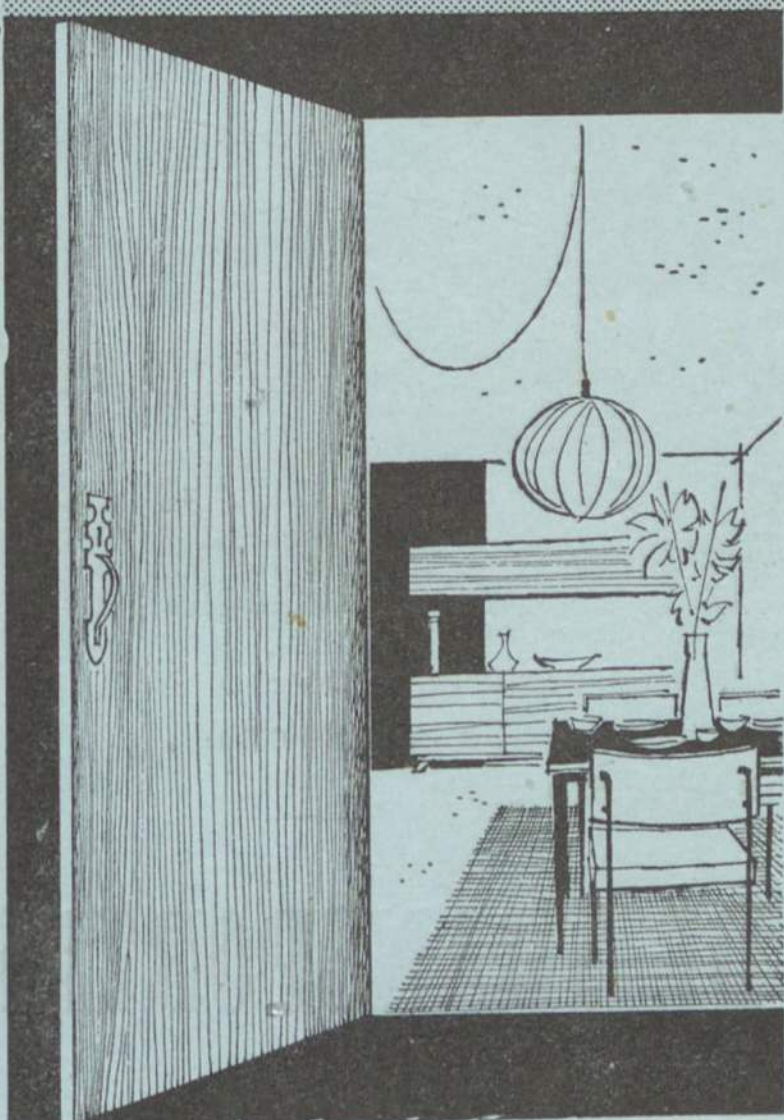


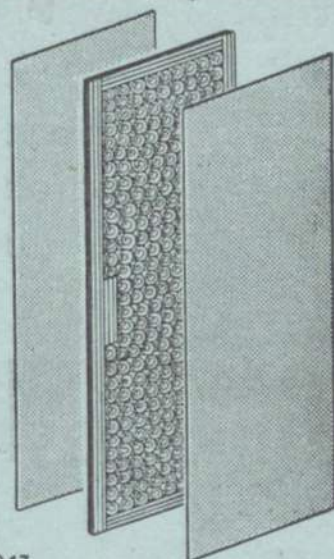
GAZETA

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

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, AMONÍACAS, 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 3547



FABRICA DE VILLAVERDE

Km. 9. ESTRADA ANDALUZIA — TELEFS.: 237 0300/1

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 £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL

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

16 de Agosto de 1965

Para o progresso de Moçambique	235
Visita do Chefe do Estado a Moçambique	237
Portugal maravilhoso	238
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	239
Caminhos de Ferro Ultramarinos — Moçambique	242
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	243
Imprensa.	244
Lar Ferroviário	244
II Centenário de Bocage	244
Valorização Regional e a consciência da sua importância	245
Livros e Autores.	246
O Desenvolvimento da Grécia e a Modernização dos seus Caminhos de Ferro	247
O desastre da Gíbalta e a «Sociedade Estoril»	248

Nota de abertura

A C. P., com a colaboração da Empresa Geral de Transportes, iniciou neste Verão uma nova série de excursões, a preços acessíveis, a várias localidades do País. Escusado será dizer que todas essas excursões têm obtido, junto do público que deseja conhecer a nossa terra, o mais entusiástico acolhimento. De longe vem a história dessas excursões, desde quando se dava aos comboios o nome de «Expressos Populares» e, às vezes, a designação, que também interessava os viajantes, de «Comboios Mistério». O turismo português deve, pois, à C. P. e à organização, sempre perfeita, das suas excursões, valiosos serviços. O ilustre director e organizador do Museu Provincial de José Malhoa, de que as Caldas da Rainha muito se orgulham, sr. António Montês, usava este «slogan»: o comboio descobriu a paisagem. A expressão era realmente feliz para quem, como ele, escritor de excelente prosa e possuidor de uma grande cultura artística, vinha servindo como funcionário superior, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O comboio descobriu realmente a paisagem e conquistou a gratidão do público que espera, com vivo interesse, a organização das excursões da C. P., com a valiosa colaboração da Empresa Geral dos Transportes, que montou, por sua vez, uma modelar secção de turismo. Esses comboios especiais, além de atraírem, pela modicidade de preços, os viajantes, têm a vantagem de estabelecer entre os excursionistas uma camaradagem por todos os motivos louvável e singularmente profícua nas relações de localidades diferentes.

Turismo é conhecimento, amizade, convívio e cultura. Não há dúvida nenhuma de que o público, nas suas excursões, começa a conhecer e a admirar mais a nossa Pátria, em tudo que a nobilita e engrandece, como monumentos, museus, arquitectura regional, praias e estâncias de águas, tudo enfim que faz parte do nosso grande património nacional e tanto agrada, pela sua beleza e originalidade aos próprios turistas estrangeiros.

São sempre de louvar e agradecer todas as iniciativas, que, como as excursões promovidas pela C. P., nos levam não só a descobrir a paisagem, mas a conhecer melhor a nossa terra e a sentir um mais vivo sentimento de orgulho pelos nossos valores. Portugal é também um País de Arte.

PARA O PROGRESSO DE MOÇAMBIQUE

«A Reforma dos Serviços da Economia em preparação, os estudos em curso para a organização de um sistema eficaz de apoio pelo crédito às actividades agro-pecuárias e de um sistema tributário mais adequado às necessidades de desenvolvimento económico, a execução do Plano Intercalar de Fomento, serão certamente poderosos factores de progresso. É preciso, porém, que a iniciativa privada que, com honrosas excepções, tem dado prova de uma certa timidez nos investimentos, acompanhe o esforço do Estado, pois a obra em curso só pode edificar-se com o concurso e a colaboração de todos». Prof. Dr. J. M. da Silva Cunha—Ministro do Ultramar.

O sr. Prof. Doutor J. M. da Silva Cunha, ilustre Ministro do Ultramar, proferiu um discurso, no Ministério do Ultramar, em 3 de Agosto corrente, no acto da posse do Secretário Provincial da Economia de Moçambique, sr. dr. António Eduardo Capucho Paulo, o qual, pelo seu grande interesse, vamos arquivar nas nossas colunas. Pela experiência das questões económicas que possui, o novo Secretário Provincial é garantia de que a sua missão será cumprida exemplarmente. Segue a transcrição integral do discurso do sr. Prof. Doutor Silva Cunha:

«A Secretaria Provincial em que Vossa Excelência acaba de ser empossado é das que, em Moçambique, como em Angola, exige mais trabalho, ponderação, senso das realidades e capacidade de decisão.

Na verdade, apesar do esforço militar a que estamos obrigados, foi-nos possível planear uma política de desenvolvimento económico à escala de todo o espaço nacional e executá-la metódicamente.

A continuidade e o êxito desta acção, no que respeita a Moçambique, fica a partir de hoje, em parte, dependente do que for a acção directiva de Vossa Excelência.

A experiência das questões económicas que possui, quer no campo das actividades privadas, quer no sector público, são garantia de que a missão que hoje tenho a honra de lhe confiar há-de ser bem desempenhada.

Dada, porém, a importância dos problemas cuja responsabilidade, a partir deste momento, vai partilhar, parece-me oportuno dizer algumas palavras acerca da política económica que considero mais

conveniente para a Província em face da conjuntura actual.

Em primeiro lugar, lembrarei princípios a que tive ocasião de aludir quando, há cerca de três meses, neste mesmo lugar, empossei o senhor Secretário Provincial de Educação.

Refiro-me à necessidade de se ter sempre presente, na condução das secretarias provinciais, que, por seu intermédio, se coordenam serviços que têm de ser os agentes de um plano geral de acção que abranja toda a Província e se integre, sem desvios, na política geral do Governo. No que respeita em especial à Secretaria Provincial de Economia, começarei por assinalar a estreita cooperação que é indispensável manter com a Secretaria Provincial de Terras e Povoamento.

Isto não significa que a colaboração com as restantes seja de menor importância. Recordo, por exemplo, que o desenvolvimento da acção educativa em curso, se é condição de desenvolvimento económico (na medida em que este supõe, para se poder processar, pessoal qualificado nas empresas e nos serviços), também exige que o ritmo de crescimento seja de molde a oferecer, aos que melhor preparados surgem para a vida, actividades que lhes assegurem emprego, em harmonia com as suas habilitações.

Em relação à Secretaria Provincial de Terras e Povoamento, porém, é que se apresenta mais patente a necessidade de cooperação pois enquanto a agricultura for, como ainda é, em Moçambique (como em quase toda a África Negra), o sector mais importante das actividades produtivas, é evidente que não se pode fazer política económica sem definir o planeamento das actividades agrícolas, por forma a

aumentar e melhorar a sua produtividade e assegurar a colocação dos seus produtos.

Também se me afigura indiscutível que o povoamento, entendido como aumento de densidade de ocupação do território por portugueses originários da Metrópole é, fundamentalmente, função do crescimento económico e esta é mais uma razão pela qual as duas secretarias provinciais têm de trabalhar em estreita ligação, nascida de perfeito entendimento quanto aos fins a atingir e aos métodos de actuação a utilizar.

Tenho a certeza de que assim sucederá e de que, sob a superior direcção do senhor Governador-Geral, se conseguirão eliminar os pequenos obstáculos que, por vezes, ainda se verificam a impedir a concretização, em todos os seus aspectos, desta orientação.

E passo agora a dizer alguma coisa sobre os problemas económicos de Moçambique que julgo merecerem atenção mais cuidada.

Se se quiser, numa síntese muito breve, definir as características mais relevantes da economia de Moçambique, podem apontar-se as seguintes:

a) — Divisão em dois sectores — o da economia de mercado e o da economia de subsistência;

b) — Configuração geográfica do território, dificultando a integração da economia e criando uma especial vocação para um sistema baseado na prestação de serviços às economias do *hinterland* vizinho;

c) — Larga margem de recursos naturais, susceptíveis de aproveitamento, principalmente no que se refere a potencialidades hidro-eléctricas e recursos do subsolo;

d) — Distribuição desigual da população, com zonas de densidade muito baixa e de outras aparentemente saturadas;

e) — Predomínio do sector primário, com maior incidência na agricultura tradicional;

f) — Sistema de transportes, orientado especialmente para o escoamento da produção do *hinterland*;

g) — Balança comercial deficitária e muito sensível à flutuação das cotações internacionais, em consequência da forte concentração das exportações em alguns produtos;

h) — Balança de pagamentos equilibrada com os fluxos de invisíveis;

i) — Possibilidade de desenvolver as indústrias extractivas (minas e pesca) e a indústria transformadora;

j) — Concentração do desenvolvimento económico em dois polos principais (Beira e Lourenço Marques);

l) — Fraca propensão para o investimento local da poupança privada e uma certa timidez do espírito empresarial.

Em face deste panorama, parece evidente que, para acelerar o desenvolvimento económico da Província, se deve actuar nos sectores:

- da agricultura tradicional e empresarial;
- da indústria extractiva;
- da indústria transformadora,

sem, no entanto, se perder de vista a necessidade de assegurar recursos suficientes aos sectores dos transportes, comunicações e turismo, pois o progressivo alargamento e aperfeiçoamento das infraestruturas existentes e do apetrechamento dos Serviços, impõe-se, não só pela necessidade de assegurar em boas condições o tráfego dos territórios vizinhos, mas também porque é preciso não apenas manter mas aumentar as receitas produzidas neste sector da actividade.

A este respeito, não deixarei ainda de assinalar que é indispensável no capítulo dos transportes rodoviários que se criem novas infraestruturas e que, na definição dos planos de trabalho, se tenha sempre em vista a necessidade de servir as regiões da Província onde a carência de meios de desenvolvimento económico seja mais sentida de actuar coordenadamente com os Serviços militares, para tornar mais eficiente e rápida a acção dos que têm a seu cargo a responsabilidade da Defesa.

De tudo resulta bem patente como se impõe também uma estreita ligação entre as Secretarias Provinciais de Economia e de Obras Públicas.

O que acabo de dizer, e que foi tido em conta já na elaboração do Plano Intercalar de Fomento, não pode valer apenas como declaração de intenções e tem de traduzir-se em realizações positivas, tendo-se sempre presente que a criação de infraestruturas deve ser acompanhada de investimentos directamente reprodutivos pois só assim se poderá assegurar a rentabilidade dos investimentos públicos e o crescimento equilibrado da economia da Província.

É, pois, indispensável promover, no sector primário, o aperfeiçoamento e desenvolvimento da pecuária, o aumento da produção de géneros que hoje, sem justificação aparente, a Província importa (e cito o caso do milho), diversificar a produção, aumentar a quantidade e qualidade dos produtos com colocação nos mercados externos e organizar, sempre que possível, a sua industrialização e comercialização em boas condições, como é o caso do caju e, de uma maneira geral, das oleaginosas.

No sector das indústrias extractivas, impõe-se completar o reconhecimento dos recursos mineiros do território e organizar a sua exploração com carácter sistemático e estruturar a indústria de pesca em bases seguras, assentes no estudo dos recursos piscatórios e na organização racional da sua exploração.

Quanto às indústrias transformadoras, é preciso instalar unidades que permitam o aprovei-

mento das matérias-primas locais em boas condições, tudo dentro do quadro dos princípios da integração do espaço económico português.

A este propósito relembro que, como já tive ocasião de dizer publicamente, se encontra em preparação adiantada a nova legislação sobre condicionamento industrial organizada à luz daqueles princípios.

A realização desta política depende duma estreita colaboração entre os Serviços do Estado e os particulares e de que uns e outros estudem com prudência os empreendimentos, mas não hesitem na sua concretização quando se chegar à fase de execução.

Sob a orientação de Vossa Excelência estou certo de que os Serviços darão o exemplo que se impõe de capacidade técnica e dinamismo na acção.

A reforma dos Serviços de Economia em preparação, os estudos em curso para a organização de um sistema eficaz de apoio pelo crédito às actividades agro-pecuárias e de um sistema tributário mais adequado às necessidades do desenvolvimento económico, a execução do Plano Intercalar de Fomento, serão certamente poderosos factores de progresso.

É preciso, porém, que a iniciativa privada que, com honrosas excepções, tem dado prova de uma certa timidez nos investimentos, acompanhe o esforço do Estado, pois a obra em curso só pode edificar-se com o concurso e a colaboração de todos.

A este respeito, assume particular relevo a mais perfeita mobilização das poupanças formadas localmente e a sua conveniente orientação para investimentos reprodutivos nos sectores mais adequados à aceleração do desenvolvimento económico da Província.

A emissão local de obrigações de dívida pública e o estímulo e apoio à iniciativa privada por meio de novos institutos de crédito, como a sociedade de investimentos, em preparação, são factores que podem ter grande influência neste campo.

Verificam-se, felizmente, sintomas de que a economia de Moçambique entra numa prometedora

fase de expansão, traduzida já no aumento do ritmo da construção civil e na instalação de novas unidades industriais.

É preciso que o impulso se não perca por falta de amparo ou por empecilhos injustificados e que se integre num plano geral que tenha em vista a necessidade do desenvolvimento harmónico de todas as regiões da Província.

A Vossa Excelência fica desde hoje confiado o pesado encargo de dinamizar a acção necessária e de eliminar todos os obstáculos que se lhe opõem. Estou certo de que tudo fará para o conseguir e confio em que os Serviços saberão compreender a gravidade do momento que se vive e, por isso, sem olhar a sacrifícios, lhe prestarão a colaboração necessária.

Fui mais longo do que desejava mas julgo que a natureza dos assuntos que abordei o justifica.

Só duas palavras mais para agradecer ao seu ilustre antecessor, senhor engenheiro Rui Ribeiro, todos os serviços que durante o seu longo mandato com tanto brilho prestou e para lhe dizer quanto espero da colaboração que, no exercício das suas funções de Inspector Superior, vai prestar ao Ministério.»

Viagem do Chefe do Estado a Moçambique

Um luxuoso álbum dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

Tivemos o prazer de receber, por amável oferta dos Serviços de Propaganda dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, o luxuoso suplemento editado para comemorar a viagem de Sua Excelência o Presidente da República Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz, às modelares instalações portuárias e ferroviárias da Província, de 23 de Julho a 7 de Agosto de 1964.

Não podia ser mais completa a reportagem fotográfica dessa visita do Chefe do Estado às referidas instalações, assim como constituiu um grande acontecimento histórico a viagem de Sua Excelência à nossa florescente e portuguesíssima Província de Moçambique.

Dessa reportagem se infere o extraordinário carinho de que o venerando Chefe do Estado foi rodeado em todos os locais da Província onde contactou com a grande família ferroviária. Em toda a parte o Senhor Presidente da República foi recebido com entusiasmo e sincera simpatia.

O luxuoso suplemento não só nos mostra as numerosas demonstrações de carinho de que foi alvo o primeiro Magistrado da Nação mas também a excelência dos comboios, dos aviões da Deta, das estações e oficinas ferroviárias.

Agradecemos a oferta.



Portugal maravilhoso



RÉGUA — Moinho do Salgueiral

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 ESTACIO

Dos autos de transgressão da polícia

Tendo a experiência mostrado a necessidade de se empregarem todos os meios legais de que se pudesse dispor para alcançar o conhecimento dos actos relativos aos atentados contra a segurança da viação pública das linhas férreas, atentados que então se tinham repetido e eram de difícil averiguação, por serem ordinariamente cometidos em lugares ermos e durante a noite, foi determinado:

Que logo que fossem recebidos os duplicados dos autos de notícia (lavrados nos termos do artigo 6.º do Decreto de 31 de Agosto de 1864, e do artigo 99.º do Regulamento de 11 de Abril de 1868) fizessem deles extrair cópias para ficarem nas Direcções a seu cargo e servirem aos fins designados no Regulamento de 11 de Abril de 1868, já referido, remetessem sem perda de tempo ao Comissário da Polícia e na sua falta ao Administrador do Concelho respectivo, o auto que tivessem recebido a fim de que eles pudessem auxiliar o representante do Ministério Público nas diligências que tivessem de empregar para descobrir a verdade dos factos e promover a punição dos delinquentes.

* * *

Sendo certo que muito raras vezes se alcançava descobrir os criminosos, especialmente nas tentativas de descarrilamento e outros graves atentados contra a segurança e vida dos passageiros, de que havia frequentes exemplos, o que era decerto devido, em grande parte, a que os autos de notícia, pela brevidade com que eram levantados e remetidos ao poder judicial, não continham os elementos de informação precisos para esclarecimento de factos e base do procedimento criminal, não sendo possível ao Ministério Público, pela falta de recursos apropriados, suprir a deficiência de investigação policial, foi determinado:

Que os Governadores Civis cujos distritos fossem atravessados pelas vias férreas dessem as mais terminantes ordens aos respectivos Administradores dos Concelhos ou Comissários da Polícia, onde os houvesse, para que logo que lhes fossem remetidas as cópias dos autos de notícia, tratassem sem demora de proceder à mais rigorosa investigação dos factos noticiados, auxiliando-se para esse fim das informações dos Fiscais da Exploração e dos empregados das empresas, e remetendo os autos ao Ministério Público para esclarecimento dos tribunais.

Determinava-se ainda que os Governadores Civis, nas participações das ocorrências policiais que eram obrigados a remeter ao Ministério, dessem conta em especial dos autos de notícia recebidos e em que data, pelas autoridades policiais, dos dias em que as mesmas autoridades enviassem ao Ministério Público os autos de investigação e se destes se colheu algum resultado que pudesse auxiliar a acção da justiça.

* * *

Em 6 de Março de 1875 foi aprovado o projecto datado de 31 de Dezembro de 1872 relativo à secção da linha do Norte compreendida entre a estação de Devesas e a do Porto, convindo, todavia, proceder a novo estudo, no intuito de se evitar a passagem de nível na estrada distrital n.º 28 do Porto a Oliveira de Azeméis.

* * *

Em 11 de Janeiro de 1877, acerca das regras adoptadas pelo Ministério da Guerra, em officio circular de 17 de Junho do ano anterior, sobre o transporte de família e bagagens dos oficiais do exército e das praças licenciadas ou despedidas do serviço foi ordenado a todas as empresas de caminhos de ferro que fossem adoptadas aquelas regras, tanto na parte que respeita ao transporte de pessoas como no que se refere ao número e peso dos volu-

mes, que os mesmos oficiais podiam fazer transportar gratuitamente nas linhas férreas.

Em 7 de Fevereiro do mesmo ano foi aprovada e ratificada para ter pleno vigor a contar do prazo nele estabelecido, o regulamento para a execução da convenção celebrada em 27 de Abril de 1866 entre Portugal e Espanha, com o fim de facilitar as comunicações entre os dois países.

Regulamento:

Era declarada internacional e aberta ao trânsito para a importação e exportação de todas as classes de mercadoria entre Portugal e Espanha a parte do caminho de ferro compreendida entre as estações de Elvas e Badajoz.

A acção administrativa de cada um dos países chegaria até à estação do outro, em tudo quanto dissesse respeito à parte da via férrea declarada internacional; mas se por qualquer acidente fosse necessária a intervenção das autoridades a competência destas teria por limite a fronteira dos dois estados.

As disposições relativas à linha internacional ficariam anuladas quando por acordo dos dois governos se estabelecesse na fronteira uma alfândega mista.

Os comboios compostos de material português poderiam transitar pelas vias espanholas e os de material espanhol pelas vias portuguesas; ficando as empresas dos caminhos de ferro sujeitas às disposições regulamentares estabelecidas, em cada um dos dois países, e à obrigação de fazer reconduzir o mesmo material ao ponto da sua procedência, com a intervenção das alfândegas respectivas.

As mercadorias que de Portugal fossem para Espanha e de Espanha viessem para Portugal poderiam ser transportadas pela via férrea entre as estações de Elvas e Badajoz tanto de dia como de noite, sem exceptuar os domingos e dias feriados. Os comboios que conduzissem mercadorias de trânsito, qualquer que fosse o ponto para onde se destinassem, seriam acompanhados por uma guia de expedição, conforme modelo, no qual se declararia o número e a marca dos vagões, o número de volumes, sua classe, marcas, numeração e peso, a classe genérica das mercadorias que continham, procedência e nomes dos expedidores e consignatários.

Esta guia de expedição deveria ser assinada pelo representante da Companhia do Caminho de Ferro por onde fossem transportadas as mercadorias, com declaração de que se obrigava, em nome da mesma Companhia, a entregar os géneros recebidos, logo que chegassem à alfândega, para a qual eram dirigidos, não podendo demorar-se esta entrega por nenhum motivo ou pretexto, nem mesmo alegando o da falta de pagamento de transporte.

As mencionadas companhias ficavam obrigadas a satisfazer as multas em que incorressem, em conformidade com a legislação aduaneira de cada uma das nações, se deixassem de entregar alguns dos

volumes mencionados na guia, ou se houvesse troca de volumes ou mercadorias.

Esta guia seria visada na alfândega à saída das mercadorias e entregue ao chefe do comboio, que deveria trazê-la consigo.

A Companhia do Caminho de Ferro entregaria um duplicado da guia de expedição na mesma alfândega e esta a remeteria oficialmente à alfândega para onde as mercadorias fossem dirigidas, a qual oportunamente deveria acusar a recepção do referido documento e avisar da chegada do comboio, participando se os volumes e mercadorias conferiam ou não com a guia.

O trânsito de mercadorias entre Portugal e Espanha e entre Espanha e Portugal far-se-ia com as seguintes formalidades:

1.^a Os expedidores apresentariam na alfândega por onde fizessem a expedição uma declaração em duplicado e jurada, na qual indicaria o número de volumes, sua classe, numeração, marcas e peso bruto; classe, valor e procedência das mercadorias neles contidas; data de entrada nos armazéns da alfândega, nome do navio que os transportou, e demais esclarecimentos precisos.

2.^a Todos os volumes teriam marcas e numerações diferentes, mas, se conviesse aos expedidores formar, de dois ou mais volumes, um só, ser-lhes-ia permitido fazê-lo, contanto que o mencionassem na declaração.

3.^a As alfândegas poriam nas mesmas declarações a nota de conferência e teriam o direito de abrir e examinar os volumes para verificar se a declaração estava exacta.

Se pelo exame se provasse que havia falsidade ou inexactidão na declaração, seriam impostos aos expedidores as multas ou outras penas prescritas pela legislação de cada país.

4.^a O duplicado da declaração e os volumes a que este documento se referisse seriam entregues nas referidas estações ao encarregado da expedição, que passaria recibo da entrega no talão do mesmo duplicado, enchendo por este documento a guia de expedição.

5.^a As empresas do caminho de ferro eram responsáveis directamente para com a alfândega de ambas as nações pelas entregas dos volumes no estado em que os tivessem recebido e ficavam sujeitas às penas que a legislação respectiva de cada um dos países applicava à defraudação de direitos provenientes de extravio, subtracção ou troca de volumes ou de mercadorias neles contidas, bem como ao pagamento das multas que fossem impostas por infracção dos regulamentos aduaneiros de cada uma das duas nações.

Os processos por descaminho de direitos ou por contrabando correriam nas alfândegas, onde tais descaminhos ou delitos fossem descobertos e os ocasionados por infracções dos regulamentos fiscais

correriam pelas alfândegas em cujos distritos essas infracções tivessem sido cometidas.

As Direcções Gerais das Alfândegas e os Administradores ou Chefes das Alfândegas de ambos os países poderiam corresponder-se gratuita e directamente pelas linhas telegráficas de seus Governos e pelas dos caminhos de ferro, sempre que o julgassem necessário para o serviço de que tratava o presente regulamento.

As empresas dos caminhos de ferro, tanto de Portugal como de Espanha, não poderão negar o trânsito pelas suas linhas aos vagões carregados de mercadorias a que se refere este regulamento, sempre que do transporte lhes não resultasse dano justificado, devendo as expedições destas mercadorias ser feitas por comboios directos de pequena velocidade ou por comboios mistos, quando as empresas assim o tivessem contratado com os expedidores; e só no caso de provada força maior se deteriam os vagões nas estações intermédias até à passagem do primeiro comboio.

A falta de cumprimento destas prescrições seria considerada como infracção dos regulamentos fiscais e por conseguinte sujeita às penas marcadas na legislação de cada um dos países.

Os vagões que conduzissem mercadorias de trânsito seriam cintados e fechados a cadeado.

Os objectos que por circunstâncias especiais devidamente apreciadas pela alfândega respectiva, não fossem transportados naqueles vagões, poderiam ser conduzidos noutros abertos, anotando-se nas guias de expedição os sinais particulares que se julgassem necessários para conhecer a identidade deles.

Quando se transportassem volumes que não completassem a carga de um vagão, deveriam ser colocados em gigos ou caixas fechadas, que as empresas forneceriam.

Estes gigos ou caixas seriam cintados pelas alfândegas.

Dos benefícios referidos só poderiam gozar as mercadorias que de Espanha viessem consignadas às alfândegas de Elvas, Lisboa e Porto, e de Portugal à alfândega de Badajoz. Estas alfândegas seriam consideradas como depósitos para o comércio geral de importação e exportação.

O despacho de todas as mercadorias transportadas pelas linhas férreas e o pagamento de toda a classe de direitos e impostos de importação ou exportação se verificaria nas estações em Badajoz e Elvas, em cada uma das quais se estabeleceria uma Delegação da alfândega respectiva com o pessoal necessário para este serviço. As regras precedentes tornar-se-iam extensivas a qualquer outra alfândega da fronteira, quando a ela chegassem os caminhos de ferro dos dois países.

Os comboios de mercadorias de trânsito poderiam ir escoltados por guardas fiscais de ambas as

nações na parte internacional da linha, não devendo os guardas espanhóis passar da estação de Elvas e os portugueses de Badajoz.

As Companhias de Caminho de Ferro lhes dariam paragem para tarifa tanto à ida como à volta e as colocariam o mais perto possível das mercadorias que eles fossem acompanhando. Os comboios espanhóis ficariam debaixo da vigilância da alfândega portuguesa logo que chegassem à estação de Elvas e os portugueses sob a vigilância da alfândega espanhola assim que chegassem à estação de Badajoz. O chefe do comboio entregaria imediatamente à alfândega respectiva a guia de expedição.

Os vagões que transportassem mercadorias de trânsito seriam colocados logo que chegassem ao seu destino no lugar especial designado com antecipação pelas alfândegas para este serviço e não poderiam mover-se nem abrir-se, nem tão-pouco se poderia descarregar deles coisa nenhuma, sem prévia autorização da alfândega.

Os comboios de passageiros poderiam passar a fronteira, de dia ou de noite, sem exceptuar os dias santificados, devendo as bagagens ser revista-das nas Delegações estabelecidas pelas alfândegas respectivas nas estações de Elvas e Badajoz. Se os passageiros pedissem que a verificação das bagagens se fizesse em Lisboa ou no Porto, elas seriam cintadas e a sua condução considerada como de trânsito. E, em cada país esta verificação seria feita em conformidade com a legislação aduaneira.

As mercadorias e géneros produzidos nas províncias espanholas do ultramar, que, sendo de ali conduzidas directamente, sob qualquer bandeira, fossem depositadas nas alfândegas de Lisboa ou Porto e se expedissem para Espanha por caminho de ferro ou em navios espanhóis e para portos também espanhóis conservariam a sua nacionalidade, tanto nas alfândegas marítimas, para onde fossem dirigidas como na de Badajoz e em outras gozariam de todos os benefícios concedidos pela nação espanhola aos produtos vindos directamente das suas províncias ultramarinas e pagariam por conseguinte os mesmos direitos que pagariam se houvessem sido introduzidos em qualquer posto marítimo de Espanha com viagem directa das indicadas províncias espanholas, ficando entendido que os mencionados produtos gozavam dos ditos benefícios e não perdiam a sua nacionalidade, mesmo quando formassem a carga completa do navio que as transportasse das províncias espanholas do ultramar para os referidos depósitos e fosse qual fosse o país para onde se destinasse o resto da carga.

Também as mercadorias espanholas, que em navios dessa nacionalidade fossem conduzidas directamente de seus portos e ilhas adjacentes para serem reimportadas por Lisboa ou Porto e pela via férrea portuguesa para a alfândega de Badajoz, não perderiam a sua nacionalidade por atravessar

território português e seriam despachadas livremente em Badajoz como produtos espanhóis.

Disfrutariam o mesmo benefício as mercadorias espanholas que de Badajoz fossem conduzidas para Lisboa ou Porto pelo caminho de ferro para serem depois introduzidas por mar e em navios espanhóis nos portos de Espanha e suas ilhas adjacentes ou para serem exportadas para as províncias do Ultramar.

Para que os benefícios acima citados pudessem ter aplicação deveriam observar-se as seguintes formalidades:

1.^a Os cônsules de Espanha em Lisboa e no Porto fariam um registo de todos os géneros procedentes das províncias ultramarinas de Espanha, que entrassem nos depósitos das alfândegas de ambas as cidades antes das mercadorias que fossem transportadas em navios espanhóis dos portos do continente espanhol e dos das suas ilhas adjacentes para pelo caminho de ferro serem reimportadas na Espanha e em último das mercadorias expedidas de Espanha pelo caminho de ferro de Badajoz para as províncias ultramarinas ou para os portos de Espanha e suas ilhas adjacentes.

2.^a Todas as mercadorias acima seriam armazenadas nos depósitos das alfândegas de Lisboa ou Porto, devendo ficar acompanhadas dos respectivos sinais, para que em todo o tempo se pudesse provar a sua nacionalidade e procedência:

3.^a Depois de feito o depósito os importadores ou os seus representantes poderiam despachar as mercadorias para consumo em Portugal, trânsito para Espanha ou reexportação.

4.^a Se os produtos das províncias espanholas do Ultramar fossem despachados para Espanha, quer se empregassem na condução a via férrea quer a via marítima, os cônsules espanhóis respectivos certificariam, em vista das indicações dos registos, que as mercadorias expedidas entravam nos depósitos das alfândegas de Lisboa ou Porto eram produtos de província ultramarina espanhola donde tivessem vindo para os indicados depósitos portugueses e que tivessem sido transportados directamente daquela possessão.

Estes certificados seriam solicitados pelos interessados em vista dos documentos expedidos pela alfândega portuguesa respectiva, dos quais constassem os pormenores da expedição e seriam entregues na Alfândega de Badajoz ou na alfândega marítima espanhola, para onde as mercadorias fossem dirigidas a fim de que as mesmas alfândegas pudessem aplicar os benefícios e direitos correspondentes às produções das províncias espanholas de além-mar.

5.^a E se despachassem mercadorias espanholas procedentes da península hispânica e de suas ilhas adjacentes os interessados apresentariam aos cônsules, para serem juntas aos respectivos certificados, as facturas que das alfândegas espanholas acompanhasssem as mercadorias para Lisboa ou para o Porto.

As alfândegas espanholas para onde fossem dirigidas as mercadorias verificariam em vista do certificado e da factura, o despacho com franquia como era costume no comércio de cabotagem.

6.^a Finalmente se despachassem mercadorias espanholas destinadas para as províncias ultramarinas e Espanha, ao manifesto do navio se juntariam as facturas de saída das alfândegas espanholas a fim de que os géneros espanhóis não perdessem a nacionalidade nas ditas províncias ultramarinas.

(Continua)



**Equipamento original
das automotoras ALLAN
e das novas unidades UDD
a entrar em serviço**

**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

CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS

MOÇAMBIQUE

A France Presse comunicou, de Joanesburgo, a notícia de se terem iniciado conversações secretas, em escalão elevado, entre os Governos do Malawi e de Portugal acerca da construção de uma segunda linha férrea do Malawi a Moçambique. O diário de Joanesburgo — «The Star», foi quem deu a informação, acrescentando que a nova linha, com cerca de 200 quilómetros de extensão, custará 5 milhões de libras esterlinas (400 000 contos).

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Torre de Anto

O «Diário de Coimbra» deu-nos, recentemente, a excelente e grata notícia de que a «Torre de Anto, onde residiu António Nobre, foi doada pelo sr. dr. João Couto, antigo director do Museu de Arte Antiga, de Lisboa, à Câmara Municipal da Lusa Atenas. Teve diferentes proprietários esse imóvel e o ilustre escritor e diplomata Alberto de Oliveira costumava passar ali as suas férias, não apenas para evocar o ambiente de um dos maiores poetas portugueses mas também para se extasiar perante uma das mais poéticas paisagens coimbrãs.

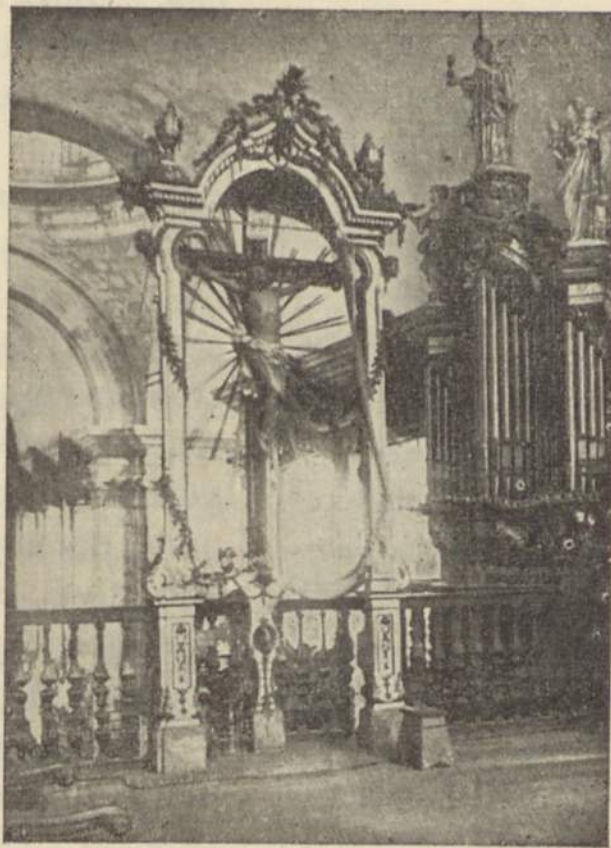
Nesse belo livro de evocações, que se chama *Coimbra Amada*, Alberto de Oliveira faz-nos a história da «Torre», a que o Poeta do *Só* chamou, utilizando a abreviatura britânica do seu nome, a «Torre de Anto», ou seja o que resta de uma das velhas torres medievais que guarneciam as muralhas da cidade universitária. As pedras exteriores estão quase intactas e ainda no topo delas se podem distinguir as «gengivas» (parecia-lhe a palavra própria) em que se incrustavam os dentes das ameias. E Alberto de Oliveira deu o pormenor de que interiormente a Torre — durante muito tempo conhecida pelo nome dum os seus donos, o Prior do Ameal —, foi adaptada a casa de moradia, sob os sábios conselhos do eminente professor e artista António Augusto Gonçalves.

O sr. dr. João Couto, ao fazer a doação da «Torre de Anto», de que foi o último proprietário, sugeriu a ideia de que no célebre imóvel poderia ser instalado um pequeno museu onde figurasse tudo quanto se pudesse prender com a vida do imortal Poeta, que cantou a *Purinha*, a *Estrada da Beira* e trouxe à expressão metrificada novos ritmos e novas imagens.

O «Diário de Coimbra» registando o facto, não deixou de sublinhar o generoso gesto do ilustre doador, «tanto mais para destacar quanto é certo que os donos de outras propriedades do género, longe de se integrarem num plano semelhante, pedem o impossível por tais propriedades, preferindo deixá-las entregues ao mais lamentável abandono do que cedê-las para qualquer fim proveitoso».

Louvado seja o sr. dr. João Couto, alma generosa de artista, pela sua simpática deliberação. É no culto das nossas grandes figuras nacionais que formamos e fortalecemos o nosso orgulho e a nossa consciência de portugueses. Amar um Poeta, como António Nobre, é amar, com mais enternecido amor, a nossa querida Pátria.

Arte religiosa portuguesa



CABECEIRAS DE BASTO
Aspecto duma capela do Mosteiro

ANTÓNIO NOBRE

*Anto: sai dessa cova! (É Primavera...)
Abre teus olhos grandes, poeta amigo,
E vem compor estrofes de oiro antigo
Na torre do Silêncio e da Quimera!*

*Por ti, saudosa, a Lusitânia espera!
Depressa, acorda! Deixa o teu jazigo...
Embrulha-te na capa e vem comigo,
Que o luar de Azul está pintando a esfera!*

*Meu pálido e moderno português:
Não venhas triste como da outra vez
Em que eras tímida criança ainda!*

*Mas, traze os versos que fizeste à neve,
Aí nessa terra maternal e leve...
Bardo: levanta-te! (Que noite linda!)*

Duarte de Viveiros

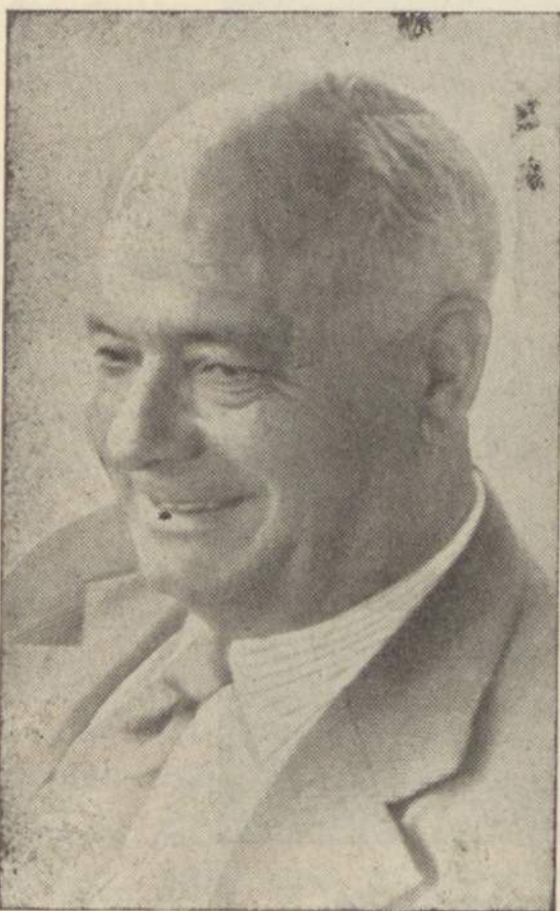
Imprensa

«Vida Ribatejana»

Todos os anos, em Agosto, o prestigioso semanário «Vida Ribatejana», publica um número especial, em formato de revista, com mais de 200 pági-

nas, com colaboração variada e de grande interesse, ilustrada com centenas de sugestivas gravuras, que representam, na grande maioria, cenas da Festa Brava, com campinos, toiros e cavalos. Se é sempre notável a parte documental, de alto nível literário e histórico são todos os seus artigos.

A capa, como não podia deixar de ser numa revista de Vila Franca de Xira, uma das capitais ribatejanas da Festa Brava, é a reprodução de



FAUSTO NUNES DIAS

de uma feliz fotografia do ilustre médico e escritor sr. dr. Joaquim da Silva Pinheiro que, natural de Vialonga, é, como ribatejano de boa cepa, um aficionado das largadas e corridas de toiros. Documentário do Ribatejo e da Festa Brava, há que prestar atenção aos artigos e produções dos poetas e escritores mais representativos da Província, tais como o grande sonetista Faustino dos Reis Sousa, e os ilustres escritores Francisco Cândia, Virgílio Arruda, Jorge Ferreira, António Luís de Andrade, Marquês de Rio Maior, António Garcês da Silva e outros.

Ao ilustre jornalista e director da «Vida Ribatejana», sr. Fausto Nunes Dias, apresentamos os nossos sinceros parabéns por este novo número extraordinário, valioso documentário de uma Província e de uma região em pleno, vertiginoso progresso.

Lar Ferroviário

Comunica-nos a Direcção da Cooperativa «O Lar Ferroviário», com sede (provisória) na rua do Barão, 42-2.º-Lisboa, que no dia 29 de Agosto, será entregue, em acto solene, as chaves aos sócios n.ºs 40 do 1.º e 59 do 5.º Escalão, srs. José Cunhal Sampaio e D. Maria José Cunhal Sampaio.

A entrega efectua-se no Bairro de Nossa Senhora do Rosário, na Vila e Concelho de Seia, Beira-Alta.

II Centenário de Bocage

O Ministério da Educação Nacional, através da Comissão do II Centenário do grande Poeta, instituiu um prémio para a Imprensa

No âmbito das Comemorações do II Centenário de Bocage, promovidas pelo Ministério da Educação Nacional, são instituídos o «Prémio Bocage do Ensaio» e o «Prémio Bocage de Imprensa», destinados a galardoar, respectivamente, o melhor ensaio e o melhor artigo, escritos em lingua portuguesa, sobre a vida ou a obra de Bocage. O «Prémio Bocage de Ensaio» é de 25 000\$00, e o «Prémio Bocage de Imprensa» de 10 000\$00.

Podem concorrer ensaios e artigos originais publicados, em primeira edição, entre 1 de Janeiro de 1965 e 30 de Junho de 1966, e também ensaios inéditos. As candidaturas devem ser apresentadas até 5 de Julho de 1966, mediante carta dirigida ao Presidente da Comissão Nacional do II Centenário de Bocage (Pr. do Príncipe Real, 14, Lisboa) e acompanhada de três exemplares de ensaio ou de número ou números da revista ou jornal onde o artigo tiver sido publicado. Quando se trate de ensaio inédito, os respectivos exemplares devem ser dactilografados.

Os júris excluirão do concurso os trabalhos que não obedeçam às condições regulamentares de admissão e qualquer deles deixará de atribuir o respectivo Prémio se nenhum dos trabalhos apresentados o merecer. As decisões dos júris devem ser tomadas e anunciadas o mais tardar até 15 de Outubro de 1966.

A Comissão Nacional poderá reproduzir, sob qualquer forma, o ensaio e o artigo premiados, sem compensação para os seus autores.

Regozijamo-nos com a prova de consideração que o Ministério da Educação dispensa, assim, mais uma vez, à Imprensa.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASOULINO

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

A Valorização Regional

e a consciência da sua importância

O «Jornal do Comércio», o diário mais antigo do País, mas que o ilustre escritor e jornalista, sr. dr. Fausto Lopo de Carvalho, veio notavelmente remocar, com a sua direcção, sem, contudo, lhe alterar as suas características, publicou recentemente um editorial que, intitulado *O despontar da valorização regional*, é digno da nossa mais interessada atenção.

Assinala o referido artigo que a iniciativa particular está a concorrer para a consciência da importância da valorização regional.

O assunto é aliciante e o articulista, sem dúvida o ilustre Director do «Jornal do Comércio», soube tratá-lo com superior critério.

Pelo seu alto interesse, não podíamos, pois, deixar não só de lhe fazer referência, mas também de o arquivar, com a devida vénia, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Segue a transcrição:

«As referências formuladas no Projecto do Plano Intercalar de Fomento para 1965-67 sobre a demora que terão de sofrer, necessariamente, as realizações sistemáticas destinadas a corrigir os desequilíbrios regionais são largamente conhecidas e constituíram matéria de debates muito oportunos na Assembleia Nacional. A preocupação cada vez mais instante e cada vez mais generalizada que se manifesta em torno deste aspecto primacial da vida portuguesa é indício de que já se tomou consciência clara da sua importância e de que não serão por muito tempo adiadas as soluções que se desejam. O que importa é que se comece desde já a estruturar os órgãos eficientes que hão-de conduzir o esforço da valorização regional, que se prepare as infra-estruturas básicas da acção necessária e que com tempo se assegure a mobilização dos recursos indispensáveis para levar a efeito os empreendimentos indispensáveis nesse domínio. É justificada a esperança, entretanto, de que sejam postas em marcha certas realizações regionais valiosas, que constituirão fontes de experiência fundamental para o futuro.

Como se sabe, encontram-se já adiantados os estudos de valorização da região alentejana, devendo no decorrer de 1965 dar-se início a alguns dos projectos. Segundo informação salientada no trabalho recente da Comissão de Coordenação Económica

sobre a evolução do País em 1964, tem também merecido toda a atenção o plano de valorização económico-social da região de Coimbra, e num sentido mais amplo toda a bacia do Mondego. Os estudos compreendidos visam o melhoramento do solo, introdução de novas culturas, fomento pecuário, arborização economicamente aconselhável, sendo ainda de destacar o afluxo de projectos de instalações industriais que ultrapassam largamente um milhão de contos. A simples menção destes projectos e da verba avultada que os exprime, basta para demonstrar o efeito estimulador imediato que os programas de desenvolvimento regional exercem quando concebidos com largueza e sentido de coordenação eficiente.

Por outro lado, há exemplos animadores de iniciativa privada que assinalam as virtualidades da compreensão e decisão das populações locais, desde que surjam as vontades inteligentes e firmes capazes de as impulsionar. Assim, como atesta o trabalho da Comissão referida, entre os núcleos de infra-estruturas para comercialização e industrialização de produtos agrícolas da região transmontana, salienta-se o de Cachão, que inclui uma destilaria de figo, um lagar de azeite, armazéns de preparação de amêndoa, nozes e castanhas, câmaras de desinfectação para castanhas, fábricas de rações para gados, estábulos para engorda de bovinos, estando ainda prevista a instalação de um matadouro. Outro núcleo também de interesse é o de Macedo de Cavaleiros com uma adega, um armazém para fruta, uma fábrica de conservas de fruta, estando também a construir-se um armazém para batata. Todo este complexo agrícola que é estimulado pela Federação dos Grémios da Lavoura do Nordeste Transmontano, tem recebido apoio técnico e financeiro de vários serviços do Ministério da Economia.

Acções estimuladoras desse género — a que está em curso na região de Sever do Vouga sob patrocínio de uma prestigiosa companhia petrolífera — são alicerces excelentes de uma construção que é necessário levar por adiante no conjunto do País. Aproveitando e estimulando todos os valores possíveis não seria difícil, sem grandes dispêndios, pôr em marcha um movimento de valorização regional que será da mais decisiva importância para os destinos da comunidade portuguesa.»

Livros e Autores

A Vida Quotidiana ao Tempo do Terramoto — Por Suzanne Chantal

O nosso País acaba de figurar pela primeira vez na prestigiosa colecção «A Vida Quotidiana», publicada em diversas nações, entre as quais a França (editorial Hachette) e Portugal (editorial «Livros do Brasil»). Deve-se a Suzanne Chantal, ao seu comprovado talento de jornalista e ao seu exaustivo saber historiográfico, esse volume encantador que se intitula «A Vida Quotidiana em Portugal ao Tempo do Terramoto», agora lançado em tradução portuguesa em todo o território nacional.

Distinguido em França pela Academia, que lhe conferiu o honroso e respeitado prémio *História*, não o foi menos pela crítica de todos os quadrantes. Entre os numerosos testemunhos que se poderia invocar saliente-se o do director da revista *História*, que, em seu n.º 194, de Janeiro de 1963, não hesitou em afirmar sem restrições: «O livro é dos melhores da célebre colecção *A Vida Quotidiana* onde, todavia, se contam tantos êxitos... Suzanne Chantal consegue impor-nos uma visão extraordinária de Portugal no século XVIII.» Recorde-se que nesta colecção figuram autores de reputação internacionalmente firmada como Jérôme Carcopino, Pierre Montet, Georges Conteneau, Abel Lefranc, Robert Flacelière, G. e Colette Charles Picard, Paul Zumthor, para só citarmos uns tantos. Suzanne Chantal é colocada a par desses autores, e muito justamente, pois ao conhecimento minucioso da História do nosso País, ao domínio perfeito das fontes documentais da índole mais diversa, acrescenta a fascinação de um estilo grácil, capaz de exprimir todas as linhas e matizes de uma época tão fortemente contrastada.

É um país estranho, um país desconhecido este que Suzanne Chantal nos leva a visitar numa incursão que tem o sabor de uma viagem apaixonante. Um Portugal quase por inteiro destituído de pontos de contacto e semelhança com a nação em que hoje vivemos. Porém, o dom de reconstituição, de que Suzanne Chantal é dotada, dilui os dois séculos de distância, a tal ponto que dir-se-ia encontrarmo-nos perante um *flash-back* cinematográfico. A multiplicação de pormenores sugestivos, escrupulosamente hauridos em fontes fidedignas, permitem a restituição exacta dos factos de verdadeira importância para a fixação do contorno geral da época e conferem-lhe a vibração e o colorido de uma reportagem de actualidade.

A obra principia com a descrição do terrível terramoto de 1755, obtida em função de diversos testemunhos. Mas Suzanne Chantal não tarda a ultrapasar

os limites desse acontecimento para o tomar como ponto de partida de um novo período histórico. A catástrofe emocionou o mundo inteiro e despertou o País do sonho das suas grandezas, abrindo-lhe os olhos para a realidade: o comércio na mão dos ingleses, os ofícios abandonados, largos trechos do solo inaproveitados em pousio. Nas minas a vida reorganiza-se e o Ministro de D. José decidiu dar-lhe novas bases: libertar Portugal da tutela do estrangeiro, de uma nobreza incapaz e de um clero onipotente.

Todavia, a vida permanecia marcada de sensualidade, superstições e segredos, sendo uma fonte de surpresas para o viajante. Festas galantes alternavam com processos judiciais cujas proporções trágicas obsidiavam as consciências. A maior frugalidade contrastava com a gulodice mais refinada. O fausto e o desconforto acotovelavam-se e a dignidade continuava viva, tanto no coração do nobre como no do plebeu.

Quadro colorido e aliciante do dia-a-dia dos homens de todas as classes e categorias sociais num dos períodos mais fecundos da nossa História, esta «Vida Quotidiana em Portugal ao Tempo do Terramoto» vai por certo interessar vivamente o leitor português, visto como tem neste volume uma das melhores oportunidades de conhecer mais profundamente um aspecto (e não dos de menor relevância) do passado do nosso País.

A edição deste volume em português é mais completa do que a original publicada em França, e tem o n.º 23 da colecção «A Vida Quotidiana» da editorial «Livros do Brasil». A capa apresenta uma sugestiva gravura do Largo da Patriarcal depois do terramoto de 1755.

S. O. S. Lua — Por Arthur C. Clarke

Arthur C. Clarke foi apresentado ao público leitor português há alguns anos, aquando da inclusão de *A Idade de Ouro*, um dos seus mais célebres romances de Ficção Científica, na colecção «Argonauta» da editorial «Livros do Brasil».

Arthur C. Clarke não é um escritor vulgar. O público leitor português não tardou a reconhecê-lo, ao transformar em *best-seller* a tradução portuguesa dessa obra.

Compreende-se, pois, que tenha sido aguardada com alvoroço a publicação de *S. O. S. Lua*, que acaba de sair, também na colecção «Argonauta», e que, entre os seus romances, goza de um apreço muito especial.

O que mais peculiarmente caracteriza esta obra é a feliz conciliação, que nela se observa, entre a imaginação mais audaz e o senso rigoroso do verosimilmente possível. É que na personalidade de

Arthur C. Clarke a fantasia criadora do ficcionista e uma formação científica profunda correm de par. O mundo de Arthur C. Clarke, o seu mundo de escritor de Ficção Científica, é um reino «maravilhoso», onde se otram prodígios e sucedem eventos que ultrapassam as balizas da nossa actual capacidade de realização. Tudo o que, porém, ocorre nesse mundo futuro é pautado pelo que a Ciência de hoje, considerada no seu possível desenvolvimento, insinua como susceptível de efectivação.

«S. O. S. Lua», cujos personagens reconheceremos em *Náufragos da Lua*, que se segue na mesma colecção, foi traduzido por Jorge Fonseca. Assina-le-se igualmente, a elegante capa que valoriza gráficamente o volume e foi desenhada pelo pintor Lima de Freitas.

A Fecundação — Por Jules Carles

Prosseguindo a fase de renovação temática, iniciada com *Os Adolescentes na Sociedade Actual*, de M. Porot e Jeant Seux, a colecção «Enciclopédia LBL» fez seguir a *O Espaço Exterior*, de Lloyd Motz, o lançamento de *A Fecundação*, de Jules Carles. Esta obra aborda o problema sob todos os seus aspectos biológicos, começando por estudar a origem das células sexuais, evocando as teorias que tentam explicá-la, descrevendo os processos empregados pelo organismo para esta elaboração. Mostra depois como se formam e diferenciam os elementos sexuais, em particular na espécie humana; as modificações que afectam a sua íntima estrutura matematicamente ajustadas com vista aos desígnios da natureza; o sorteamento dos caracteres hereditários ao acaso das probabilidades.

Os meios utilizados para levar ao contacto os dois elementos geradores, tanto nos animais como nas plantas, são descritos no capítulo III, através do qual se toma conhecimento com os múltiplos artifícios que tendem a não deixar escapar a menor oportunidade de êxito nesta luta incessante de todas as espécies para a sua enumeração. E logo o misterioso fenómeno da conjugação: o ataque ao óvulo, inerte, passivo, pelo espermatozóide activo; a penetração deste no interior daquele; a função dos núcleos e todo o complexo mecanismo do emparelhamento cromosómico; os casos estranhos; as anomalias; os mais variados problemas postos por tais mecanismos, desde a generalidade à partenogénese; a intervenção experimental do homem em todas as fases do fenómeno, etc., são expostos, neste pequeno livro, elementar mas muito completo, com a clareza e a elegância indispensável a toda a obra da divulgação.

A Fecundação, de Jules Carles, foi traduzido pelo Dr. Ramiro da Fonseca, e apresenta uma capa muito elegante e sugestiva de Infante do Carmo. Volume profusamente ilustrado com gravuras no texto.

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.

O Desenvolvimento da Grécia e a Modernização dos seus Caminhos de Ferro

São vastos, ilimitados, extraordinariamente promissores, os recursos da Grécia. Um turismo em plena expansão, o seu desenvolvimento económico, a sua industrialização, uma agricultura estruturada, um tráfico comercial cada vez mais importante com os países balcânicos e com os da Europa Central, fazem com que a Grécia deva igualmente pôr os seus caminhos de ferro à altura da hora europeia. A sua rede, o seu material ferroviário já não podem, com efeito, corresponder a necessidades cada vez mais importantes.

Foi em 1900 que o primeiro comboio fez uma tímida aparição na Grécia, na região da Tessália. Em 1904 entraram em funcionamento duas novas linhas nas regiões de Atenas e de Salónica. Hoje duas linhas principais e algumas pequenas linhas locais cobrem 2700 quilómetros, dos quais 1600 de linha normal de 1 m 44 e 1100 km em linha metrica. O «SEK» cobre a Grécia continental, enquanto o SMP serve o Peloponeso. As pequenas linhas asseguram o seu serviço nas regiões de Volo-Kalambaki — Missolonghi — Agrinion — Krionero.

Os caminhos de ferro gregos modernizam-se e vão enriquecer-se com: 55 automotoras, 12 Diesel, 160 locomotivas e 161 vagões de 70 lugares cada um para as linhas normais. Para as linhas métricas estão previstos: 70 automotoras, 12 Diesel, 85 locomotivas e 109 vagões de 70 lugares. Por outro lado, 5500 vagões de mercadorias de 20 toneladas estão previstos para o novo plano de equipamento.

A Grécia conta actualmente com 500 estações de caminho de ferro, 66 das quais na linha Atenas-Salónica e 12000 ferroviários, ou seja, aproximadamente,

um em 4 quilómetros. Em 410 linhas regulares, 245 locomotivas asseguram uma velocidade de 50-90 quilómetros em linhas normais e de 30-60 em linha métrica. Em linha normal, as automotoras asseguram 90-105 quilómetros e 75 em linha métrica. Na linha Volo-Kalambaki, as locomotivas de 1890 são uma simples atracção local.

A modernização dos caminhos de ferro tornou-se uma necessidade imperiosa porque o tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, cresce incessantemente. O de passageiros duplicou entre 1961 e 1964.

As encomendas de material foram feitas aos Estados Unidos, no que respeita a 12 Diesel para linha métrica, à França 66 Diesel para linha normal, e ao Japão 20 Diesel para linha métrica, pequenos modelos. Por outro lado foram encomendados 69 vagões de passageiros à Alemanha Ocidental, 475 vagões de mercadorias à Roménia e 400 à Bulgária,

Vão ser construídas também novas linhas e as antigas serão melhoradas e modernizadas. Serão igualmente construídas novas oficinas de reparação.

Os caminhos de ferro gregos, parentes pobres da poderosa marinha de guerra, seguem pois também o movimento do progresso.

O desastre da Gibalta

e a «Sociedade Estoril»

A Sociedade Estoril enviou aos jornais, datada de 22 de Julho, a seguinte comunicação:

«Só ontem transitou em julgado o douto acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, proferido no processo sobre o trágico desastre da Gibalta, e só agora, portanto, se pode dizer que ficaram definitivamente estabelecidas as inerentes responsabilidades.

A Sociedade Estoril—porque sabe nada ter feito para protelar o andamento do processo, com prazos cominatórios que a obrigavam, mas não ao Estado—está convicta de que a opinião pública consciente compreenderá agora que não lhe era possível ter pago as indemnizações antes de ter sido apurada a sua quota-parte de responsabilidade.

Procedimento contrário teria implicado, juridicamente, um reconhecimento de culpabilidade total, que os tribunais demonstraram não existir.

Estava em jogo, sobretudo e muito principalmente, a sua posição moral na tristíssima ocorrência.

Estava também em jogo, mesmo que secundariamente, o aspecto material do problema.

Chegou, portanto, o momento em que as vítimas poderão obter a única atenuante possível para os seus sofrimentos: a justa reparação material a que têm direito.

Porque a quota-parte da responsabilidade do Estado é maior do que a da empresa, e ainda porque a posição moral daquela deverá ser menos discutível do que a desta, entende a Sociedade Estoril que

só subsidiariamente lhe competirá intervir na fixação do montante das indemnizações.

A Sociedade Estoril, ressaltando qualquer circunstância imprevisível, toma a posição de se louvar nas indemnizações que o Estado acordar com os titulares do direito à indemnização, assumindo a sua responsabilidade pela quota-parte que lhe compete, ou seja $\frac{1}{4}$ da indemnização total.

É esta tomada de posição que constitui a principal finalidade do presente comunicado, por se pensar que as vítimas poderão deste modo ficar elucidadas quanto à melhor maneira de receberem as reparações a que têm jus.

A atitude da Sociedade Estoril, tantas vezes mal-sinada, fica assim esclarecida, com completo respeito pela decisão proferida pelo poder judicial.

Fomos responsabilizados apenas por não termos mantido uma vigilância—maior do que a efectivamente feita, e para além da que fora superiormente prevista—por modo a suspender a marcha dos comboios, antes da derrocada.

Cumprindo-nos acatar respeitosamente a decisão final do nosso mais alto Tribunal, que assim considerou que um erro humano pôde ter sido cometido, deste nos penitenciamos sinceramente, e declaramo-nos prontos a remediá-lo na medida do possível. Só lamentamos, com a mais verdadeira e sentida das mágoas, não poder dar vida e saúde às vítimas da Gibalta».

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 TÉRMINUS

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

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S.A.R.L.

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras.

COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5, — LISBOA — Telef. 34331/2/3/4/5



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África 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