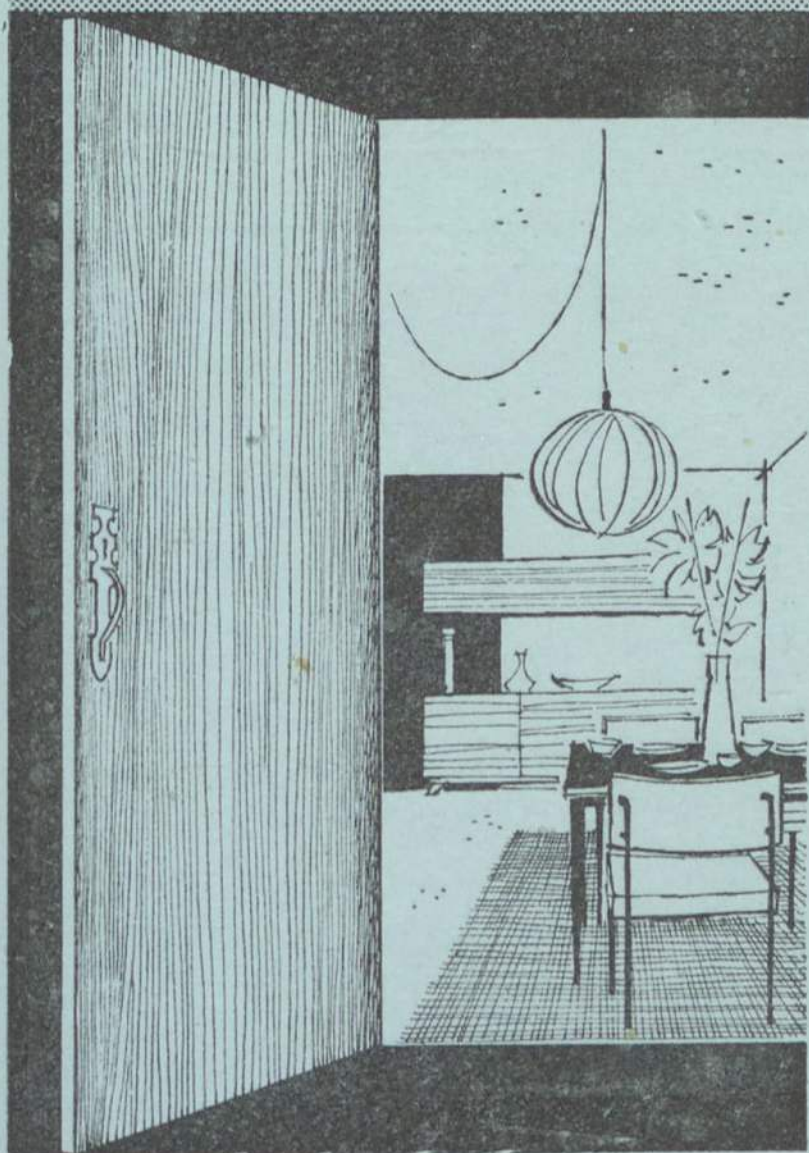


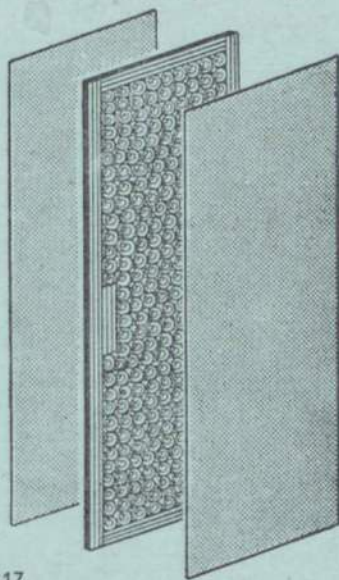
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31

PORTO — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigrafic

PARA A SUA VIAGEM DE RECREIO

A QUALQUER PONTO DO PAIS

**NOVOS
AUTOCARROS
AO SERVIÇO
DO TURISMO**



CONSULTE A  SERVIÇOS DE ALUGUER - SANTO AMARO, TEL. 632021

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

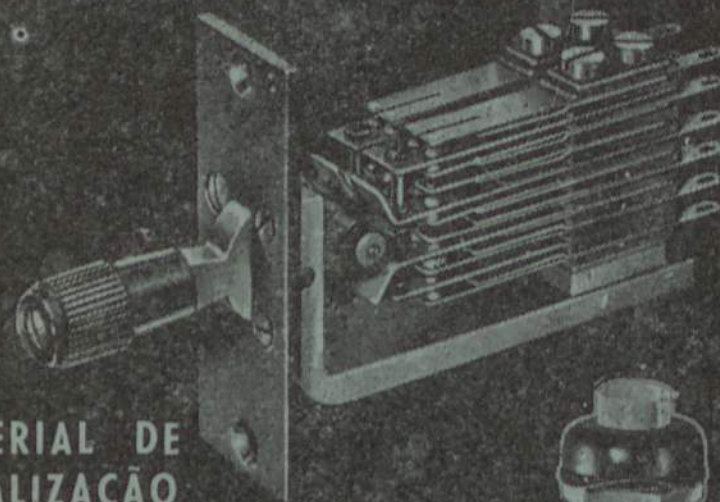
BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,
MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA
ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TERMINUS



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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. LUÍS DA COSTA

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres).

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano); Estrangeiro £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

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.º 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

16 de Maio de 1965

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	115
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	121
Parte Oficial	122
Publicações recebidas	125
Livros e Autores.	126
O «Lar Ferroviário» e as suas actividades	126
«Cascais e os seus lugares»	127
«Defesa Nacional»	127
Hotelaria e Turismo	127
Original contrabando de locomotivas	127
Viagens de propaganda turística	127
A Rússia e o turismo internacional	128

Nota de abertura

A vila ferroviária do Entroncamento e o seu progresso

No próximo dia 29 do corrente vai inaugurar-se, no Entroncamento, importante vila ferroviária, um belo conjunto de cem novas moradias de renda económica, de propriedade resolúvel, construído com capitais da Previdência, postos, para o efeito, à disposição do Ministério das Obras Públicas. Dignam-se presidir à inauguração das moradias, erguidas junto ao Bairro Dr. Oliveira Salazar, os ilustres titulares das pastas das Obras Públicas e das Corporações, respectivamente, srs. Engenheiro Arantes e Oliveira e Professor Dr. Gonçalves de Proença.

As prestações para aquisição das habitações variam entre 180\$00 e 360\$00.

O novo bairro, de aspecto muito agradável, foi edificado pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, por iniciativa da Direcção-Geral da Previdência e Habitações Económicas, em terrenos cedidos pela Câmara Municipal do Entroncamento, e importou em cerca de 6 800 contos.

Nesse mesmo dia será inaugurada a Biblioteca Pública, com livros oferecidos pela Fundação Calouste Gulbenkian.

A progressiva vila ferroviária do Entroncamento está, consequentemente, de parabéns com estas importantes inaugurações, neste ano em que vai comemorar, no dia 24 do próximo mês de Novembro, o decreto que, há vinte anos, a elevou a sede de concelho, categoria a que está ligado o nome de um distinto e prestante ferroviário, o sr. José Duarte Coelho, que presidiu, primeiro, à Junta de Freguesia, e, depois, à Câmara Municipal.

Ao sr. José Duarte Coelho e ao actual presidente do florescente Município, sr. Eugénio Dias Poitout, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta cordiais felicitações.

Os nossos caminhos de ferro criaram um grande centro de trabalho e os ferroviários uma vila progressiva, que será, um dia, não longe, uma grande cidade.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

Se porém, as plantações, construções ou muros, ficarem além do alinhamento legal, nem a licença é necessária nem há lugar para a imposição da multa.

§ 4.º Da denegação da licença exigida no princípio deste artigo, não há recurso nem direito a indemnizações.

§ 5.º As construções ou muros existentes na zona proibida ao tempo da promulgação deste decreto, ou quando se construir algum novo caminho, poderão ser examinadas, devendo verificar-se no prazo e pelo processo determinado pelo regulamento o estado e situação destas obras. Mas se por qualquer causa elas forem destruídas ou demolidas, a reconstrução fica sujeita às disposições deste artigo.

Artigo 28.º É proibido aos proprietários e possuidores dos prédios, confinantes com os caminhos de ferro:

1.º Fazer escavações numa zona de largura igual à altura vertical do aterro, quando este se elevar a mais de 3 metros sobre o terreno natural;

2.º Estabelecer a distância menor de 20 metros do caminho de ferro, contados nos termos do § 2.º do artigo 27.º, barracas de colmo, medas de palha ou feno e qualquer depósito de materiais inflamáveis: exceptuam-se os depósitos feitos durante as ceifas e pelo tempo absolutamente indispensável;

3.º Fazer depósito de objectos não inflamáveis a distância menor de 5 metros do caminho de ferro, excepto se a altura destes objectos amontoados não exceder a do aterro do caminho de ferro ou se for depósito de objectos necessários à cultura das terras.

§ 1.º Se a segurança pública, a conservação e polícia dos caminhos de ferro, e a disposição das localidades o permitirem, pode o Governo autorizar os factos referidos nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º deste artigo e também pode diminuir as distâncias neles fixadas.

§ 2.º Se os proprietários, sem prévia autorização do Governo, praticarem qualquer dos factos proibidos neste artigo, pagarão uma multa de 10\$000

a 50\$000 réis, não terão direito a ser indemnizados de qualquer dano acontecido na zona proibida, e tudo quanto dentro dela fizerem ou depositarem será desfeito ou removido por conta e risco dos transgressores, sem dependência de intimação nem processo.

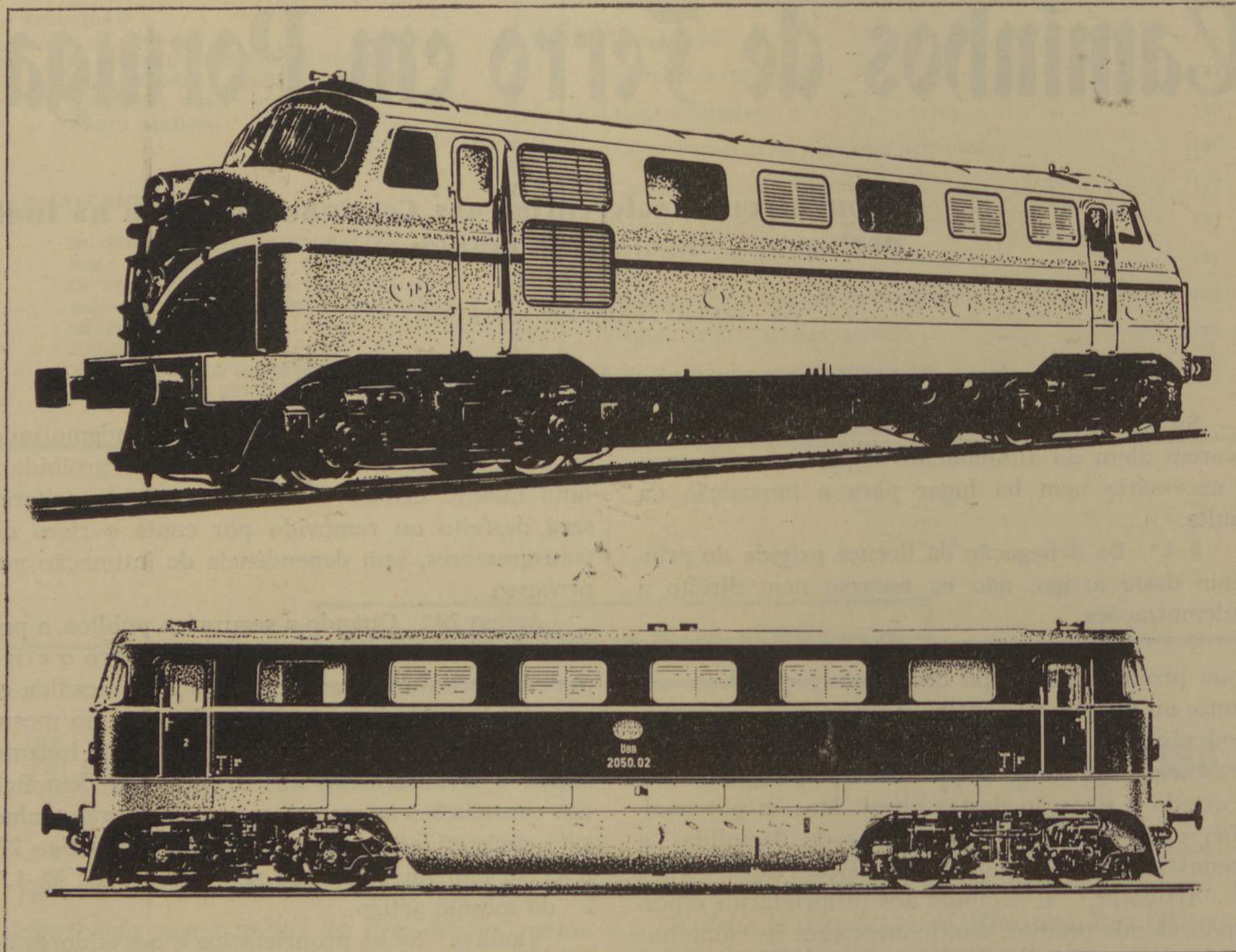
Artigo 29.º Quando a segurança pública, a polícia e a conservação dos caminhos de ferro o exigir, pode o Governo retirar a autorização concedida em virtude do § 1.º do artigo precedente, e no mesmo caso pode também ordenar, mediante justa indemnização, o arrancamento das árvores e a demolição das construções ou muros, quer estas obras tenham sido consentidas em virtude do § 5.º do artigo 27.º, quer se tenham permitido nos termos dos §§ 1.º e 2.º do mesmo artigo.

§ único. Se os proprietários e possuidores dos prédios, depois de serem administrativamente intimados, não cumprirem, pagarão a multa de 10\$000 a 50\$000 réis, e as ordens do Governo serão mandadas executar pelo fiscal à custa do proprietário.

Artigo 30.º Os passageiros e expedidores de mercadorias ou de quaisquer outros objectos são obrigados a observar, na parte que lhes for relativa, todas as disposições do regulamento de polícia e do especial de exploração aprovado pelo Governo. As transgressões que cometerem serão punidas correcionalmente com multa de 2\$000 a 200\$000 réis, segundo a gravidade da transgressão.

§ único. Se o passageiro praticar algum acto classificado como crime pelo código penal será imediatamente preso e entregue ao administrador do respectivo concelho ou bairro, para ser processado e punido segundo as leis.

Artigo 31.º Nenhum indivíduo estranho ao serviço dos caminhos de ferro, assim durante a construção, como durante a exploração, pode transitar pelo caminho, demorar-se nele ou atravessá-lo não havendo passagens de nível ou estando estas fechadas. Aquele que praticar qualquer destes actos será imediatamente expulso da linha, autuado e entregue



1425 CV, Bo Bo

Grande número de locomotivas diesel-eléctricas HENSCHEL-GM estão ao serviço em várias empresas ferroviárias europeias e africanas.

O nosso programa compreende o fabrico de locomotivas diesel-eléctricas, diesel-hidráulicas e eléctricas.



HENSCHEL

à autoridade competente para ser correccionalmente punido com a multa de 3\$000 a 300\$000 réis.

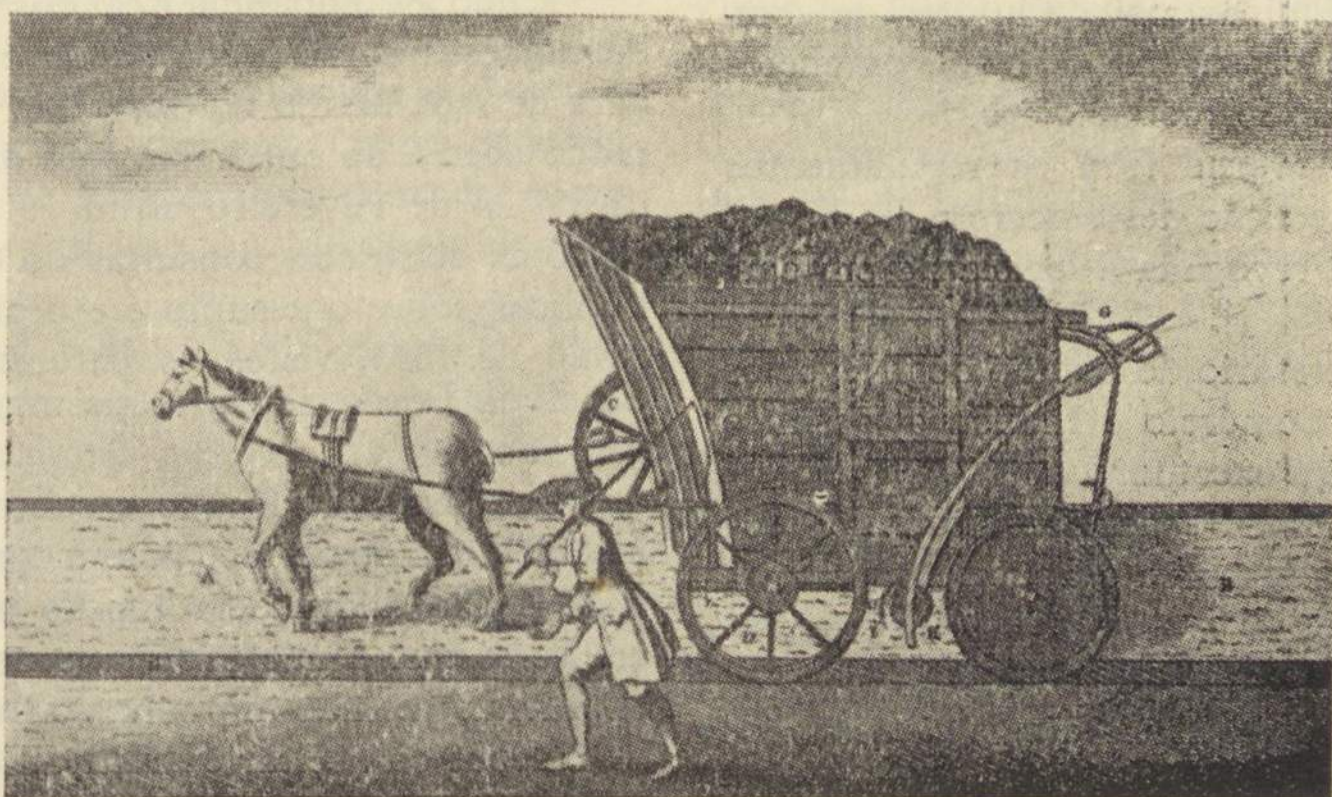
§ 1.º Se os transgressores agravarem a contra-venção com injúrias, desobediência, resistência ou violências aos guardas da linha ou agentes, quer das empresas quer do Governo, serão punidos com a pena imposta pelo código penal.

§ 2.º Se alguém arrombar a vedação, ou arrombar ou abrir as barreiras nas passagens de nível, sofrerá o dobro da multa imposta no princípio deste

à do homicídio. Se por alguma circunstância, independente da vontade dos criminosos, o acidente não teve lugar, ou dele não resultou morte nem ferimentos, o crime será punido como tentativa de homicídio.

§ único. Será punido com as penas do artigo 379.º do código penal quem por escrito assinado ou anónimo fizer a ameaça de cometer os crimes previstos neste artigo.

Artigo 35.º Será punido com a pena de seis



O transporte de carvões em carris de madeira nos fins do século XVIII

artigo, e mais a pena de três a trinta dias de prisão; e se obrigar os guardas a abrir as barreiras será punido com as penas impostas aos que cometem violências contra a autoridade pública.

Artigo 32.º Serão punidos com as penas dos artigos 466.º e seguintes, até 485.º inclusivé do código penal, todos os indivíduos que por quaisquer meios impedirem ou tentarem impedir a execução dos trabalhos autorizados pelo Governo ou a exploração, e aqueles que destruírem ou de qualquer modo danificarem os trabalhos e obras feitas ou em construção e material da exploração, praticando qualquer dos factos incriminados nos citados artigos.

Artigo 33.º Serão punidos com as penas de sedição ou assuada, nos termos da lei penal, todos os indivíduos que se reunirem ou se amotinarem, qualquer que seja o seu objecto, fim ou intento, constringendo ou deixando constringer, impedir ou perturbar as empresas ou os seus empregados e agentes na execução dos trabalhos e obras aprovadas pelo Governo ou na exploração, ou os fiscaes por estes nomeados e qualquer dos seus subalternos ou agentes.

Artigo 34.º Serão punidos com as penas de homicídio premeditado todos aqueles que por qualquer modo, voluntariamente, forem causa de algum acidente nos caminhos de ferro de que resulte a morte de uma ou mais pessoas. Se não resultar a morte mas só ferimentos, a pena será a immediata-

meses a dois anos de prisão o maquinista, guarda-freio ou agulheiro que abandonar o posto durante o serviço que lhe for marcado no regulamento, sem prejuízo das penas mais graves em que incorrer, se este abandono for causa de algum acidente.

TÍTULO IV

Disposições gerais

Artigo 36.º As questões sobre factos do serviço comercial de exploração dos caminhos de ferro são da competência dos tribunais comerciais.

As questões para liquidar a indemnização de servidões ou danos pertencem aos tribunais civis.

As multas decretadas no artigo 20.º, § 3.º, artigos 24.º e 27.º § 3.º, artigo 28.º, § 2.º e artigo 29.º, serão impostas, processadas e cobradas administrativamente pelo processo das contribuições públicas, observando-se o que for determinado nos regulamentos. As demais penas e multas serão impostas pelos tribunais nos termos da lei.

Artigo 37.º As empresas, quando forem demandadas, serão citadas ou na pessoa dos seus agentes, directores ou administradores, ou na pessoa do chefe da respectiva estação, à escolha do autor.

Artigo 38.º Não pode ser penhorado, nem arrestado ou embargado o material circulante, as máquinas, instrumentos e utensílios das oficinas, os ma-

teriais e edificações destinados à conservação, guarda, segurança e exploração dos caminhos de ferro.

Artigo 39.º É proibido embargar, qualquer que seja o fundamento, o meio e o requerente, as obras ou trabalhos de construção ou reparação das linhas férreas, feitas para execução de projectos aprovados pelo Governo, e em terrenos para esse fim cedidos por particulares ou pelo Estado.

Artigo 40.º São isentos de jurados os empregados da fiscalização do Governo, os telegrafistas, os condutores de máquinas, os condutores de comboios, os guardas de passagens de nível, os chefes das estações e os fiéis de mercadorias.

Artigo 41.º O Governo fará os regulamentos necessários para a execução deste decreto.

Artigo 42.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, assim o tenha entendido e faça executar.

Paço da Ajuda, em 31 de Dezembro de 1864
— João Chrysóstomo de Abreu e Sousa.

Providências sobre desastres

Tendo o Engenheiro Fiscal da 1.ª Divisão de Exploração de Caminhos de Ferro solicitado instruções ao Governo a quando de desastres nos Caminhos de Ferro, como o que se deu em Abrantes no dia 7 de Janeiro de 1864 com dois trabalhadores que foram mortalmente feridos, foi-lhe comunicado:

Que no dia 14 do mesmo mês haviam sido expedidas ordens aos Governadores Civis para que dessem aos Administradores dos Concelhos e estes aos regedores instruções precisas para que os sinistrados fossem recebidos no Hospital mais próximo do local do sinistro, embora os factos se dessem em distrito de alheia jurisdição e que, quanto à demora que houve na condução dos feridos para o hospital, deviam recair as culpas, embora involuntárias, sobre os empregados da empresa ou quem acompanhou os feridos à estação de Abrantes e ali os deixou, pois se os tivesse conduzido ao hospital teriam sido ali recebidos, fosse quem fosse que os apresentasse; até ali não havia exemplo que em hospital nenhum se tivesse recusado, nem mesmo dificultado, a entrada a doentes em casos graves, especialmente achando-se eles feridos.

Deste assunto devia ser dado conhecimento à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em 16 ainda de Janeiro foi comunicado àquela Companhia que o Ministro das Obras Públicas veria com satisfação algumas medidas que fizessem cessar as várias queixas que lhe tinham sido dirigidas por alguns empreiteiros, tanto portugueses como estrangeiros, reclamando a intervenção do Governo para obterem da Companhia o cumprimento dos seus compromissos para com elas.

Não podendo o Governo atender estes requerentes, porque isso era completamente estranho aos contratos efectuados entre a Companhia e os seus empreiteiros, achou, contudo, que os reclamantes tinham direito a obter uma decisão qualquer acerca das suas reclamações.

Portaria fixando o sentido que devia dar-se à recepção provisória de qualquer lanço do Caminho de Ferro

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses apresentado ao Governo um ofício com data de 7 de Março do ano atrás referido, representando acerca do que havia sido ordenado em Portaria de 24 de Fevereiro último e tendo em consideração as diferentes consultas do Conselho de Obras Públicas sobre o assunto e especialmente a de 9 de Julho de 1863, vistos os pareceres do Procurador Geral da Coroa sobre a mesma matéria, foi estabelecido:

Que sendo certo que o contrato aprovado pela lei de 5 de Maio de 1860 para a construção das linhas férreas não falava de recepção provisória, também era certo que a não proibia, sendo igualmente fora de dúvida que não impunha ao Governo a obrigação de receber ou aceitar definitivamente o Caminho de Ferro ou qualquer secção dele sem todos os seus acessórios estarem inteiramente completos nos termos do contrato;

Que o sistema de recepções provisórias de qualquer secção do Caminho de Ferro não era uma novidade estabelecida pela portaria de 24 de Fevereiro, nem uma causa sem precedentes, antes bem pelo contrário, era um sistema seguido noutros países e que igualmente se tinha praticado nos Caminhos de Ferro Portugueses e até mesmo nas outras secções das linhas de Norte e Leste, visto que todas tinham sido abertas à circulação pública por via de recepções provisórias, não diferindo em coisa alguma a este respeito a mesma Portaria da que tinha expedida ultimamente com data de 4 de Julho de 1863, autorizando a abertura à circulação pública da secção do Crato a Elvas, sendo para notar que a empresa se queixasse então, na data do seu ofício, de semelhante sistema quando foi ela própria que, em 3 de Novembro de 1862, propôs que fosse provisoriamente recebida e aberta à exploração a secção de Santarém a Abrantes;

Que a recepção provisória de uma secção de via férrea, de estrada ou de outra obra semelhante tinha lugar, como era sabido, quando não estavam completamente acabadas todas as obras e seus acessórios, nem fornecido todo o material fixo e circulante correspondente, nem enfim cumpridas todas as formalidades do contrato, as quais não se referiam só à solidez do Caminho de Ferro, mas a outros fins cuja realização completa é que impunha ao Governo a obrigação de receber definitivamente a linha férrea, acto que até certo modo equivale a

passar quitação geral e comprovativa de inteiro cumprimento do mesmo contrato;

Que a secção de Taveiro a Estarreja foi examinada por uma Comissão nomeada pelo Governo, a qual na sua maioria foi do parecer que a dita secção podia ser aberta à circulação pública sem inconveniente ou risco para o público;

Que do mesmo parecer, também por maioria, foi o Conselho das Obras Públicas, mas nem a Comissão nem o Conselho disseram que a referida secção estava completa e se devia proceder à sua recepção definitiva, sendo portanto certo que naquelas circunstâncias o Governo só podia autorizar a abertura à exploração e exploração provisória, como ordenou em Portaria de 24 de Fevereiro, praticando agora o mesmo que tem praticado em idênticas circunstâncias;

Que o Governo nunca tinha recusado nem recusou a autorização necessária para a abertura à exploração de qualquer secção do Caminho de Ferro, quando a circulação se podia estabelecer com segurança dos passageiros e das mercadorias, porque, como era fácil de perceber, podia uma via férrea oferecer todas as condições de segurança e, no entanto, não estarem completas todas as suas partes e acessórios nem terem sido ainda cumpridas todas as cláusulas do contrato. Era de primeira intuição que o Governo não podia nem devia receber definitivamente uma linha férrea sem estarem satisfeitas todas as condições com que tinha sido contratada;

Que o Governo, permitindo a exploração provisória, adquiria para o público uma vantagem e proporcionava à empresa outra, antecipando a ocasião da mesma auferir os lucros a que tinha direito depois da recepção definitiva;

Que o Governo, assim como estava sempre disposto a dar toda a protecção e auxílio a empresas de tão reconhecida importância e utilidade, como a dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste, e a remover, dentro dos limites legais, todos os embaraços que se opusessem à sua prosperidade, assim também havia de sempre exigir o inteiro cumprimento das cláusulas e condições dos contratos;

Finalmente que o Governo se reservava resolver, como fosse de justiça, sobre o pagamento da terceira prestação do subsídio, depois da empresa ter efectivamente aberto à circulação pública a mencionada secção de Taveiro a Estarreja.

*

* *

Seguiu-se em 24 de Fevereiro de 1864 a abertura à exploração provisória da secção da linha férrea do Norte entre Estarreja e Coimbra e entre Coimbra e Taveiro, sendo a abertura à circulação publicada em 10 de Abril.

Um mês depois, a 10 de Maio, foi autorizada a

abertura à exploração provisória da secção entre o Entroncamento e Sourel, sendo a abertura à circulação pública em 22.

*

* *

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses consultado o Governo sobre se podia transportar pelo Caminho de Ferro de Leste cereais provenientes de Espanha, para serem conduzidos ao porto de Lisboa e daqui exportados para os portos daquela nação, ou para os de outros países onde o dito cereal fosse admitido para consumo, foi-lhe declarado que não havia motivo para duvidar da admissibilidade do trânsito de cereais por aquela linha, nos termos da Carta de Lei, de 22 de Fevereiro de 1861 e do Decreto Regulamentar de 15 de Julho de 1863.

*

* *

Em 7 de Junho (1864) foi autorizada a exploração para vistoria da ponte da linha do Norte entre Sourel e Taveiro, sendo a abertura à circulação pública em 7 de Junho.

Máquinas de reserva

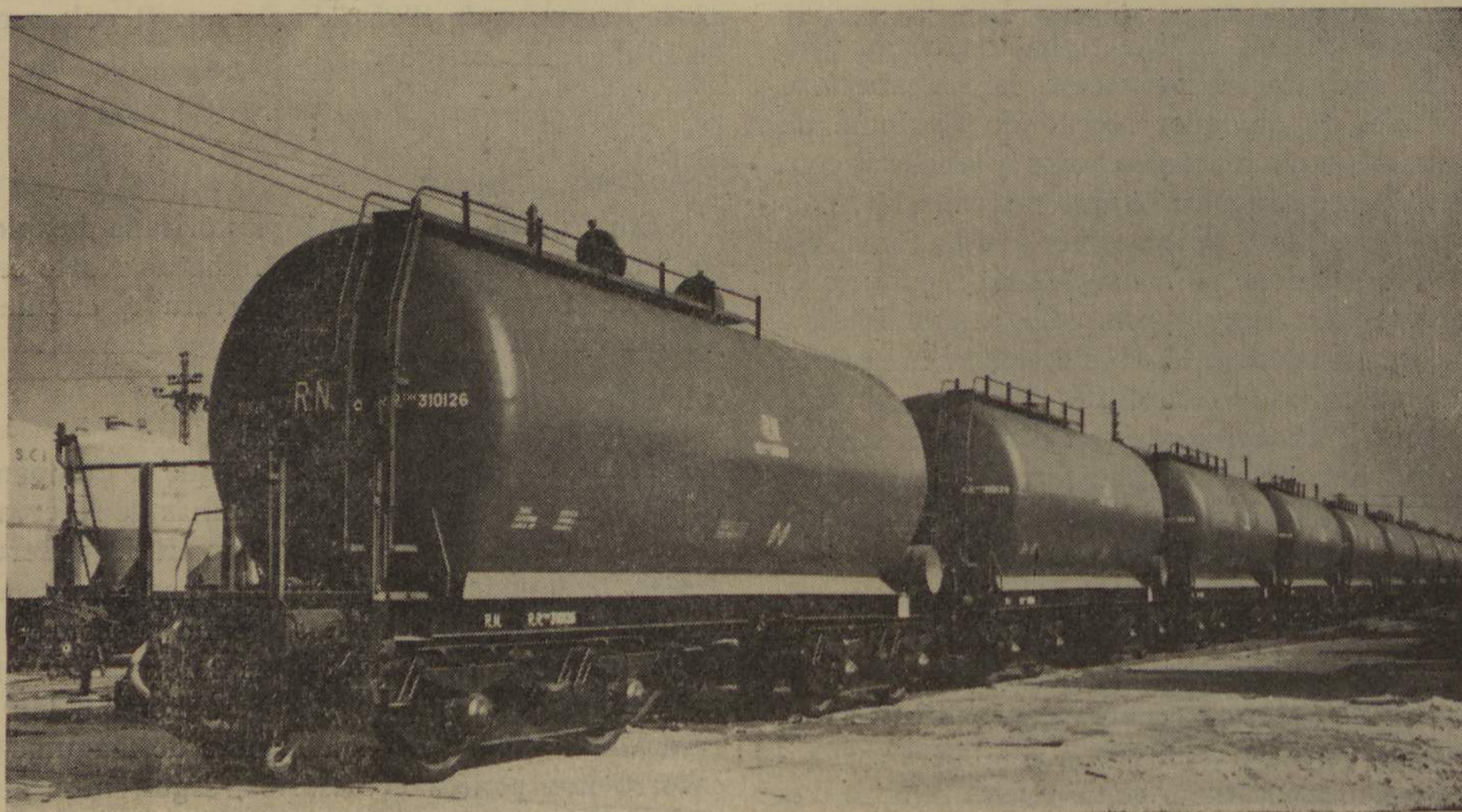
Tendo constado ao Governo que a Companhia Real ⁽¹⁾ tinha suprimido as máquinas de reserva da linha do Norte, pretendendo substituir o serviço destas máquinas pelo das máquinas empregadas no acabamento dos trabalhos e tendo já deste estado de coisas resultado a demora de 2 horas e 20 minutos que teve o comboio n.º 6 em Pombal, no dia 11 de Julho, podendo daquela falta de máquinas de socorro nos pontos necessários, seguirem-se ainda inconvenientes mais graves, foi comunicado à mesma Companhia que lhe cumpria propor sem perda de tempo, o número e situação das precisas máquinas de reserva a fim do Governo resolver o que fosse mais adequado para que o serviço se fizesse com todas as cautelas de segurança devidas, como era de uso e prática geralmente seguida na exploração do caminho de ferro.

Foi-lhe ainda ordenado que desse execução pronta ao determinado na Portaria de 1 do mesmo mês, propondo um novo horário que devia começar a vigorar em substituição do então em vigor, que não podia continuar a vigorar sem grave transtorno e prejuízo público.

(1) Entenda-se que «Companhia Real» significa Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, mais tarde, (por queda da Monarquia), Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, actualmente conhecida simplesmente por C. P.

VAGÕES CISTERNAS **DE GRANDE CAPACIDADE** **PARA TODAS AS QUALIDADES DE LÍQUIDOS**

VAGÕES COM CISTERNAS PARA GASES LIQUEFEITOS DE PETRÓLEO, ÁCIDO SULFÚRICO E GASOLINAS, SOLUÇÕES NITROGENADAS, AMONIACALES, ETC.



Comboio de vagões cisternas de 50000 litros de capacidade para o transporte de fuel-oil, com calefação para a sua descarga, construídos para a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis

COMPANHIA AUXILIAR DE TRANSPORTES



ESCRITÓRIOS CENTRAIS — AV. JOSÉ ANTÓNIO, 20
MADRID

TELEFS.: 222 0414 — 232 35 47

FÁBRICA DE VILLAVERDE

Km. 9. ESTRADA ANDALUZIA — TELEFS.: 237 03 00/1

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Ana Maria Botelho

A poetisa Ana Maria Botelho realizou, em fins de Abril, na Galeria do «Diário de Notícias», no coração do Chiado, uma nova exposição de pintura. Foi um acontecimento, a que uma enorme afluência de visitantes deu o carácter de uma festa mundana. A pintora, que resolveu assinar os seus quadros com a palavra *Ambo*, formada com as iniciais do seu nome, foi digna dessa manifestação de simpatia. No Chiado, quase sempre o mesmo, passou-se, com efeito, com a sua exposição, alguma coisa de novo e de alto interesse. Ana Maria Botelho — este nome tem encanto e personalidade —, é uma pintora de talento, que, com a espátula, não deixa de ser, em muitas composições, uma grande poetisa.

Discípula, em Lisboa, de João Reis e de Eduardo Malta, mais tarde, na Itália e na Alemanha, opulenta a sua técnica pictural com o que lhe ensinaram outros Mestres e com o que viu nos grandes museus que visitou.

Dotada de uma extraordinária sensibilidade, tive a impressão — estou, infelizmente, muito longe de ser um crítico de arte — de que Ana Maria Botelho procura ainda o seu verdadeiro caminho de expressão, tanta riqueza lhe encontro quer nas tintas da sua paleta, quer na sua técnica formal. Tintas vivas, animadas por um mal disfarçado calor, em que o poeta, que mora no seu coração, se denuncia e confessa. Não deu ela o título de «Poema Pintado» ao catálogo da exposição levada a efeito na galeria do «Diário de Notícias»? E quer queiram quer não os antimodernistas ou os amadores do *bonitinho* e da *fotografia colorida*, «Ambo» é uma grande pintora.

Ela sente a paisagem e interpreta-a com poesia; em todos os seus quadros existe qualquer coisa que não deixa de ser profundamente humano — e isso é o que há de mais importante na expressão e no destino de um pintor. Servindo-se agora da espátula e não do pincel, a sua pintura é simultaneamente sentida e pensada. Daí a força lírica e humana das suas composições, das quais desejo dar relevo especial às que trazem estes títulos sugestivos: *O portão da quinta que foi minha*, *Mas o barco chegou*, *Despede-se o Sol* e *O porto de abrigo*. Bastariam estes quadros para consagrar um pintor.

São extensos e largos os caminhos da poesia e da pintura. Ana Maria Botelho conta apenas 29 anos de idade. A juventude numa rapariga de talento é uma riqueza fabulosa. Ana Maria Botelho tem, fechado nas suas mãos de artista, um belo, glorioso futuro. Não o deixe fugir. São esses os meus votos. E devem ser também os votos de quantos nas suas pinturas como nos seus versos descobrem esse impressionante sentido humano que torna imortais as grandes obras de arte. A beleza, disse John Ruskin, é a assinatura de Deus. Fazer arte é estar com Deus.



ANA MARIA BOTELHO — Auto-Retrato



CANÇÃO

*Fiquei sòzinho num quarto,
onde a vida se perdia.
esp'rando não sei o quê
de tudo o que não queria.*

*Fiquei talvez no rumor
duma pergunta, dum não,
fiquei a saber que mais
te diria o coração.*

*No meu quarto uma vidraça,
no meu pensar um castigo
das palavras que não disse
e só rimavam contigo.*

JACINTO SOARES DE ALBERGARIA



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.^a Repartição

O «Diário do Governo», II Série, n.º 115, de 15 de Maio de 1965, publicou o seguinte:

Em complemento do despacho inserto no *Diário do Governo* n.º 101, 2.^a série, de 29 de Abril findo, se publicam as normas gerais aprovadas para o estabelecimento do serviço combinado entre o caminho de ferro e a camionagem.

I) Iniciativas e características dos contratos

1. A iniciativa do estabelecimento do serviço combinado compete quer à empresa ferroviária, quer aos industriais de camionagem em igualdade de condições.

O Ministro das Comunicações poderá, por proposta da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, impor o estabelecimento de serviços combinados com os concessionários de carreiras quando neste seja reconhecido interesse público pelas necessidades regionais de transporte, desde que não haja sido feita qualquer proposta.

2. As características do serviço combinado a efectuar deverão ser acordadas, caso por caso, entre as duas partes contratantes — caminho de ferro e industrial de camionagem —, tendo em atenção as estruturas económicas e sociais da região, com influência na natureza, tipo e intensidade do tráfego.

3. O serviço combinado de passageiros competirá aos concessionários de carreiras regulares de passageiros, as quais poderão efectuar também o transporte de volumes da tarifa 8/108 (grande velocidade), até ao limite de peso a transportar em cada veículo, autorizado pelo Regulamento de Transportes em Automóveis, quando no percurso não tenha sido estabelecido qualquer serviço combinado nas condições previstas no número seguinte.

4. O serviço combinado de mercadorias será estabelecido da seguinte forma:

- a) Em regime de exploração directa da empresa ferroviária ou por intermédio de empresa associada, desde que aquela decida estabelecer na região um serviço de distribuição a domicílio ao abrigo da base VIII do contrato de concessão;
- b) Com carreiras regulares de mercadorias ou mistas cuja frequência atenda ao interesse público;
- c) Não existindo ou não satisfazendo aquelas

carreiras o referido interesse público, com industriais de transportes em regime de aluguer, cujos veículos estejam incritos em raios de circulação de 30 km;

- d) Não existindo aqueles ou nos casos de deficiente colaboração dos mesmos, com entidades que para tal sejam reconhecidas idóneas pela empresa ferroviária e pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, sendo, por tal motivo, concedidas licenças de aluguer, nos termos do n.º 1 do § único do artigo 16.º do Regulamento de Transportes em automóveis. Nestes casos, a deficiente colaboração originará o cancelamento da licença, uma vez verificada a denúncia do acordo contratual.

II) Modalidades de contratos

O serviço combinado poderá revestir, quanto à sua extensão, as seguintes modalidades:

- a) Se estabelecido com carreiras regulares de camionagem, aquele serviço ligará com regularidade, no espaço e no tempo, uma estação ferroviária e uma ou mais localidades servidas pela carreira;
- b) Se estabelecido sob a forma de exploração em regime de aluguer, constituir-se-á como um serviço de recolha e distribuição de mercadorias, dentro de uma região definida como zona de influência de uma estação, e, como tal, será efectuado por veículos de aluguer cujos locais de estacionamento se encontrem dentro de um círculo de 30 km de raio, com centro na estação de enlace.

O estabelecimento de um serviço combinado na modalidade b) terá em conta os que na altura estiverem estabelecidos na modalidade a) e será sempre sem prejuízo daqueles.

III) Colaboração

A empresa ferroviária prestará, na medida do possível, aos industriais de camionagem com quem tenha estabelecido serviços combinados a adequada colaboração na formação do seu pessoal, através de estágios nas estações, instruções escritas, cursos de habilitação técnica dados pelo pessoal especializado da empresa ferroviária, etc., com vista a qualificá-lo para uma boa e eficiente execução do serviço.

IV) Instalações — Transporte rodoviário

Nas povoações abrangidas pelo serviço combinado deverão existir, sempre que o volume de tráfego o justifique, instalações apropriadas, a cargo dos industriais de camionagem (despachos centrais ou postos de despacho), destinadas à venda de bilhetes de passageiros e seu abrigo ou à recepção, entrega

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

e armazenagem de mercadorias e em relação às quais será prestado o adequado apoio técnico pela empresa ferroviária.

V) Utilização das instalações do caminho de ferro

A fim de ocorrer à recolha e armazenagem das mercadorias resultantes do serviço combinado, quer quando chegadas pelo caminho de ferro para terem seguimento pela camionagem, quer quando chegadas pela camionagem para terem seguimento pelo caminho de ferro, a empresa ferroviária facultará ao industrial de camionagem um lugar nas suas instalações onde essas mercadorias possam aguardar seguimento, que deverá processar-se dentro dos períodos normais aplicáveis e fixados tanto pelos regulamentos ferroviários, como pelo Regulamento de Transportes em Automóveis.

A guarda, a vigilância e a responsabilidade por essas mercadorias pertencerá à empresa ferroviária, desde a sua entrega pelo camionista, ou até à entrega ao camionista, conforme os casos.

VI) Remuneração

A remuneração das partes contratantes é a proveniente das cobranças efectuadas, por cada uma, nos percursos que lhes corresponda explorar, segundo a aplicação das tarifas e demais regulamentos em vigor.

VII) Preços de transportes

Os preços de transporte a cobrar em serviços combinados serão, quanto ao percurso no caminho de ferro, os que se encontram estabelecidos nas tarifas e regulamentos em vigor e, quanto ao percurso rodoviário, os seguintes:

- 1) Para o transporte de passageiros: os aprovados nas tabelas de preços para as carreiras com as quais são estabelecidos serviços combinados;
- 2) Para o transporte de mercadorias:
 - a) Volumes transportados no caminho de ferro ao abrigo da tarifa 8/108 (grande velocidade), os preços fixados na tarifa de camionagem que lhe for aplicada;
 - b) Em carreiras de mercadorias ou mistas, os aprovados nas tabelas de preços para as carreiras com as quais são estabelecidos serviços combinados;
 - c) Em veículos automóveis de carga em regime de aluguer, os preços indicados nas tabelas de escalões quilométricos superiormente aprovados por S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, por proposta da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres, porém, sob proposta das partes contratantes e de-

pois de ouvido o Grémio dos Industriais de Transportes em automóveis, poderá aprovar preços especiais, determinados em função das condições económicas da região servida, das características do seu mercado de transportes e da natureza do tráfego.

VIII) Acordos

Entre as partes contratantes do serviço combinado ou entre uma delas, com a concordância da outra, e o utente poderão ser estabelecidos acordos especiais para transporte de mercadorias, desde que se reconheça que o volume e a regularidade do tráfego conduzido representam um benefício para o sistema de transportes.

Estes acordos serão submetidos à aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, devendo, no entanto, ser ouvido o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, logo que da sua efectivação resulte uma modificação das condições tarifárias oferecidas pelo transporte rodoviário.

IX) Prémios

A empresa ferroviária poderá promover a concessão de quaisquer prémios a favor dos industriais de camionagem tendo por objectivo a captação de tráfego. Estes prémios serão estabelecidos em função do volume de mercadorias encaminhadas para

o caminho de ferro e bem assim das vantagens por ele colhidas.

X) Publicação dos anexos à tarifa de serviços combinados

A cada contrato de serviço combinado corresponderá a publicação de um anexo à tarifa de serviços combinados com a camionagem, previamente submetido à aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, o qual deverá ser facultado aos utentes sempre que o desejem, nomeadamente através da sua fixação nas respectivas instalações dos industriais de camionagem.

XI) Concessão de facilidades de transportes

Com o fim de serem utilizadas pelo camionista para tratar de assuntos inerentes ao serviço combinado junto dos serviços centrais da empresa ferroviária, esta concederá ao industrial de camionagem um mínimo de seis e o máximo de doze viagens gratuitas de ida e volta, em 1.ª classe, entre a estação de ligação do serviço combinado e Lisboa, ou, no caso de o industrial assim o desejar, entre a estação que sirva a sua sede em Lisboa.

Estas viagens poderão ser usadas quer pelo industrial, quer por um seu empregado.

Os industriais de camionagem concederão à

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 834724

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

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

empresa ferroviária três passes inominais nas suas carreiras de passageiros com as quais esteja estabelecido serviço combinado, mas com a indicação de só poderem ser utilizados por funcionários desta em serviço de inspecção.

As viagens gratuitas concedidas no caminho de ferro terão isenção do imposto ferroviário; os passes concedidos nas carreiras de camionagem serão considerados passes de serviço e serão visados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Em casos especiais, devidamente justificados, poderá a empresa ferroviária propor à aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres a concessão de maior número de viagens.

XII) Guia de transporte

No serviço combinado os industriais de camionagem servir-se-ão da guia de transporte utilizada pela empresa ferroviária em substituição do correspondente modelo estabelecido pelo Decreto n.º 46 066, de 7 de Dezembro de 1964, obrigando-se contudo, à apresentação dos resumos mensais previstos, na forma e condições que puderem ser apuradas.

Qualquer alteração dos dizeres da guia, com reflexos na recolha de elementos estatísticos no percurso rodoviário, deverá ser feita somente depois do acordo da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 6 de Maio de 1965. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

Capital: 20 000 000\$

Sede social: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

Assembleia geral extraordinária

O «Diário do Governo», III Série, n.º 109, de 8 de Maio de 1965, publica o seguinte:

Nos termos do artigo 39.º dos estatutos desta Companhia, aprovados pelo decreto de 5 de Julho 1951, publicado no *Diário do Governo* n.º 153, 3.ª série, da mesma data, é convocada a assembleia geral extraordinária dos Srs. Accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 10 000\$, segundo os preceitos do artigo 31.º dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na estação do Rossio, 1.º, no dia 3 do próximo mês de Junho, pelas 15 horas e 30 minutos.

Ordem do dia

- 1.º Emissão de obrigações até ao limite de 500 000 000\$, nos termos do Decreto-lei n.º 46 296, de 26 de Abril de 1965;
 - 2.º Outras emissões que forem autorizadas para a realização de objectivos ferroviários dentro do mesmo Plano Intercalar.
- Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta assembleia geral devem as acções nominativas ter sido averbadas e as

acções ao portador ter sido depositadas, até ao dia 24 do mês corrente, nos seguintes lugares:

Em Lisboa: na sede da Companhia e no Banco Fonsecas, Santos & Viana.

No Porto: na filial do Banco Lisboa & Açores.

Os bilhetes de admissão à assembleia geral serão passados pelo conselho de administração da Companhia em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A assembleia geral constitui-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos artigos 30.º a 44.º dos estatutos.

Lisboa, 6 de Maio de 1965. — O Vice-Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *José Maria Braga da Cruz*.

Publicações recebidas

Conhece a Africa do Sul?

Dos serviços de propaganda da Africa do Sul recebemos um elegante livrinho de 148 páginas sugestivamente ilustrado com numerosas gravuras. Como se lê na primeira página desta publicação — são muitas as pessoas, em todos os pontos do globo, que pretendem informar-se acerca deste país, estrategicamente situado na extremidade meridional do continente africano. O livrinho destina-se a responder a 130 das perguntas mais habitualmente formuladas.

Uma das perguntas e, conseqüentemente, a sua respectiva resposta interessam-nos particularmente: são as que se referem à actividade dos caminhos de ferro.

«O Caminhos de Ferro Sul-Africanos — lê-se nesta publicação — constituem, actualmente, uma das maiores empresas governamentais de todo o Mundo, no seu género. Percorrem 21 770 Km de via e transportam, por ano, 318 milhões de passageiros suburbanos e 22 milhões de passageiros de longo curso.

As linhas de longo curso são servidas por modernos comboios rápidos, que oferecem aos seus passageiros um conforto comparável ao que há de melhor em qualquer parte do Mundo. Esses «expresos» dispõem de vagões-camas, e os seus serviços de restaurante são de elevado nível, embora de baixo preço.

Uma complexa rede de linhas secundárias serve os vários distritos, e em toda a Africa do Sul há poucos locais que não tenham ao seu dispor caminhos de ferro ou os serviços de transporte rodoviário, explorados pela mesma empresa, os quais percorrem cerca de 50 400 Km de estradas».

Agradecemos a oferta desta interessante publicação.

Livros e Autores

Pedras Negras—*Romance de Dias de Melo*

Com capa, muito original e sugestiva, de João da Câmara Leme, a «Portugália Editora» procedeu ao lançamento de um romance de Dias de Melo: *Pedras Negras*. O autor, modestamente, subintituiu-o de *Narrativo açoriano*. Primeiro, perguntará o leitor, quem é este Dias de Melo? Trata-se de um poeta açoriano, natural da Ilha do Pico, que se estreou na vida literária em 1954 com o livro de poemas *Toadas do Mar*, publicado em Ponta Delgada.

Embora o seu livro de versos tivesse constituído uma prova eloquente da sua sensibilidade poética e do seu açorianismo, Dias de Melo, seduzido por outros meios de expressão, publicou, em Lisboa, no ano de 1958, sob o título de *Mar Rubro* uma formosa colectânea de crónicas romanceadas. Com esse livro, revelou-se um magnífico prosador e nasceu um romancista. Com efeito, está presente na recente «narrativa açoriana» *Pedras Negras* um romancista, de que os Açores se podem orgulhar. Se a prosa deste distinto escritor é notável pelo equilíbrio da construção, pela beleza formal, pelo vigor da expressão, e, sobretudo, pela sugestão do ambiente açoriano, notáveis são também as figuras que animam, humanamente, as páginas deste livro, como por exemplo, Francisco Marroco e João Peixe-Rei.

A poesia interior de Dias de Melo já não se exprime em versos bem medidos, sonoros e musicais, mas numa prosa colorida e quente, que parece, pela humanidade de que está imbuída, ter saído ditada pelo próprio coração de escritor.

A «Portugália Editora», que tem revelado e consagrado tantos escritores e poetas, merece, agora mais do que nunca, a gratidão dos açorianos. José Dias de Melo é uma das vozes mais belas e puras destes ilhéus nascidos no meio do Atlântico. E cada ilhéu é, em tudo e por tudo, uma ilha. E se poesia é lirismo, também é drama. *Pedras Negras* é o drama dos pescadores de baleias.

No palco da Vida — *Contos de Marília Loreto Coimbra*

Do Porto, de onde é natural, como supomos, a distinta escritora Maria Loreto Coimbra envia-nos o 2.º volume da série *No Palco da Vida*. Como no primeiro, trata-se de uma série de pequenos poemas em prosa, em que a Autora, com expressões tiradas do seu coração, nos apresenta personagens que pertencendo, embora, ao número das criações ficcionistas, parecem, contudo, tiradas de uma realidade poética.

De oito pequenos contos é constituído o volume: *O homem que ri*, *A bela cigana*, *O menino e as*

botas; *O poder do dinheiro*; *A doida*; *A menina triste*; *Milagre de Santo António* e *Amai-vos uns aos outros*.

Benditas sejam as mulheres que, como esta distinta escritora portuense, deixam nos seus livros, numa linguagem doce e cândida, um protesto contra o egoísmo que divide os homens, e exprimem, com eloquência, o desejo de amparar os que sofrem calados e os que têm sede de justiça.

No Palco da Vida é ilustrado com sugestivos desenhos de Maria José Martini.

Edição da Autora.

Portugal, a Terra e o Homem — por Jaime Cortesão

Com pontualidade e o habitual apuro editorial, continuam a sair os fascículos que a «Artis» vem apresentando da obra monumental — *Portugal, a Terra e o Homem*, em que se recolheram artigos dispersos dessa grande figura literária que se chamou Jaime Cortesão. Poeta, médico, historiador e prosador, era um artista de sensibilidade, que via a terra portuguesa com o enternecimento de um autêntico português e o colorido de um grande pintor paisagista.

O fascículo 8.º, agora recebido, fala-nos de Cantanhede, da praia da Figueira, de São Pedro de Moel e do seu poeta — Afonso Lopes Vieira; e da Nazaré — um dos mais belos e originais recantos da costa portuguesa. Em extra-texto, a reprodução de um quadro de José Malhoa, e lindas fotografias.

Grande obra literária, a «Artis» fez também da edição do *Portugal, a Terra e o Homem* uma grande obra de arte.

O «Lar Ferroviário» e as suas actividades

Entrega de mais duas moradias

O «Lar Ferroviário», benemérita cooperativa fundada para construir casas económicas para os ferroviários, seus associados, continua a prestigiar cada vez mais as suas actividades.

Assim, no prosseguimento de seu notável programa, vão ser entregues, no dia 27 de Junho próximo, no Entroncamento, pela direcção do «Lar ferroviário» e em acto solene, as chaves de duas moradias aos sócios n.º 244 e 245 do 3.º e 1.º escalão srs. Benjamim Gomes Ribeiro e D. Maria Elisa Marques Gomes.

Estas duas moradias foram construídas na Rua Projectada, à Rua 28 de Maio.

A sede da «Lar Ferroviário» continua instalada na Rua do Barão, 12 - 2.º - Lisboa - 2

“Cascais e os seus Lugares”

Da luxuosa revista de Cultura e Turismo: — «Cascais e seus lugares», de que é director o sr. dr. Joaquim Miguel de Serra e Moura, Presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol, recebemos o n.º XIX, referente a Fevereiro de 1965.

Dirigida, gráficamente, por Ferreira de Andrade, esta publicação abre com o Relatório Anual da Gerência, relativo ao exercício de 1964, da Junta de Turismo, nos termos do n.º 2 do Artigo 130.º do Código Administrativo.

Durante o ano de 1964 a afluência de turistas atingiu bom volume nas épocas da Primavera, Verão e grande parte do Outono. Como nos anos anteriores, realizou-se no Estoril uma série de exposições de pintura, que foram bastante visitadas, e, entre outras personalidades de relevo, a Junta teve a oportunidade de receber os membros dos Congressos Europeus de Enfermagem e Gastronomia; os Professores e alunos dos III Cursos Musicais Internacionais de Férias e os do Internacional sobre Teoria das Distribuições; jornalistas brasileiros, britânicos, argentinos, espanhóis e franceses; o Aero Clube de Vigo; a representação de Pádua às Festas de Santo António, etc. E porque o desporto ocupa uma boa parte do tempo do turista actual, a Junta preocupou-se em proporcionar-lhe ensejo para o praticar ou, como simples espectador, assistir aos jogos e torneios da sua predilecção. Promovendo, colaborando ou organizando provas de ténis ou de golfe, de desportos náuticos ou de hipismo, de tiro a chumbo, a Junta esforçou-se sempre, durante a época finda, por manter os locais das práticas desportivas em contínuo funcionamento.

O presente número de «Cascais e seus Lugares» é ilustrado com numerosa e sugestiva documentação gráfica, e fecha com o plano de actividade turística para o ano de 1965.

«DEFESA NACIONAL»

Acaba de sair o exemplar correspondente aos n.ºs 371/372 desta patriótica Revista que proficientemente continua a sua missão de divulgação de assuntos referentes à Defesa Nacional. Este número apresenta na capa uma sugestiva imagem do desfile das forças da P. S. P. no seu dia festivo. O texto, que abre com uma consagração a «Gomes da Costa — o patriota e o chefe militar — insere um primoroso estudo do Professor Eduardo M. Bairrada sobre «o Príncipe Henrique da Prússia, grande Almirante da Marinha Alemã», além de outros trabalhos como «Galeria de Heróis», «Novas unidades para a Esquadra Portuguesa», etc.

Nas suas habituais secções, continua a sua feliz iniciativa da «Campanha de Intercâmbio Militar Luso-Brasileiro» assinando a fundação da cidade do Rio de Janeiro, além de «Figuras Militares da Actualidade Internacional», «Figuras e Factos», «Novos Lares», etc.

A Revista continua a apresentar-se profusamente ilustrada e criteriosamente colaborada.

Hotelaria e Turismo

Vila Verde de Ficalho vai ter uma estalagem

Foi entregue no Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, um projecto para a construção de uma estalagem em Vila Verde de Ficalho, a pouco distância do posto fronteiriço, empreendimento que, uma vez materializado, muito enriquecerá a região e o nosso património turístico.

A estalagem, que, com está projectada, ficará a ser a melhor em toda a fronteira portuguesa, disporá de piscina, de um posto de turismo e de câmbios, estando também prevista a instalação, pela «Shell Portuguesa», de uma estação de serviço, concretizando-se, assim, uma velha aspiração do grande número de turistas que, diáriamente, utiliza, nos dois sentidos, a fronteira de Vila Verde de Ficalho.

Original contrabando de locomotivas

A noticia, pela sua originalidade, não podia deixar de ser de proveniência norte-americana:

Uma antiga dançarina do «Folies-Bergère» foi acusada, em Nova-Iorque, de ter tentado, com a ajuda do marido e de mais quatro pessoas, introduzir em Cuba uma locomotiva! A contrabandista transportava milhares de pequenas peças que eram depois montadas em Havana. Se se provar a acusação, Madeleine Contrasty, de 40 anos, arrisca-se a 15 anos de prisão e a uma multa de 30 000 dólares (cerca de 9 000 contos).

Segundo a acusação do Governo americano, por intermédio do U. S. Attorney Robert Morgenthau, a rede deste original contrabando era chefiada por Pierre Contrasty — um francês naturalizado americano —, que utilizava sua mulher para o tráfico. A vida utilizada era a França e depois a Checoslováquia. Daqui as peças das locomotivas seguiam directamente para Cuba.

Viagens de propaganda turística

A Central Alemã de Turismo de Franckfort organizou, com a participação dos Caminhos de Ferro alemães, 17 «viagens de informação e estudo» para o 2.º semestre deste ano, destinadas a funcionários das agências de viagem e turismo de todo o Mundo.

Estas viagens têm por finalidade ambientar os turistas com os pontos de atracção mais característicos e com os hotéis e pensões da República Federal.

Venda de terreno pelas empresas construtoras

Em 29 de Dezembro de 1862 havia a Companhia Real pedido ao Governo providências para que a Câmara Municipal do Concelho de Azambuja consentisse no contrato de venda de um terreno denominado a «Caldeira» que a Companhia havia vendido a António Ribeiro, por escritura pública de 19 de Dezembro de 1860, contrato que a Companhia não podia fazer bom e valioso para o comprador porque aquela Câmara, resistindo aos mandados judiciais, não tinha consentido que o comprador tomasse posse.

Depois de colhidas as informações necessárias sobre a origem, aquisição e mais circunstâncias do terreno em questão e ouvido o parecer do Ajudante do Procurador da Coroa, foi dado conhecimento de que:

As concessões que o Governo fez à Companhia, em virtude do contrato de 5 de Maio de 1860, eram temporárias e duravam enquanto durava a concessão, finda a qual devia reverter para o Estado que apenas cedeu o uso por certo tempo e não alienou o domínio para sempre;

Que a empresa não podia vender terrenos que recebeu do Estado só para os usufruir e guardar como dependência do Caminho de Ferro, e que por consequência o contrato celebrado com António Ribeiro era nulo e não podia por forma alguma obrigar o Governo;



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C., Lda.**

**OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA**

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 2 70 13

LISBOA

Campo Pequeno, 21-4.º-E.
Telef. 5 27 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.

Que, por outro lado, não podia o Governo ingerir-se nas atribuições de ordem judicial, nem quanto à ordem do processo, nem quanto à execução das mesmas decisões; e que, finalmente, se a empresa encontrava obstáculos no gozo das concessões que lhe foram feitas e se sobre elas lhe moviam demanda, tinha ela o meio conhecido de chamar o Governo à autoria nos termos das leis então em vigor, que ele se defenderia.

*
* *
*

A curiosidade natural do povo pela inovação dos transportes ferroviários provocava a aglomeração de pessoas à chegada dos comboios às estações e a invasão das linhas próximas, sendo por esta causa repetidas vezes prejudicado o serviço de exploração e embarcado o despacho de bagagens, dando isto motivo a reclamações.

Foi então ordenado aos Governos Civis que dessem necessárias ordens aos Administradores dos Concelhos em que houvesse as referidas estações, para empregarem as providências que julgassem necessárias a fim de obstar à aglomeração de indivíduos junto às estações nas ocasiões em que a estas chegarem os comboios, devendo os mesmos Administradores cometer este serviço aos respectivos regedores, auxiliados pelos cabos da polícia e bem assim, prevenir o público, por editais seus, de que era proibido o ajuntamento de pessoas nas linhas próximas às mesmas estações para se evitarem os indicados inconvenientes e até os desastres a que isso poderia dar lugar.

(Continua)

A Rússia e o turismo internacional

As autoridades soviéticas de turismo aprovaram um plano que poderá abrir áreas russas do Ártico ao turismo internacional. Arne Johnson, director da Agência de Viagens do Movimento do Trabalho Norueguês (Norsk Folkeferie), afirmou que um centro de turismo será inaugurado em Boris Gleb, uma aldeia na fronteira noruego-soviética.

Turistas escandinavos, com vistos especiais, poderiam efectuar viagens de um dia ao novo centro, o primeiro do seu tipo na fronteira russa com um país ocidental. Ignora, porém, se será autorizada a visita ao centro de outros europeus ocidentais.

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



*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

PURÍSSIMA



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



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. eleg. EUROPEIA
TELEF.: 37 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e Africa do Norte.

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE