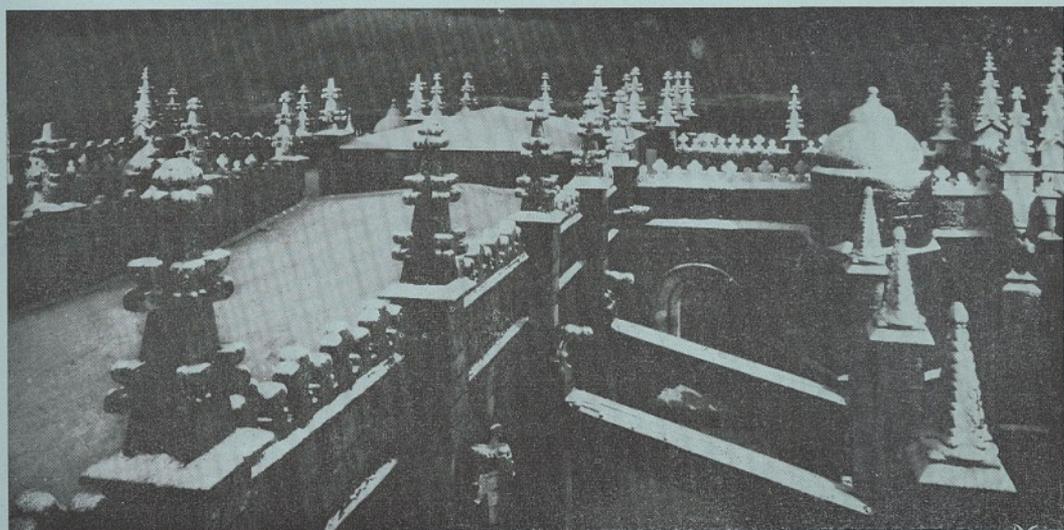


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



GUARDA – A Catedral em dia de neve

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 320158 - DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA - Marquês 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.º LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento 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 40\$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. 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 Fevereiro de 1966

Os Caminhos de Ferro nos Estados Unidos da América, pelo Eng.º <i>LUIS DA COSTA</i>	499
Europeabus 66: Mais serviços, melhor qualidade.	501
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTACIO</i>	503
Pela Imprensa.	506
Estação de Santa Apolónia	506
Caminhos de Ferro Estrangeiros.	506
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	507
Ainda o interessante Guia de Portugal de 1866, por <i>EURICO GAMA</i>	508
A Suécia e a Ilha da Madeira	509
Eng. Luís da Costa	509
O Turismo na Itália.	509
Convívio rodo-ferroviário	509
O Caminho de Ferro de Benguela e o seu extraordinário progresso.	510
Curiosidades turísticas da Alemanha	511
Caminhos de Ferro Ultramarinos	511
Publicações Recebidas.	490
Gazeta dos Caminhos de Ferro	512

Nota de abertura

Transporte do Minério de Moncorvo

Tem-se falado muito na solução a adoptar para o transporte do minério de Moncorvo (minas de Carvalhal) com destino à exportação e ao abastecimento da Siderurgia Nacional, no Seixal.

Muito também se tem falado em tornar o rio Douro navegável tendo como principal atributo o transporte desse minério, além do desenvolvimento económico do nordeste da província de Trás-os-Montes.

Quanto ao transporte do minério, não há dúvida de que não poderá aguardar obra de tamanho vulto, por ser demorada.

Apresenta-se-nos, então, o transporte ferroviário que é aquele que mais rapidamente poderá acudir àquela necessidade.

Para este modo de transporte, duas soluções se apresentam: beneficiar e adaptar a linha férrea do Douro a fim de transportar o minério para Leixões e dali por via marítima para a Siderurgia Nacional ou construir uma linha de ligação do Pocinho (Douro) a Vila Franca das Naves (Beira Alta) que, aliás, está classificada no plano ferroviário, o que tornará possível aquele transporte desde as minas de Carvalhal até à Siderurgia Nacional, no Seixal.

Do estudo destas soluções ocupa-se neste momento o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, mas, em definitivo nada ainda está assente e compreende-se que problema de tal monta não poderá ser apreciado senão com muita ponderação, tendo em atenção o reflexo que qualquer das duas soluções possa ter na economia geral da Nação.

A ligação Pocinho — Vila Franca das Naves apresenta uma enorme vantagem e essa é a de permitir uma ligação directa em via larga da zona nordeste de Trás-os-Montes com a restante rede ferroviária nacional, além da do minério poder ser transportado directamente até ao Seixal. Mas se tem vantagens também tem alguns inconvenientes, por isso há que ponderar quais as vantagens e inconvenientes duma e doutra solução.

Os Caminhos de Ferro nos Estados Unidos da América

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

I

Por várias razões os caminhos de ferro americanos tiveram uma concepção diferente da dos europeus.

Aqueles foram construídos em solo virgem não tendo, pois, as dificuldades que encontraram os caminhos de ferro europeus, cuja construção se desenvolveu nas regiões já habitadas da Europa. Foi o caminho de ferro, assim, permitindo o povoamento dos territórios, facilitando o seu desenvolvimento económico, que não deixou de interessar às companhias de caminhos de ferro, que, vendendo e alugando terrenos aos que chegavam de novo, ajudava-os a estabelecerem-se.

As redes desenvolviam-se em plena liberdade e concorrência. As companhias de caminhos de ferro aumentaram, mas acabaram por se fundirem em grandes empresas até ao ponto em que a lei não as impedião.

Os caminhos de ferro americanos pertencem a empresas privadas e são submetidos às regras que governam a vida económica americana. À face da lei são consideradas como empresas comerciais ou industriais ordinárias, gozando assim duma liberdade completa no que respeita a exploração e financiamento por que as companhias e os seus accionistas suportam directamente as consequências da sua gestão.

Esta liberdade traz, como contrapartida, a obrigação de publicar as suas contas de exploração e o seu orçamento duma forma prescrita pela lei, não fazendo o caminho de ferro nenhum segredo dos resultados da sua exploração.

As grandes quantidades transportadas e as grandes distâncias a percorrer obrigam a dimensões grandes do material circulante e maiores cargas por eixo, no que respeita à tracção e a carruagens de passageiros.

Um dos grandes aspectos dos caminhos de ferro americanos é a grande variação da densidade de tráfego conforme a riqueza das regiões atravessadas. Assim se verifica, no Oeste, que essa densidade é muito fraca em relação a outras regiões.

A sua grande liberdade levou à existência de linhas concorrentes com percursos diferentes entre as mesmas cidades.

Embora os caminhos de ferro pertençam a empre-

sas privadas e independentes, são coordenadas por dois organismos: a Interstate Commerce Commission (I. C. C.) e a Associação dos Caminhos de Ferro Americanos (A. A. R.).

A I. C. C. é um organismo de regulamentação, funcionando sob a autoridade do Governo federal, a quem compete fazer respeitar pelas Companhias de Caminho de Ferro todas as disposições referentes a facilitar a circulação dos veículos e assegurar a liberdade do tráfego entre os Estados. A sua principal tarefa é a de zelar pelo estabelecimento de certo número mínimo de normas de segurança interessando os passageiros, fiscalizar as tarifas a fim de evitar uma grande concorrência e impor a aplicação de métodos uniformes de apresentação das estatísticas, de modo a facilitar a comparação.

A A. A. R. é um organismo de coordenação, isto é, que pode fazer recomendações ou tomar decisões obrigatórias para os seus membros nas questões ligadas à melhoria das técnicas e da exploração dos caminhos de ferro, sem ter, no entanto, poderes regulamentares para as fazer aplicar. É uma associação livre em que participam as direcções das diversas redes de caminho de ferro financiadas por estas e completamente autónoma.

A Interstate Commerce Commission foi criada para assegurar, no plano nacional, a aplicação da política de transportes definida pelo Congresso.

A Associação Americana dos Caminhos de ferro permite a estes dar uma melhor contribuição para a realização dessa política.

A política dos caminhos de ferro americanos e a política dos transportes em geral são caracterizadas pela vontade de criar um mercado único, igualando as condições deste mercado e abolindo toda a prática discriminatória excessiva.

A I. C. C. não depende nem do Presidente nem do poder executivo, mas directamente do Congresso.

A classificação uniforme das mercadorias é uma das realizações mais notáveis naquele sentido, pois permite classificar e unificar as condições de transporte.

Têm um particular interesse as medidas tomadas simultaneamente pelos caminhos de ferro e pelos seus clientes para o estabelecimento de tarifas adap-

tadas à situação particular de certos sectores de actividade em certas regiões.

O funcionamento dos caminhos de ferro americanos não seria o que é, tanto no âmbito público como no privado, se não estivessem ligados no seio da Associação Americana dos Caminhos de ferro (A. A. R.).

Esta Associação é de criação mais recente do que a União Internacional de Caminhos de ferro (U. I. C.) na Europa mas as suas actividades são mais numerosas e envolvem um domínio mais vasto. Reforça a posição do caminho de ferro perante o Governo e a I. C. C.

É frequentemente consultada sobre assuntos de ordem geral ou de interesse público tais como: tarifas, regras de contabilidade, questões jurídicas, regulamentos de segurança, etc.

Dispõe dum serviço de estudos muito competente que se ocupa de instalações fixas, material circulante, métodos e processos de exploração, contabilidade, relações com o público, concorrência entre os modos de transporte, etc. Interessa-se ainda por todos os assuntos que possam auxiliar o caminho de ferro a

suportar a concorrência crescente de novos modos de transporte.

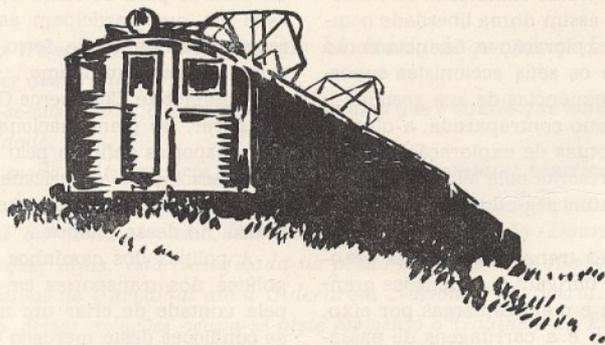
Em consequência do grande número de Companhias de caminhos de ferro americanas elaboraram-se normas que permitem, entre elas, uma grande troca de material.

Os vagões vazios e carregados circulam da rede de uma companhia para a de outra e vagões de todos os tipos são encaminhados dum local para outro para satisfazer um pedido imprevisto ou uma ponta de tráfego.

As Companhias de caminhos de ferro classificadas pela Interstate Commerce Commission como redes de primeira categoria são admitidas como membros activos da Associação Americana de Caminhos de ferro (A. A. R.), mas esta pode admitir como membros activos outras empresas de transporte ferroviário.

Além dos membros activos a A. A. R. tem ainda membros associados sem direito de voto.

Esta Associação tem um certo número de serviços especializados tais como: serviço jurídico, exploração e conservação, tráfego, finanças, contabilidade, assuntos fiscais e avaliações, negócios económicos e relações com o público.



Europabus 66:

Mais serviços, melhor qualidade

Algarve, Norte do País, Lisboa e arredores nas rotas turísticas europeias

Como habitualmente, as quinze redes ferroviárias componentes da U R F (União dos serviços rodoviários dos caminhos de ferro europeus) acabam de elaborar em comum o programa *Europabus* para este ano de 1966.

De ano para ano, a evolução deste programa, complementar das actividades inerentes ao caminho de ferro em matéria de turismo, abre mais amplos horizontais à vocação turística do comboio.

Assim, o *programa 66* compreende dezassete novos serviços (que aumentam a rede em 15 500 km, atingindo-se assim o total de 100 000 km).

I — Novas linhas regulares entre:

Dortmund e Ostende — aos sábados, de 4 de Junho a 10 de Setembro.

Francfort a Praga — via Wurzburg e Karlovy — Vary, (aos sábados de Francfort e aos domingos de Praga) de 2 de Abril a 2 de Outubro.

Munique a Atenas — via Salzburg, Zagreb, Belgrado, Skopje, Tessalónica, em três dias (aos domingos de Munique e às quartas-feiras de Atenas) de 3 de Abril a 7 de Outubro.

Munique a Istambul — via Graz, Zagreb, Belgrado, Nis, Sófia, em três dias (quatro partidas hebdomadárias na grande estação e duas na pequena estação).

Colónia a Teerão — via Munique, Zagreb, Sófia, Istambul, Ankara, Keisery, Erzeroum, em nove dias (aos sábados de Colónia e às sextas-feiras de Teerão) todo o ano. Haverá igualmente um serviço *Munique-Teerão*, em oito dias, (às quartas-feiras de Munique e às segundas-feiras de Teerão), no período de Junho a Setembro.

Colónia a Beirute — com o mesmo itinerário que para Teerão até Istambul, e depois via Ankara, Alexandria, em sete dias (aos sábados de Colónia e aos domingos de Beirute) de 1 de Abril a 25 de Setembro.

Viena a Praga e Karlovy-Vary — (às quintas-feiras e sábados de Viena, às quartas e domingos de Karlovy-Vary) de 2 de Abril a 30 de Outubro.

II — Novos circuitos de preços fixos

Circuito do sul da Alemanha e Áustria — Francfort, Nuremberga, Munique, Salzburgo, Viena, Graz, Linz, Innsbruck, Garmisch — Partenkirchen, Lindau, Baden-Baden, Francfort, em catorze dias (partida às quartas-feiras). De 11 de Maio a 14 de Setembro.

Circuito da Jugoslávia — (com partida de Munique) — Munique, Salzburgo, Villach, Zagreb, Belgrado, Sarajevo, Dubrovnik, Split, Zadar, Ljubljana, Munique, em catorze dias (partida aos sábados) de 14 de Maio a 24 de Setembro.

Circuito da Bretanha — de Rennes a Rennes em sete dias, ou de Saint-Brieuc a Vannes em quatro dias, com partidas, respectivamente, aos domingos e terças-feiras, de 29 de Maio a 4 de Setembro, seguindo o itinerário: Rennes, Mont Saint-Michel, Saint-Brieuc, Vannes, Rennes, com passeio de mar no golfo de Morbihan.

Circuito do Algarve — Lisboa, Serpa, Praia da Rocha, Santiago do Cacém, Lisboa, em seis dias, (partida aos sábados) de 1 de Janeiro a 31 Março e de 1 de Outubro a 31 de Dezembro.

Circuito do Norte de Portugal — Lisboa, Fátima, Figueira da Foz, Porto, Bom Jesus de Braga, Porto, Coimbra, Leiria, Lisboa, em seis dias (partida às sextas-feiras). De 1 de Abril a 31 de Dezembro.

Circuito Lisboa-Andaluzia-Marrocos — Lisboa, Toledo, Madrid, Granada, Málaga, Torremolinos, Fuengirola, Algeciras, Tânger, Tetuan, Fez, Volubilis, Moulay-Idriss, Meknès, Marraquexe, Casablanca, Rabat, Tânger, Algeciras, Sevilha, Lisboa, em dezoito dias (17 partidas previstas de 10 de Abril a 11 de Dezembro).

III — Excursões

Volta a Lisboa — durante todo o ano, todas as manhãs, salvo às segundas-feiras, e todos os dias, da parte da tarde.

Excursão a Mafra-Sintra-Estoril — todos os dias excepto aos domingos (de 1 de Março a 31 de

Outubro); terças, quintas e sábados (durante o resto do ano).

Excursão à Arrábida e Évora — terças, quintas e sábados (de 1 de Março a 31 de Outubro).

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela exploração destes seis últimos serviços realizados sob os seus auspícios pela *Empresa Claras* traz ao *Europabus* uma importante contribuição que até aqui fazia sentir a sua falta. Além disso, a este enriquecimento quantitativo junta-se a boa qualidade.

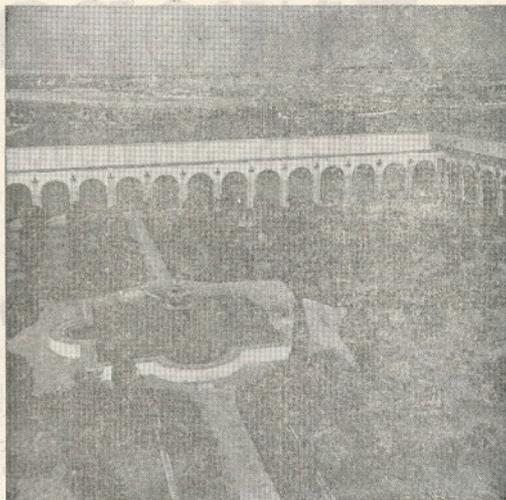
A linha Nápoles-Brindisi-Patras-Atenas, (com passagem em *ferry-boat* de Brindisi para Patras) torna-se um serviço *Roma-Atenas* (do Coliseu ao Partenon em três dias) a preço fixo. Prevê-se uma partida semanal de 1 de Maio a 15 de Setembro, e duas partidas semanais de 16 de Julho a 31 de Agosto.

O circuito do Peloponeso transformou-se no *Circuito da Antiga Grécia*: Atenas, Corinto, Mice-nas, Tirinto, Levádia, Mauplie, Epidauro, Olímpia, Eghion, Delfos, Levádia, Atenas, em cinco dias (partida às segundas-feiras) de 7 de Junho a 30 de Setembro.

Ao mesmo tempo, os itinerários dos circuitos *Inglaterra e Escócia* (este aumentado com uma visita à ilha de Skye), *Devon e Cornualha*, *Northumbria e Litoral Escocês*, *Costwolds e Wye Valley*, e *Lake District* são modificados para se lhes renovar o interesse.



Dentre as imensas riquezas do Convento de Mafra avultam as suas maravilhosas esculturas



Em Évora, o Convento da Cartuxa e o seu jardim constituem um das mais belos motivos de interesse

O indicador geral *Europabus* apresenta no total 77 serviços de linhas regulares, 55 circuitos e 21 excursões, ou sejam 153 serviços turísticos explorados por 44 empresas sob o controlo dos caminhos de ferro europeus.

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

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

Artigo 46.º O produto líquido das despesas de exploração e conservação será distribuído pela seguinte forma;

- 1.ª 1 por cento para fundo de reserva;
- 2.ª Juros e amortização de empréstimos contraídos;
- 3.ª 5 por cento para as acções;
- 4.ª Completar 4 por cento do produto líquido para fundo de reserva até este ser igual a dez por cento do capital social;
- 5.ª Completar 6 por cento às acções.

Do remanescente, havendo-o, 5 por cento serão para o conselho de administração e para o conselho fiscal, 5 por cento para os fundadores, e o resto será distribuído aos accionistas ou ser-lhes-á dada a aplicação que a assembleia geral determinar.

Artigo 47.º A amortização deverá estar efectuada, pelo menos, dez anos antes de expirar o prazo da última concessão do caminho de ferro feita à companhia, e para este fim será destinado um abono proporcional ao capital social, e os dividendos das acções sucessivamente amortizados. A designação das acções que devem ser amortizadas far-se-á por sorteio público em Lisboa, em cada ano, nas épocas e pela forma que o conselho de administração determinar.

Os portadores das acções designadas pelo sorteio para serem amortizadas receberão em numerário o capital pago das suas acções, com o dividendo até ao dia indicado para amortização, e em troca destas acções receberão outras especiais ao portador ou coupons de usufruto. Estas acções darão direito a uma parte proporcional ao excedente do produto líquido anual mencionado no artigo 46.º. Os portadores destas acções de usufruto conservarão os mesmos direitos que os portadores das acções, não amortizadas, excepto o dividendo de 6 por cento sobre o capital amortizado das suas acções, ao qual não terão direito.

Os números destas acções, designadas pela sorte, serão publicados em conformidade do artigo 9.º A amortização do capital destas acções será

efectuado em Lisboa, Paris e Londres, nos cofres designados pelo conselho de administração, a contar do 1.º de Janeiro do ano seguinte.

§ único. A assembleia geral, poderá, quando o julgue oportuno, e sobre proposta do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, deliberar a amortização de maior número de acções do que o permitiria o abono proporcional ao capital social e dividendos mencionados por este artigo; porém, quando se dê este caso, não serão aplicadas a futuras amortizações os dividendos das acções antecipadamente amortizadas, senão quando chegar a época em que o deveria ter sido pelo processo ordinário.

Igualmente poderá modificar o sistema da amortização, observadas as disposições da primeira parte deste artigo 47.º.

Artigo 48.º O pagamento do dividendo terá lugar conforme decidir o conselho de administração, por semestre ou por ano em Lisboa, Paris ou Londres, nos cofres designados e nas épocas fixadas pelo mesmo conselho. Estas épocas serão publicadas na forma indicada no artigo 9.º.

Todos os dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco anos da data desta publicação, reverterão a favor da sociedade.

Título VII

Liquidação, Contestações

Artigo 49.º Quando por qualquer motivo se resolve a dissolução da sociedade, a assembleia geral nomeará para liquidatários cinco accionistas que tenham direito de votar, e que não façam parte do conselho de administração, e quatro membros deste conselho. Estes liquidatários procederão imediatamente à liquidação na forma préscrita para casos idênticos no código comercial. As funções do conselho de administração cessarão logo que comecem as dos liquidatários.

Artigo 50.º Logo que se tenha resolvido a disso-

lução, o haver social será realizado em valores efectivos. Pagar-se-ão todas as quantias pertencentes a terceiros e o que sobrar será distribuído pelos sócios *pro rata* das acções que possuírem. No caso de se apresentarem dificuldades relativamente à distribuição, serão estas resolvidas pela forma que se indica no artigo seguinte.

Artigo 51.º Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a execução dos respectivos contratos, serão decididas por árbitros; dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela companhia. No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a apazimento de ambas as partes. Faltando acordo para esta nomeação, será deferida ao Supremo Tribunal de Justiça a nomeação do quinto árbitro.

§ único. As contestações que se levantarem entre o conselho de administração e os accionistas, serão submetidas ao arbitramento de três árbitros e amigáveis medianeiros, que serão nomeados e procederão como se determina para casos idênticos no código comercial e mais legislação subsidiária, e a decisão deste árbitros será executada sem que possa contra ela admitir-se qualquer apelação ou recurso.

Providências sobre o transporte em caminhos de ferro de materiais orgânicos

A fim de se evitar, quanto possível, os prejuízos que à renda pública possa causar o transporte pelas linhas férreas de materiais orgânicos em condições menos convenientes, foi ordenado por Portaria de 10 de Setembro de 1884 que não fosse permitido o transporte em caminho de ferro de quaisquer materiais orgânicos que na estação expedidora fossem encontrados em estado de decomposição: As peles frescas, sebo, sangue, materiais gordos, ossos de animais, os estrumes e bagaço de azeitona ou de uvas e outros resíduos análogos, só pudessem ser admitidos a despacho por carga completa de vagões descobertos, devendo o transporte ser feito em comboios de mercadorias.

As mercadorias indicadas poderiam, todavia, ser recebidas por carga incompleta, para serem transportadas em comboios mixtos, quando fossem apresentadas a despacho em caixas, pipas ou barris tão completamente vedados que não exalasses mau cheiro.

Era permitido em comboios de passageiros o transporte de peixe fresco ou salgado, caça, fruta verde, legumes frescos e outras mercadorias menos sujeitas a pronta decomposição, devendo, porém, as mesmas mercadorias ser sujeitas a despacho, devidamente acondicionadas.

As mercadorias mencionadas só poderiam ser recebidas pelos chefes das estações que tivessem de os expedir em quantidade tal que pudessem ser enviadas ao seu destino dentro do prazo de doze horas, devendo o pagamento do transporte e despesas acessórias previstas dos objectos sujeitos a deterioração durante a marcha dos comboios, ser feito na estação expedidora, e declarar-se sempre nas respectivas notas de expedição e cartas de porte quais as moradas dos consignatários.

Estas mercadorias não deveriam ser conservadas na estação destinatária por espaço de tempo superior a 24 horas.

Quando, porém, se observasse que elas se encontravam em estado de decomposição, seria imediatamente prevenido o consignatário, por aviso de respectivo chefe, no menor espaço possível para lhes dar o destino conveniente.

Os chefes das estações ficavam autorizados a vender as remessas de que se trata, findos aqueles prazos, ou queimá-los-iam, sem prévio aviso aos consignatários, quando a conservação, venda ou entrega das mercadorias fosse prejudicial à saúde pública.

Nesse caso, o procedimento teria lugar com a assistência de um Fiscal do Governo ou de um agente da autoridade administrativa, nos caminhos de ferro explorados por companhias, e do competente agente da Exploração ou de um agente da autoridade administrativa nos caminhos de ferro explorados por conta do Governo, lavrando-se o competente auto adminis-



End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

trativo de todas as circunstâncias ocorrentes, para os devidos efeitos.

Do produto das vendas de mercadoria referida seriam deduzidas as despesas a que as mesmas pudessem ter dado lugar e que não tivessem ainda sido pagas, devendo a quantia restante ser posta em depósito para ser entregue a quem de direito fosse.

As mercadorias que em vistas do tempo necessário para o seu transporte pudessem pela sua natureza considerar-se sujeitas a decomposição ou fermentação durante o trânsito, tais como sangue de animais, bagaço de uva ou de azeitona e outros resíduos análogos, só deviam ser admitidas a depósito quando convenientemente preparadas e em estado de não poderem sofrer decomposição.

Em tempo de epidemia e enquanto ela durasse, era proibido o transporte em caminhos de ferro das mercadorias mencionadas e além destas trapo, lã e enxofre já servidos, roupas não lavadas e quaisquer outros objectos que se julgassem susceptíveis de transportar germens de doença.

(Esta portaria tem a data de 10 de Setembro de 1884).

Convindo para o mais pronto e regular andamento do serviço que a Direcção de Fiscalização dos Caminhos de Ferro do Norte, Leste e da Beira Alta se reunissem em uma só Direcção e tendo em vista o disposto no § 1.º do artigo 3.º e no artigo 90.º da Organização dos Serviços Técnicos de Obras Públicas, aprovado por Decreto de 24 de Julho de 1886, foi determinado que as duas Divisões constituíssem uma só, que ficaria a cargo do Coronel de Engenharia, Luís Victor Le Cocq.

* * *

Por alvará de 7 de Julho de 1886 foi concedido à Companhia Real a construção e exploração de um ramal de Santa Apolónia, na linha do Norte, proximidades da Madre de Deus, que fosse entroncar na altura de São Domingos de Benfica, na linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras e ramal de Mercena.

Esta concessão foi feita com as cláusulas e condições seguintes:

1.ª A companhia efectuará à sua custa, sem subsídio do Estado, nem quantia de qualquer outro benefício.

1.º A construção do dito ramal, que se denomina «Ramal de Santa Apolónia a Benfica», com todas as suas dependências;

2.º O necessário fornecimento de todo o material fixo e circulante que for necessário para a exploração da linha;

3.º O estabelecimento de uma linha telegráfica ao lado da via férrea em toda a sua extensão.



**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

2.ª As obras que a companhia tem que executar serão feitas conforme o projecto definitivo por ela apresentado, datado de 10 de Abril de 1886, que se aprova com as cláusulas indicadas nas condições 22.ª e 23.ª e as ampliações neste alvará introduzidas.

3.ª Para serviço da construção e fiscalização do ramal fará a companhia, no prazo de um mês, a contar da data deste alvará, tirar duas cópias do projecto aprovado, as quais serão autenticadas na direcção geral das obras públicas e minas, sendo depois uma delas entregue à mesma companhia.

4.ª Qualquer mudança que se julgue necessária, ou conveniente introduzir no projecto aprovado será pela companhia sujeita à aprovação do Governo.

5.ª Nenhum trabalho poderá ser iniciado sem que tenha sido aprovado pelo Governo o projecto da obra respectiva.

6.ª O ramal será construído com leito e obras de arte para uma só via, à excepção das estações em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço.

7.ª A concessão do ramal de caminho de ferro de Santa Apolónia a Benfica é feita pelo tempo que ainda decorrer para terminar a concessão das linhas férreas de Leste e Norte.

(Continua)

Pela Imprensa

«Diário dos Açores»

Com a sua edição de 7 do corrente, entrou o «Diário dos Açores» no 97.º ano de existência. São perto de um século de trabalhos, de aspirações, triunfos e, também, de algumas injustiças, de que tem sido vítima. Mas um verdadeiro jornal tem que ser isso tudo, para ser verdadeiramente humano. Fundado em 1870 por Tavares de Resende, continuado de 1892 até 1939, por seu sobrinho M. Resende Carreiro, é nas mãos dos filhos deste último que repousam agora os destinos de um jornal que sendo publicado numa ilha, é, afinal, conforme o seu título, de todos os Açores. À beira do centenário, refletindo os anseios e as aspirações de um povo insular, o *Diário dos Açores*, apesar de ter entrado no 97.º ano de publicidade, é um jornal de feição moderna, em que a antiguidade é sinónimo de juventude.

Colaboram neste número, os srs. drs. Oliveira San-Bento, Riley da Mota, João Anglin e Hugo Rocha, Dinis da Luz, Armando Cortes-Rodrigues, Victor Cruz, Carreiro da Costa e Inácio de Melo.

Numa pequena nota, lembram-se, com saudade, dois velhos colaboradores, falecidos recentemente: o capitão Aniceto dos Santos e o poeta Rolando de Viveiros.

Aos actuais directores do «Diário dos Açores», ilustres jornalistas srs. drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro, apresentamos os nossos parabéns pela entrada no 97.º ano do seu jornal.

«Vida Ribatejana»

Entrou no dia 10 de Fevereiro no 50.º ano de existência o semanário «Vida Ribatejana», que se publica em Vila Franca de Xira.

Fundado por um grupo de rapazes — a mocidade é sempre audaciosa e generosa — tendo à frente Fausto Nunes Dias e Francisco Câncio, entre outros valores — *Vida Ribatejana*, sempre fiel ao título e ao seu programa, é, desde o seu primeiro número, uma das vozes mais sinceras e ardentes da região.

Pugnando constantemente pelos altos interesses da vila e seu concelho, sempre pronto a terçar armas pelas tradições de carácter ribatejano, *Vida Ribatejana* conquistou um lugar alto na Imprensa regionalista.

A Fausto Nunes Dias — jornalista de talento e homem de acção — os nossos parabéns pelo aniversário de *Vida Ribatejana*, parabéns extensivos a todos os seus colaboradores e amigos.

«O Tempo e o Modo»

Recebemos o n.º 32, correspondente a Novembro, da excelente revista *O Tempo e o Modo*, diri-

gida pelo dr. António Alçada Baptista. Esta revista de pensamento e acção insere neste número colaboração de muito interesse, assinada por: José Manuel Pinto Correia (O Concílio Ecuménico Vaticano II), Manuel Frade (A 4.ª Sessão, o Concílio e a Igreja); Manuel Bello (Sobre a Noção de Espaço Económico e suas aplicações; Júlio Castro Caldas (A eleição presidencial francesa), e outros.

De indiscutível interesse são também as cartas dos professores Drs. António José Saraiva e Jorge de Sena.

Estação de Santa Apolónia

A C. P. comunicou à Imprensa, que, no propósito de se facilitar o escoamento tão urgentemente quanto possível das remessas destinadas a Lisboa, a partir de 21 do corrente, o serviço de recepção de detalhe em pequena velocidade, na estação de Lisboa (Santa Apolónia), ficará limitado a remessas constituídas por:

— veículos de mais de duas rodas: — máquinas agrícolas; — ferro ou aço em bruto, batido, coado, forjado ou fundido — ferro em verga ou verguinha, — ferro ou aço em chapas ou laminado; — tubos de plástico; — volumes de peso indivisível igual ou superior a 500 quilogramas, que sejam transportáveis em vagões abertos.

Continua, no entanto, esta estação a receber remessas de detalhe em grande velocidade e remessas de vagão completo, tanto de grande como de pequena velocidade, bem como todas as destinadas a domicílio.

Os srs. utentes poderão utilizar para as suas remessas de detalhe despachos em pequena velocidade e quando não preferirem recebê-las no domicílio quaisquer das restantes estações que sirvam Lisboa, tais como Braço de Prata, Lisboa (Rego) e Alcântara Terra.

Caminhos de Ferro Estrangeiros

Alemanha

Foi há 125 anos, em 12 de Setembro de 1840 que começou a circular em Baden o 1.º comboio de Mannheim para Heidelberg. Em Agosto de 1965 foi registada a passagem de 49.710 comboios na Estação Principal dos Caminhos de Ferro de Karlsruhe.

Segundo informações de dados estatísticos, sobe a mais de 45.000 o número de dormidas — entre elas 46.117 estrangeiros — registados em Karlsruhe em Julho de 1965. Com esta cifra, muito superior às dos anos anteriores, atingiu-se um record verdadeiramente notável para o turismo desta cidade.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

João Reis, Mestre Pintor de Angola

O pintor João Reis, digno herdeiro e continuador de Mestre Carlos Reis, visitou há meses a nossa linda e maravilhosa Província de Angola e de lá trouxe alguns quadros e apontamentos admiráveis, que expôs recentemente numa das salas do Palácio da Sociedade Nacional de Belas-Artes, juntamente com outras obras pintadas na Metrópole. Uma exposição de João Reis constitui sempre, quer em Lisboa quer no Porto, um grande acontecimento de arte. Rico de personalidade e de talento, a pouco e pouco, sem, todavia, desprezar as lições de seu eminente Pai, achou os seus caminhos próprios, encontrou-se consigo mesmo. Mestre Carlos Reis, que nos honrou com a sua amizade, sentia-se feliz com a «independência» do querido filho e discípulo. Com efeito, entre Carlos Reis e João Reis, como pintores, não existe hoje — e este *hoje* dura há muitos anos — nenhum vestígio de influência. O que há de comum agora, entre o Mestre e o Discípulo, é uma viva e conhecida admiração pelo povo português, por esta portentosa terra portuguesa, pelos motivos portugueses.

Foi o desejo de conhecer novos aspectos de Portugal que levou Mestre João Reis a visitar Angola. Dessa visita, que durou três meses, o pintor trouxe um tesouro: nada menos de dezasseis quadros pintados na cidade de Luanda, no colonato da Cela e em Nova Lisboa. Respira-se uma nova atmosfera — e pela arte do grande pintor fomos levados à presença de um mundo estranho, um mundo de feitiço, em que tudo tem o seu encanto e o seu mistério. João Reis, que nos maravilhou com a sua exposição, veio maravilhado com o povo negro, que se sente orgulhoso de ser português, de ser regido e protegido por leis portuguesas.

Temos que agradecer a João Reis a sua exposição; que, ensinando-nos a conhecer e a amar Portugal metropolitano, veio juntar-se agora àqueles outros pintores que estão revelando ao Mundo o fascinante Mundo português.

Devemos acrescentar que entre João Reis, pintor de Portugal metropolitano, e João Reis, pintor do Ultramar português, não existe a mais leve semelhança. Cada assunto tem a sua maneira própria de ser interpretada. João Reis é sem, favor, um Mestre na arte de pintar.

Portugal pitoresco



OLIVEIRA DE AZEMÉIS — Um trecho do Jardim Público

DESTINO

*Menino triste por dentro,
tão alegre no brincar.
Era sozinho o menino
com desejo de sonhar.*

*A vida deu-lhe o mistério
Nos contos da sua avó
— tudo seria beleza,
mas o menino era só.*

*A vida passou tão breve
e, já crescido, o menino
no coração sente os contos
e por livro, o seu destino.*

(Do livro *Cais Deserto*)

Jacinto Soares de Albergaria

Ainda o interessante Guia de Portugal de 1866

As cidades e as paisagens

Por EURICO GAMA

No primeiro artigo publicado na «Gazeta», n.º 1872, de 16 de Dezembro findo, acerca do curioso «*Itinéraire descriptif, historique et artistique de l'Espagne et du Portugal*», por A. Germond de Lavigne, saído em 1866, escrevi que se justificava um segundo citando as opiniões do autor a respeito das nossas cidades, usos e costumes e paisagens.

Começarei por *Elvas*, terra onde nasci, no que ninguém me pode levar a mal, já que a boa caridade deve começar por nós.

Considera-a de Lavigne cidade e lugar fortificado, de 10 mil habitantes, situada perto da margem direita do Guadiana, sobre uma colina escarpada. É muito bem defendida pelos fortes de Santa Luzia e de La Lipe, tidos por inexpugnáveis, «mais qui méritent seulement l'attention comme stations militaires», palavras que hoje, mais do que na época do autor, podemos aceitar como certas. Na verdade, tanto uma como outra destas magníficas fortalezas, a primeira do século XVII, a segunda do imediato, bem como a excelente cintura de muralhas sistema Vauban, são, ainda nestes tempos em que quase tudo entra na órbita nuclear, duas admiráveis obras militares, em que cada pedra é um testemunho glorioso da nossa história.

Quanto ao célebre Aqueduto da Amoreira, de sete quilómetros de extensão, com três ordens de arcadas sobrepostas, «du plus bel effet», erra de Lavigne ao seguir os que o julgam de construção romana, pois foi erguido à custa do povo de *Elvas* e por meio do imposto do «real de água», desde os fins do século XV até 1622, em que foi inaugurado com grandes festas, jogos e touros.

À Catedral chama gótica, quando toda ela é manuelina, ampliados o altar-mor e as capelas colaterais no século XVIII, ao estilo da escola de Mafra. Em todo o caso, os fundamentos da linda Igreja são do século XIII, mas desse tempo, o que resta?

Também os outros templos não mereceram a simpatia do autor, ao escrever que «les quelques églises d'Elvas n'offrent aucunes beautés particulières». Ou de Lavigne escreveu de cor, sujeitando-se a lapsos lamentáveis como estes, ou então se esteve em *Elvas* viu os seus monumentos «à vol d'oiseau». Como pôde ele ignorar a beleza surpreendente da Igreja das Domínicas, do século XVI, octogonal e com pinturas que se conservam como se houvessem sido feitas ontem? E a Igreja dos frades

Domínicos, cujo transepto é do mais puro gótico que temos em Portugal? E o altar opulentíssimo da Igreja da Ordem Terceira, de talha maravilhosa? E as paredes de formosos azulejos azuis da Igreja de Santa Clara? E os da ampla e luminosa Sacristia da Sé? E a graciosa Igreja do Senhor Jesus da Piedade, com o seu impressionante núcleo de ex-votos, conjunto sem igual de norte a sul do País?

E a respeito de *Elvas* muito poderia ainda escrever, mas por aqui me fico.

Évora não causou forte impressão ao autor, o que muito nos admira, tratando-se de uma cidade tão pitoresca e tão rica de monumentos e pergaminhos. Diz ele: «Aujourd'hui, cette ville n'a que des murailles et deux châteaux-forts en ruines; ses rues sont étroites, tortueuses et mal bâties».

O que mais lhe chamou a atenção foram a Catedral, da qual se limita a dizer: «sa vieille cathédrale gothique», as igrejas paroquiais, o aqueduto construído por Sertório e o rico Museu. O belo Templo de Diana, em ruínas, «s'est prosaïquement transformé en une boucherie». E nada mais, além de breves apontamentos de natureza histórica.

Já nas referências a *Lisboa* e seus arredores, de Lavigne foi pródigo, de resto com toda a razão. Ainda bem.

À chegada, por mar, «Un merveilleux panorama se déroule devant les regards. On admire cette rade qui a deux lieues de largeur en certains endroits, cette multitude de vaisseaux, portant pavillons de toutes les nations, ces coteaux, ravissants, au nombre de sept, sur lesquels la ville entière se déploie, avec la majesté d'une reine!». E não cansado de gabar as belezas, realmente incontáveis, da nossa encantadora capital, acrescenta: «Se se viu Génova, Veneza ou Nápoles, pode comparar-se Lisboa com elas. Como estas cidades históricas, a capital de Portugal domina o mar e oferece aos nossos olhos surpreendidos o aspecto de uma cidade oriental. O cenário é grandioso no conjunto e nos detalhes».

Coimbra é de todas as cidades portuguesas a que tem maiores tradições poéticas — assim o proclama o autor, para quem a rainha do Mondego só valia, verdadeiramente, pela sua Universidade, pois quanto ao mais não possuía senão uma importância infima! Traduzo literalmente: «O aspecto interior é triste; as ruas são estreitas, escarpadas e de mau piso. Se o número de estudantes aumentou, já o mesmo não

aconteceu com o dos outros habitantes, comerciantes ou industriais».

O Porto eleva-se como um vasto anfiteatro sobre duas colinas, a da Sé e a da Vitória, e o seu principal edifício era o do Hospital Real, «la plus magnifique construction que l'on connaisse en ce genre dans tout le royaume». Outros edifícios que feriram a atenção de Mr. de Lavigne: a Igreja dos Clérigos, com a sua alta torre, a Casa da Relação, a Câmara Municipal, o Teatro, o Palácio Episcopal e a Igreja de Nossa Senhora da Lapa, onde se conserva o coração do imperador D. Pedro.

Dignos de uma visita eram ainda o Porto, que tem ligações com todas as nações civilizadas; a Escola de Marinha e de Comércio; Cemitério, de aspecto monumental, a Bolsa, «nouvellement construite, qui passe pour être l'édifice le plus complet de la ville, et qui mérite sa reputation européenne».

Interrompo as citações, pois de outra forma o artigo tornar-se-ia imensamente longo e fastidioso para o leitor.

O autor descreve ainda as demais povoações, cidades e vilas, para todas tendo uma palavra em geral de simpatia, terminando com curiosos apontamentos sobre o extenso e belo litoral português, os Açores e a Madeira, esta portentosa de beleza e sugestões.

A Suécia e a Ilha da Madeira

«Saltar do horroroso Outono sueco para o calor subtropical da Madeira é uma experiência fantástica» — escreve o popular poeta, compositor e trovador sueco Lasse Dahlquist no primeiro de uma série de artigos publicados no importante jornal «Goteborg-Posten», de Gotemburgo, que tem uma tiragem de 280 000 exemplares diários.

Referindo-se a diversos aspectos da vida do seu país e descrevendo as suas impressões colhidas naquela ilha portuguesa, o autor acentua:

«Ali, naquele paraíso delicioso, o «Stress» está completamente banido. «Mods» e «Rangare» (o «Teddy-Boys» suecos) não existem. Os rapazes usam o cabelo à rapaz e as raparigas vestem-se como raparigas. Os jovens cedem aos velhos o seu lugar nos autocarros. Não há aquecimento central e o ar é limpo e saudável. Todos podem andar livremente e em paz nas ruas e vielas escuras, sem serem atacadas. A polícia tem um papel decorativo. Os ingleses não são classificados de conquistadores, mas de benvidos pioneiros do turismo. O Atlântico convida para os seus 22 graus de água salgada. E, ainda por cima, o Sol é generoso para todos nós, seres humanos».

Eng. Luís da Costa

O sr. eng. Luís da Costa, ilustre Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres e nosso prezado amigo e director da «Gazeta dos Caminhos Ferro», deslocou-se recentemente a Madrid, onde, no Ministério das Obras Públicas e Transportes, conferenciou com o Director-Geral dos Transportes e altos funcionários daquele Ministério do país vizinho, sobre as negociações a realizar acerca do estudo de um acordo bilateral entre os dois países respeitante ao transporte rodoviário internacional de passageiros e mercadorias entre Portugal e Espanha.

Seguidamente, o sr. Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres dirigiu-se a Paris, onde tomou parte na reunião do Comité dos Suplentes e de vários Grupos de Trabalho da Conferência Europeia dos Ministros, onde se trataram importantes assuntos como a Política Geral de Transportes e ainda outros referentes a Transportes urbanos.

O Turismo na Itália

Durante os nove primeiros meses de 1965, entraram na Itália 21 milhões de turistas estrangeiros, isto é, um aumento de 6 por cento em relação ao período correspondente de 1964. Durante aquele período, os turistas gastaram na Itália 640 biliões de liras, o que corresponde ao total das despesas efectuadas pelos turistas nos 12 meses de 1964.

O excedente da balança turística italiana, foi de 550 biliões de liras, ou seja um aumento de 36 por cento em relação ao saldo excedentário dos nove primeiros meses de 1964. Este excedente cobriu largamente o «deficit» de 192 biliões de liras da balança comercial italiana, tendo também contribuído largamente à formação do excedente da balança de pagamentos.

Convívio rodo-ferroviário

Os Caminhos de Ferro Britânicos e uma empresa de transportes roviários rápidos acabam de assinar uma convenção a longo prazo, segundo a qual o transportador ferroviário poderá utilizar o caminho de ferro para o transporte directo de mercadorias entre Londres e Glasgow.

Os primeiros obrigam-se a pôr regularmente à disposição da empresa comboios especiais, durante pelo menos vinte anos.

As mercadorias serão transportadas de noite (cinco vezes por semana), em cada direcção entre as duas cidades. Nos dois pontos de término a empresa privada procede à construção de entrepostos que estarão concluídos ainda este ano; logo que prontos, permanecerão abertos dia e noite, e as mercadorias serão transportadas nos comboios especiais com a capacidade de mais de 500 toneladas.

O Caminho de Ferro de Benguela e o seu extraordinário progresso

O antigo director desta Companhia, eng. Henrique Chaves, em recente visita a Angola, confia ao «Boletim do C F B» as suas impressões

O sr. eng. Henrique Chaves que, desde 1925 até 1931, dirigiu o Caminho de Ferro de Benguela, onde pôde realizar uma obra notável, visitou, em Novembro de 1965, a nossa província de Angola, a convite da Administração daquela empresa ferroviária.

O «Boletim do C F B», que o Departamento da Informação e Propaganda daquela Empresa publica mensalmente, trouxe, no seu número de Dezembro de 1965, pela pena do seu editor e chefe de Redacção, sr. J. Martins Lopes, as impressões colhidas, durante a sua viagem, pelo sr. Eng. Henrique Chaves, as quais pelo seu grande interesse, passamos a arquivar:

«Pedi-lhe uma entrevista, sim. Mas com o Sr. Eng. Henrique Chaves as coisas perdem inevitavelmente o aspecto formalista: cada pergunta actua como espedivador de uma memória prodigiosa e as respostas espralam-se em informações de grande interesse. O espaço não consente, porém, senão reduzida referência.

— Onde trabalhou, Sr. Eng., antes de vir para o Caminho de Ferro de Benguela?

— Comecei nas grandes oficinas Hartman, na Alemanha; depois ingressei na «Providente»; ao convidarem-me a vir para o CFB, estava nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

— Desde que retirou de Angola, que cargos teve?

— O de Administrador da Companhia Nacional de Navegação, o de Director Técnico e depois Gerente Geral da «Providente». Durante 6 anos, fui presidente da Câmara Municipal de Évora, com todos os espinhos e dificuldades de um orçamento que, em 1946, não passava dos 2000 contos.

— Falou de espinhos, Sr. Engenheiro. E no CFB não os teve?

— Sim e dos afiados... Os problemas eram constantes, difíceis, alguns deles quase insolúveis com os meios de que então se dispunha. Quando cheguei a Angola como Subdirector em 1924, a exploração não ia além do Chinguar. Foi já do meu tempo a inauguração até Silva Porto. Ora o levar a linha até à fronteira, no Luau, exigiu esforços e teve dificuldades que são hoje difíceis de imaginar.

— Mas quando a linha lá chegou...

— Isso, realmente, foi a alegria maior que senti em toda a minha vida. O grande Robert Williams veio assistir, com importantes convidados, à inau-

guração. Ao desembarcar no Lobito para aquele feito, disse-me a transbordar de satisfação: «Temos a linha no Luau, o que é um feito extraordinário: tome lá um abraço!». A quem conhece o formalismo inglês, este gesto de um vulto como Robert Williams, frente a tanta gente importante, diz alguma coisa...

— Das pessoas com quem aqui trabalhou, quer o Sr. Eng. mencionar algumas que mais especialmente tenha fixado?

— Começarei por Henry Varlan, engenheiro inglês de extraordinária capacidade, homem realmente excepcional. Outro grande elemento foi o Eng. Virgílio Escudeiro: ponderado, trabalhador, lealíssimo. Ainda um outro — Eduardo Marques, inestimável colaborador: um tal Frameling, chefe da Carpintaria em Nova Lisboa, profissional distintíssimo...

Aqui o Sr. Eng. Henrique Chaves esboçou o gesto de quem vai fazer uma longa enumeração. Mas depois, como quem verifica a impossibilidade da tarefa, resume o seu pensamento nesta frase bem expressiva:

— Só agarrando numa lista desse tempo e lendo praticamente os nomes todos.

— Pois eram assim tão apurados os empregados da Companhia?

— Reinava realmente um espírito de classe que operava prodígios.

— E o ambiente, como define o Sr. Eng. o ambiente de então?

— No tocante a serviço, respirava-se um ar saudável e confiante. Na forma como se podia viver tudo isto tinha muito de «acampamento»: condições bastante precárias e tendo de se importar quase todos os géneros. Ao ver agora as lojas do Lobito (belas, bem sortidas, numerosas) fiquei absolutamente espantado.

— Quer dizer que notou grande diferença?

— Ah, sim, enorme. Fui de longe acompanhando a evolução, fui ouvindo e lendo notícias sobre o progresso de Angola. Mas Luanda, o Lobito, até mesmo o interior da Província maravilharam-me, pelo muito que conseguiram andar...

— O Sr. Eng. foi até à fronteira, creio.

— Sim, senhor: vi as águas do rio Luau e atravessei, mesmo a ponte.

— E que observou por aí fora?

— Factos muito honrosos para a Companhia e empregados dela: o CFB é hoje de facto um caminho de ferro! Linha totalmente balastrada de brita

e sempre a ser beneficiada com variantes e correcções; locomotivas tão bem assistidas, que parecem todas novas; locais de trabalho muito bem arranjados; oficinas e depósitos num apuro digno de nota. Enfim, os vários serviços que pude observar reflectem ordem, traduzem trabalho metódico. Ora, numa exploração ferroviária a ordem e o método são primordiais. Completados com a limpeza que em todo o lado notei, a impressão foi excelente.

— Das realizações do Caminho de Ferro de Benguela, qual parece ao Sr. Eng. tenha sido mais meritória?

— Sem dúvida nenhuma, o papel que desempenhou na penetração destas terras, criando as condições em que o progresso assentou. Essas belas povoações que ladeiam a linha não existiriam (e que vitalidade elas mostram!) se não fosse o Caminho de Ferro de Benguela.

— Acha então que o objectivo da concessão foi plenamente atingido?

— Certamente. Ultrapassado até. Disse-se nos jornais daquela época e até no Parlamento, que a concessão a Robert Williams equivalia a vender Angola aos Ingleses. Como se enganou essa gente afinal... Raramente um Governo terá celebrado contrato mais vantajoso para uma Nação!

— O tráfego impressionou-o?

— Bom, nesse sentido, o que observei parece-se tanto com o meu tempo, como um ovo com um espeto... Em 1929, o que invariavelmente acontecia além Huambo era isto: comboios formados por uma locomotiva, um furgão e um Jota. Mesmo assim, essas tristes composições iam vazias e... regressavam da fronteira na mesma! Para conseguir que a cera fosse drenada de comboio, foi necessário meter diligência pessoal do Director da Exploração: desloquei-me expressamente ao Bié, a falar com o célebre «colono» Vaz da Mota!

— Hoje as coisas são um tanto diferentes também nisso...

— Eu vi por mim próprio. No Cubal, ao perguntar se os comboios eram agora muitos, disseram-me que chegam a passar 35 por dia: não precisei de mais nada para me sentir elucidado...

— E quanto a conforto, Sr. Engenheiro?

— Admirável sem dúvida alguma. Por mim, fiz com o Eng. Santos Silva uma viagem inesquecível, durante a qual fui alvo das maiores gentilezas. Tive emoções que me tocaram profundamente: pessoas a virem ao meu encontro espontaneamente e a mencionarem um parentesco, uma enumeração, um facto de outros tempos, a que eu estava ligado. Vivi momentos de um encanto que não consigo descrever e pelos quais apresento a todos o meu mais fundo agradecimento.

Estava nestas palavras um bom final de entrevista, quer pelo que continham, quer pelo tom em

que foram proferidas. Mas não me contive sem formular o pedido que, desde o começo, referia em mim como desejo:

— Sr. Engenheiro, sabe que temos um Boletim. Se mo consentisse, pediria o valorizasse com uns artigos.

— Por que não? Uns artigos simples, escritos na prosa que uso... A propósito, quero confessar-lhe uma coisa, sr. Martins Lopes: há 20 dias que cheguei; e hoje, véspera da minha partida, li no Boletim uma notícia sobre a minha visita e, logo depois, assisti à projecção de uma ponta de filme em que figura a minha chegada no «Príncipe Perfeito». Tudo isto é um expoente do nível que o CFB atingiu.

E, repisando bem as palavras — que escaldavam de emoção — continuou:

— Essas atitudes e tantas outras são extremamente lisonjeiras para minha mulher e para mim. Ficamos imensamente reconhecidos a todos e, especialmente, ao Sr. Director Aguiar Silva. Outros 80 anos vivesse eu, que nunca mais esquecerá esta surpreendente visita ao Caminho de Ferro de Benguela! Que todos sejam aqui muito felizes!»

Curiosidades turísticas da Alemanha

Os milhões de visitantes que anualmente passam pela alfândega alemã, desconhecem por certo que em Colónia existe um curioso museu onde se descreve a história da «Alfândega» através dos séculos.

Uma das secções mais pitorescas é a que representa a Idade-Média, época em que a «Alfândega» floresceu de maneira curiosa; aí se encontram expostos os exemplos mais representativos desse tempo, incluindo as normas, os uniformes e até mesmo as armas usadas para dizimar o contrabando nas fronteiras.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Os números totais dos caminhos de ferro de Moçambique revelam-nos que a sua extensão se estende já a 2640 km., com os seguintes escalões:

Louredço Marques (com a linha de Ressano Garcia de 103,8 km, linha de Goba de 70,9 km, linha do Limpopo de 521,7 km e linha de Xinavave de 97 km); Beira (com a linha da Beira 440,4 km e a linha de Tete de 254,6 km) e Moçambique (com a linha de Moçambique de 722,5 km e o ramal do rio Monapo de 42,5 km).

Em Moçambique há ainda o Caminho de Ferro de Gasa com 141,3 km e o Caminho de Ferro de Queilimane com 147,7 km.

Publicações recebidas

Defesa Nacional

Está publicado o número desta conceituada revista referente aos meses de Novembro/Dezembro do ano findo. Apresenta-se com excelente colaboração e profusamente ilustrado. Nele se destacam, além do artigo de fundo da autoria do ilustre Bispo Auxiliar de Vila Real, com o título: «E nós, soldados, que faremos?»; outros estudos e trabalhos intitulados «O Schleswig-Holstein» pelo Prof. Eduardo Bairrada»; «O Combate da Serra Mecula», pelo Major Correia de Matos e «Frei Manuel da Cenáculo-Capelão Mor da Armada», pelo Comodoro Alfredo Motta.

O Tempo e o Modo – Revista de Pensamento e Acção.

Recebemos o n.º 31, correspondente a Outubro de 1965, da revista de pensamento e acção – *O Tempo e o Modo*, de que é director o dr. António Alçada Baptista.

O presente número desta publicação centra-se na problemática suscitada pelas relações entre a Filosofia e a Ciência.

Colaboram neste número de *O Tempo e o Modo* os conhecidos escritores Agostinho da Silva, Augusto Saraiva, Egídio Namorado, Fernando Mendes Gil, J. Tiago de Oliveira, Joel Serrão, José Marinho, Vitorino Magalhães Godinho, Laurent Schwartz (em francês e português), e Nuno de Bragança.

Em «Antologia», transcreve um trecho do discurso que S. S. Paulo VI proferiu na O. N. U.. O volume fecha com notas assinadas por Sérgio Pereira da Silva, e crítica de Artes e Letras.

Propriedade da Livraria Morais Editora, Lisboa.

Liga Portuguesa de Profilaxia Social – Sumário de Actividades de Outubro de 1964 a Agosto de 1965

Este caderno, destinado a ser oferecido principalmente aos contribuintes, colaboradores e amigos da benemérita Liga Portuguesa de Profilaxia Social, com sede no Porto, assinala também, além da publicação do sumário de actividades referentes ao período que decorreu entre 1 de Outubro de 1964 e 31 de Agosto de 1965, que são volvidos 40 anos sobre a data da fundação daquela patriótica instituição nortenha, cuja lista de serviços é já muito longa, quer em resultados obtidos, quer campanhas em prol da saúde pública, quer, ainda, no referente a um movimento de solidariedade humana.

Em certa altura do seu opúsculo, lêem-se estas palavras: «Serve a Liga Portuguesa de Profilaxia Social de consultório ou confessionário permanente onde os desamparados da sorte, os batidos por todos os ventos

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O «Jornal do Comércio», de 2 de Fevereiro, na sua apreciada secção «Horizonte» publicou a seguinte nota que, com os nossos agradecimentos, passamos a transcrever:

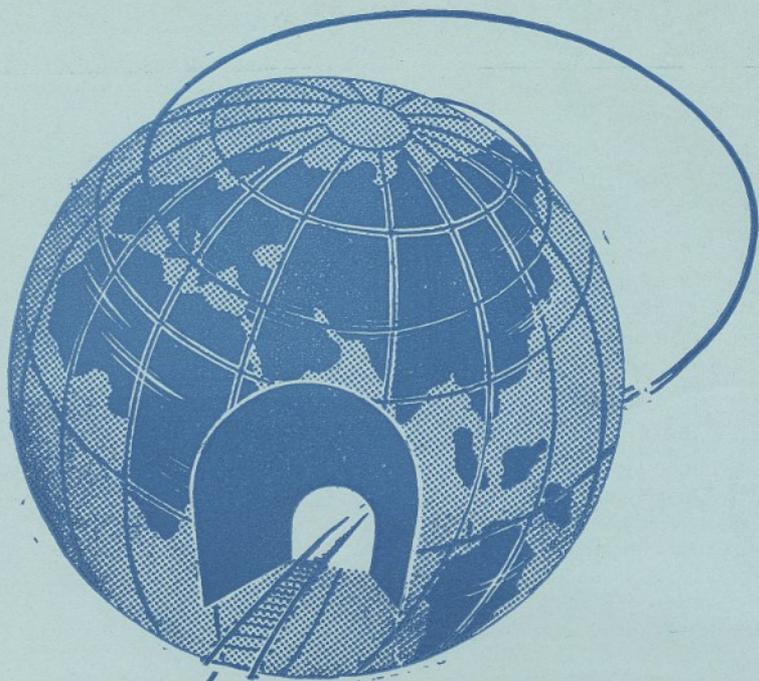
A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicou recentemente valiosas informações sobre os pequenos portos de Moçambique. A respeito do porto de Quelimane, assinala que os trabalhos portuários estão ali a decorrer na melhor eficiência, organização e rapidez, se tivermos de atender que a navegação neste porto é bastante irregular, sendo a entrada dos navios sujeita ao regime de marés. Desta irregularidade resulta passarem-se vários dias sem qualquer navio no porto para depois se juntarem quatro ou cinco, provocando, deste modo, um pseudo congestionamento que a boa vontade e esforço do pessoal tem vencido, se bem que com dificuldade, devido às características especiais deste porto.

A carga manifestada e manuseada foi em 1964 de 179 701 toneladas. Se lhe adicionarmos 17 708 toneladas de carga derivada do tráfego fluvial e que transitou pelas rampas, temos um total de 197 409 toneladas de carga manuseada. Dos produtos exportados por este porto salientam-se, como principais, a copra com 21 428 toneladas, o chá com 14 673 toneladas, o sisal com 5 397 toneladas, 1 664 toneladas de algodão, 2 654 toneladas de castanha de caju, 2 805 toneladas de bagaço de copra, 1 674 toneladas de madeira, 6 420 toneladas de óleo de copra e 1 134 toneladas de diversos. Quanto a material, estão em serviço do cais dois guindastes eléctricos.

Para que o porto de Quelimane consiga satisfazer plenamente o tráfego que, como é natural, tende a aumentar, em virtude do acréscimo e desenvolvimento das actividades da região que serve, haveria que aguardar pela conclusão das obras do prolongamento da sua ponte-cais e sobretudo, do aterro da área compreendida entre a ponte e a margem, armazéns e faixas de linhas, a fim de permitir um rápido e económico manuseamento de carga, equipando a ponte com mais guindastes eléctricos.»

maléficos da vida, os perseguidos pela miséria, os atormentados por escabrosos problemas da ordem moral –, vêm procurar assim o lenitivo para o seu sofrer».

Dois médicos ilustres estão à frente dos destinos da Liga Portuguesa de Profilaxia Social: os srs. drs. António Emídio de Magalhães e Gil da Costa. Honram o Porto. Honram o País. Servindo a Medicina, servem, conseqüentemente, a Humanidade.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE