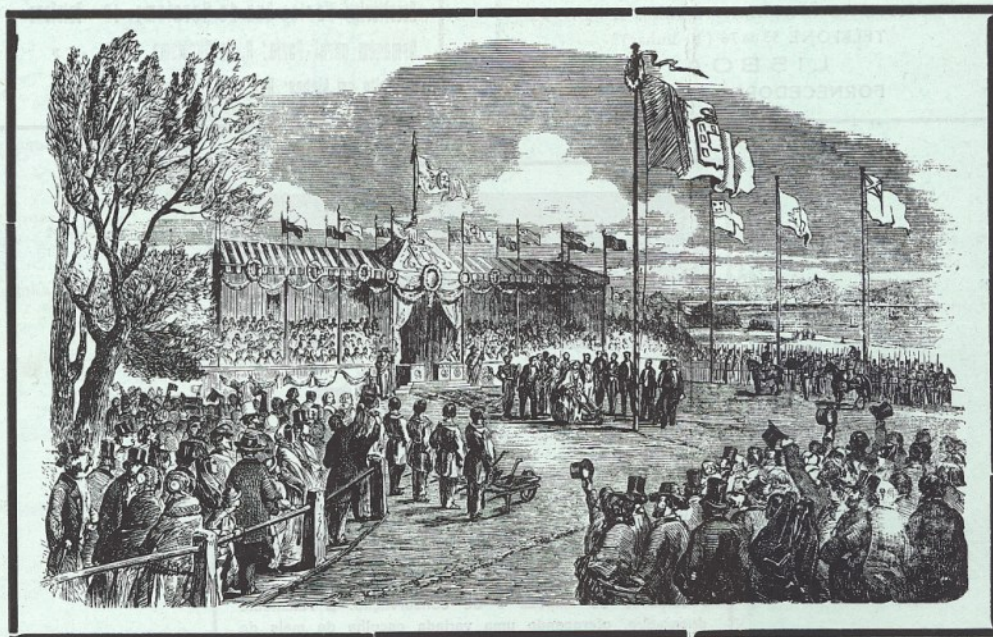
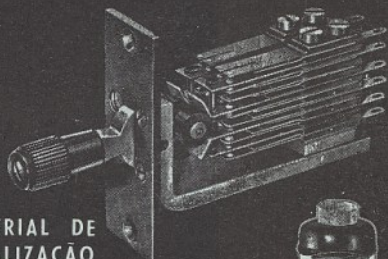


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO





MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SONAE

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE KEIS, 39

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

CONSTRUA COM
NOVOPAN



EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA

S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTAR-DOURO)

Escritórios-Porto: Rua do Heroísmo, 19 Telefone 56204

Armazém geral-Porto: R. do Heroísmo, 82-86 » 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infanteria, 27-D » 689806

Laminite

produto da **SONAE**

TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO ?

... SIM Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação. ● Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADO NÃO HA MELHOR E TAMBÉM É PORTUGUÊS



PORTO — R. de Gonçalo Cristóvão, 314 | Apartado 414
Telefone 23514/5

FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196

LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D-Tel. 772259

DEPÓSITO LEGAL
- 0.07-1980

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.-D.to



COMPOSTO E IMPRESSO

na _____

Escola Tipográfica das Missões

Telefone, 23455

Cucujães



● ASSINATURAS ●

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha.

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por **L. DE MENDONÇA E COSTA**

Propriedade de **CARLOS D'ORNELLAS** (Herdeiras)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.^o
LISBOA - 2

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



Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres - Vogal do
Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Trans-
portes 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**

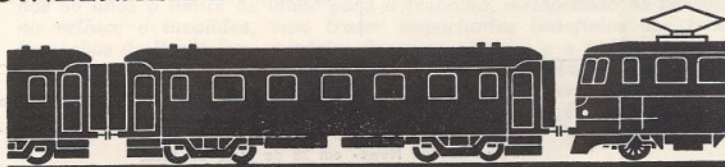
Comandante **ALVARO DE MELO MACHADO**

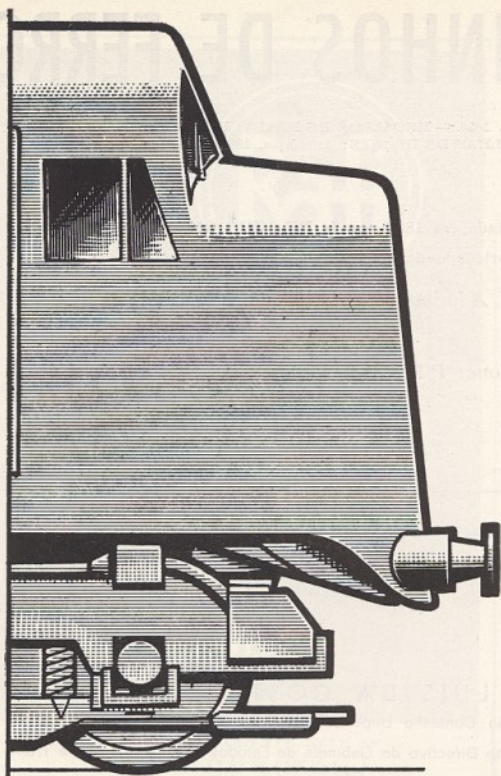
General **JULIO BOTELHO MONIZ**

SECRETÁRIO GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

DR.S

Manuel Busquets de Aguilar
Rogério Torroaes Valente

ENG.ºs

Eduardo Ferrugento Gonçalves
Emílio Barbosa Estácio
Armando Nunes Pires Cameira
Adalberto F. Pinto
Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente !

Sumario

Mais de um milhão e trezentos mil contos foram já investidos no Caminho de Ferro da Beira	229
Nota de abertura	229
Tipos célebres de Locomotivas no Museu Ferroviário de Lucerna	230
O Turismo	231
Um Túnel ou Ponte sobre o Marrocos e a Espanha	231
Monte S. Miguel	231
Vida Ferroviária	232
Uma torre para 25 mil habitantes	233
Novos Vagões-Ambulância para os Caminhos de Ferro da Suécia	233
Timor	233
Notas e Comentários	234
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	235
Aparelhos automáticos para paragem de comboios	236

Para a Valorização Turística da Madeira e dos Açores	236
Crónica de Hoje	237
O Museu Ferroviário de Hamar	238
Recorde de visitantes na Torre de Londres	238
Linhas Estrangeiras	239
José Barão	239
Cartazes de Turismo	239
Ecos e Factos	240
Mundo Literário	241
Locomotivas sem condutor	242
Um comboio fantasma	242
Um comboio para um só passageiro	242
Ejectores para locomotivas a vapor	242

NA CAPA

Início da construção do caminho de ferro de Lisboa com a presença da Rainha D. Maria II, conforme gravura inserida em «The Illustrated London News» em 28 de Maio de 1853.

Mais de um milhão e trezentos mil contos

FORAM JÁ INVESTIDOS NO CAMINHO DE FERRO DA BEIRA

Um milhão e trezentos e quarenta mil contos é o valor dos investimentos realizados no caminho de ferro da Beira desde que, há dezasseis anos, o Estado Português o adquiriu — salienta a Imprensa de Lourenço Marques, citando as declarações feitas pelo eng. Fernando Seixas, na cerimónia inaugural da nova estação central ferroviária da capital do distrito de Manica e Sofala.

A maior parte desses investimentos (470 000 contos) foi aplicada na rectificação do traçado e em trabalhos de renovação da via. Com a construção de edifícios e de várias instalações despenderam-se 303 000 contos e em material circulante e equipamento oficial aplicaram-se, respectivamente, 508 000 e 590 000 contos.

Para novas obras e aquisições em curso, o caminho de ferro da Beira tem cativos, presentemente, cerca de mais de 300 000 contos.



RIQUEZA ECONÓMICA DA BEIRA DEVE-SE AO EXTRAORDINÁRIO INCREMENTO DO CAMINHO DE FERRO DA GRANDE CIDADE MOÇAMBICANA, PROGRESSO PARA O QUAL CONTRIBUI O MOVIMENTO DO SEU PORTO, QUE É UM DOS MAIS IMPORTANTES DAS NOSSAS PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS.

nota de abertura

Dois Acontecimentos

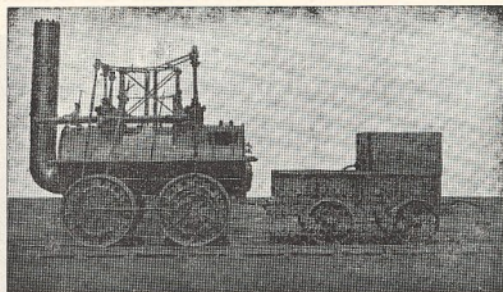
O IV Colóquio Nacional de Trabalho, realizado em Luanda (importante reunião que pela primeira vez se efectuou no Ultramar) decorreu com inusitado brilhantismo e num ambiente de grande elevação patriótica, o que nos é muito grato registar. Foi, sem dúvida, jornada de profundo significado, que teve a sua hora alta precisamente no solo africano da província maior, com toda a expressão que essa circunstância encerra e com toda a eloquência das ilações que dela dimanam. Justiça social foi um dos lemas desse oportuno e notável colóquio. Justiça assente nos princípios fundamentais que regem a caminhada corporativa iniciada há três décadas e que se tem proposto dar a todas as classes trabalhadoras o legítimo direito de regalias indispensáveis. Desses benefícios, pelos quais se consolida o próprio instituto de Trabalho Nacional, os ferroviários portugueses obtiveram benefícios que foram, de facto, um acto de justiça. Com eles se ampliou, no quadro das realizações de maior projecção, uma política do Bem Comum, e se dignificou com o apreço que dessa atenção do Estado se reflecte, uma classe numerosa — que com o seu labor serve também os interesses da Nação.

A data da realização do Colóquio coincidiu com o 33.º Aniversário do Estatuto do Trabalho, instrumento que tende a orientar a solução dos problemas sociais dentro das realidades económicas em que vivemos. Essa consciencialização das necessidades actuais encontrou arrumo definitivo para muitas das mais prementes reivindicações. Impondo a criação da Caixa Nacional de Pensões, fixando nos 65 anos o limite de idade para o trabalho, melhorando as pensões de reforma na velhice e invalidez, vem trazer importantes benefícios aos funcionários dos Caminhos de Ferro, aos operários das suas oficinas e a todo o pessoal ferroviário. Recordamos que a quando do 32.º Aniversário do Estatuto, foi o operário Gonçalo Correia, do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro, que proferiu o discurso de agradecimento ao Ministro das Corporações, em nome de todos os trabalhadores do País.



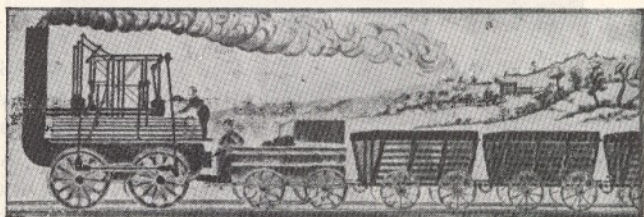
beira do lago dos Quatro Cantões, em Lucerna, existe o maior e mais moderno museu de transportes da Europa, que foi inaugurado em 1959. É o Museu Suíço dos Transportes.

O visitante pode admirar ali antigas locomotivas e modernas composições ferroviárias, um grande modelo da célebre linha do S. Gotardo e uma antiga carruagem - restaurante, aparelhos de telégrafo e telefone e um pequeno estúdio de televisão.



A LOCOMOTORA ROBERT,
DE ROBERT STEPHENSON

(1829)



TIPOS CÉLEBRES DE LOCOMOTIVAS NO MUSEU FERROVIÁRIO DE LUCERNA

No arquivo e na biblioteca do Museu Suíço dos Transportes estão reunidos milhares de livros e documentos de valor, relacionados com a história dos transportes, dispondo-se ainda de um número incalculável de fotografias e uma colecção de jornais antigos e actuais.

Existem também salas para assembleias e congressos equipadas com aparelhos de projecção e de cinema sonoro, com capacidade para 500 pessoas.

A secção de caminhos de ferro, uma das que maior interesse oferecem, é, geralmente a que primeiro se visita.

Um dos maiores atractivos desta secção é a reconstrução da linha do S. Gotardo, à escala de 1/87.

Ouvindo esclarecimentos em quatro línguas, o visitante admira mais de 400 metros de via, 70 agulhas, os túneis helicoidais de awssen, uma das mais importantes estações, 12 a 16 comboios que podem circular simultaneamente e todas as instala-

ções ferroviárias reproduzidas fielmente segundo os planos originais.

O material exposto compreende históricas locomotivas, como as a vapor «Spanisch Brötlbahn», de 1847 do primeiro comboio suíço, e a «Vitznau-Righi», de 1873, do primeiro comboio de cremalheira que se construiu na Europa.

Exemplo significativo do progresso da Suíça na tracção eléctrica é a presença da primeira locomotiva de corrente multifásica que circulou no continente, a «Berthoud-Thoune», de 1899.

Outra máquina, a «Seebach-Wettingen», de 1904, foi uma das primeiras locomotivas do Mundo de corrente alternativa monofásica.

Composições completas, a vapor e eléctricas dos últimos anos do século passado e mais de 60 modelos dos tipos mais célebres de locomotivas completam a magnífica colecção ferroviária.

A carruagem - restaurante é de 1914 e recolheu ao museu depois de 46 anos de serviço.



O TURISMO QUE UTILIZOU O CAMINHO DE FERRO AUMENTOU NOS ÚLTIMOS MESES EM 3,6 POR CENTO

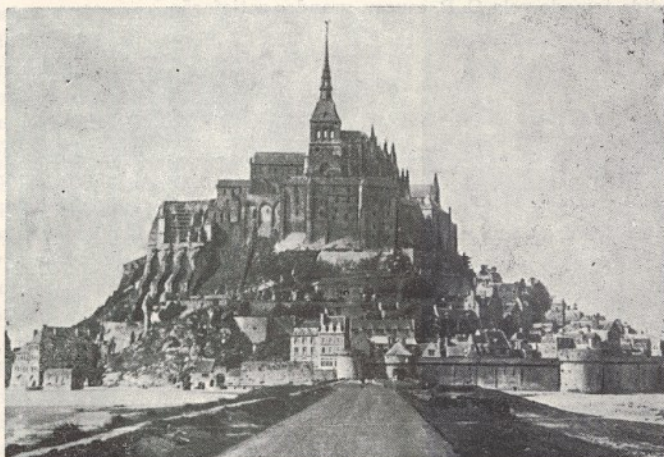
AS despesas do turismo mundial compreendido o turismo interno e o internacional, chegam aos 40.000 milhões de dólares, aparte as despesas de transporte. O crescimento médio do turismo é de 15 por cento enquanto, que a média do crescimento de renda fica 5 por cento mais abaixo do aumento do turismo. Quanto aos transportes as taxas de crescimento anual de passageiros — quilómetros foram de 13,5 por cento de 1925 a 1935; de 11,9 por cento de 1935 a 1961, e de 16,3 por cento de 1961 a 1964. As tarifas desceram constantemente e pode estimar-se que em moeda de valor constante o preço baixou 50 por cento enquanto que o tempo invertido nos percursos também foi descendo numa percentagem idêntica.

O turismo internacional absorve 10 por cento só das despesas de turismo nos E. Unidos enquanto que na Bélgica chega aos 80 por cento. Com respeito aos ingressos nacionais o turismo representa 24 por cento nas Barbadas e mais de 7 por cento na Irlanda, Áustria e Líbano. O problema do déficit dos países exportadores de turistas representou para a Inglaterra 200 milhões de dólares, 600 milhões para a Alemanha e 1.120 milhões para os E. Unidos. Na

América Espanhola os ingressos pelo turismo foram aumentando de maneira notável. Os norte-americanos gastam ali anualmente cerca de 7 milhões de dólares. O aumento em número de turistas norte-americanos foi de 10 por cento entre 1963-64, mas o aumento de despesas efectuadas só se

incrementou 1 por cento, enquanto que os turistas destes países nos E. Unidos aumentaram 24 por cento e as despesas em 10,5 por cento. O turismo QUE UTILIZOU O CAMINHO DE FERRO aumentou nos últimos meses em 3,6 por cento, e o que se serviu da estrada em 2,8 por cento.

MONTE S. MIGUEL



UM TUNEL OU PONTE SOBRE O MARROCOS E A ESPANHA

ENTRE a Espanha e o Marrocos estuda-se o projecto de uma ligação directa que poderá ser estabelecida através de uma ponte ou túnel, do lado espanhol com saída junto de Gibraltar. Para isso está já constituída uma sociedade de que fazem parte os principais bancos dos dois países, esperando-se que no próximo mês de Outubro se efectue uma conferência em que o caso seja resolvido definitivamente.

O empreendimento tem o alto patrocínio de Generalíssimo Franco e do Rei Hassan II.

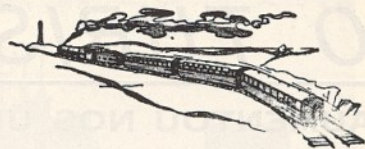
A maravilha da Europa é o Monte S. Miguel, epopeia de uma ilha normanda com mil anos de história — cercos, batalhas invasões. Até no século VII, a grande floresta de Soissy estendia-se da ponta de Concate ao porto de Avranches, ocupando a actual baía do Monte S. Miguel. Depois do mar ter varrido a floresta, ficaram apenas duas ilhotas: Monte Tombe e Tombe-laine, remotos refúgios das sacerdotisas druídas, e, mais tarde, de alguns eremitas atraídos pela espiritualidade dessa imensa solidão.

Refere uma lenda que o arcanjo S. Miguel apareceu no ano 708 a Santo Alberto, bispo de Avranches, ordenando-lhe a construção de um oratório no alto do Monte Tombe. Todos os habitantes da região participaram na construção desse oratório que foi, afinal um templo majestoso. Começaram as peregrinações do povo, dos cavaleiros,

dos reis. Vieram os monges. Pedra a pedra o templo engrandeceu-se, alargou-se, ascendeu cada vez mais alto e tornou-se na «Maravilha» que coroa a ilha. A «maravilha» é a abadia dominando as águas e as areias movediças, desafiando o mar e o vento; é a jóia da arquitectura gótica que veio completar a imponência das criptas pre-romanas. A «maravilha» é o claustro, a sala de armas, a igreja com a sua nave românica e o seu coro gótico.

Ao longo da história foi ameaçado por graves acontecimentos, principalmente durante o século XV: a Guerra dos Cem Anos, as guerras religiosas, as guerras feudais. Algumas vezes foi uma cidadela com as suas torres defensivas e as suas seteiras. Transformou-se em fortaleza. Mas resistindo a todos os embates, nunca deixou de ser o monte sagrado da alucinação mística de Santo Alberto.

Vida Ferroviária



Automotora rápida da Beira

A última alteração de horários que a C. P. levou a efeito eliminou uma lacuna que motivara reparos: a automotora rápida da Beira que passava em Abrantes sem aceitar passageiros para Lisboa, passou a ligar a região com a capital, partindo de Abrantes às 12,02 (chegada a Lisboa às 13,50) e partindo da capital às 20,25 (chegada a Abrantes às 22,07). Esta medida tomada pela C. P. causou grandes satisfação em Arantes.

Vai suprimir-se a passagem de nível do ENTRONCAMENTO

Segundo o plano de actividade do município do Entroncamento referente ao próximo ano, o cômputo aproximado das despesas a efectuar é de cerca de 4.000 contos, de entre as quais destacamos a primeira fase da construção de nível do centro daquela vila. Com a construção da passagem superior do caminho de ferro e respectivos acessos, ficará solucionado o problema do trânsito que há muito suscita esta passagem de nível.

Solucionado o problema das vias de acesso do Pontão da via férrea em LEANDRO

As obras de electrificação do caminho de ferro (linha do Minho) justificaram o levantamento de um pontão em Leandro sobre as respectivas vias. Perante tal facto, a população do concelho da Maia manifestou desejo de ver o Município local mandar proceder ao alargamento e arranjo das vias de acesso ao pontão, uma vez que as actuais não permitem o trânsito rodoviário de interesse para o lugar e para a freguesia em causa, dando-se até o caso de as camionetas que transportam mercadorias de ou para Leandro serem obrigadas a percorrer mais sete quilómetros que os necessários. O presidente do município estabeleceu contacto com a C. P. e ficou assegurada a visita de um funcionário de qualidade. Assim, ali se reuniram há dias o sr. Coronel Carlos Moreira, presidente do município da Maia, eng. Fernando Ribeiro, da 2.ª secção da C. P. e eng. Alfredo Moraes do mesmo município, tendo sido encontrada a solução que as circunstâncias aconselham. Por meio do assentamento de uma viga sobre pilares apoiados, estabelecer-se-á a forma de permitir no local a circulação de carros pesados.

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA empresa predial

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE **Propriedades**

COLOCAÇÃO DE **Capitals**

PORTO · LISBOA · COIMBRA

INC
NOR,
NORTEN,
NORTENHA,
NORTENHA-N
INOR,
NORTE,
NORTENH,
NORTENHA-NC
NORTENHA-NOR,
NORTENHA-NORTENH,
NORTENHA-NORTENH,

UMA TORRE PARA 25 MIL HABITANTES TERÁ 356 ANDARES E 1.250 METROS DE ALTURA

**VIAS FÉRREAS, de acesso subterrâneo,
assegurarão as ligações com o exterior**

O arquitecto berlinense Robert Gabriel pretende construir uma «torre de apartamentos» três vezes tão alta como o mais alto edifício do mundo — o «Empire State Building» em Nova Iorque.

Ao contrário do edifício novalorquino, o gigante não emergerá de um mar de casas mas será edificado a 50 km da grande concentração urbana de Francoforte Wiesbaden-Mainz.

Terá 1.250 metros de altura, 356 andares, aos quais haverá a acrescentar ainda 16 pavimentos subterrâneos. Nos 8.000 apartamentos, cada qual de cem metros quadrados, serão alojadas 25.000 pessoas.

Nesta torre haverá oficinas e escritórios, escolas e igrejas, jardins de infância, hospitais, restaurantes, armazéns e lojas de toda a espécie. A maioria

dos habitantes trabalhará na própria torre. Não faltarão hotéis, teatros, cinemas e até mesmo um estúdio de televisão.

Devido ao excelente ar nos andares superiores, situados acima da camada de nuvens e maravilhosamente expostos ao sol, será instalado provavelmente um sanatório.

Por enquanto ainda não se tomou uma decisão definitiva sobre o projecto de construir no topo do edifício uma central geradora de corrente eléctrica propulsionada simplesmente pelo vento. Os meios de transporte tradicionais nas cidades são substituídos neste caso, por 72 elevadores de vários sistemas. Alguns «expressos» só param de vinte em vinte andares. As ligações com o exterior serão asseguradas por vias férreas e rodoviárias de acesso subterrâneas, em

parte a 120 metros de profundidade. São também subterrâneas as 4.000 garagens.

A construção da torre, para a qual o arquitecto Robert Gabriel prevê 10 anos, é calculada em 2,5 biliões de marcos (mais de 18 milhões de contos). Pretende realizar esta soma emitindo acções negociáveis em todo o Mundo.

TIMOR



DESCOBERTA por navegadores portugueses no século XVI, depois da conquista de Malaca, Timor, a provincia portuguesa mais longínqua, é um complexo de gentes, usos e costumes. Um após outro, grupos étnicos foram chegando a Timor, fundindo-se e mesclando-se, mas sem conseguirem, no entanto desvanecer por completo as suas características originais. O variado caleidoscópio das étnias timorenses é ainda enriquecido com angolanos e moçambicanos. Falam-se ali vários dialectos, o mais espalhado é o *tetum*.

NOVOS VAGÕES-AMBULÂNCIA

para os Caminhos de Ferro da Suécia

Enfermeiras e cabines especiais separadas para o pessoal de serviço, são algumas das características de dois novos vagões-ambulância para o transporte de enfermos e pessoas com impedimentos físicos, introduzidas há pouco na Suécia. Têm estrutura de aço e são equipados com um sistema de suspensão que permite uma marcha suave com os comboios mais rápidos. Eram originariamente carros de passageiros, possuíam duas salas para enfermos e duas cabinas para os enfermeiros. As cabinas individuais são dotadas de cama, mesinha de cabeceira, poltrona, lavatório, armário e banheira. Dispõe também de equipamentos próprios e uma enfermaria moderna. Foram eliminadas as

divisões, as portas foram ampliadas e as escadas ajustadas para permitir fácil passagem de cadeiras de rodas e macas

O custo do transporte é na maior parte pago pelas autoridades regionais e em alguns casos por uma companhia seguradora. O número de enfermos que se utilizam do transporte por caminho de ferro tem diminuído consideravelmente durante os últimos anos. Os transportes aéreos têm transportado alguns. A Junta de Saúde considera o comboio como a melhor forma de transporte.

Durante o período de Maio de 1965 até Março deste ano, os caminhos de ferro do Estado sueco realizaram 151 transportes com um total de 175 pacientes. A distância média coberta foi de cerca de 600 km. O primeiro transporte de doentes efectuou-se pelos caminhos de ferro em princípios de 1890. Os caminhos de ferro possuíam 29 vagões-ambulâncias. Os dois novos vagões substituem 3 da construção anterior.

nolas e comentários



A Bienal de Poesia Internacional que se vem efectuando há 14 anos em Knoke-Zont (a cidade-jardim do Mar do Norte, na Bélgica) é um dos grandes Encontros de poesia de todo o mundo. Ali se reúnem algumas centenas de poetas vindos das mais longínquas regiões. O Haiti convive com o Viet-Nam, a Pérsia com o Canadá, a Espanha com a Nigéria, a África do Sul com a Noruega, Madagascar com o Uruguai, a Turquia com a Costa Rica, o Egipto com a Finlândia... É um cosmorama de raças e idiomas onde a voz eterna da Poesia se faz ouvir apenas para servir a Poesia, colocando-a acima de credos e de ideologia.

Outras manifestações idênticas também de carácter e projecção internacional se realizam todos os anos. Citamos os *Journées Poétiques* de Mondorf que se efectuam em Outubro na estância termal de Mondorf iniciativa do escritor Maurice Koli e de sua esposa, a conhecida poetisa alemã Anise Koli; o Congresso Internacional dos Escritores, em Janeiro na cidade de Lausanne (Suíça); o Encontro dos Poetas, em Huy, na Bélgica, instituído pela «Revue de Lettres». Seria do maior interesse para o intercâmbio literário entre Portugal e outras nações, e até, de certo modo, (pela repercussão na Imprensa mundial) constituiria interessante veículo de *programa turística do nosso país*, efectuar anualmente um Encontro Internacional de Poetas, na nossa Curia — Jardim da Bairrada.

A sugestão aqui fica.

★ O município de Salzburg, cidade natal de Luísa Sable (considerada a maior poetisa do século XVI) recusa dar o nome desse vulto proeminente na Literatura a uma rua, o que está motivando acerbas críticas da Imprensa alemã. A quatro séculos de distância, ainda a moral (com minúscula se preocupa com a vida íntima de um autor que resistiu ao tempo pela sua mensagem!

Vem a propósito lembrar o desagrado e a declarada

hostilidade com que foi recebida há vinte anos, a ideia de se inaugurar um busto a Florbela Espanca, sem qualquer dúvida um dos maiores petas de todos os tempos, cuja memória foi ultrajada por uma moralzinha ambígua que se apresenta escandalosamente despida na sua pobreza intelectual...

★ O maior depósito de petróleo do mundo acaba de ser construído em Gedorf, perto de Colónia, com a capacidade de 105 mil metros cúbicos, o que corresponde a 25 comboios cada um com 52 vagões - cisternas. O depósito de aço tem um diâmetro de 91 metros e uma altura de 17 metros. O transporte do petróleo é feito por duas linhas férreas que ligam as refinarias directamente ao depósito — que custou quase 3 milhões de marcos.

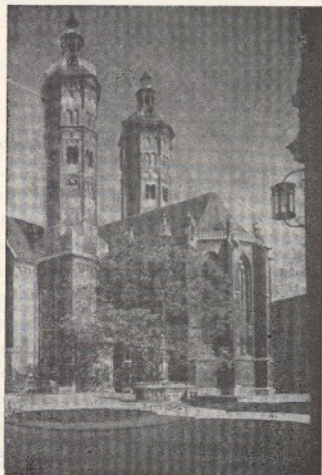
★ Os departamentos nacionais de propaganda e turismo apenas renovaram o que já faziam os gregos por intermédio dos seus escritores e poetas que cantavam em prosa e verso as belezas naturais do seu país, incitando os seus patricios às viagens, despertando-lhes o desejo turístico. Homero foi assim o grande arauto do turismo na antiguidade grega. Dotado de uma imaginação prodigiosa e de privilegiada intuição de artista, além do seu indiscutível valor como poeta foi um grande turista e viajante incansável cantando sempre as belezas naturais da sua pátria, as suas grandes vitórias e os seus deuses. Em cada povoação por que passava, ia despertando o apelo à descoberta, às viagens, ao turismo, pelo descriptivo empolgante das paisagens pintadas na sonoridade das rimas.

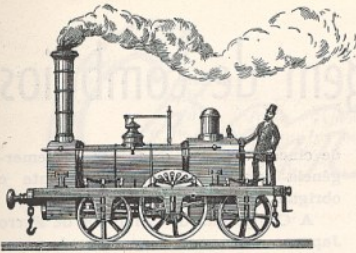
Encontramos no seu livro *Apolo de Delos*, algumas descrições geográficas em que desenha os grupos de ilhas e continentes tudo em cores vivas, pitorescas e imponentes: *Eginia e Eube, célebre pelas suas naveas, Irésia e a marítima Veparrete, as colinas arborizadas de Samos, Atlos com os seus edifícios ao longo do litoral, a inacessível Chio.*

Em Roma, Caio Mecena, amigo do imperador Augusto, exercia as funções de Chefe de Serviço de Propaganda do Império. Reuniu à sua volta uma pléiade de homens inteligentes e hábeis. Esse extraordinário precursor da economia dirigida concentrou nas mãos do Estado as alavancas do progresso. Chamou-se à sua época a Idade de Ouro da literatura latina. Foi sob a sua orientação que Virgílio escreveu as célebres «Georgicas». O poeta que tão admiravelmente nos descreveu, em todos os pormenores, a vida das abelhas, foi também um dos grandes precursores do turismo.

A população sul-africana aumentou dois milhões de habitantes em cinco anos e ultrapassa hoje dezoito milhões de almas. Segundo as cifras publicadas pelo gabinete de Estatística, a população do país passou de mais de dezasseis milhões para mais de dezoito milhões, de Junho de 1961 a Junho de 1966. No decurso do mesmo período, a população branca aumentou de 364 000, a população mestiça de 257 000, os asiáticos de 61 000, os bantus de 1 333 000. Os sul-africanos repartem-se em 9 197 000 homens e 9 103 000 mulheres, ou seja um total de 18 300 000 habitantes.

IGREJA DE
SALZBURG





Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

Por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO

Seguiu-se a Quinta Grande, apeadeiro que defronta com a propriedade do Visconde de Coruche, que fizera colocar junto ao apeadeiro a sua máquina a vapor empregada na lavoura, silvando estridentemente à passagem do comboio. Este regressou, pois, directo a Lisboa, partiu de Vendas Novas às 15,55, chegando às 18,45.

Podia então fazer-se o percurso entre Valença e Faro, uma distância de 694 Km., com uma diferença de 129 Km.

CAMINHOS DE FERRO DA ZONA CENTRAL

Ainda em Fevereiro de 1904, iniciou-se o inquérito administrativo de utilidade pública acerca do plano da rede ferroviária complementar, na região entre o Mondego e o Tejo. Foram ouvidas as Câmaras Municipais e as associações industriais e agrícolas da região, como determinava o decreto de 6 de Novembro de 1898.

A associação dos engenheiros civis foi também pedido parecer, devendo seguir-se o exame do plano pelas instituições consultivas.

LINHAS DE TOMAR

Formada uma Comissão para tomar a si o encargo de promover a construção destas linhas, e nomeada uma Delegação veio esta a Lisboa em 18 de Março apresentando ao General Couceiro e ao Ministro das Obras Públicas os desejos da Comissão em que fosse mantido o projecto que nas linhas

gerais compreendia a irradiação de Tomar, das linhas da Beira Alta, Beira Baixa, Rio Maior e Nazaré, pedindo para que fosse classificada, em primeiro lugar, a linha que partindo de Tomar para o Norte, à Lousã, Alvaiázere e Figueiró dos Vinhos se prolongasse para o Sul por Torres Novas e Rio Maior, começando a construção pelo troço que ligava Tomar às linhas da Companhia Real para assim, mais facilmente, se estabelecesse a ligação da cidade com a rede de todo o País.

Por sua parte a Sertã também procurava acompanhar o movimento em favor das linhas projectadas, especialmente a que ligava em Tomar.

★ ★

Pelas entidades oficiais foi publicada a estatística sobre o movimento de todas as linhas férreas do País até ao fim do ano de 1902.

Este trabalho é sempre muito interessante para quem se dedica a este ramo de estudos económicos e por ele fazer diversas comparações, porque não só nos dá, em detalhe, as várias fontes de receita e os comprovantes do movimento ferroviário como uma discriminação por linha e a sucessão por anos desde 1877, formando um longo período de 26 anos, que permite apreciar desenvolvidamente o que nesta indústria se tem dado de um ano para outro.

(Continua)

<i>VIAS LARGAS</i>	<i>ANOS</i>	<i>Milhares Passageiros</i>	<i>Toneladas de Mercadorias</i>	<i>Produtos sem Imposto</i>
Norte e Leste e Ramais de Cáceres, Coimbra, Lisboa, Sintra e T. Vedras	1901	2 224	942 442	3441
	1902	2 885	1 338 892	3587
Ramal da Cintura	1901	890	138 582	78
	1902	795	180 404	76
Lisboa, Sintra e Torres Vedras	1901	1 229	294 448	379
	1902	1 273	319 962	396
Linha Urbana	1901	1 952	— — —	99
	1902	1 862	— — —	97
Ramal de Cascais	1901	2 442	37 853	292
	1902	1 968	46 887	258
Torres, F. Foz e Alfarelos	1901	493	234 246	439
	1902	505	225 166	412
Beira Baixa	1901	150	78 719	613
	1902	160	102 268	613
Sul Sueste	1901	535	334 864	1 047
	1902	542	372 929	1 164
Minho e Douro	1901	1 358	385 599	1 219
	1902	1 505	413 992	1 280
Beira Alta	1901	268	116 306	362
	1902	279	124 320	390
<i>VIAS REDUZIDAS</i> Póvoa do Varzim	1901	686	55 306	124
	1902	674	74 597	133
Guimarães	1901	247	41 367	87
	1902	350	50 371	90
Mirandela	1901	36	26 019	99
	1901	36	29 339	90
Vizeu	1901	54	11 993	98
	1902	54	12 465	98

Aparelhos automáticos para paragem de comboios



Os caminhos de Ferro Japoneses

anunciaram completada a instalação de aparelhos automáticos de paragem de comboios (ATS) em todas as linhas.

Embora os acidentes ferroviários tenham diminuído notoriamente, é ainda possível ocorrer um acidente em que muitas pessoas percam a vida. Além disso, a necessidade de expandir o volume de tráfego e a contínua necessidade de conduzir velozmente requer constantes atenções sobre a prevenção de acidentes.

Todos os condutores de comboios, sem excepção, são ensinados a parar ou a fazer avançar os comboios de acordo com os sinais, mas por muito perfeito que seja o sistema visual do homem, não pode competir com um aparelho mecânico. Presentemente, embora os acidentes causados por avarias mecânicas tenham sido virtualmente eliminados, ainda são possíveis os causados por um erro repentino do maquinista ou por uma falha de sinais.

Para impedir esta possibilidade, tornou-se necessário instalar aparelhos mecânicos de segurança. Pesquisas neste sentido levaram à invenção de um aparelho de alarme em 1954 que toca e acende uma lâmpada vermelha na cabina do maquinista no caso do sistema de sinais ordenar ao comboio que pare, mas este continuar a andar.

Contínuas pesquisas resultaram no aparelho ATS que tem sido usado nas linhas férreas e na linha do super-expresso New Tokkaido.

O ATS não só desperta a atenção do maquinista fazendo funcionar um alarme, como pára automaticamente o comboio. O aparelho tem sido instalado com sucesso em todas as linhas férreas consideradas importantes.

O sistema começou a operar nos

27.000 quilómetros da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Japoneses.

Quando um comboio se aproxima de um sector onde o aparelho o indica a parar, o ATS dá um alarme auditivo e visual simultaneamente, por uma campainha e por uma luz vermelha. Se o condutor não recorre aos travões e nem carrega no botão de confirmação dentro

de cinco segundos, os travões de emergência funcionam automaticamente e obrigam o comboio a parar.

A Companhia de Caminhos de Ferro Japoneses diz que tal aparelho de paragem de comboios pode ser visto nos caminhos de ferro de vários países estrangeiros, mas cremos que ainda nenhum outro país tenha instalado tal aparelho numa escala tão larga.

PARA A VALORIZAÇÃO TURÍSTICA DA Madeira e dos Açores

Em várias partes do orbe, nomeadamente da velha Europa, trabalha-se com afincamento pelo fomento do turismo que de há anos a esta parte está a desenvolver-se extraordinariamente. E não há dúvida que já não é só a França, nem a Suíça, nem a Itália a sentir-lhe os benefícios de toda a ordem. As correntes turísticas dirigem-se agora também para a Alemanha, a Bèrgica, a Holanda e os países nórdicos, como a Grã-Bretanha e a Irlanda, e as nações escandinavas, sobretudo a Dinamarca e a Suécia, e ainda, o que particularmente nos interessa, a Península Ibérica com as suas ilhas adjacentes.

Portugal e Espanha estão a ser alvos de especiais atenções incluindo a Madeira e os Açores, as Baleares e as Canárias.

E se algum progresso se tem sentido quanto ao turismo entre nós muito haverá ainda que fazer.

No respeitante às nossas Ilhas, a Madeira — que foi durante muitos anos a nossa mais afamada estância de turismo, sempre tão procurada pelos estrangeiros, sobretudo de Inverno — está a desenvolver-se de novo e a acertar o passo com os meios mais evoluídos na matéria.

Quanto ao arquipélago dos Açores a situação é paralela à da Madeira. Todas essas ilhas oferecem aspectos muito interessantes, com suas belezas e atractivos. A de S. Miguel — A «Ilha Verde» — parecendo uma nova edição da Suíça, pelas tão pitorescas lagoas das Sete Cidades, das Furnas, do Fogo; e das Flores, com estas em enorme profusão, sobretudo as hortências que delimitam as propriedades e fazem da ilha um autêntico jardim, são as mais afamadas, talvez. A Terceira, cheia de tradições e ligada a lances notáveis da



história de Portugal... O Faial, com campos de vivo colorido, e o pequenino Corvo, cuja vida patriarcal encanta quem a visita, como sucede à Graciosa, cujo nome bem se lhe ajusta. S. Jorge e o Pico, das neves eternas, são outros tantos motivos a ter em conta quanto ao Turismo.

A boa gente dos Açores, num movimento unânime que abarca os habitantes do litoral e das terras do interior, acorda, de novo, e quer ser ouvida pelos responsáveis, no País, do incremento turístico.

Entre outras faltas, carece o ridendo arquipélago de unidades hoteleiras modernas e em número e condições que sirvam às diversas camadas de forasteiros, além de atracções nocturnas permanentes que os turistas não dispensam.



Crônicas de HOJE

EDUARDO ZAMACOIS

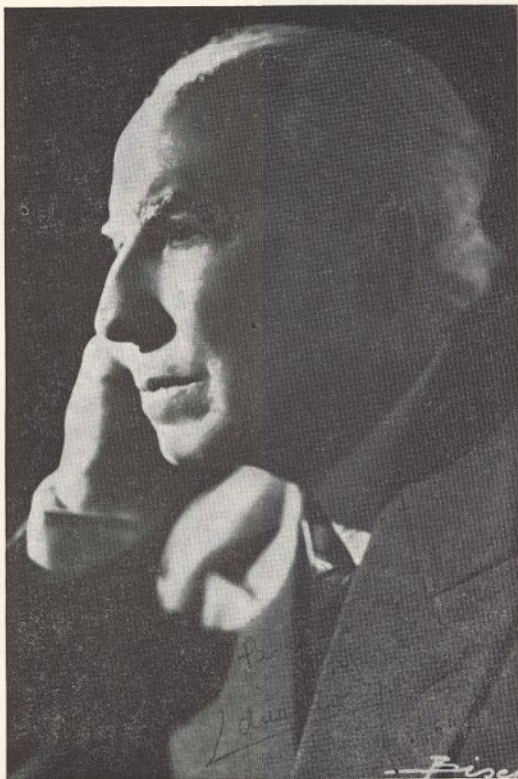
AUTOR DE

Memórias de uma Carruagem de Camião de Ferro
COMPLETOU 90 ANOS

Na literatura espanhola, o comboio foi, desde a invenção do caminho de ferro, um tema permanente de narração e interpretação, um pretexto, um ambiente, um assunto — espécie de micrôscopo onde a observação do escritor se exercita, talvez de acordo com o filósofo: *nada do que é humano me é indiferente*. Os primeiros escritores naturalistas espanhóis — Alarcon, Pereda, Valera, sobretudo este último, infatigável viajante como o grande jornalista português que foi Mendonça e Costa — deram ao caminho de ferro nível literário, incluindo nas suas narrativas não apenas cenários que o comboio vertiginoso parece movimentar, como a dimensão psicológica dos que viajam numa carruagem e contemplan da janela a paisagem, que dir-se-ia mover-se cinematograficamente.

Emília Pardo Bazan, a grande romancista que ocupa na literatura espanhola o mesmo alto lugar que Eugenia Marlitt na literatura alemã, desenhou com arguta observação as imagens dos aldeões atónitos ao verem passar o «monstro de ferro». Uma das mais belas páginas da novelista espanhola é a notável descrição da estação de Atocha numa das novelas de Perez Galdós. Noutras páginas inesquecíveis, de grande beleza literária, na obra de Palácio Valdez, e de Pérez Luigin, o comboio surge como tema que se desdobra noutros temas, dando imprevido e fascinação ao entrecho do romance. Com a «geração de 98» este tema ganha amplitude. Pió Baroja fala-nos das suas viagens e do que pensa e sente ao ritmo do comboio que o conduz. Nalguns livros de Azorin encontramos a dama misteriosa ou o cavaleiro melancólico que contemplan pela vidraça de uma carruagem o panorama fugidivo. Quase todos os escritores do Modernismo foram «novelistas do comboio». Entre outros, Tomas Borrás, Juan Pajol, Hernandez Catá, Fernando Florez, dedicaram ao caminho de ferro contos e capítulos de novela.

Ramón Gomez de la Serna escreve as suas geniais «greguerias» ferroviárias e Mariano Tomas — que durante muitos anos foi correio diplomático, viajando constantemente de comboio — introduz frequentemente nas suas novelas episódios que se desenrolaram nos «expressos». Escritores que foram viajantes incansáveis como Gomez Carrillo, Luis de Oteyza e Blasco Ibañez, descrevem as suas viagens em caminho de ferro através do mundo. Bartholomé Solér escreveu inúmeros contos cuja acção decorre no comboio, sendo talvez o escritor espanhol que



EDUARDO ZAMACOIS

Um dos nomes mais notáveis da literatura espanhola contemporânea.

com mais frequência aborda este tema. Numa novela da Tapia Bolívar, a protagonista é... uma locomotiva.

Todavia a obra mais importante com este tema é «Memórias de uma carruagem de caminho de ferro» de Eduardo Zamacois, que alcançou, em sucessivas edições tiragens invulgares. Zamacois, que disfruta de considerável popularidade em Espanha e em todos

(Continua na pág. 241)



O Museu Ferroviário de HAMAR

O Museu Ferroviário de Hamar, fundado em 1896 é o mais antigo da Noruega. Instalado inicialmente numa das salas da estação do mesmo nome, esteve fechado alguns anos e depois re-aberto em Disen, num sítio próximo do primitivo, numa propriedade do caminho de ferro. Dada sua contínua expansão foi transferido em 1956 para um parque maior, de 30.000 metros quadrados, contendo estações, 400 metros de linha na bitola de 0,75 m., locomotivas, sinais de vários tipos, etc.

Três edifícios espalhados pelo parque, exibem os mais diversos equipamentos ferroviários, manuscritos, fotografias, etc., relativos à matéria.

Recorde de visitantes na Torre de LONDRES

Entre todos os monumentos que na capital britânica atraem a curiosidade dos visitantes, a célebre Torre de Londres, com as suas tenebrosas evocações históricas e fabulosos tesoiros, continua a ser o preferido. Detém o «recorde» das visitas, nas quais se incluem turistas estrangeiros.

Consoante as estatísticas, entre 7 milhões e 280 mil pessoas que pagaram as entradas para ver as «reliquias do passado» na Grã-Bretanha, preferiram a Torre de Londres 1 milhão 173 mil das quais, 722 mil quiseram contemplar também, as fulgurantes jóias da Coroa.

A segunda atracção monumental em população foi o Castelo de Edimburgo, com 485 mil visitantes.



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

**Indústrias A. J. Oliveira,
Filhos & C.ª, Lda.**

«OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA

Pestana & Fernandes, Lda.

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

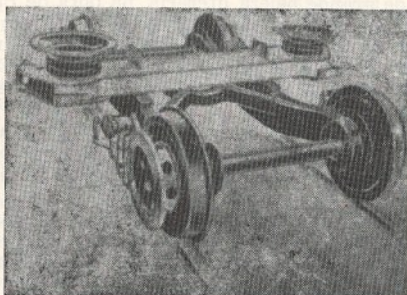
Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING
Os dispositivos anti - patinagem equipam já as
novas unidades UDD

Agentes: CONDE BARÃO, LDA.

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



Linhas Estrangeiras

FRANÇA

Os Caminhos de F. Franceses receberam as primeiras carruagens - restaurante de uma série de 42, destinadas a modernizar e aumentar o parque de 144, actualmente em serviço. Os passageiros terão ar condicionado, uma suspensão mais suave, cadeiras vermelhas a substituir os antigos tamboretos, janelas de persianas com comando eléctrico e ambiente mais luminoso.

■ A «SNCF» encomendou a uma fábrica francesa 10 locomotivas de 8000 CV, as quais entrarão em serviço em fins de 1967. São as locomotivas mais potentes até hoje encomendadas pela «SNCF», que só utilizou, até à data, máquinas de 5000 CV. Providas de dispositivo de mudança de engrenagens que permitirá dois regimes de velocidade, máxima (120 e 220 km./h.) podem rebocar «rápidos» (850 ton.) a grande velocidade, e comboios de mercadorias (2 400 ton.) em rampa de 10 milésimas.

■ No troço Aubrais - Vierzon, da linha Paris - Toulouse, realizaram-se ensaios de velocidade. Um comboio composto de uma carruagem - laboratório e 4 carruagens tipo UIC (com carga total de 254 ton., rebocado por uma locomotiva BB.9292, de corrente contínua) percorreu os 68 quil. que separam as duas cidades a uma média de 160 km.

INGLATERRA

Os C. F. britânicos acabam de construir e apresentar às empresas industriais de Londres, Glasgow e Manchester, um novo tipo de *container* que facilitará o transporte rápido de pulverizantes e líquidos. O Cam. de ferro quer demonstrar que pode adaptar-se às exigências dos expedidores, e que estes podem confiar-lhes, todas as espécies de mercadorias.

JOSÉ BARÃO

Faleceu em 30 de Agosto o ilustre jornalista José Barão, redactor de «O Século» e director do «Jornal do Algarve». Apaixonado pela profissão, serviu-a exemplarmente, e procurou ser sempre útil à colectividade, tendo sido um dos fundadores da Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa de que foi, com brilho e dignidade, presidente de Direcção.

Algarvio de nascimento, prestou altos serviços à sua Província, quer como participante da Direcção da Casa do Algarve quer como jornalista.

A «O Século», ao corpo redactorial do «Jornal do Algarve», à «Casa do Algarve», e Casa da Imprensa e à família enlutada, apresentamos os nossos sentidos pêsames.

CARTAZES DE TURISMO



NOVO GRUPO FOLCLÓRICO

Está em organização o Grupo Folclórico de Areosa. Para o efeito conta-se com a valiosa colaboração do município de Viana do Castelo e de várias entidades.

RANCHO DO CARREÇO

O Rancho Regional do Carreço teve extraordinária actividade, verificando-se assim que é o colaborador de turismo no concelho de Viana. Actuou quinze vezes no país e em Espanha. Últimamente exibiu-se na Eira das Insuas, em Montedor, para estrangeiros e em Espinho numa grande festa folclórica.

FESTIVAL EM PONTE DA BARCA

Integrada nas festas de Ponte de Lima realizou-se um festival de folclore a que concorreram os Ranchos das Lavradeiras de S. Martinho da Gândara; os grupos folclóricos de Paredes de Coura, Vila Verde, Arco de Valdevez, Festada (Guimarães), S. Martinho do Campo e Santo Tirso, e ainda a Ronda Típica da Meadela.

ROMARIA DE SOUTELO

Bastantes turistas alemães que visitaram Braga assistiram na freguesia de Soutelo à grande romaria da Senhora do Alívio, que o povo classifica como a «romaria das sardinhas», e é uma das mais típicas do Norte...

MOSTEIRO DE CETE

Um dos maiores festivais folclóricos consta do programa que está a elaborar-se para a comemoração, em Janeiro do ano próximo, do milénario do Mosteiro de Cete, uma joia da arquitectura antiga.

A comissão das comemorações, vai chamar a si todos os elementos que melhores garantias possam oferecer para o êxito em toda a linha. O estudo do programa está a fazer-se por intermédio de dois cetenses dos mais ilustres.

A seu tempo a Imprensa fará eco de tudo que se projecte, mas para agora bastará dizer que os responsáveis vão pensando em vários actos comemorativos que hão-de levar a Cete personalidades destacadas da vida da Nação.





cidade da Beira tem uma nova e grandiosa estação ferroviária. Foi inaugurada pelo Governador Geral de Moçambique, General Costa Almeida, que ali se

deslocou. Estiveram presentes à cerimónia da inauguração o Encarregado do Governo do Distrito de Manica e Sofala, Intendente Taveira Pereira; o Presidente do Município beirense, deputado Janeiro Neves; o Director dos Caminhos de Ferro de Moçambique, eng. Fernando Seixas; muitas outras individualidades locais e ainda os directores dos Caminhos de Ferro da Rodésia e do Malawi, representantes dos Ministérios dos Transportes e do Comércio e Indústria da Rodésia e do Ministério dos Transportes da Zâmbia.

Antes de se dirigir à nova estação, o Governador Geral inaugurou na Manga, a casa n.º 155 do Bairro de Rendas Económicas para ferroviários.

Depois da sessão solene no átrio da estação, o general Costa Almeida seguiu em comboio especial para a Munhava, onde inaugurou uma nova gare para carga e descarga de mercadorias.

● **HAVERÁ** facilidades nos caminhos de ferro italianos, durante a Bienal de Máquinas que se vai realizar em Milão de 2 a 9 de Outubro. Ao importante certame concorrem diversas indústrias. Estará patente ao público nos vastos pavilhões da Feira de Milão onde a Bienal se efectua, variadíssimo mostruário de todos os géneros de máquinas incluindo aparelhos técnicos, utensílios para trabalhar ferro, madeira, aços, etc., material de caminhos de ferro, material de precisão, e ainda, para vários usos industriais.

Este certame, segundo se prevê, e como acontece habitualmente, será um dos mais concorridos não só por industriais italianos, mas sobretudo por visitantes estrangeiros que poderão usufruir de entrada gratuita e de facilidades nos transportes ferroviários italianos durante o período da exposição.

● **PARA** ocupar a chefia dos Serviços de Turismo do município de Póvoa de Varzim, cargo que foi agora criado com vista ao desenvolvimento turístico do País, e neste caso, naquela região, (que, como se sabe, é uma zona com considerável afluência de visitantes estrangeiros), foi nomeado o jornalista Armando Marques.



ECOS
E



FACTOS

● Foi aprovado o estudo respeitante à supressão de duas passagens de nível, do Viso e do Gaião, na freguesia de Esigueira da cidade de Aveiro.

● Vai construir-se em Halms uma «Suécia em miniatura», prevendo-se que os trabalhos, cobrindo uma área de 20 quilómetros quadrados fiquem concluídos em Dezembro. Na cidade miniatura, réplica de sua famosa congénere holandesa em Madrudaran, vão erguer-se, na escala de 1 para 25, cerca de 80 dos mais conhecidos edifícios suecos incluindo seis estações ferroviárias, grandes complexos industriais, e a catedral de Upsala (o maior templo da Suécia, que terá na cidade de cartão coberta de plástico... cinco metros de altura).

● A Europa poderá, num futuro próximo, perder a sua supremacia turística? Os técnicos britânicos são de opinião que dentro de dez anos os países do Norte de África e Próximo Oriente (especificadamente Turquia, Líbano, Tunísia e Marrocos) poderão ser sérios concorrentes dos países sul-europeus (Itália, Espanha, Portugal e Grécia) e dos países do bloco comunista (Jugoslávia e Bulgária), desde que consigam manter uma política de preços baixos. Os técnicos britânicos fazem notar, com efeito, que nos últimos anos os países em que se desenvolveu mais o turismo de massa foram aqueles que ofereceram aos visitantes estrangeiros os mais baixos preços por acomodações modernas e confortáveis. No caso concreto a Espanha, logo seguida de Portugal e da Grécia, no campo ocidental e no dos países para lá da cortina de ferro, a Jugoslávia, a Bulgária e, mais timidamente, a Roménia.

● A partir de 3 de Novembro p. futuro todas as estações de Caminho de Ferro despacham mercadorias, incluindo pequenos volumes, para Póvoas da Régua-Central, Galafura-Central e Guiães-Central.

Por seu turno, nos Despachos Centrais instalados nas referidas localidades, expendem-se, igualmente, mercadorias, incluindo pequenos volumes, para qualquer estação de caminho de ferro ou para qualquer localidade servida pela camionagem combinada.

A partir de 4 de Novembro de 1966, os comboios, 1, 3, 5 e automotora 327 passam a ter o seu termino na estação de Porto (Campanhã) e os comboios 2, 4, 6, 14 e automotora 320 passarão a ter a sua origem na mesma estação.



MUNDO LITERÁRIO



Romulo Gallegos, o já célebre romancista venezuelano, um dos nomes mais altos da literatura da América Latina, com ressonância universal, foi recebido triunfalmente no México, onde a Academia de Letras lhes prestou homenagem. O autor de *Dona Bárbara* — obra traduzida em dezoito idiomas — é um dos escritores mais lidos em Espanha e nos países hispano-americanos.



Fivos Delphis, cujos primeiros versos estão nitidamente influenciados pelo grande Sikelianos, do qual seguiu o rumo no seu ideal humanitário, é o autor consagrado de «Solidão de Pedra», «Páscoas tristes», «Seara de Cólera» e outros volumes. Embebido de cultura francesa escreve uma poesia directa mas de grande densidade lírica. Acaba de publicar «O Grito», nova colectânea de poemas.



EDUARDO ZAMACOIS

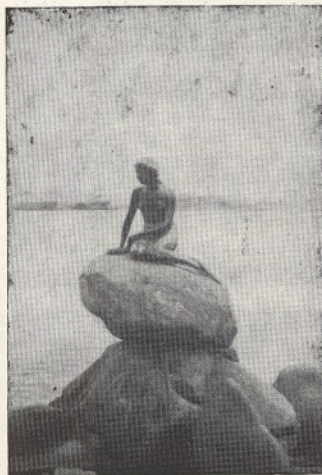
(Continuação da pág. 237)

os países de fala espanhola, foi com Blasco Ibañez, o escritor que maior audiência teve em Portugal, onde as suas novelas eram apreciadas, lidas com avidez. Era a época de «la novela corta» (não excedendo em regra trinta páginas) das colecções «La Novela de Hoy» «La Novela Contemporanea» e «La Novela Semanal», editadas em Madrid e vendidas largamente em Lisboa a preços acessíveis. Essas novelas revelaram ao leitor português grandes nomes de novelistas como José Francés, Emilio Carrere, Alberto Insua Filipe Sassone, Hoyos y Vinent, e ainda outros, que em obras de maior fôlego, apareceriam depois traduzidas e editadas em Portugal, entre eles Eduardo Zamacois, considerado, com «Memórias de uma cortesana», um escritor erótico. Obtinham estrondoso êxito em Espanha «El Seductor», «Punto Negro» e «Para ti...»

MEMÓRIAS DE UMA CARRUAGEM DE CAMINHOS DE FERRO bastaria para o creditar como um dos mais notáveis escritores. Com as grandes novelas e romances. «Las Raices», «Los Vivos Muertos», «O mistério de un hombre pequenito», «El Otro», «La opinin ajena», «El delito de todos», «Una Vida Extrordinária», «Traicion por traicion», e «La Autorcha Apagada», toma outro rumo e enfrenta temas mais profundos e humanos. Depois continua a caminhada fulgurante, ao longo da qual o seu prestígio de escritor é saudado por toda a parte — em conferências por toda a Europa, nas suas viagens pelos países do Novo Mundo, em novelas e romances cujas tiragens se multiplicam.

Agora com noventa anos, intensamente vividos, Zamacois acaba de publicar em Buenos Aires, onde se fixou, «Un hombre que se va», veio quebrar largo interregno este livro de memórias, que aparece com a redação de várias novelas num só volume de mil e quinhentas páginas. Zamacois, que marcou a sua presença na vida literária madrilena numa época em que a literatura e a arte nada perdiam da dignidade ao conviverem com a vida boémia, evoca a aventura

Em 1 de Setembro de 1846 aparecia o primeiro volume de «Cantos Maravilhosos» de Andersen, que celebrizaram o grande escritor dinamarquês. *A Pequena Sereia*, em Copenhague, evoca uma obra prima de literatura — publicada há 120 anos.



A pequena Sereia

de uma existência plena de surpresas. Como recorda nestas memórias, foi nessa época doirada e inquieta «o único escritor que viveu exclusivamente da sua pena». «Un hombre que se va», é o livro saboroso de um mosqueteiro das letras, grande senhor da Vida (que soube integralmente viver) e é também a história de um escritor — que «fica».

J. R.

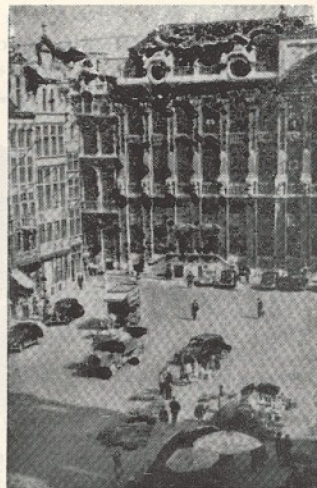
LOCOMOTIVAS

SEM CONDUTOR

A primeira locomotiva de manobras com controle remoto está a ser experimentada pela S. J. (Caminhos de Ferro Estaduais da Suécia) numa estação de transferência, nos arredores de Estocolmo. Os controles de botões que ordinariamente accionam os sistemas de propulsão e de freios, através de princípios mecânicos foram substituídos por um aparelho especial conjugado a um receptor de rádio.

Com o auxilio deste equipamento, a locomotiva obedece a impulsos de um transmissor de rádio com alcance de 1 km. O motor pode ser accionado em marcha para a frente ou para trás, à velocidade desejada, movimentar-se livremente, freiar e sinalizar. No caso de se interromper a conexão do rádio, a locomotiva pára imediatamente pela aplicação dos freios. O equipamento de rádio foi projectado por uma fábrica de Copenhaga, e opera em faixa de ultra-frequência (450 Mc/s). O transmissor de 1 W pesa 2,5 kgs.

Os Caminhos de Ferro do Estado e o grupo Grangesberg aperfeiçoaram o projecto em conjunto, devendo a locomotiva ser utilizada principalmente em serviços de manobras, nos quais o operador pode observar as linhas. O custo deste equipamento especial não excedeu cento e vinte contos. Uma equipa de técnicos deverá realizar provas práticas sobre diversas linhas, levando-se em consideração todos os factores de segurança.



KNOKE - ZOUT, estância de turismo na Flandres onde, com o patrocínio do governo belga se realiza este ano a VII.ª Bienal dos Escritores de todo o Mundo.

Um Comboio Fantasma

SERÁ O MAIS VELHO
FUNICULAR QUE PERCORREU
MILHÕES DE QUILOMETROS

O funicular de Wupertal na cidade da Alemanha Ocidental de meio milhão de habitantes, que já conta 65 anos de idade, mas continua a ser um dos mais modernos meios de transporte, virá a ser um «comboio fantasma». O comboio que circula num só trilho será completamente automatizado de maneira que um dia funcionará sem condutor, como se fosse conduzido por um fantasma.

Desde 1961 transportou um bilião de passageiros sobre um trajecto de

monocarril de 13 quil. de extensão. Ao todo, o monocarril suspenso de Wupertal já percorreu 220 milhões de quilómetros, o que corresponde a 570 vezes a distância entre a Terra e a Lua, ou uma vez e meia a distância entre o Terra e o Sol.

Os funiculares que giram por um só trilho, têm a vantagem de não só intervirem no trânsito da rua mas de serem também mais económicos que o

«metro». As suas estruturas de suporte não requerem tanto espaço como as do «metro», que funciona sobre dois trilhos. No domínio de monocarris suspensos já existem muitas construções mais modernas, mas todos os outros projectos continuam no estádio de trajecto de ensaios.

EJECTORES PARA LOCOMOTIVAS

A VAPOR

N ESTES últimos anos, entre os produtos fabricados pela secção de construção de aparelhos duma grande empresa austríaca, apareceu uma nova instalação para chaminés, aperfeiçoada e destinada a locomotivas a vapor, a qual conseguiu provocar sensação em todo o mundo.

Além de diminuir o perigo de incêndio que é eliminado por meio de um anteparo de reduzidas dimensões para faúlhas, o novo dispositivo consegue aumentar o rendimento e economizar o combustível. A montagem desta instalação é facilmente realizável, e as despesas de assistência são quase nulas. O ejector é caracterizado por um óptimo efeito, razão por que se considera como um dos primeiros acessórios para aumentar o rendimento das locomotivas a vapor.

Em todo o mundo há já uma centena de diversas locomotivas (desde as de 45 a 4 000 CV) equipadas com este ejector. Uma das experiências mais notáveis e coroadas de êxito foi o ensaio com a maior locomotiva do mundo da East African Railways, realizado sobre um trajecto com 1.700 metros de diferença de nível.

Graças ao emprego do presente ejector, aperfeiçoado pela empresa austríaca, a carga do comboio pode ser elevada de 1 200 para 1 400 toneladas, se bem que tivesse sido aumentada a velocidade nos trajectos mais inclinados.

Um comboio para um só passageiro

Na Inglaterra, há uns tempos, sucede esta coisa bizarra que em certos países seria impossível: um comboio fez uma viagem especial para transportar um único passageiro. A causa é esta: na estação haviam-lhe vendido o bilhete depois de ter partido o último comboio.

J. CARTAXO

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO
e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, LDA.)

FABRICAÇÕES METÁLICAS

Fábrica: Rua do Sol a Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36-84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas—Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade—Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas—Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável—Portas em chapa cunhada—Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas—Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

HOTEL ALENTEJO

— Café — Salão de Bilhares — Bar Regional —

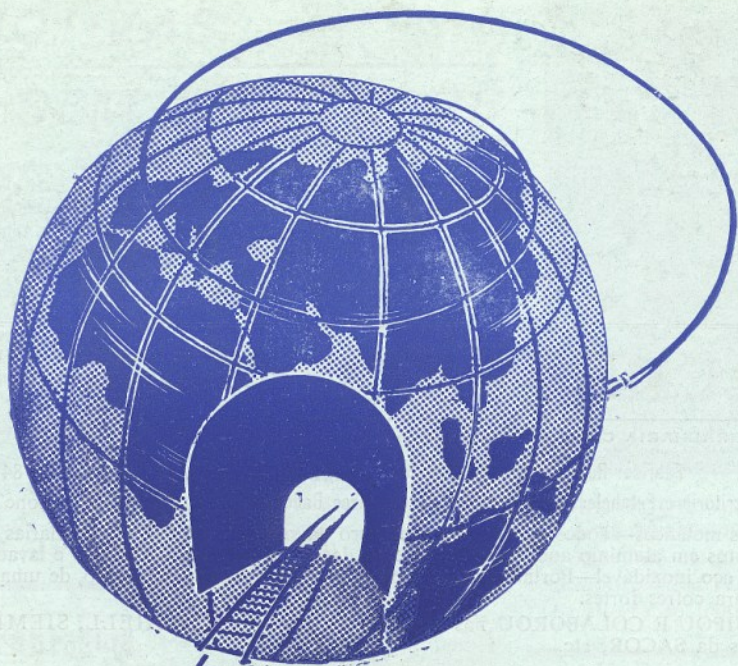
♦ ÓPTIMOS QUARTOS ♦ APPARTEMENTS



Esplêndido serviço de Cozinha,
Águas correntes, quentes e frias,
em todos os quartos — Boas casas
de banho em todos os andares —
Completas Instalações frigoríficas
no Bar, no Café e no Hotel.

TELEFONE 279

ELVAS



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE