleiros, não deixa de ser oportuno considerar a vantagem de criar restaurantes nomeadamente nos maiores centros urbanos,

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Abril de 1914)

Linhas portuguesas

Chaves - Verin - Orense — Parece estar já resolvido, entre os governos português e espanhol, acordarem com a exposição dos delegados dos dois países na escolha do ponto da fronteira mais conveniente para a passagem do caminho de ferro Chaves - Verin - Orense, sendo a ligação das duas linhas por dupla via.

A estação internacional será do lado de Espanha, não estando porém ainda escolhido o respectivo local.

Penafiel à Lixa — Vão começar os trabalhos do assentamento da via da linha de Entre-os-Rios, que, como dissemos, é sobre o leito da estrada.

Elevadores da estação do Rossio

Deve inaugurar-se em breves dias o serviço dos novos elevadores eléctricos da estação do Rossio, que vêm substituir os antigos elevadores hidráulicos. As vantagens do sistema eléctrico sobre o hidráulico são evidentes, principalmente no que respeita à rapidez do transporte.

O preço da passagem continua como até aqui a ser de um centavo, passando porém a venda a ser fora da cabine, numa bilheteira própria, onde o passageiro pode adquirir ou simplesmente um bilhete ou *carnets* de 10 bilhetes ao preço de 10 centavos.

dotados de bom serviço e comportando alguns aposentos para pernoitar. Noutros locais do País isto constitui um óptimo recurso para quem passa em visita mas não se detém por tempo considerável.

A par desta série de instalações de hospedagem, a construir em locais criteriosamente escolhidos, parece-nos caber ao S.N.I. a construção de mais algumas pousadas, pois no Algarve só existem duas. Pensa-se que são locais próprios para tal o Castelo de Silves, a Serra de Monchique, a foz do Guadiana, Castro Marim e outros.

Outras instalações hoje muito necessárias ao turismo são os parques de campismo, de que só existe um em todo o Algarve, situado perto de Monte Gordo, ao lado da estrada para Vila Real de Santo António, sendo este um dos melhores do País.

Pensa-se que seria acertado instalar mais dois ou três destes campos em locais bem escolhidos, devidamente dotados de energia eléctrica, água canalizada, esgotos, etc.. Devem comportar instalações sanitárias, balneário, sala de reuniões, festas, música e dança, «bars», recinto de diversões para crianças, biblioteca e até cinema.

Nas proximidades dos locais em que se construam os maiores hotéis e em situação que permita acessos fáceis ou comunicação directa com eles, deveriam construir-se piscinas e balneários capazes de não só

ESTAÇÃO DO CAIS DO SODRÉ

Será metálica a nova cobertura

Para substituir, na estação do Cais de Sodré, a cobertura de abrigo dos passageiros nos cais de embarque e desembarque, cuja derrocada, o ano passado, constituiu uma terrível catástrofe, foi ali instalada, a título provisório, uma outra constituída por chapas de «lusalite», assentes sobre varões de ferro.

A Sociedade Estoril, no entanto, pensou na construção de uma nova cobertura, que correspondesse às exigências actuais e oferecesse as condições de segurança exigidas. Assim, tendo-se procedido, em primeiro lugar, aos estudos indispensáveis para se determinar com rigor, por meio de sondagens, as características geológicas do solo, elaborou-se o projecto das fundações adequadas, bem como o da cobertura que há-de assentar sobre os pilares.

Esses estudos encontram-se completados e já foram entregues no Ministério das Obras Públicas para que sobre eles se pronuncie o respectivo departamento. Uma vez aprovados, ou introduzidas quaisquer modificações que, oficialmente, possam ser determinadas, as obras terão início imediato.

A nova cobertura será inteiramente metálica, com uma abóbada central, como complemento do corpo do edifício, prolongada depois por coberturas mais pequenas; estas lançadas ao longo dos passeios do cais.

servir os respectivos hóspedes como assim a quem neles não esteja hospedado, tal como sucede no Luso. Graças às excepcionais condições climáticas do Algarve, estas instalações são susceptíveis de serem utilizadas em quase todo o ano como sucede em parte às próprias praias.

É evidente que, nestas piscinas devidamente dotadas de todos os requisitos, estará indicado promover festas, competições desportivas e outras diversões nas épocas mais próprias do ano.

Um dos locais em que estaria indicado construir um hotel, com capacidade não só conveniente para as épocas presentes mas com possibilidades de ampliações futuras, além de algumas pensões de todas as categorias, seria o das Caldas de Monchique. Estas termas, de definido e incontestável valor terapêutico, têm sido vítimas de um confrangedor desprezo, o que com razão nos envergonha, apesar de serem frequentadas por numerosa clientela provindo do Alentejo, do Algarve e até da Andaluzia. Atinge-se nelas, frequentemente, o número de 1200 aquistas, que ali procuram o alívio para os seus males, quase na totalidade de natureza reumatismal.

Oportunamente e a outros propósitos nos ocuparemos das Caldas de Monchique.

(continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Roque Gameiro e a lição de amor à nossa terra

Com a presença do Chefe do Estado, inaugura-se no próximo sábado, 4 do corrente, pelas 16 horas, no antigo «atelier» de Roque Gameiro, à rua de D. Pedro V, a Exposição comemorativa do 1.º Centenário do nascimento deste insigne Mestre aguarelista.

Mestre de Mestres, Roque Gameiro enobreceu a arte e o ofício de pintor de aguarela. Sabia da sua arte e tinha consciência da sua missão. Com seu irmão Justino Guedes aperfeiçoou-se em litografia e na Alemanha frequentou durante três anos a Escola de Artes e Ofícios de Lúpsia, em que se fez notado.

Mestre em litografia, em breve se tornou, ele que era também um grande desenhador, num grande Mestre aguarelista. Quer no retrato, quer na paisagem, foi, enquanto viveu, o primeiro dos mais notáveis artistas do género. Como ilustrador, conquistou também a categoria mais cimeira, entre os seus camaradas.

Medalha de Honra pela Sociedade Nacional de Belas-Artes, na Exposição de 1913, e Medalha de Ouro do Mérito Municipal, concedida pela Câmara Municipal de Lisboa, Roque Gameiro conquistou em Paris, na Exposição de 1900, com o Retrato de sua mãe, a Medalha de Ouro, e conquistou também na Espanha e no Brasil as mais altas recompensas.

A Exposição comemorativa do primeiro centenário do seu nascimento vai surpreender e fascinar as novas gerações, e recordar às gerações mais velhas um grande pintor que não envelheceu, antes parece ter remojado. A segurança e a leveza de um desenho espontâneo, o colorido luminoso das suas aguarelas e, a par disto tudo, a graça e o portuguesismo das suas composições, fazem do saudoso e insigne artista uma das figuras mais ilustres e vivas do nosso tempo. Se as ilustrações que enriqueceram a edição monumental das *Pupilas do Senhor Reitor* constituem uma obra-prima, não menos belas são as ilustrações que destinou para a *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, de Carlos Malheiro Dias.

Mestre de grandes Mestres, Roque Gameiro, embora tivesse falecido em 5 de Agosto de 1935, continua a ser uma lição permanente de arte e uma lição eternamente bela e eternamente viva de amor e ternura à nossa linda, à nossa incomparável terra.

Arquivo pitoresco



MIRANDA — Fonte da Ponte dos Canos, possivelmente da época manuelina

REGRESSO

*Volto. Perdi a fé no longe e nas viagens.
Comboios e navios não nos levam de nós.
Somos iguais nas diferentes paisagens.
Ao sol, no Equador, e à neve, entre esquimós.*

*A ânsia de partir, em cérulas miragens,
É uma esperança vã. A lembrança, feroz,
Na América, em Paris, ou nas terras selvagens
É maior, afinal, quanto mais formos sós.*

*Volto. E volta comigo a dor que me doía,
E cerca-me, de novo, tudo o que andei fugindo
Mas, sem tréguas, dormindo e acordado; revia...*

*E tudo amarga mais e tudo é mais sombrio,
Agora, sem a fé de outrora, que foi indo
No fumo do comboio, ou fumo do navio...*

JOSÉ BRUGES

«Plano de Actividades Municipais para o ano de 1964»

II

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

O Código Administrativo no art. 751 determina os serviços do Estado cuja instalação constitui encargos das Câmaras Municipais, obrigando a despesas avultadas. Nunca compreendi que este sistema se conserve actualmente num país de finanças prósperas e de orçamentos com importantes excedentes de receitas, mais próprio de outrora num Estado pobre e de finanças depauperadas. Se no fundo Estado e autarquias locais se confundem no mesmo órgão de soberania, todavia parece-me preferível pôr termo a uma situação que se tornou angustiosa para muitas câmaras municipais da província com os seus reduzidos recursos. Creio bem que ficavam todos melhor servidos e mais barato o Estado chamar a si todos esses encargos libertando os municípios de despesas que, em certos casos, lhes impede qualquer actividade local.

Continua em Lisboa a construção de edifícios escolares não só nos bairros novos como também nos antigos, de modo a acabar com verdadeiras vergonhas existentes em matéria de escolas primárias. Em todo o País os novos edifícios honram um Governo que resolveu o problema do analfabetismo, porém, Lisboa deve ser hoje paradoxalmente onde ainda se mantêm as piores instalações. É uma situação que urge resolver quanto antes, edificando-se todas as escolas primárias necessárias e acabando com as casas de aluguer para fins educativos.

Um factor que veio agravar as despesas municipais em matéria assistencial foi a publicação da lei n.º 2120 de 10 de Julho de 1963, ou seja, o Estatuto da Assistência, pela qual são debitadas aos municípios as despesas com todos os elementos auxiliares do diagnóstico dos doentes. O facto ainda será mais sensível nas câmaras municipais dos concelhos rurais, acabando por ficarem com os orçamentos esgotados. Creio que seria mesmo preferível reduzir certos adicionais às contribuições e impostos de carácter geral que constituem receitas municipais, passando-as para o Estado e libertar os municípios das despesas com certos serviços que são de interesse nacional e não

de benefício local. Com a facilidade das comunicações existentes, o sistema centralizador serve melhor o público e fica menos dispendioso.

Para fins de desporto e recreio vai ser melhorado o parque de campismo de Monsanto, que é, sem dúvida, um dos mais perfeitos, e resolveu um problema para milhares de excursionistas estrangeiros que cada vez em maior número visitam Portugal nos meses de Julho, Agosto e Setembro. Além disso, estão em construção piscinas, em dois sítios de Lisboa, e prossegue a edificação de um restaurante no Alto da Serafina, donde se disfruta um panorama que abrange a capital.

Continuando uma obra com mais de trinta anos de existência, e que o seu impulsionador foi o eminente investigador sr. Luís Pastor de Macedo, a acção cultural manterá o ritmo anterior por meio de bibliotecas, museus, espectáculos musicais e teatrais, bem como pela edição de diversas publicações.

Se as bibliotecas vão aumentar, os museus também pela reabertura do Museu Antoniano, adaptação do Palácio Pimenta a museu municipal da cidade, criação do Museu da Cerâmica e do Museu da Criança. Neste particular está-se a manter o erro de supor que aumentando o número de museus, a cultura é mais favorecida, quando a dispersão só prejudica. Desde o aproveitamento do Palácio Galveias para museu da cidade, até à sua transferência para o Palácio da Mitra que poucos conhecem, todas as soluções não deram resultado, e o problema continua existente.

Talvez o Palácio Pimenta no Campo Grande, feliz aquisição municipal que salvou um dos poucos edifícios característicos da capital, resolva o problema de haver um museu da cidade. No caso contrário o que conviria era construir um edifício onde tudo estivesse reunido em matéria de museografia citadina, acabando com as dispersões projectadas, incómodas, e dificultando aos turistas o seu conhecimento pela falta de tempo para se dirigirem de um extremo ao outro da cidade como do Palácio Pimenta no Campo

Grande ao Palácio da Mitra no Poço do Bispo. Um museu deve estar quanto possível num lugar de fácil acesso e central, o contrário é servir apenas para os empregados se aborrecerem e os visitantes passarem alguns momentos nos domingos chuvosos.

Finalmente vai-se elaborar o projecto de um edifício para Arquivo Geral onde se guardarão todos os documentos da vida municipal, o que só é vantajoso, porém aqui também se aplica o que escrevi acerca da localização de instalações municipais.

Como espectáculos de índole cultural figuram concertos e representações teatrais, o que só merece aplauso, pois destinam-se a elevar o nível cultural da população, que, infelizmente, é ainda muito restrito.

Embora separadas, as rubricas de carácter gráfico propriamente dito e as de turismo podem-se juntar. Com efeito, a Câmara Municipal deve estar orgulhosa desse empreendimento, começado com a reedição há mais de trinta anos da «Lisboa Antiga», de Júlio de Castilho, e vendida a um preço extremamente acessível. Outras obras têm sido publicadas, como as do notável olisipógrafo Vieira da Silva e especialmente a «Revista Municipal» com mais de vinte anos de profícua existência, bem como os «Anais» que dão a informação minuciosa de tudo o que se tem feito em prol de Lisboa.

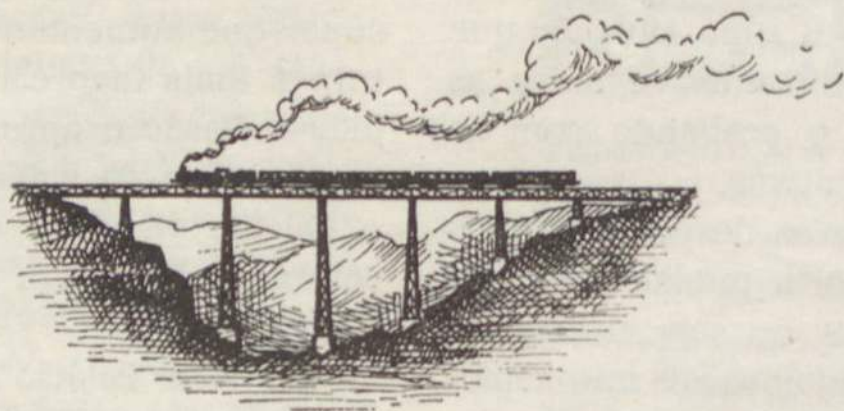
A «Revista Municipal», desde que um novo director a dirige, melhorou o seu aspecto gráfico e o papel. Duma perfeição gráfica que honra as oficinas de impressão, é, sem dúvida, uma das melhores revistas portuguesas, devendo-se desenvolver ainda mais as gravuras das actualidades dada a carência

de uma publicação desse género, cuja falta tanto se faz sentir.

A colecção Arte e Turismo vai ser terminada, e em pequenas monografias a um preço acessível estão publicadas já diversas, devendo entrar no prelo «Alfama». Em todo o caso convém referir que algumas das impressas inexplicavelmente não se encontram à venda, como, embora não pertencente à colecção, a obra intitulada «Lisboa» que se esgotou antes de ser vendida ao público. São factos que necessitam ter-se em conta para evitar a repetição, até mesmo por motivos lucrativos.

A fim de facilitar a propaganda turística vai ser instalado ainda talvez este ano um centro de informação na parte periférica de fácil acesso ao público. É caso para perguntar se não seria mais conveniente e acessível na parte central da cidade, pois na periferia, por força da própria significação da palavra, será sempre distante. Creio que, de facto, ao contrário do que até existe em modestos lugares turísticos, falta um posto de informações, ainda que o Secretariado Nacional de Informação, na Praça dos Restauradores, resolva em parte as dificuldades. Parece-me que, para evitar duplicações entre serviços camarários e do Estado, a solução estaria em desenvolver e tornar mais acessível com indicações exteriores bem visíveis para o público facilmente o encontrar, não tendo que perguntar, como infelizmente é vulgar em Portugal, o posto do Secretariado.

Projectam-se festivais ao ar livre nos meses de Junho, Julho e Agosto, sendo os mais importantes a procissão de Santo António e as marchas populares, o que é digno de aplauso.





Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

Um sino de Portugal no sertão de Minas Gerais

LONGE do bulício da civilização, no isolamento que as separa de um mundo que lhes é indiferente, enterradas vivas no silêncio perpétuo e na solidão infinita do seu exílio, como se habitassem outro planeta, desconhecendo o que se passa para além dos muros altos do mosteiro perdido num ermo, as freiras do Convento das Macaúbas rezam há mais de dois séculos no impenetrável refúgio da mais velha e desconhecida reclusão claustral. Fica tão longe do tumulto deste século o Convento das Macaúbas, e pesa sobre ele tão sepulcral mudez, que acreditamos ser possível haver debaixo das sombras mais densas da selva túmulos ignorados ou nos escombros de remotas civilizações cidades mortas povoadas por sombras humanas.

Rola do alto da serra do Rio Preto por onde corre a única estrada apertada e sinuosa, a quietação sobrenatural que tudo invade. Dir-se ia que na humildade das próprias pedras ou no esplendor triste da montanha, se cristalizou, fora das nossas concepções do tempo e do espaço, a alma das coisas. E cá em baixo, no vale circundado por pequenos cerros, ergue-se o Convento. Estamos em pleno sertão de Minas, a considerável distância dos centros populacionais, numa região onde tudo parece adormecido num êxtase imperturbável, entre um céu límpido e sereníssimo e um mar fantástico de arvoredos. Em contraste com a atmosfera que o rodeia, o velhíssimo edifício ergue-se com imponência severa, diminuindo o esqueleto de um «engenho» cuja moenda parou há séculos, e as cinco casas onde vivem os trinta habitantes do local. Na sua isolação, o Convento é uma ilha, um altar de pedra lançando um repto à hostilidade sertaneja. Jamais alguns habitantes deste pedaço de terra penetraram no interior do Convento ou viram o rosto das Irmãs Franciscanas, que vivem ali em absoluto e voluntário encarceramento.

Aquí e além palmeiras esguias, secas, estáticas, na imobilidade da tarde sufocante: são as *macaúbas*,

que deram o nome ao pequeno agregado. E, resguardado como um segredo pelo inexplicável labirinto da floresta sem fim, que ouviu outrora silvar a flecha do «tapuyo», o Rio das Velhas prolonga por ela a sua preguiça.

Quando nos aproximamos do Convento parece que nos contagia a tristeza fria e trágica daquelas paredes de basalto — fortaleza da Fé, admirável e terrível na serenidade que a cinge como anel gigantesco. A dez metros do solo, enfileiram-se altas e estreitas, naquela espécie de muralha denegrida pelos anos, trinta e duas janelas gradeadas, a toda a extensão do mosteiro. A porta espessa e forte como a de um castelo feudal, é de «braúna», duríssima madeira que hoje ainda se emprega no Brasil em maquinismos e construções pesadas. Para lá dessa porta, como cortina de chumbo tapando um universo de sacrifício e de devoção, um longo corredor cujas lajes nunca as pisou homem algum. E nas órbitas sem vida das janelas, na couraça invulnerável da porta, na penumbra sem eco do corredor, acumula-se o pó sagrado de mais de dois séculos de silêncio e meditação.

Lá dentro, uma varanda triangular mostra do lado esquerdo as portas fechadas das celas impenetráveis onde as freiras fazem as orações. Três salas de paredes nuas, humildemente mobiladas: bancos grosseiros, sem encosto, mesas de jacarandá. Na cozinha espaçosa ao fundo do edifício, as freiras preparam elas próprias as suas refeições frugais. No refeitório apenas três mesas longas em forma de U, e bancos toscos. O lajedo está gasto: os pés de cinco gerações de freiras consumiram no pouco a pouco, com as sandálias de couro cru. Por uma escada circular chega-se ao segundo pavimento, onde se encontram a capela e as celas de dormir, pequenas, sem conforto: uma cama de ferro, um jarro de louça, um crucifixo na parede.

Este drama de reclusão e de alheamento profundo das realidades terrenas, medido e avaliado na sua grandeza, parece-nos acto prodigioso que se vem transmitindo obscuramente há cinco gerações.

LINHAS PORTUGUESAS

Em continuação do plano de apetrechamento do material moderno, a C. P. inaugurou, no dia 3 de Março último, na linha de Vendas Novas, um comando centralizado de circulação.

O primeiro do género no nosso País, esse comando permite que um só agente possa comandar toda a circulação de comboios num troço de linha de 70 quilómetros.

Ao acto inaugural, assistiram altos funcionários da C. P. e da casa montadora daquele sistema de telecomando.

— A fábrica Rolls-Royce recebeu um pedido de motores para os comboios automotores diesel da C. P., no valor de 250 000 libras esterlinas. Estes motores desenvolverão 700 HP por veículo motor, reflectindo a tendência mundial para os comboios automotores de grande potência para viagens directas e a grandes velocidades.

Este contrato foi apoiado pela Eurofima, a organização europeia que financia a aquisição de material rolante, e crê-se ser a primeira vez que um fabricante britânico se associa a esta organização.

E ainda nos parece que sobre ele flutua um véu de lenda e de improfundável sobrenaturalidade. Os seres que ali se encerraram por espontânea decisão de fugir a todo o contacto com o mundo, e para os quais a Humanidade só existe nas doze horas das suas preces diárias, adivinhamo-los não como mulheres mas sombras que se movem numa visão lendária. O próprio Convento tem a sua história ligada à lenda.

Diz-se que um desbravador de sertões, Félix da Costa, subindo um dia o Rio das Velhas na pesquisa de ouro, viu projectada nas águas a sua própria imagem envolvida no hábito dos padres franciscanos que percorriam os sertões enxameados de índios. Regressou à corte percorrendo a pé 600 quilómetros de mato — e ingressou na Ordem dos Franciscanos. À custa de inenarráveis esforços conseguiu angariar fundos, e em 1700 ficou concluído, próximo do local da missão, o Convento das Macaúbas.

De longe em longe, a paz inalterável da região, esse letargo imenso em que as coisas e as almas, o coração dos homens e o coração da Natureza se abismam, é sacudido num súbito estremecimento. Então o vale profundo desperta, acorda o rio num sobressalto, as árvores parecem escutar, parte-se como um cristal de taça o sono milenário da floresta, e pelo ar calmo como a superfície de um lago moribundo, ressoa profética, majestosa, impressionante, uma voz... Uma voz com quatro séculos, mais velha que o próprio convento: é o sino que veio de Portugal nos velhos tempos da colonização.

LIVROS E AUTORES

Portugal — A Terra e o Homem — Por Jaime Cortesão

A grande editorial — Realizações «Artis» — acaba de proceder ao lançamento, em fascículos ilustrados, de uma nova e importantíssima obra: *Portugal — A Terra e o Homem*, de Jaime Cortesão. Pela categoria do Autor, que, além de historiador eminente foi um dos nossos maiores poetas, e pela notabilíssima edição, que honra as artes gráficas nacionais, a publicação desta obra constitui um verdadeiro acontecimento na vida cultural do País.

Nesta obra de características invulgares na bibliografia nacional, onde através de uma prosa de beleza e limpidez incomparáveis, o grande escritor Jaime Cortesão assinala o carácter e o encanto de cada região, evidenciando-lhe os valores geográficos, sociais, históricos e estéticos, ao mesmo tempo que define a grei nos seus traços físicos, psicológicos e morais, encontramos-nos perante um verdadeiro e maravilhoso roteiro da terra portuguesa. Numa longa caminhada que vai do Minho a Trás-os-Montes, do Alentejo ao Algarve, das Beiras à Estremadura, correndo, assim, Portugal de lés a lés, Jaime Cortesão surge-nos como um admirável desenhista de paisagens e tipos humanos, confirmando-o como um dos grandes cultores da nossa língua a par dos maiores.

Editada com todos os habituais cuidados gráficos, esta derradeira obra do grande historiador, apresentada por Urbano Tavares Rodrigues e ilustrada pelo pintor Manuel Lapa, inclui ainda além da reprodução de quadros, a maior parte inéditos, dos nossos melhores pintores, grande número de fotografias de página inteira, dos mais categorizados fotógrafos portugueses, criteriosamente escolhidas pela sua qualidade e beleza. Assim, «Portugal — a Terra e o Homem», ficará como um verdadeiro itinerário literário e gráfico da nossa terra.

IV Jogos Florais dos funcionários da Carris

O Grupo Desportivo da Companhia Carris de Ferro de Lisboa vai realizar, pela quarta vez, os Jogos Culturais.

Os Jogos Culturais — lê-se no número 82 de «Lisboa Carris», órgão Cultural e de Iniciativa do Pessoal da C. C. F. L. — têm que constituir uma autêntica panorâmica das possibilidades dos funcionários da Empresa. O Grupo Desportivo, ao organizá-los, apenas teve em mente contribuir de algum modo para que a valorização de todos os que trabalham naquela Companhia possa publicamente ser evidenciada.

Economia e Finanças de Angola

O Café, os Portos e os Caminhos de ferro como expressão do progresso da nossa grande província ultramarina

Recebemos o número 24 do Boletim Trimestral do Banco de Angola, redigido e editado pela sua respectiva Repartição de Estudos Económicos. Corresponde aos meses de Outubro Dezembro de 1963, este número do Boletim insere, como tem sucedido com os precedentes, estudos e informações de grande interesse, que nos colocam perante o conhecimento exacto dos problemas e soluções da vida económica da nossa portentosa província angolana. Abre o volume, constituído por 56 páginas, com um longo e notável estudo intitulado «Problemas da Economia Mundial do Café», que ocupa nada menos nada mais que 22 páginas. O «Boletim» do Banco de Angola, ao iniciar o seu referido estudo logo nos diz que parece desnecessário encarecer a importância dos problemas ligados à economia mundial do café, e que a nossa província de Angola tem certamente consciência deles, dada a estrutura da sua economia e a posição de relevo que o produto ocupa no seu comércio externo.

O café é, com efeito, um dos primeiros produtos nas trocas internacionais. Produzido praticamente em regiões subdesenvolvidas e consumido principalmente nas mais evoluídas nações do Mundo, estes dois factos, como observa e comenta o autor do ensaio em referência, bastam para sugerirem a acuidade das questões existentes em torno dos seus problemas.

Na verdade — lê-se ainda neste estudo — sendo o café um dos primeiros artigos no comércio mundial, há-de necessariamente ser uma fonte de actividade, de emprego e de rendimento para uma vasta massa de trabalho; e, sendo praticamente produzido em territórios ainda subdesenvolvidos, as suas economias não-de estar muito dependentes das receitas que o produto proporciona.

Não podemos, evidentemente, fazer aqui um resumo, por mais breve que fosse, desse esclarecedor ensaio, e por isso vamos apenas, nesta notícia, transcrever as suas linhas finais em que se aborda o problema da produção.

«Voltando-nos para o ângulo da produção — reproduzimos textualmente as últimas afirmações do ensaio

— certo é que esta adquirirá tendência a limitar-se e a seleccionar-se logo que os preços atinjam níveis apenas suportados pelos melhores produtores. Todo um problema de vantagens naturais, de preços de factores, de técnica, de situação de mercados, etc., aqui se defronta. Mas, embora as dificuldades financeiras tivessem ainda recentemente, pela baixa de preços, tirado o incentivo à cultura, não há dúvida de que esta mesma baixa já tinha sido largamente devida ao alargamento das plantações nos anos cinquenta quando o consumo estava em expansão. É por isso de supor que, caso o acordo não exerça um controlo adequado sobre a produção, as altas cotações, ultimamente observadas, venham de novo a incrementar exageradamente as produções. Os reflexos não surgirão naturalmente a curto prazo. Mas, a longo prazo, não obstante as perspectivas e aumentos de consumo verificados, a estabilidade do mercado e defesa a nível compensador das cotações dependem, sobretudo, da forma como o acordo se revelar eficaz para resolver complexos problemas levantados do lado da produção».

O «Boletim Trimestral de Angola» passando, agora, a ocupar-se da Balança Comercial de Angola, informa-nos que, durante o 3.º trimestre, o saldo da Balança comercial declinou ligeiramente em Julho e Agosto, mas em Setembro esse decréscimo foi quase compensado. No final desse trimestre o saldo ascendia a 326 439 — contra 343 milhares de contos no fim do trimestre anterior, tendo a exportação e a importação registado, respectivamente, 3312304 e 2985865 contos. No último trimestre observou-se um aumento substancial no saldo, que subiu para 592 835 contos no final de Dezembro e que ultrapassou assim em 143 milhares de contos aquele que fora apurado no ano anterior.

Vejamos agora o que nos relata o Boletim acerca das principais mercadorias exportadas. À frente de todas colocam-se o café em grão (1 466 345 contos), diamantes (638 644 contos), sisal (475 858 contos), miné-

rio de ferro (113 971 contos) e o petróleo ou óleo de xistos em bruto (99 981 contos). As principais mercadorias importadas foram as seguintes: máquinas e aparelhos; material eléctrico; vinhos e tecidos de algodão.

A Metrópole, o Reino Unido e os Estados Unidos continuam a ser os principais clientes dos produtos de Angola. Por outro lado, os principais fornecedores de Angola são também a Metrópole, o Reino Unido e os Estados Unidos.

As principais indústrias extractivas de Angola são o ferro [hematite e magnetite], petróleo em bruto, diamantes e sal marinho. Nas indústrias transformadoras figuram as conservas de peixe, cerveja, óleos de amendoim, fuel-oil, etc.

Movimento ferroviário

Tem para nós particular interesse o que, acerca do movimento ferroviário, nos informa o Boletim.

De Janeiro a Setembro de 1963 transitaram pelo Caminho de Ferro de Benguela: 441 308 passageiros; 1 206 028 toneladas de carga; 9 135 cabeças de gado. As receitas somaram 380 776 contos. (Em 1962 as receitas totalizaram 443 972).

Pelo Caminho de Ferro de Luanda transitaram, em igual período: 156 886 passageiros; 258 987 toneladas de carga e 226 cabeças de gado. O rendimento foi de 27 204 contos (contra 40 061 contos em 1962).

No Caminho de Ferro de Moçâmedes verificou-se que tanto o movimento de passageiros, como o de tonelagem de carga aumentaram sensivelmente, do que resultou um ligeiro aumento de receitas, como vamos verificar:

Passageiros – 62 303 contos contra 57 152 em 1962; carga – 170 301 toneladas de carga contra 166 923 no ano anterior; cabeças de gado – 24 658 contra 22 128 em 1962; 21 940 contos de receita contra 21 498 em 1962.

Passemos agora a registar o movimento verificado no Caminho de Ferro de Amboim:

Passageiros – 8 331 (6 786 em 1962); carga – 15 569 toneladas (16 763 em 1962); receitas – 2 863 contos (2 479 em 1962).

A propósito da inauguração, em Outubro, das carreiras de «jacto» entre Lisboa e Luanda, o Boletim sublinha que tão importante acontecimento veio melhorar extraordinariamente as ligações entre a Metrópole e o Ultramar, tanto no que toca à sua rapidez como à sua comodidade.

O movimento aéreo (D. T. A.) de Janeiro a Setembro oferece-nos este quadro de muito interesse:

<i>Elementos de tráfego</i>	1962	1963
Passageiros transportados	46 350	50 114
Carga transportada (quilos) . .	706 371	869 810
Correio transportado (quilos)	271 406	314 663
Viagens efectuadas	1 476	1 374
Quilómetros percorridos	1 692 195	1 956 198
Horas de voo	6 795	7 126
<i>Receitas (contos)</i>		
Passageiros	25 103	29 363
Carga	4 278	5 181
Correio	1 150	761

De Janeiro a Setembro o movimento portuário de Luanda, Lobito, Moçâmedes, Cabinda, Novo Redondo e Lândana também apresenta números de muito interesse. Os portos mais visitados por navios foram os seguintes: Luanda (916); Lobito (807) e Cabinda (492). Em carga manuseada, colocou-se à frente de todos o do Lobito (1 206 796 toneladas), aos quais se seguem o de Luanda (877 170 t.) e o de Moçâmedes (113 620 t.).

No porto de Luanda o número de cabeças de gado desembarcado foi de 13 061, ao passo que no porto do Lobito embarcaram 3 485 cabeças de gado.

O maior movimento de passageiros embarcados e desembarcados registou-se no porto de Luanda (embarcados 16 655, desembarcados 16 691). No referente a receitas, a de maior volume é registada no porto do Lobito (54 417 contos), a que se segue a do porto de Luanda (50 541 contos).

Nas obras de Fomento do II Plano foram investidos 698 000 contos, tendo sido destinados, desta totalidade, 22 mil contos aos Caminhos de Ferro de Angola. Aos portos, principais e secundários, foram atribuídas quantias importantes. Aos aeroportos e respectivo material aeronáutico couberam 15 000 contos.

Para o desenvolvimento do Colonato de Cela destinou-se a quantia de 35 000 contos.

Fecha este número 24 do Boletim do Banco de Angola com noticiário variado, entre o qual há que dar vulto especial o que se refere às novas dependências do Banco em Mariano Machado e Henrique de Carvalho. Essas delegações fazem parte de uma feliz e necessária política de alargamento da rede bancária da Província, orientação essa que se integra no contexto mais geral da política económica prosseguida pelo Governo de Angola.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações

Direcção dos Serviços de Transportes Terrestres

Portaria n.º 20 397

(Continuação)

§ 2.º Enquanto a missão não dispuser do pessoal do quadro necessário ao desempenho das funções que lhe competem, a Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola providenciará no sentido de suprir as deficiências que se verifiquem, sempre que tal seja solicitado pelo chefe da missão.

5.º O pessoal do quadro referido no artigo anterior provirá, em regra, dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola e exercerá as funções que nele lhe sejam atribuídas em comissão ordinária de serviço.

§ único. Quando se verifique impossibilidade ou dificuldade grave daqueles serviços no preenchimento das vagas existentes no quadro da missão, poderá admitir-se pessoal de outros quadros, igualmente em comissão ordinária, ou contratar-se indivíduos estranhos aos serviços públicos, nos termos do disposto no Decreto n.º 44 364, de 25 de Maio de 1962.

6.º Independentemente das unidades e respectivas designações funcionais que constarão do quadro mencionado no artigo anterior, poderá ser contratado, nos termos do § 2.º do artigo 45.º do Decreto n.º 40 708, de 31 de Julho de 1956, com a redacção que lhe foi dada pelo artigo 21.º do Decreto n.º 44 364, de 25 de Maio de 1962, o pessoal técnico e administrativo que ocasionalmente se verifique necessário à execução dos trabalhos.

§ único. A missão poderá assalariar o pessoal auxiliar que se torne necessário ao bom desempenho dos trabalhos a seu cargo, conforme o exijam as conveniências do serviço.

7.º Os vencimentos do pessoal, bem como quaisquer outras remunerações, nos casos em que os seus quantitativos não resultem já de disposições legais aplicáveis, serão fixados por despacho do Ministro do Ultramar ou do Governador-geral de Angola, quando para tal tenha competência própria ou delegada.

8.º Prêviamente autorizado pelo Ministro do Ultramar, poderá deslocar-se ao estrangeiro o pessoal da missão que de tal haja necessidade para conveniente exercício das funções que lhe incumbem.

9.º O director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola submeterá a despacho do governador-geral todos os assuntos referentes à missão cuja resolução não seja da sua competência.

10.º Trimestralmente, o engenheiro-chefe elaborará relatórios acerca das actividades da missão, independentemente de outros que haja por necessário apresentar; tais relatórios subirão a despacho do governador-geral, por intermédio do director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, sendo um exemplar de cada um deles remetido à Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações para apreciação pelo Ministro do Ultramar.

11.º Os assuntos que excedam a competência do governador-geral de Angola serão presentes, com a necessária rapidez a despacho do Ministro do Ultramar, por intermédio da Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações.

12.º As despesas com o funcionamento da missão criada pela presente portaria correrão pela verba a inscrever na na tabela de despesa extraordinária do orçamento geral da província, sob a rubrica:

Outras despesas extraordinárias:

Missão de Estudo e Ficalização das Obras e Fornecimentos para Transportes de Minérios no Sul de Angola.

13.º Para efeitos do número anterior, fica o Governo-Geral autorizado a, observadas as disposições legais aplicáveis, abrir o crédito especial necessário, tomando como contrapartida disponibilidades ou recursos orçamentais, ou, na sua falta, os saldos das contas de exercícios findos ou as receitas do Fundo do Fomento.

14.º No exercício da função de Fiscalização das obras e for-

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

nhecimentos que lhe é atribuída no n.º 1.º desta portaria e, de um modo geral, no exercício da sua actividade, a missão regular-se-á, nos casos omissos, pelas disposições legais em vigor para casos análogos, que sejam aplicáveis.

Ministério do Ultramar, 27 de Fevereiro de 1964. — O Ministro do Ultramar, *António Augusto Peixoto Correia*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola. — *Peixoto Correia*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 5, II série, de 7 de Janeiro de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, nos termos do § único do Decreto-Lei n.º 26 945, de 27 de Agosto de 1936, conceder autorização para se efectuar a troca da parcela de terreno desafectada do domínio público do caminho de ferro, com a área de 59 m², situada do lado esquerdo do ramal da Alfândega, entre os pontos quilométricos 0,180 63 e 0,220 30, por outra parcela de terreno de igual valor pertencente a Armandino Fernandes da Costa Mendes.

Ministérios das Finanças e das Comunicações, 31 de Outubro de 1963. — O Ministro das Finanças, *António Manuel Pinto Barbosa*. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 40, II série, de 17 de Fevereiro de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Comunicações, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 22 562, de 23 de Maio de 1933, passar ao domínio da Câmara Municipal de Caminha o terreno do largo do apealeiro de Âncora-Praia, com a área de 157, 48 m², situado entre os quilómetros 96,426 90 e 96,439 70, do lado direito da linha do Minho, conforme o desenho n.º 2824, datado de 1 de Maio de 1963, arquivado no processo da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Ministério das Comunicações, 31 de Janeiro de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

«O Diário do Governo», n.º 41, II série, de 18 de Fevereiro de 1964, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, declarar de utilidade pública, nos termos dos artigos 3.º e 12.º da lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, a servidão administrativa nos terrenos e dependências dos proprietários confinantes com a estação de Cacia na linha do Norte, para a implantação de postes — trabalho da 2.ª fase da electrificação da linha do Norte, naquela estação.

Ministério das Comunicações, 31 de Janeiro de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», n.º 43, II série, de 20 de Fevereiro de 1964, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despa-

Linhas Estrangeiras

«Passe - Eurail»

O «Passe-Eurail» expedido pela administração europeia de caminhos de ferro, carta de duração de primeira classe e que foi concedido a partir de 1959 para os visitantes da América do Norte e desde 1960 também para os hóspedes sul-americanos, está adquirindo uma preferência cada vez maior. Enquanto em 1959 apenas 5000 americanos tiveram a oportunidade de percorrer toda a Europa, com excepção da Grã-Bretanha, por via férrea, em 1963 trinta mil visitantes das Américas do Norte e do Sul tiveram a mesma oportunidade. O motivo que levou a que se expedissem tais «passes» foi o empenho de se mostrar aos visitantes do mundo exterior a realidade europeia.

GRÃ-BRETANHA

Acaba de ser instalada no átrio das bilheteiras da gare de Stamford Brook, uma barreira electrónica automática para o controlo dos bilhetes. Trata-se provavelmente da primeira barreira que possui um leitor de bilhetes utilizada actualmente no Mundo para o serviço passageiros. Estes introduzem o seu bilhete numa fenda do aparelho, onde é puxado pelo detector electrónico que o «lê» e o restitui imediatamente. Se o bilhete está conforme aparece o sinal luminoso «Go» (seguir), e a passagem abre-se para o passageiro. Não estando conforme, o bilhete é restituído mas aparece o sinal luminoso «Stop» e a passagem continua fechada. Só podem ser introduzidos no aparelho os bilhetes simples e de ida e volta; os outros títulos de transporte continuam a ser apresentados ao agente fiscalizador.

O sistema está ainda em ensaio. Se provar, será introduzido progressivamente em outras estações.

— O horário de 24 horas vai ser adoptado no decurso dos próximos dezoito meses nos autocarros e metropolitano dos Transportes Londrinos. Experimentou-se já em algumas linhas, pela primeira vez e a título experimental, no decurso do último Verão. O ensaio foi concludente e o público reagiu bem.

cho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 1 do corrente, um projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual as rubricas nele existentes relativas ao transporte de trapos são alteradas para «Trapos não prensados» e «Trapos prensados», com a aplicação da 3.ª e 4.ª classes da tarifa geral de transportes e das tabelas 11 e 16 da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, respectivamente, mantendo as demais condições de transporte existentes.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 6 de Fevereiro de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

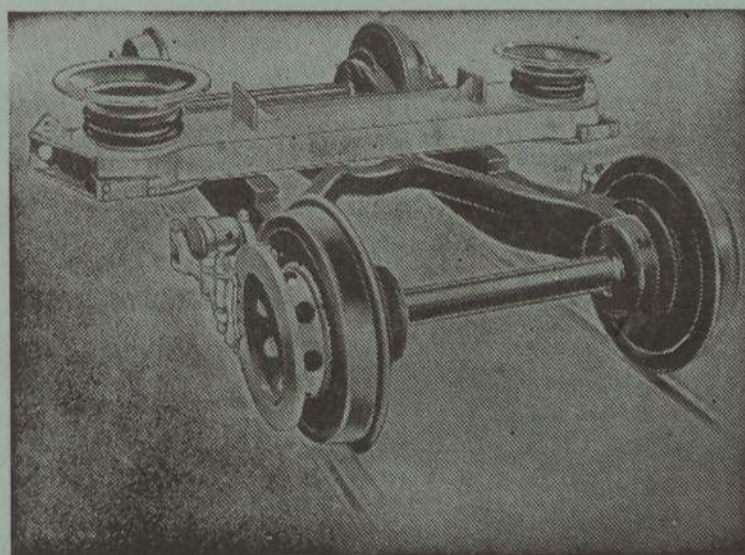
Sede e Fábrica

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

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 360 31

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS
Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. D. João V, 2-A, 5.º — Tel. 650867 — LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem da Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASOULINO

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

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 270 13

LISBOA

R. Gonçalves Crespo, 33, 3.º-Esq.
Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- ★ CENTRAIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS

Instalações de B. T.

- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO

TOSSE ?



HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL