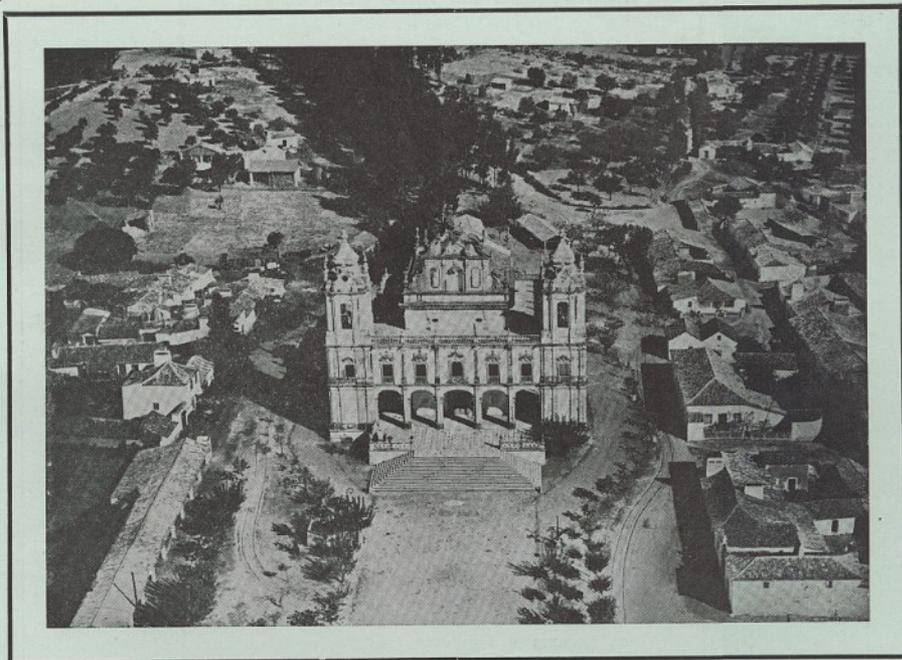


DEPÓSITO LEGAL
- Q. 400

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



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

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 : 32 75 20

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRAFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

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 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

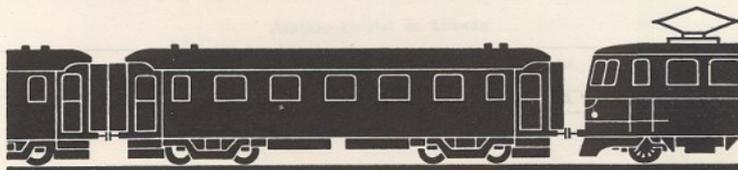
Números especiais:

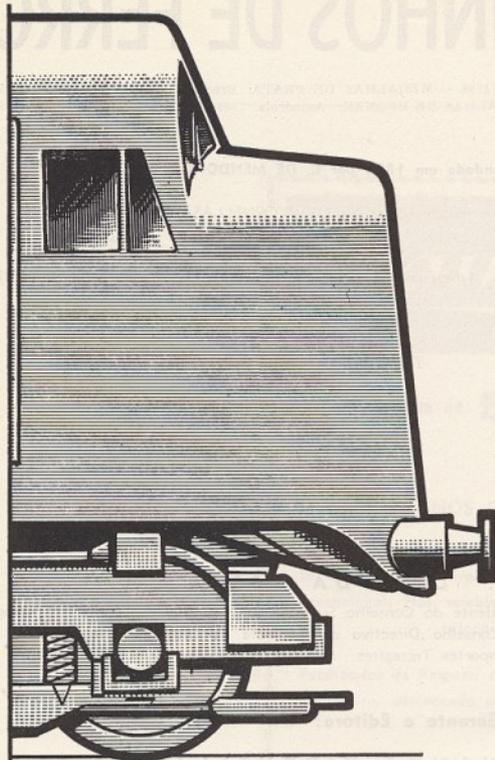
10 escudos

SECRETÁRIO GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

DRS.

Manuel Busquets de Aguilár

Rogério Torraes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Emílio Barbosa Estácio

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumário

Nota de abertura	329	Ecos e Factos	337
Temos muitos motivos de rara beleza	330	Os nossos correspondentes	338
O Palácio do Correio-Mor	331	Novidades	339
Através da Europa	332	Caminho de Ferro de Benguela	340
Júlio César	333	Notas e Comentários	341
Swayan	334	A amabilidade dos Caminhos de Ferro In- gleses	342
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	335		

NA CAPA



O formoso painel da Igreja do Senhor Jesus dos Milagres,
no antigo Sítio da Ribeira da Godim

nota de abertura



ANGOLA, cuja superfície é de 1 246 700 kms., com uma fronteira marítima de 1570 kms. e uma fronteira terrestre e fluvial de 1980, é servida actualmente por uma rede ferroviária de 2927 kms. em activa exploração de serviço público (não incluindo, portanto, os 28 da pequena Linha do Cuio de serviço privado, nem tão-pouco desvios, linhas de manobras e similares), da qual cabem ao Estado 1390 e os restantes 1537 a empresas particulares.

Todas as linhas férreas têm início na costa e, das mesmas, as linhas principais — designadas por «linha geral» (em terminologia ferroviária) — seguem a direcção Leste.

Constituem aquela rede: os Caminhos de Ferro de Luanda, o Caminho de Ferro do Amboim, o Caminho de Ferro de Benguela e o Caminho de Ferro de Moçâmedes. Do Estado, são: os Caminhos de Ferro de Luanda e o Caminho de Ferro de Moçâmedes, os primeiros com 481 kms. na bitola de 1,067 m., e 31 kms. na bitola de 0,60 m., e o segundo com 755 kms. na bitola de 1,067 m. e 123 kms. na bitola de 0,60 m.

Com os seus 1414 kms. cabe ao Caminho de Ferro de Benguela a maior extensão, na bitola internacional de 1,067 m., ligando na fronteira leste, pela linha geral, à linha do Caminho de Ferro do Baixo Congo à Catanga (B. C. K.); sendo de 123 kms. a linha férrea mais pequena, de interesse público, na bitola de 0,60 m. — Caminho de Ferro do Amboim.

A Linha do Cuio, com 28 kms., na bitola de 0,60 m., além do ramal para o Luacho com 8, liga o porto do Cuio com o Dombe (Povoação), sendo propriedade da «Companhia do Açúcar de Angola».

Toda a rede ferroviária está em franca exploração.

**CAMINHOS
DE FERRO
DE ANGOLA**



Aspecto parcial de Luanda



Temos muitos MOTIVOS DE RARA BELEZA



PORTUGAL é de entre todas as nações do Mundo uma das que melhor pode oferecer turismo para todos os gostos e em climas e ambientes distintos.

Aquela ansiedade normal no homem do nosso tempo, que o induz a viajar para conhecer novos meios e novas naturezas é susceptível duma autêntica concretização dentro da terra portuguesa.

Com efeito, as nossas províncias da Europa, da África, da Ásia e da Oceania são dotadas de raras belezas naturais, merecendo, portanto, que se olhe atentamente para as possibilidades do seu incremento turístico. Nelas encontramos flagrante exemplo do conjunto de motivos distintos que geralmente movem as pessoas dumas regiões para as outras com o objectivo lógico de encontrarem novas sensações.

Não nos referiremos hoje às nossas províncias da Europa, incluindo as Ilhas Adjacentes. Ocupar-nos-emos, antes, das mais distantes, mas que nem por isso deixam de estar igualmente perto do nosso coração, dando uma visão geral dos seus aspectos de maior interesse para o turismo.

Iniciaremos a nossa digressão pelo arquipélago de Cabo Verde, terra de gente laboriosa, a 455 quilómetros da costa africana — frente a Dacar.

As suas ilhas oferecem aspectos diferentes e curiosíssimos num ambiente propício a umas férias repousantes: a de Santiago dispõe de óptimas condições para a prática da pesca submarina com suas águas azuis e duma limpidez mediterrânea; a Ilha Brava, que também é dotada de luxuriante vegetação, orgulha-se das suas excelentes águas mineromedicinais; a Ilha do Fogo é terra dos contrastes: de um lado a montanha e do outro os campos férteis em frutos europeus e tropicais; a Ilha de Maio, de tons claros, devido à sua formação basáltica, possui uma beleza calma e bastante diferente das outras; S. Vicente é a ilha das paisagens admiráveis e dos belos miradouros; em Santo Antão, terra também fértil, não faltam os mais surpreendentes panoramas a par das bem conhecidas águas minerais com grande valor medicinal; S. Nicolau oferece ao turista uma terra tipicamente portuguesa: Ribeira Brava; por sua vez, a ilha do Sal, com o seu aeroporto internacional, é senhora de um ambiente cosmopolita. São dignas de visita nesta ilha as salinas da Pedra de Lume, bem como a encantadora praia da Palmeira, a 40 kms. do Aeroporto.

Verificamos, assim, um conjunto de motivos que justificam plenamente a inclusão do Arquipélago de Cabo Verde nos nossos planos turísticos, convidando recordar que a média anual da temperatura é de 23°,6 C. Além da via marítima, as ligações aéreas entre as ilhas e entre estas e a Europa são fáceis, não esquecendo também a carreira dos Transportes Aéreos da Guiné Portuguesa para esta província.

No domínio do folclore, Cabo Verde oferece vasto campo de estudo; a morna, por exemplo, exprime bem, como canção nostálgica que é, o temperamento do cabo-verdiano.

A província de S. Tomé e Príncipe possui o raro encanto de nos transportar à irre realidade. Coqueiros, bananeiras, bambús e árvores gigantescas constituem alguns dos aspectos do espectáculo variado duma flora que nenhum visitante estudioso deixará de notar. Mas nem só os botânicos ali encontram vasto motivo para as suas actividades; também os geólogos e etnólogos poderão observar os mais curiosos aspectos de interesse para os seus apaixonantes estudos.

Para os amantes dos desportos náuticos e da pesca desportiva, S. Tomé e Príncipe oferece condições ideais para a respectiva prática nas suas águas tépidas e calmas. A variedade dos trajos dos bailarinos, o ritmo frenético e diabólico das danças, acompanhadas por tambores, guitarras e violões, são factores para gratas recordações ao visitante despreocupado e disposto a saborear toda a alegria e beleza das terras encantadas de S. Tomé e Príncipe.

Os portugueses apreciam geralmente caçar. É um desporto saudável e tradicional no nosso País. Pois bem, para farta caça, em ambiente diferente, as densas florestas da Guiné oferecem as condições desejáveis.

Esta nossa província de África é riquíssima na sua fauna e não menos na sua etnografia, mercê da variedade de raças e tribos com os seus costumes característicos.

Para quem gosta de mar, a praia de Varela dispõe de meios para uma estadia agradável e repousante. A época ideal vai de Dezembro a Fevereiro (estação seca). Numa atmosfera bastante africana, a Guiné portuguesa orgulha-se de ser herdeira de velhas civilizações e de preciosas tradições artísticas, daí, talvez, o maior encanto das suas terras que, em contrastes sucessivos, possuem, sem dúvida, todos os requisitos para ocuparem lugar de destaque no turismo nacional.



ARTIGO DE

Muno Rosado

O Palácio do Correio-Mor

Algumas sugestões para a conservação e aproveitamento desta expressiva obra arquitetónica do tempo de D. João V

Artigo de ANTÓNIO VALDEMAR



S múltiplas e complexas solicitações do nosso tempo fizeram, pouco a pouco, desaparecer os antigos palácios de Lisboa e arredores. As cidades, com efeito, desenvolvem-se em ritmo crescente e é necessário resolver um dos principais factores que derivou desse inevitável fenómeno — o problema da habitação. Os dias de hoje são pouco propícios ao culto do passado e a tradição sacrifica-se fácil e naturalmente em benefício do progresso e bem-estar colectivos. Tudo faz supor, nesta ordem de ideias, que em breve esteja condenado à demolição o Palácio do Correio-Mór, em Loures, a poucos quilómetros da capital. O Município daquela vila, contudo, ao elaborar o plano geral de urbanização do concelho, teve o cuidado de circundar os terrenos marginais da propriedade onde existe aquele imóvel, de modo a que de futuro não possam ser retalhados em lotes destinados à construção civil, que de dia para dia está a tomar maior incremento na referida área.

Este palácio (expressiva peça da arquitectura do tempo de D. João V, onde se apuraram numerosos artistas e artifices nacionais e estrangeiros através de estuques e azulejos de característica concepção) está de há muitos anos praticamente desabitado e já foi posto em leilão. O prédio encontra-se bastante desconfortável e em muito mau estado de conservação. Os soalhos ficaram velhos e carunchosos. As paredes adquiriram uma tonalidade que é sinónima do abandono. As aranhas, de canto a canto das salas, vão urdindo teias sobre teias que intensificam a trágica mudez daquela antiga casa solarenga. Originariamente o palácio integrava-se na Mata das Flores e pertencia, no século XVII, a Luís Gomes da Mata, que Filipe II nomeou Correio-Mor do Reino. Foi assim que passou a ter o nome que veio até aos nossos dias. Volveram os anos e em 1875 a propriedade, que era dos Marquês de Penafiel, foi adquirida por Quirino António Lousa, o qual, por sua morte, a transmitiu a sua filha, casada com o comerciante José Baptista Canha, e, por falecimento destes, à filha do casal, D. Maria da Assunção Lousa Canha, falecida em Lisboa com 81 anos, a 26 de Dezembro de 1961, e que se limitava, durante a derradeira parte da sua prolecta existência, a ir passar os meses de Verão ao Palácio, confiando depois aquele casarão à guarda dos seus caseiros — o hortelão José Luis e a esposa deste, a servicial Ana de Jesus Quintas.

Morta a abastada anciã, os seus herdeiros, para facilitar as partilhas, resolveram lançar em hasta pública a propriedade. E quanto vale o Palácio do Correio-Mor? É difícil, bastante difícil, responder com exactidão, porquanto temos de considerar o valor

real e o valor comercial da propriedade e ambos são muito variáveis e diferentes. Sabe-se, todavia, que os herdeiros de D. Maria da Assunção Lousa Canha, ao pensarem há tempos na venda livre do imóvel e dos terrenos que lhe estão ligados, atribuíram a verba de vinte mil contos. Não apareceram, evidentemente, pessoas interessadas na aquisição. Há meses, ao ir à praça, a base de licitação do conjunto foi de cinco mil contos — a quarta ou quinta parte do preço do futebolista Eusébio, da equipa do Sport Lisboa e Benfica. Durante duas horas e meia a voz do pregoeiro clamou essa vultuosa quantia. Ninguém, absolutamente ninguém, se arriscou a fazer qualquer lance. A praça ficou deserta. Não houve arrematantes.

O destino daquela fidalga moradia e da sua vasta quinta continua a ser um enigma. Sabemos, contudo, que o presidente da Câmara de Loures propôs à Direcção-Geral da Fazenda Pública que o imóvel fosse considerado de interesse nacional e sugeriu à Direcção-Geral dos Monumentos Nacionais a compra da propriedade. Por seu turno procurou interessar na obtenção do conjunto a Fundação Calouste Gulbenkian a fim de fazer ali um museu.

Todas estas tentativas, que foram infrutíferas, levam-nos a sugerir neste momento uma quarta hipótese que, infelizmente, poderá estar condenada aos caprichos do mesmo destino. Porque se não aproveita o velho Palácio do Correio-Mor (um casarão com 112 divisões e dezenas de hectares de quinta, jardim e terras de sementeira em seu redor) para a construção de um hotel? Lisboa, que está a equipar-se de momento a momento de novos hotéis, suprindo as deficiências que neste sector há anos lhe apontávamos, não dispõe nos arredores (à excepção da zona dos Estoris) de instalações hoteleiras condignas. É uma lacuna que merece, com certeza, ser ponderada, para se encontrar quanto antes a solução conveniente. O Palácio do Correio-Mor, ao que nos parece, apesar de não se inserir numa área dotada de atractivos turísticos, está a curta distância de Lisboa, possui inegável beleza arquitectónica e artística que urge conservar e aproveitar, e disfruta ainda de excelente situação. É difícil encontrar um palácio na periferia da cidade que ainda seja em pleno coração da vida rústica, atmosfera de quieta serenidade, de paz virgiliana — dois poderosos apelos à fixação de muitos estrangeiros que nos procuram, mas que desejariam repousar em Portugal ficando ao mesmo tempo a dois passos do centro de Lisboa.



através da europa

por VASCO CALLIXTO

I

Verdun ficou na história como a cidade mártir da primeira Grande Guerra, onde pereceram milhares de franceses, defendendo o solo pátrio das investidas do inimigo. Hoje, meio século volvido, Verdun é um símbolo para a França e para o Mundo. Junto aos monumentos que evocam o emocionante drama, que mais tarde foi dolorosamente revivido, ou entre a infinidade de campas que ali se vêem, sentimos-nos presos àqueles lugares, onde um povo lutou, morreu e venceu. A palavra «liberdade» adquire ali um significado especial, a que o visitante não pode ficar alheio.

A cidade de Verdun, situada a 256 quilómetros a leste de Paris, constituiu, com a área circunvizinha, um lugar de peregrinação e de saudade, que leva a render homenagem aos que caíram no campo da honra. A imagem do canhão está sempre presente naquele histórico burgo, muito embora o pesadelo, já vivido por duas gerações, esteja afastado e não atormente uma população que ama a paz e odeia a guerra.

Quem se dirige de Paris para Verdun começa, porém, por evocar a segunda guerra mundial, pois o primeiro monumento que se encontra em Clermont-en-Argonne, a 30 quilómetros da cidade é dedicado aos deportados de 1944 e às vítimas inocentes dos massacres, durante os anos dolorosos da ocupação alemã.

No centro da cidade, o grandioso Monumento da Vitória, levantado no local mais sacrificado do aglomerado, representa a maior glória erigida aos heróis.

A 23 de Junho de 1929 inaugurou-se o Monumento da Vitória em Verdun, durante uma grandiosa cerimónia, a que presidiu o Presidente da República, Gaston Doumergue, e a que assistiram quatro mil antigos combatentes. Festejava-se ao mesmo tempo o aniversário da vitória e o ressurgimento da cidade, destruída em dez meses e reconstruída em dez anos.

A cripta deste monumento é impressionante. Dominam-na dois canhões e ali se presta homenagem ao Exército e aos seus chefes, ao Governo da República, a Clémenceau, ao marechal Foch e a Poincaré, guardando-se ali também o «Livro de Ouro» dos «Medalhados de Verdun», compreendendo um grande

número de volumes. Mortos e sobreviventes, todos os que combateram naquela área estão registados nessas páginas, sendo um volume dedicado aos soldados americanos que participaram, em Setembro de 1918, nas batalhas travadas na região, aos quais se juntaram os que libertaram Verdun em Setembro de 1944, durante a segunda guerra mundial.

Depois da visita ao Monumento da Vitória, devem percorrer-se os campos de batalha de Verdun, povoados hoje de numerosos monumentos. Ainda dentro da área da cidade, o visitante impressiona-se ao percorrer o Cemitério Nacional de Faubourg Pavé, com 5 mil campas, guardando os restos de sete «Soldados Desconhecidos», que repousam num «quadrado», ao meio do qual se levanta uma enorme cruz. Uma placa esclarece que foi em Verdun que se escolheu o «Soldado Desconhecido» do Arco do Triunfo, de Paris. Fortemente emocional, o Monumento dos Fuzilados, que se encontra neste cemitério de heróis!

Outro dos mais significativos monumentos desta região, que a primeira grande guerra tornou célebre, é o Ossuário de Douaumont, grande Necrópole Nacional dos Desaparecidos sem sepultura, com a sua torre de 46 metros de altura. O Monumento Maginot recorda-nos a figura de André Maginot, que foi um dos heróis de Verdun e cujo nome designou a linha defensiva mais tarde construída ao longo da fronteira entre a França e a Alemanha. Próximo, fica o célebre Forte de Vaux. Impressionantes placas, assinalam os locais onde existiram localidades que a guerra fez desaparecer: «Ici était FLEURY village anéanti en 1916 — Mort pour la France — le souvenir français».

São múltiplos e diversos os monumentos dos campos de batalha de Verdun, dispersos por uma apreciável área, que se percorre sempre com emoção. O seu significado, porém, é só um e traduz-se por uma palavra: liberdade. O Monumento dos Fuzilados de Trévannes, o Monumento da Capela de Ste. Fine, o Monumento de «la Tranchée des Baionnettes», o Monumento Driant e muitos outros transformaram Verdun numa região de permanente peregrinação, onde a guerra de 1914-1918 constantemente se evoca.

VERDUN, a cidade-mártir de 1914

JÚLIO CÉSAR

Júlio César, o primeiro turista notável que visitou a Grã-Bretanha, quando ali chegou pela primeira vez achou que o país não tinha as condições ideais que todo o turista procura nas suas andanças pelo mundo.

Determinado, como era, voltou no ano seguinte (54 a. C.) para estabelecer um Organismo romano em moldes idênticos ao da actual «British Travel and Holidays Association».

Durante algum tempo notou-se uma sensível melhoria, principalmente, maiores facilidades na entrada de turistas. Os funcionários romanos, em serviço na alfândega, não dardejavam os visitantes com olhares perscrutadores como faziam os funcionários britânicos. Outras medidas que vieram beneficiar, em muito, o turismo nacional, foi a construção de estradas traçadas em linha recta que substituíram as tortuosas veredas, e a construção de estalagens que substituíram as antigas cabanas feitas de adobe.

Quando este Organismo se desfez (Parece que a sede, em Roma, abriu falência) tudo voltou a ser como era dantes e assim ficou por muitos séculos. Extinguida a influência romana, os ingleses tornaram-se outra vez, insulares, e começaram a olhar com reserva, todos os que os visitavam, até mesmo aqueles que lhe traziam dádivas e divisas estrangeiras.

O século XX veio alterar esse estado de coisas. Colocando o bem do seu país acima de tudo, os ingleses deixaram de ser hostis. A necessidade de divisas estrangeiras pesa mais na sua consciência de que todas as outras considerações. Nessa ordem de ideias, lançaram mão de recursos que os antepassados nunca disfrutaram, isto é, transportes à altura das exigências dos visitantes.

Assim construiu-se uma excelente rede de vias férreas que permite deslocações rápidas e fáceis dentro do território. Hoje,

é possível ver-se a Inglaterra e a Escócia numa semana ou duas — aventura que Júlio César nunca conseguiu fazer — embora este espaço de tempo apenas permita uma vista superficial, porque a Grã-Bretanha, tal como uma mulher bonita e coquete, tem muitas facetas para apreciar.

Os pontos de visita obrigatórios para todo o turista, são: o Palácio de Buckingham onde todas as manhãs pode ver-se o espectáculo colorido do render da Guarda; o Parlamento; a Abadia de Westminster; a Catedral de S. Paulo e a Torre de Londres, onde estão expostas as jóias da coroa.

Seria pena, contudo, não ver outros lu-

gares, tais como: o canto dos Oradores, em Hyde Park, onde o visitante pode distrair-se, uma meia hora, ouvindo os protestos dos oradores que com um misto de sarcasmo e bom humor criticam tudo, mas mesmo tudo, desde a Monarquia aos próprios ouvintes.

Os mercados ao ar livre dão uma nota característica do à vontade do Londrino da classe média que leva a vida com acentuada boa disposição.

Há inúmeros museus e galerias de arte; lojas decoradas com luxo, pequenas praças arborizadas, largas e bem lançadas, tal como Regent Street; arranha-céus, cujas fachadas são totalmente de vidro;

FOI O PRIMEIRO TURISTA NOTÁVEL QUE VISITOU A GRÃ-BRETANHA



A Catedral de Westminster

lindos parques; pequenos recantos e edifícios históricos.

Se, de dia, Londres é uma cidade atraente, à noite é positivamente deslumbrante. As casas de espectáculo oferecem uma variedade de diversões, desde os concertos por grandes e famosas orquestras, às óperas, revistas e sátiras; «night-clubs» e uma imensidade de casinos onde o jogo é livre.

De facto, a calma e majestosa Londres tem surpreendido muita gente com a vida excitante que últimamente ali se tem desenvolvido, até na culinária se notam modificações. Soho, o bairro mais cosmopolita, tem os mais diversos restaurantes. Mas, é na culinária, tipicamente inglesa que se notam as maiores tentativas para melhorar e tornar conhecidos os pratos regionais.

UM COMBOIO CATÓLICO COM TÉRMINUS NO CÉU...

O cardeal Cardijn, o «cardeal dos operários», que fundou há 43 anos, em Bruxelas, a JOC, falando no Albert Hall, de Londres, a 4000 jovens operários, afirmou: «Nem o Papa, nem o bispo, nem o pároco vos podem substituir na missão de conquistar para Cristo o mundo trabalhador. Nem mesmo Jesus Cristo o fará sem o vosso auxílio».

«A juventude não se pode encerrar na carruagem de um comboio católico com término no Céu», lembrou o «cardeal dos operários», ao ser entrevistado para a rede de televisão da BBC.

SWAYAN, CIDADE DOS BONZOS

O vastíssimo e imponente Himalaia das neves perpétuas, intransponível, quase lendário, gigante fabuloso cujo cimo desaparece entre nuvens, é hoje um motivo turístico ao alcance de quem possa ou deseje visitar o «coração» dessa prodigiosa cordilheira: o Nepal. De Benarés, um avião através de uma paisagem dantesca e alucinante, com montanhas de oito mil metros de altitude, leva-nos a Katmadu, capital deste pequeno reino independente (10 milhões de habitantes em 150 mil quilómetros quadrados) entre a selva indiana e o alto planalto tibetano e chinês — infundável deserto frio. É o país das florestas densas, povoadas por rinocerontes, leopardos, elefantes e tigres.

Na capital, como em Pataw, nos subúrbios, podemos admirar as maravilhas arquitectónicas e a incrível riqueza dos pagodes com uma verdadeira orgia de esculturas. Na praça Durban, antigo bairro residencial dos senhores do Nepal, ergue-se a estátua de Kall-Bayrat, deus do terror, e próximo situa-se o Templo da deusa Viva, onde o turista pode ver (mas não fotografar) a encantadora rapariga destinada a eterna virgindade. Pataw, fundada em 212, com os seus bazares, o seu templo de ouro, o de Buda, que data do século XII, e outros, de telhados verdes e dourados, é a cidade mais maravilhosa da Ásia. Ruas largas e modernas, como as de Mahariban e de Hyrania, contrastam com as velhas ruas cheias de pitoresco, onde se vêem os vendedores de pimentos e pós coloridos, ou de estatuetas

talhadas em ébano. Em Pashupatinah, onde se efectua as incinerações budistas, corre Bagkali, o rio sagrado.

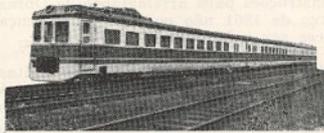


Noviços do Mosteiro de Swayan

Em Swayan vemos os bonzos debruçados sobre os livros sagrados enquanto vão girando os «moinhos de orações». Do Nepal, novamente de avião, chega-se em poucas horas a Srinagar, capital de Caxemira, no extremo norte da Índia, no sopé do Himalaia, ao abrigo das grandes chuvas, numa paisagem de sonho que fez com que os reis mongóis a designassem por «paraíso terrestre». É o país dos jardins suspensos e dos jardins flutuantes, a cidade das pedras milenárias de Jamur e de Nishat, do famoso Skalahamar, o «palácio do amor», em mármore negro, construído pelo imperador Jahangir.

VIAJAVA ONTEM DE COMBOIO UM REI QUE MORREU HÁ TRÊS SÉCULOS

Samuel Klug escreveu um curioso relato em que revela as surpresas que a vida lhe proporcionou a propósito de sósias, especialmente quando se demorou pela Itália. A primeira notável semelhança que viu ali foi a do rei Francisco I: encontrou-o, três séculos depois de morto, entre os passageiros de um comboio.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

MAPAS QUE SE REFEREM AS CONDIÇÕES PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

(Para efeito de isenção de direitos alfandegários)

INSTRUMENTOS TOPOGRÁFICOS

<i>Quantidades por miriâmetro de linhas a conceder</i>	<i>Designação dos objectos</i>
1	Teodolitos
1	Níveis
0,5	Eclímetros
0,5	Bússolas
2	Fita com tecido metálico
2	Correntes métricas com as fixas
2	Miras de madeira
0,1	Taquiómetros
MATERIAS PARA CONSTRUÇÕES	
1	Forjas volantes
2,5	Bigornas
5	Vagões completos para transporte de terras
20 000 quilos	Carris para vias provisórias
0,05	Aparelho de sondagem
0,3	Tornos completos
0,25	Macacos de simples e duplo movimento
200 quilos	Aço em barra de diversas dimensões
500 »	Ferro forjado de diversos tamanhos
100 »	Parafusos de ferro de diversos tamanhos
Segundo os projectos aprovados	Cimento (metros cúbicos)

Decreto declarando sem efeito o concurso aberto para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Baixa

Tendo-se procedido ao concurso para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa, nos termos e por virtude do Decreto de 2 de Agosto de 1883 e da Lei de 26 de Abril do corrente ano;

Sendo expresso no Art.º 26.º das condições que baixavam com aquele Decreto que, na hipótese da remissão da linha, a anuidade que o Governo teria de pagar à empresa adjudicatária seria calculada pela média do produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos precedentes à remissão excluídos os 2 anos menos produtivos e com a única limitação de não ser a anuidade assim, apurada inferior ao produto líquido do último dos 7 anos tomados para base daquele cálculo; tendo esta disposição, em cumprimento da base 2.ª anexa à referida Lei de 26 de Abril, sido textualmente transcrita do contrato celebrado em 3 de Agosto de 1878 para a construção do caminho de ferro da Beira Alta; não podendo assim o Art.º 26.º das condições, aprovadas por decreto de 2 de Agosto último, ter interpretação diferente da que pertence ao Art.º 24.º do contrato de 3 de Agosto

de 1878 em que, para a afixação da anuidade da remissão, se teve unicamente em vista o rendimento líquido resultante da exploração da linha;

E não se prestando os signatários da única proposta apresentada no referido concurso para a construção e exploração da linha da Beira Baixa, a que, no contrato a celebrar com o Governo claramente se assentou que, na hipótese da remissão, a anuidade se regularia nos precisos termos do Art.º 26.º do Decreto de 2 de Agosto último, pelo rendimento líquido que a empresa houver auferido pela exploração da linha, sem outra alguma limitação, além da que o mesmo artigo preceitua;

Declarava-se sem efeito o referido concurso, por se não apresentarem concorrentes com que nos termos da Lei de 26 de Abril e do Decreto de 2 de Agosto, se pudesse válidamente contratar.

Decreto abrindo novo concurso para a construção do mesmo caminho de ferro

Tendo ficado sem efeito o concurso aberto por Decreto de 2 de Agosto último para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa e convindo providenciar,

nos limites das atribuições do Governo, de forma que se possa tornar efectiva a construção e exploração desse caminho de ferro hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1.º — Por espaço de 30 dias se abre o concurso para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa, que partindo da estação de Abrantes, na linha de Leste e seguindo por Castelo Branco, Fundão e proximidades da Covilhã, termine nas imediações da Guarda, na linha da Beira Alta.

§ Único — O prazo do concurso começa a correr no dia 8 de Outubro e termina no dia 7 de Novembro do corrente ano, às 11 horas da manhã.

Art. 2.º — A construção e exploração do caminho indicado no Art.º 1.º seria controlada segundo as condições e cláusulas que baixam com este Decreto assinados pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas e Minas.

Art. 3.º — Nenhum licitante seria admitido ao concurso sem ter previamente depositado na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Governo, a quantia de 180.000\$000 réis em dinheiro, ou o valor correspondente em títulos de dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no mercado.

Art. 4.º — A base da licitação seria a quantia de 37.000\$000 réis, em que, para os efeitos do concurso, se calcula o máximo quilométrico de despesas de construção.

Art. 5.º — Durante o prazo do concurso estarão patentes na Secretaria de Obras Públicas, em todos os dias úteis, desde as 11 horas da manhã até às 4 horas da tarde, todas as peças gráficas dos projectos feitos sobre a linha a construir para serem examinadas.

Art. 6.º — No dia 7 de Novembro, às 11 horas da manhã, perante a Comissão, oportunamente nomeada e com a assistência do Procurador Geral da Coroa e Fazenda, se procederá, na Secretaria das Obras Públicas, à adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro de que trata o Art.º 1.º.

Art. 7.º — No referido dia e à hora marcada se receberão as propostas em cartas fechadas, assinadas pelos licitantes, sendo as assinaturas legalmente reconhecidas.

Art. 8.º — Todas as cartas deverão ter no sobrescrito a seguinte legenda: «Proposta para o concurso do caminho de ferro da Beira Baixa, feito por..... (nome do proponente)».

Art. 9.º — As propostas do preço fechar-se-iam em sobrescritos separados, sem declaração alguma exterior e serão escritas em português nos termos seguintes: «O abaixo assinado obriga-se a construir e explorar o caminho de ferro da Beira Baixa conforme as disposições e cláusulas do Decreto e programa de (data deste Decreto) fixando para os fins indicados no Art.º 28.º do referido programa em (por extenso), as despesas quilométricas de construção.

Art. 10.º — Cada proposta seria acompanhada dos seguintes documentos:

1.º Certificado de ter sido feito o depósito exigido no art.º 3.º.

2.º Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia, documento autenticado, que mostre que essa sociedade ou companhia existe legalmente no País a que pertencer e que conferiu poderes especiais para a licitação;

3.º Se o licitante representar algum indivíduo, procuração com poderes especiais para aquele acto.

Art. 11.º — A proposta do preço, fechada em separado e os documentos indicados no Art.º 10.º, serão encerrados noutro sobrescrito em que se escreverá a declaração formulada no Art.º 8.º.

Art. 12.º — Não se consideram válidas quaisquer propostas em que se requeiram ou proponham modificações no programa ou nas cláusulas e condições a que se refere o Art.º 2.º.

Art. 13.º — Se no concurso se apresentassem duas ou mais propostas fixando preço igual e sendo este o menor preço fixado, proceder-se-há a licitação verbal, segundo o

§ 3.º do Art.º 15.º das instruções para arrematação de Obras Públicas, de 19 de Março de 1861 não podendo a diferença entre cada um dos lances ser inferior a 10\$000 réis.

Art.º 14.º — Preenchidas todas as formalidades prescritas nas citadas instruções de 19 de Março de 1861 se lavrará termo especial da abertura das propostas e da licitação verbal, se a houver e subirá todo o processo ao Governo, para resolver dentro dos 8 dias seguintes.

Art.º 15.º — Se o Governo resolver que se faça a adjudicação, será oficialmente avisado o licitante preferido para dentro de 8 dias vir assinar o respectivo contrato, que será considerado provisório, ficando dependente da aprovação do poder legislativo.

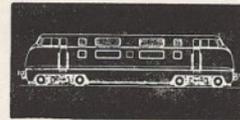
Art.º 16.º — Obtida a aprovação do poder legislativo e dentro de 15 dias, contados da publicação da respectiva Lei do «Diário do Governo» lavrar-se-ia o contrato definitivo, devendo o depósito provisório ter sido previamente elevado a 360.000\$000 réis em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no mercado.

Art.º 17.º — Se no prazo fixado no artigo antecedente o adjudicatário não assinar o contrato definitivo ou não elevar o seu depósito réis 360.000\$000 perderá para o Estado a caução já depositada.

Art.º 18.º — O Governo não será obrigado a fazer a adjudicação, quando entender que ela não é conveniente aos interesses públicos em vista das propostas apresentadas no concurso.

Art.º 19.º — Feita a adjudicação ou resolvido que não há proposta aceitável, será autorizado o levantamento dos depósitos provisórios.

Este Decreto tem a data de 6 de Outubro de 1883.



As condições a que se refere este Decreto, são idênticas às do primeiro concurso, datado de 2 de Agosto, com modificação do Art.º 26.º, o qual é do teor seguinte:

Art.º 26.º — Em qualquer época, depois de terminados os 15 primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os 7 anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponda aos 2 anos menos produtivos e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior a 5,5 % do capital desembolsado na razão do preço por que se efectuar a adjudicação.

Neste preço de remissão não é indicado o valor do carvão, coque, ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de ser entregues, pelo preço da avaliação.

Termo do contrato provisório celebrado entre o Governo e a Companhia Real para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Baixa

Este termo que data de 15 de Novembro de 1883, foi lavrado por ter sido aceite a proposta da Companhia Real apresentada no concurso realizado a 7 do mesmo mês, em virtude do Decreto de 6 de Outubro anterior para nos termos do mesmo Decreto se adjudicar a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa, que partindo da estação de Abrantes, na linha de Leste e seguindo por Castelo Branco, Fundão e proximidades da Covilhã, terminasse nas proximidades da Guarda, na linha da Beira Alta.

(Continua)

E
C
C
O
S**NOVO VAGÃO PARA O TRANSPORTE DE CARROS-CISTERNAS**

Uma empresa austriaca do ramo das construções metalomecânicas acaba de resolver um problema dos mais difíceis na construção de vagões. Conseguiu realizar a construção dum vagão de fundo baixo para o transporte ferroviário. O novo vagão caracteriza-se, particularmente, por estar equipado com rodas extremamente pequenas. Graças a este sistema, consegue-se, agora, transportar veículos de estrada, por mais pesados que sejam.

Estes vagões de fundo baixo e de rodados pequenos permitem efectuar o transporte sobre carris de camiões pesados e cisternas.

«O LAR FERROVIÁRIO»

Está marcada para o próximo dia 17 de Dezembro a assembleia geral ordinária da cooperativa «O Lar Ferroviário», para eleição dos corpos gerentes para o triénio 1967-1969.

Na impossibilidade do funcionamento da assembleia em 1.ª convocação, realiza-se a mesma naquela data, com a mesma ordem de trabalhos e com qualquer número de sócios em 2.ª convocação.

PROPAGANDA DE PORTUGAL NA SUIÇA

Com o patrocínio do Commissariado do Turismo, vão realizar-se, de 30 de Janeiro a 25 de Fevereiro, no Restaurante do Aeroporto de Zurich, as Semanas Gastronómicas Portuguesas, iniciativa que está a despertar o maior interesse na Suíça. Durante aquele período e naquele restaurante, que se encontrará decorado com motivos portugueses, serão servidas, por pessoal envergando os nossos mais belos trajes regionais, pratos tradicionais da cozinha nacional, bem como os melhores doces, vinhos e queijos das nossas províncias. À recepção de abertura assistirá o Embaixador de Portugal em Berna, altas individualidades suíças e representantes da Imprensa, da Rádio e da TV.

TURISTAS NOS AÇORES

Os Açores, com as suas inigualáveis belezas e com o seu pitoresco, vão sendo descobertos, a pouco e pouco, pelas correntes turísticas mundiais.

Entre os navios com turistas que, por exemplo, atracaram últimamente em Ponta Delgada figuram os transatlânticos «Olympia», com bandeira liberiana, e o «Atlantic», de matrícula norte-americana.

Os dois paquetes atracaram ali pela primeira vez, conduzindo o «Olympia» 500 passageiros e o paquete americano 450.

E
F
A
C
T
O
S

DOS NOSSOS CORRESPONDENTES

CARTA DE NOVA LISBOA

O Comboio e a Cidade

A cidade de Nova Lisboa é talvez caso único da maneira como o comboio nela entra. Em imponência e prestígio, com altivez. Através dum muro de terra adrede preparado, revestido de verdura de ambos os lados da vertente, o comboio passa e entra na cidade, vislumbrando-a do cimo e logo a saudando com galhardia..

Já diversas pessoas expressaram a opinião de que essa alta-neira espinha dorsal devia desaparecer do coração da cidade, pois que a desfeava e impedia a construção de garbosos prédios ao longo da Avenida Cinco de Outubro. Não perfilhamos a dita opinião. Nova Lisboa é muito mais bela dessa maneira e prédios em muitas outras partes se podem construir. Não são os prédios altaneiros e aglomerados que tornam as cidades belas, airosas e próprias para se viver. Muito pelo contrário. Soluções de continuidade exigem-se para darem melhores condições de vida. Isto no aspecto de defesa do homem da cidade, que é primordial.

Mas há ainda um outro aspecto de não somenos importância a ter em consideração. O comboio é a artéria principal de Nova Lisboa. Foi a que lhe deu vida e continua a sê-lo. Justo é pois que, agora que a cidade se desenvolveu se conserve o lugar de primazia que sempre merece o Caminho de Ferro de Benguela.

Este, efectivamente, nos seus 1348 quilómetros percorridos através de Angola, fomenta o desenvolvimento económico e turístico de vasta zona de influência. Injusto seria pois que, depois de se terem recebido os benefícios iniciais de impulso e vitalidade, se atirasse com ele para fora da cidade.

Só a Estação do Caminho de Ferro desta cidade é que não está

como deve ser, no final dessa re-ferida espinha dorsal tão atraente. Mas não virá longe certamente o dia em que Nova Lisboa será dotada de uma Estação à altura, condigna e funcional. Os responsáveis reconhecem-no e os neoliboetas esperam-na com ansiedade. Mas deixe-se ao comboio o seu inicial leito real.

B. C. S.

CARTA DE LOURENÇO MARQUES

O Movimento de passageiros nos C. de Ferro de Moçambique

Um dos índices pelos quais se pode avaliar a vitalidade de um território é o que é dado pelo movimento dos transportes de passageiros. Assim, revestem-se de significado especial estes números, para se aquilatar das potencialidades de um vasto território em pleno surto de progresso. As cifras apontadas, que se referem aos meses de Janeiro a Abril deste ano evidenciam uma actividade cujas implicações não podem passar despercebidas a um obser-

vador atento: naqueles primeiros quatro meses de 1966, foram os seguintes os números referentes ao movimento de passageiros nos Caminhos de Ferro da Província de Moçambique: Lourenço Marques, 657 546, correspondendo a uma receita de 732 contos; Beira, 239 159 e 2 851 contos; Queimane, 52 274 e 928 contos; Inhambane, 71 708 e 534 contos; Tete, 17 788 e 414 contos; e Moçambique, 141 034 e 2 489 contos.

M. M.



Novidades



O caminho de ferro ligando o Malawi a Nacala, em Moçambique, será um facto

O Dr. Banda, presidente do Malawi, expôs diante do Parlamento, o projecto que permitirá ao Malawi substituir o porto da Beira pelo de Nacala, como escoamento do seu país pelo Oceano Índico.

Explicou nomeadamente que a Beira era o porto de entrada e saída, não só de todo o tráfego de Moçambique, mas, ainda do da Rodésia e da Zâmbia e que os produtos do Malawi estavam constantemente em concorrência com os dos outros países pela carga e descarga dos seus produtos.

O Dr. Banda sublinhou que este problema o preocupava já desde há três anos e que, se não fosse encontrada uma solução, o desenvolvimento industrial do Malawi se ressentiria. «Conduzi negociações durante três anos com as autoridades de Lourenço Marques e de Lisboa para que o caminho de ferro do Malawi fosse ligado aos caminhos de ferro de Moçambique, em direcção a Nacala. Elas deram-me o seu acordo definitivo a este respeito no ano passado, precisou o Dr. Banda. Para isso deverá ser construída uma variante entre um ponto situado ao sul do lado do Malawi — o caminho de ferro parte de Salima na margem ocidental do lado Malawi — e Vila Cabral na margem do lago, de onde parte a via portuguesa para Nacala.

Deve ser realizado em breve um acordo com empresários franceses para a construção desta variante para Nacala, declarou ainda o Dr. Banda que concluiu: «Nacala é o porto ideal, natural e lógico para o nosso país».

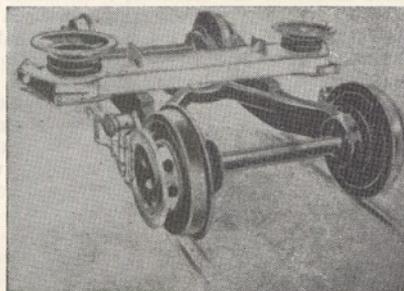
* * *

Poucos dias depois destas declarações do Dr. Banda iniciavam-se os trabalhos de construção do troço do caminho de ferro que ligará o «Malawi-Railways» aos Caminhos de Ferro de Moçambique e se dirigirá ao porto de Nacala.

Este troço partirá de Mpimbo, no Malawi, para Nova Freixo, e deve estar concluído no fim do próximo ano, o que permitirá a ligação directa entre o Malawi e Nacala. Os trabalhos iniciaram-se, simultaneamente, nos dois territórios, a cargo das organizações ferroviárias dos dois países, trabalhando em coordenação de esforços.

Prevê-se que o equipamento do porto de Nacala, que foi visitado pelo Dr. Banda, acompanhado pelo eng.º Jorge Jardim, no início do seu governo e, mais tarde, dois anos antes da independência do Malawi, seja suficiente, não só para as necessidades actuais daquele país, como para as futuras previsões de exportação e importação.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-potinação equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

Conde Barão, L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

Visita do Presidente do Conselho da Administração

Esteve no Lobito o presidente do Conselho de Administração do C. Ferro de Benguela Sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, que visitou os principais núcleos desta linha (Nova Lisboa — Luso — Cubal). — Numa reunião efectuada na biblioteca do edificio da Direcção naquela cidade, o Dr. Pinto Basto começou por afirmar quanto lhe custara o não ter podido estar em Silva Porto para a celebração do «Dia do CFB». Motivos imperiosos e até preocupantes relativamente à Companhia tinham-no obrigado a seguir para Bruxelas no dia em que, segundo previra e tanto desejava, esperava ter ido para Angola. A seguir agradeceu ao pessoal a dedicação de que continua a dar provas e que está na base dos resultados que se verificam. Sobre a Caixa de Previdência, informou que o Decreto da respectiva remodelação tinha sido, finalmente, enviado para o «Diário do Governo» e que o correspondente Regulamento vai ser elaborado. No tocante ao aumento recente de ordenados, declarou que a Administração fez o máximo que, nas actuais circunstâncias, julga ter podido fazer.

Noutra altura do seu discurso, o dr. Basto sublinhou: «Não deve perder-se de vista que, para benefício de todos, o primeiro dever de uma Administração é assegurar o equilíbrio financeiro da Empresa». E afirmou em seguida: «Numa altura destas, a decisão traduz fé no futuro e confiança no pessoal. E esperemos que, a despeito das pressões em contrário, o tráfego aumente. Isso poderia exigir um esforço maior da nossa parte, mas o pessoal tem dado sobejas provas de como responder pelo melhor a todas as solicitações do serviço.

Uma Missão do Vaticano no Lobito

Visitaram no Lobito algumas das actividades da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, elementos dos órgãos de informação do Vaticano. A missão era constituída pelas seguintes personalidades: Dr. Zupi, director do «Observatore della Domenica», Prof. Dr. Benucci, comentador de Política Externa do «Observatore Romano», órgão da Santa Sé, com expansão mundial; Padre Schwitz, director das emissões de Rádio Vaticano para os povos de língua germânica; Padre Almeida, redactor dos programas para o Brasil, e Director do Colégio Universitário Pio XII, Padre Joaquim António de Aguiar, que no «Livro de Visitante» deixou estas impressões:

«Em nome dos meios de comunicação do Vaticano, cumpre-me felicitar os dirigentes destas obras sociais e estimulá-los a continuarem esta acção tão profundamente humana.»

A Promoção Social da Companhia

A promoção social continua a estar na ordem do dia dos serviços responsáveis da Companhia e espera-se que os frutos venham a compensar largamente o trabalho e canseiras que a iniciativa provoca. A concepção que muitos agentes ainda têm sobre a vida em comum com a mulher, está a ser combatida com a acção psicológica e desta forma, sem coacções de qualquer espécie, a regularização da vida conjugal vai-se processando gradualmente e mais lares cristãos vão aumentando a família ferroviária.

Desta vez o movimento foi grande: realizaram-se 69 baptizados e 15 casamentos sob o patrocínio dos Serviços Sociais.

— Os preliminares para estes casamentos ficaram a dever-se à então Agente Social, Sr.^a D. Margarida Cruz Soares, que em Silva Porto, onde actualmente se encontra, deve ter acompanhado em espírito o grande acontecimento.

— O pessoal local, senhoras D. Alexandrina Abreu e D. Irene Ruivo e o Sr. Alfredo Tavares, foram incansáveis na remoção de obstáculos e no cumprimento de obrigações acessórias.

— Do Lobito vieram as Educadoras Social e Infantil, respectivamente D. Maria Adélia, D. Maria Amália. Com as suas colegas do Luso formaram um grupo de trabalho que desceu, quanto à perfeição, aos mínimos pormenores.

INTERCÂMBIO TURÍSTICO RUSSO-ESPAHOL

Seiscentos espanhóis visitaram a Rússia este ano, de acordo com o Ministério da Informação e Turismo. Por sua vez, estiveram em Espanha (acrescenta o Ministério) cerca de cem turistas russos, sem contar com os elementos do «Ballet Moiser», em número superior a cem.

O COMBOIO DA EXPOSIÇÃO MUNDIAL

No centro do rio São Lourenço e da grande cidade de Montreal, as obras da Exposição Mundial de 1967 continuam sem cessar. As duas ilhas e o cais do porto, englobam a área da exposição. Como um comboio fantasma, o expresso, cómodo e rápido, percorrerá os 400 hectares da área da Exposição.

Notas & Comentárias



QUATRO filmes de propaganda turística do Japão foram exibidos com assinalado êxito nos Estados Unidos. Excelente fotografia, bom gosto na escolha dos motivos paisagísticos e dos monumentos, valorizam este convite a visitar o país do Sol Nascente. O cinema — como tem felizmente acontecido entre nós — é um poderoso veículo de divulgação ao serviço de uma coisa útil e bela que, para além de ser uma indústria, é também, em qualquer latitude do Globo, uma arte.

• Foi eleito presidente do Clube Internacional de Imprensa de Madrid, que reúne mais de duzentos sócios, o correspondente do «Diário de Notícias» e da Emissora Nacional na capital espanhola, Alberto de Oliveira.

É a primeira vez que um jornalista português preside à direcção da referida entidade, facto que se interpreta como uma homenagem a Portugal e ao jornalismo português.

O novo presidente do Clube Internacional de Imprensa em Madrid foi apresentado pelo ministro da Informação e Turismo, Fraga Iribarne, aos embaixadores acreditados em Espanha.

• Uma «Cidade para os Poetas» será construída nas cercanias de Madrid, segundo um projecto do escritor espanhol Conrado Blanco.

Todas as ruas da cidade terão nomes de poetas espanhóis e latino-americanos, nelas havendo oito mil habitações, muitas das quais serão concedidas como prémios de «Jogos Florais» a organizar.

• A última reunião de convívio do Skál Clube de Lisboa constituiu acontecimento relevante no campo da indústria turística. Na presença do Agente Geral do Ultramar, dr. Banha da Silva, do dr. Dinis da Fonseca, chefe dos Serviços de Propaganda do Comissariado de Turismo, representando o eng.º Alvaro Roquete, e de figuras destacadas nos meios da hotelaria, transportadores e agentes de viagem, o dr. Carlos Freitas, que foi secretário-geral do Congresso Nacional de Turismo, efectuado em Moçambique, pronunciou uma palestra sobre os resultados positivos e a importância prática das resoluções aprovadas por unanimidade no referido Congresso.

Falaram ainda os drs. Dinis da Fonseca e Banha da Silva, que realçaram a acção desenvolvida pelo Congresso Nacional de Turismo e a actividade do Skál Clube como elemento de colaboração. Encerrou a reunião o escritor Luís Trigueiros, que resumiu as declarações feitas neste convívio.

• «Humildade e Glória dos Moinhos» foi o tema da conferência realizada no Clube Torrejano, em Torres Novas, por Mons. Moreira das Neves, distinto poeta e chefe de redacção do diário «Novidades».

• «O Lar Ferroviário» entrega mais um edifício. No próximo dia 4, a Direcção do «Lar Ferroviário» procede à entrega da chave de uma bela construção, no lugar de Casais de Mem Martins, freguesia de Algueirão-Mem Martins, concelho de Sintra, aos sócios números 264 e 285, do 6.º escalão, sr. Agostinho Teixeira e sua esposa, sr.ª D. Clotilde Mendonça Teixeira. Agradecemos o convite para assistirmos à entrega da chave.

• O correspondente em Aveiro do «Diário de Coimbra» informa que a estação ferroviária daquela cidade está a passar por grandes melhoramentos, estando-se presentemente a proceder à pavimentação do cais de embarque ascendente, destinado à grande velocidade.

Terminadas estas obras, será demolido o velho casarão que se destinava àquele fim.

• A agência «ANI» forneceu à Imprensa, proveniente de Lourenço Marques, a seguinte informação:

«Constituiu uma manifestação de amizade entre Portugal e a Suazilândia a inauguração, realizada no dia 16 de Novembro, do Clube Ferroviário de Sidvokodpo, a que presidiram o alto comissário inglês e o príncipe Suazi Masitsela.

Estiveram presentes alguns directores dos Caminhos de Ferro de Moçambique e dos Suaziland Railways e muitos engenheiros portugueses de Moçambique.

Aos brindes foi exaltado o valor económico da colaboração entre Portugal e a Suazilândia, a amizade e as relações de boa vizinhança existentes entre os dois países na fronteira de Moçambique.»

Uma Fábrica de molas de aço para locomotivas e vagões vai ser instalada na Beira

Uma empresa portuguesa, embora nela estejam interessados capitais estrangeiros, propõe-se instalar na cidade da Beira uma fábrica de molas de aço para toda a espécie de veículos, incluindo locomotivas, carruagens e vagões. Cumulativamente, o referido complexo fabril também produzirá parafusos e manilhas.

A AMABILIDADE dos C. de Ferro ingleses

O artigo que segue é transcrito do Boletim do Caminho de Ferro de Benguela que o traduziu de um jornal inglês. Ao publicar a tradução desse artigo, o «Boletim» antecede-a destas palavras que passamos a reproduzir: «Ao caso CFB, as situações mais insistentemente referidas não se ajustam por modo muito adequado. Mas a doutrina, essa é a mesma e há que insistir nela: uma das qualidades mais valiosas é a cordura com o semelhante, é a simpatia para com todos. Mesmo nas más horas, mesmo nos momentos de arrelia ou de depressão, impõe-se-nos o dever da afabilidade.»

Eis o artigo em causa:

«Todos os anos há centenas de milhões de passageiros que são transportados pelos caminhos de ferro ingleses. Todo o passageiro sabe que um carregador impertinente ou ordens mal dadas podem estragar completamente uma viagem. Os caminhos de ferro britânicos sabem disso também. Apresentamos a seguir uma história que anima qualquer pessoa que viaje de comboio em Inglaterra.

Os carregadores de caminho de ferro de Liverpool não assobiam às mulheres bonitas; admiram-nas calmamente.

Não esperam receber gorjeta nem ficam rancorosos se não as receberem. Não retiram a bagagem atabalhoadamente da plataforma.

Assim que um comboio entra na grande estação de Lime Street, correm a abrir as portas da carruagem, ajudam os passageiros a sair, dão-lhes as orientações necessárias e levam-lhes a bagagem.

Estão aptos a responder a inquéritos e a lidar com passageiros rabugentos, por muito exasperados que estes estejam. E tudo isto se deve à Escola da simpatia, destinada a empregados de caminho de ferro, que começou a funcionar há dois anos, na região de Midland.

Carregadores, revisores, condutores — aconselha-se toda a gente que anda em contacto com o público, a ser amável.

Com gravações de incidentes reais, filmes, conferências, discussões, os empregados de caminho de ferro aprendem a ser atenciosos e prestáveis.

O que é que se faz com que um empregado de caminho de ferro seja amável?

Segundo um manual que todos os alunos da escola devem adquirir, um carregador amável abre as portas para os passageiros entrarem ou saírem, ajuda com presteza as pessoas idosas ou aquelas que transportam bagagem ou crianças, emprega um tom de voz agradável quando pede aos passageiros

para mudar de comboio ou de plataforma, e transporta a bagagem com cuidado.

Não diz: «Não sei, o meu trabalho não é «esse!»

Não grita, não fuma, nem bebe em qualquer sítio donde possa ser visto pelos passageiros, e nunca anda em grupo. E, evidentemente, nunca assobia. «A delicadeza para com os nossos clientes não é simplesmente boa educação, é também bom negócio». Este é um dos dizeres que enfeitam as paredes da sala 444 no edifício da Lime Street, onde funciona a escola.

Cerca de 900 homens já frequentaram o curso. Quando o curso tiver acabado, todos os seis mil empregados das duzentas estações da região terão frequentado aquela escola.

As lições são orientadas pelo Instrutor das Relações com o Cliente, Michael Prendergast, irlandês de 42 anos, que era professor antes de ter ido para os caminhos de ferro ingleses.

Agora que resultados da Escola da Simpatia se estão a tornar evidentes, há outras regiões que lhe seguem o exemplo. Têm chegado igualmente pedidos de informações de funcionários dos caminhos de ferro americanos e alemães que ficaram impressionados com os resultados obtidos.

Resolvi experimentar os homens de Liverpool. Passaram com óptima classificação.

Fossem quais fossem as perguntas que eu fizesse àqueles homens cheios de simpatia, não se deixavam irritar ou exasperar.

Procurei em todas as plataformas e não vi nenhum encostado às paredes, a comer qualquer coisa ou a beber um golo de chá. Nem sequer um avistei, com cigarros ou cachimbo.

Depois de ter passado um dia em Liverpool, comecei por minha vez a sentir-me também amável. Depois, cheguei a Londres, com aqueles seus carregadores tão negligentes, recostados pelos cantos, com os bonés puxados para trás, o cigarro ao canto da boca e um ar indiferente.

As escolas da simpatia tem muito que fazer em Londres...»

Terminada a transcrição, o «Boletim do CFB» faz o seguinte comentário, que passamos a transcrever também:

Ora bem, aproveitemos a lição. Não temos por ora outra Escola de simpatia que não seja o contacto diário com o público. Há porém uma norma que é a grande mestra:

— Como desejaríamos nós ser tratados, em cada uma das situações para as quais pedem a nossa intervenção? Atendamos os outros da maneira como quereríamos ser atendidos e (quase sempre) a receita sai certa

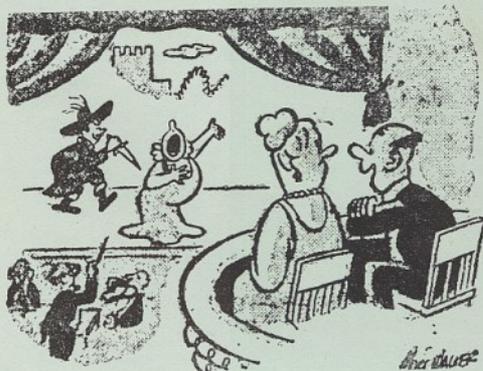
Que se diga de cada um dos empregados do Caminho de Ferro de Benguela (qualquer que seja o seu cargo) aquilo que se afirma dos ferroviários de Liverpool.

SALA DE ESPERA



—Veja a minha pouca sorte. No mesmo dia em que apanhei a «sorte grande», fui apresentado à maneira de gastá-la em quinze dias...

(de «Il Tempo» — Roma)



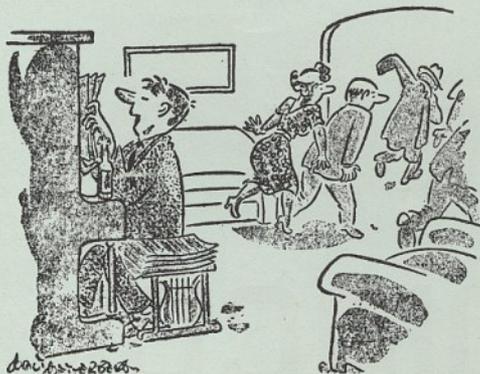
—Esta é a parte da ópera de que mais gosto. Basta de tanto berrar...

(da «Neue Zeitung» — Hamburgo)



— Ontem de manhã a menina chegou hoje. Mas se amanhã chegar depois de amanhã, está despedida...

(de «Il Tempo» — Roma)



— O que os senhores ouviram foi a valsa do «Danúbio Azul». Agora vão ouvir a «Rapsódia Húngara», de Liszt.

(do «The Saturday Evening Post»)



— Se o senhor coronel precisar de alguma coisa faça favor de me chamar utilizando a corneta.

(de «Paris-Soir», Paris)



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL