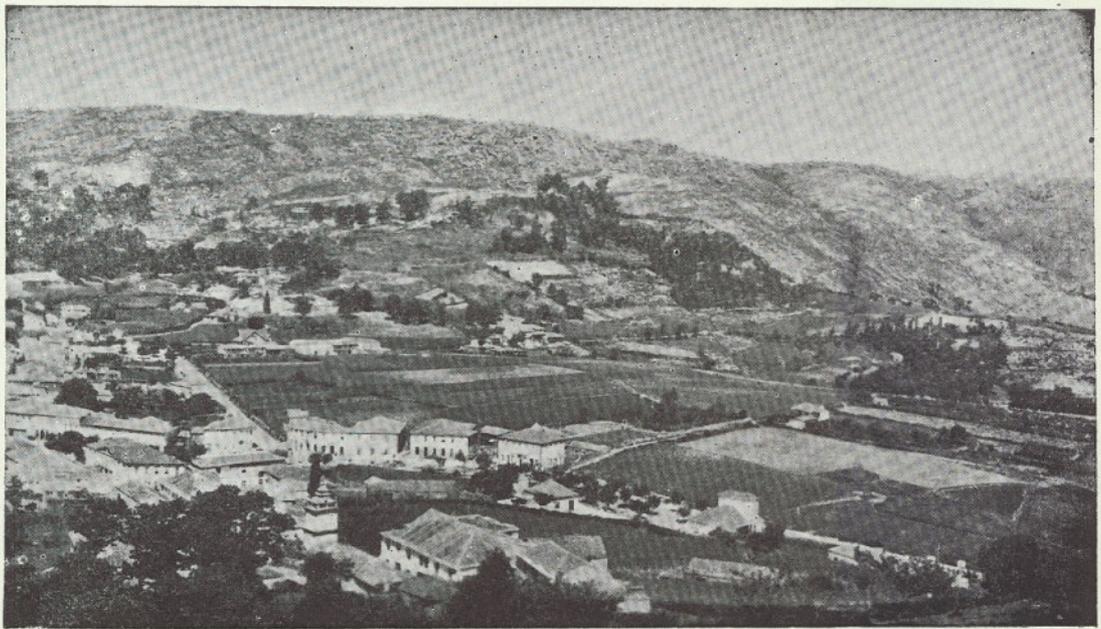
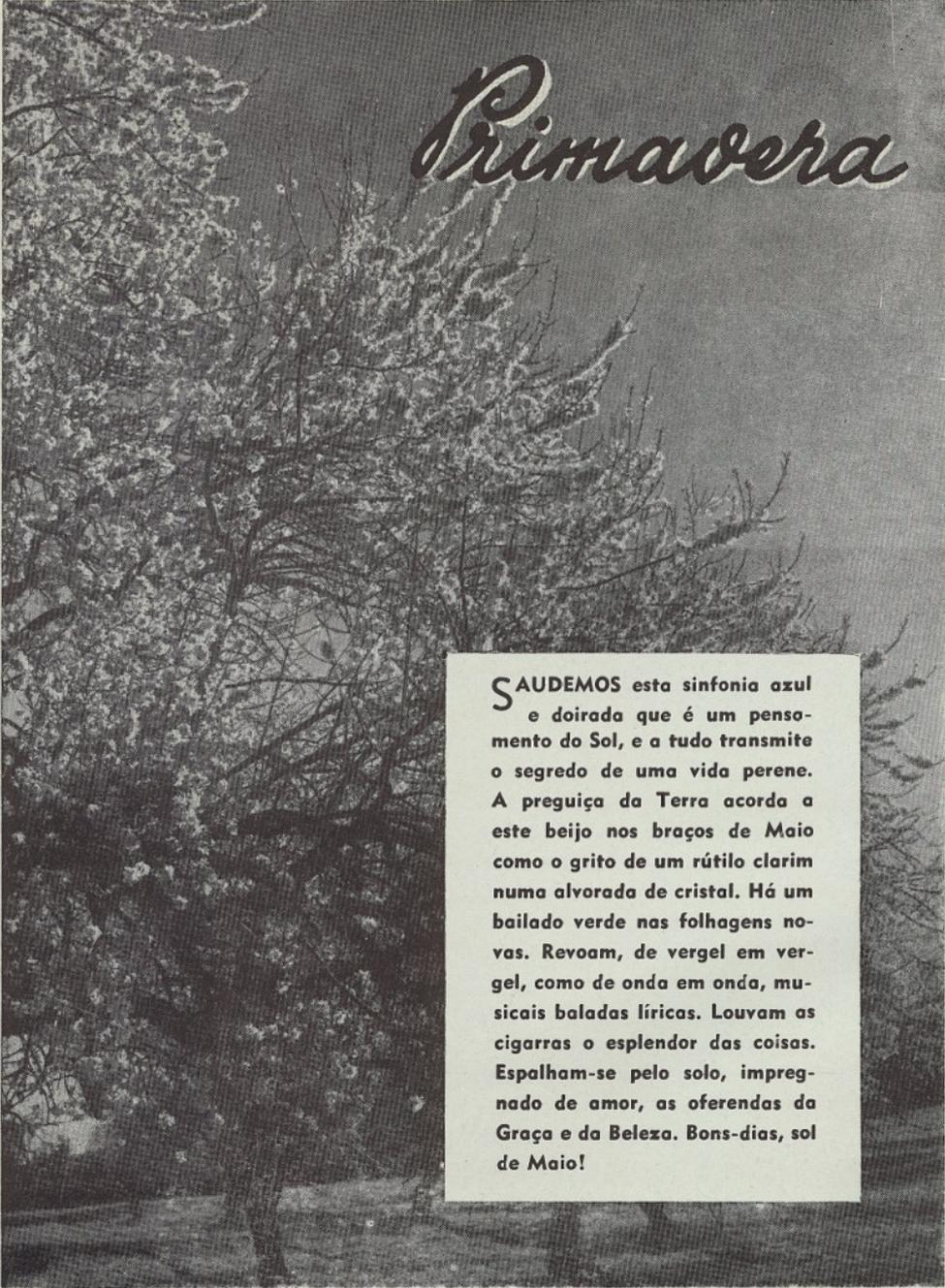


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO





Primavera

SAUDEMOS esta sinfonia azul e doirada que é um pensamento do Sol, e a tudo transmite o segredo de uma vida perene. A preguiça da Terra acorda a este beijo nos braços de Maio como o grito de um rútilo clarim numa alvorada de cristal. Há um bailado verde nas folhagens novas. Revoam, de vergel em vergel, como de onda em onda, musicais baladas líricas. Louvam as cigarras o esplendor das coisas. Espalham-se pelo solo, impregnado de amor, as oferendas da Graça e da Beleza. Bons-dias, sol de Maio!

DEPOSITO - Q. JUL. 1967

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.º Dt.º

Composto e impresso na
GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA
Rua Alves Torgo, 2-A
Lisboa

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: 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 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

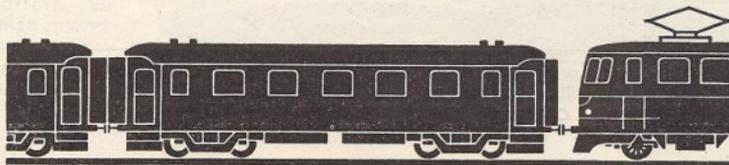
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

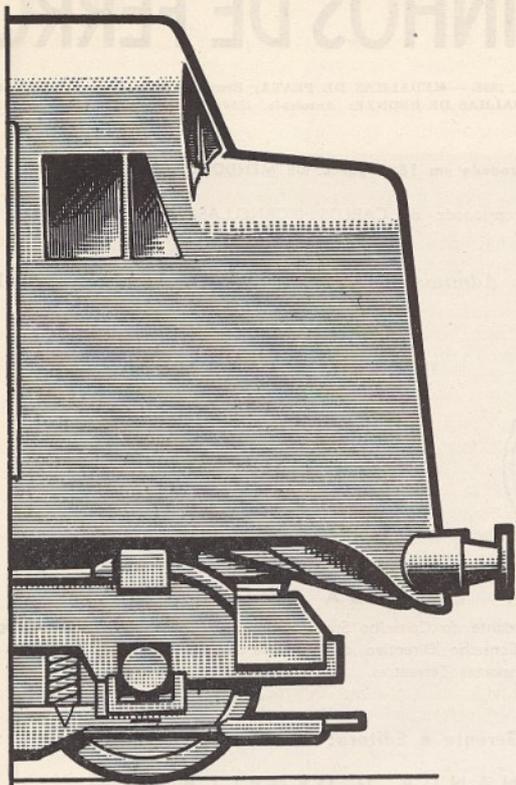
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

O meu adeus ao Orient-Express	61
Panorama	63
Para a História do Caminho de Ferro do Leste ...	64
Em Paris	65
Falam os escritores	66
Jornal da Quinzena	67
Um alto funcionário	68

A paisagem portuguesa na obra dos grandes es- critores	70
Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal	71
Turismo	73
No IV Encontro da Imprensa Não-Diária	74

NA CAPA



Panorâmica de Vila Pouca de Aguiar

O jovem francês dos anos vinte que atravessava as planícies cobertas de neve da Hungria ou os precipícios dos Cárpatos, jantando à claridade de um quebra-luz de seda cor-de-rosa, não podia deixar de sorrir pensando nos primeiros caminhos de ferro, que, como Zola acabava de cantar, com a «sua paragem de vinte minutos em Ruão, concedia aos passageiros tempo de jantar». Que contraste entre esses comboios do autor de «La Bête humaine» e os novos vagões de «boggies», negros, no exterior, de fumo, ou brancos, de poeira, comboios de luxo iluminados a gás, câmaras rolantes almofadadas de veludo azul-turquesa, compartimentos para fumo, estilo «maple» carruagens-restaurantes (ou melhor, «dining-cars», porque estamos na época do «footing»!), interiores voluptuosos de uma «garçonière» para os romances de Maupassant, assim celebrou os novos comboios de luxo Edmond About, na sua reportagem da inauguração do «Orient-Express».

Os primeiros trinta anos dos caminhos de ferro só tinham visto desenvolverem-se redes verticais, convergindo em Paris, Roma ou Madrid. A partir dos anos de 1880 começaram os traçados horizontais; foi o avanço longitudinal dos comboios internacionais para a Europa central ou meridional. Isso, por motivos económicos ou políticos. Era preciso, a todo o preço, conquistar o novo mercado balcânico que, em seguida à derrota da Turquia europeia, se tinha aberto em 1878. A França esperava assim dividir a Tríplici. Entre Viena e Berlim, ela queria avançar ao longo do Danúbio.

A história acelerava-se e, muito mais, a geografia: cabos telegráficos, paquetes com hélices e vias férreas encurtavam a terra. Os Estados Unidos acabavam de dar o exemplo de uma enorme expansão ferroviária; a Europa seguia-os muito atrás, com cinco vezes menos de caminhos de ferro. Quando se deu a grande corrida para o Oriente, procurando a sua desforra de Sadowa, a Austria ia ser o pilar central do «Orient-Express».

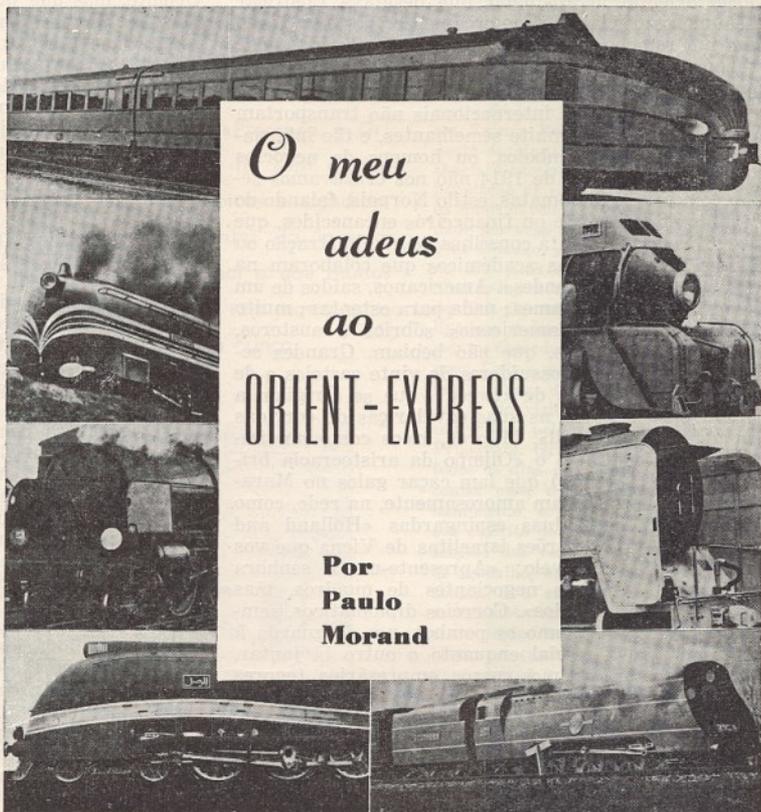
A partir de Viena, eram as terras desconhecidas; lentidão dos comboios, pobreza dos horários... A França, apoiada em capitais belgas e pela experiência financeira de Leopoldo II, no dia 5 de Junho de 1883, através do continente, o primeiro comboio de luxo internacional — o Oriente-Expresso, Paris-Istambul! O progresso que isso representava, no ponto de vista da harmonia dos horários, da coordenação dos serviços, da simplificação das formalidades aduaneiras ou da polícia, do triunfo contra o mau querer das redes privadas, os passageiros só deviam apreciá-lo a pouco e pouco.

O Sena estava daí em diante ligado às margens do Bósforo. Aproximando as grandes curvas do Danúbio, em Giurgio, na margem romana do rio, tinha lugar o primeiro transbordo; desembarcados em Routschouck, na Bulgária, os passageiros tomavam um pequeno comboio local até à margem do Mar Negro, em Varna, onde os esperava um paquete do Lloyd austríaco que, em quinze horas, os conduzia a Constantinopla.

Oitenta e uma horas e meia de viagem. Em 1889, novo melhoramento: primeiro trajecto de 3186 km sem transbordo, o que coloca Paris a 67 horas e 35 minutos dos Dardanelos (os pormenores destas etapas encontram-se nos excelentes estudos de Pierre Renon e Roger Commault, na «Revue des Wagons-Lits»).

O «Orient-Express», era o menino querido desta Companhia Internacional dos Wagons-Lits, dos quais Noblemaire tinha ido buscar a inspiração aos Estados Unidos e de que obtivera êxito, à força de perseverança, ao impô-la, depois de uma difícil eliminação dos seus rivais, a Pullmann e a Mann. Lavabos individuais, toucadores, carruagens, plataformas de fole, nada faltava daí por diante ao conforto dos passageiros desta classe privilegiada que ainda ontem se deslocavam em malas, «coupés» ou cadeiras de posta, deixando aos comuns a diligência, ou as seges ordinárias de aluguer.

Onde estais, pitorescos peregrinos ferroviários de antes de 1914? A minha primeira viagem a Constantinopla, aonde eu ia levar a minha mala diplo-



O meu
adeus
ao

ORIENT-EXPRESS

Por
Paulo
Morand

mática, data de 1913. A Turquia acabava de perder a Europa. Os Balcãs arrancavam-lhes os restos. Encontrávamos, nos corredores do «Expresso», uma raça que desaparecia com Abdul-Hamid, velhos senhores osmálios ou otomanos (ficavam mortalmente ofendidos se os tratavam por turcos) pachás de fez, envergando longa sobrecasaca, chamada istambulina; encerravam as esposas veladas no compartimento, onde o próprio fiscal não podia entrar; nuvens de agentes secretos cercavam-nas; eles tinham levado consigo os seus «cafedji bachis», que lhes preparavam o café, tanto receavam, até em viagem, algum «mau café» enviado pelo novo governo. Era a hora das «Desenchantées», da «Questão Turca» e dos últimos iates diplomáticos no Bósforo. Atrás deles os fanariotas, ou helenos do velho bairro grego do Phanar, em Constantinopla, esforçavam-se por continuar através da revolução das tradições bizantinas. Que estranhas histórias poderiam contar os lugares mais secretos do «Orient-Express»... Foi assim que o príncipe Fernando da Bulgária, não ainda rei, mas meio soberano de uma Bulgária ainda tributária, querendo pôr a Europa diante do facto consumado a entrar de novo como rei no seu país, tinha feito toda a viagem de Viena a Sófia, escondido em casas de banho. Os explicadores franceses de sobrecasaca usada regressavam a Moldávia, onde se consagravam à educação de algum filho de príncipe vassalo, e pareciam saídos de um romance de Dostoievsky. Que estranhos espécimes de uma flora «vangotileasca»! Lembro-me de ter tido por companheiro de leito um alemão especialista em falsas estatísticas, contratado por um governo oriental atrapalhado, que desejava falsificar os números oficiais do seu orçamento; de ter viajado com um romeno, cujo bisavô tinha espalhado açúcar em pó nos Campos Elíseos, desejo de mostrar aos parisienses como os trens deslizavam sobre a neve...

Hoje, os comboios internacionais não transportam senão funcionários, muito semelhantes, e tão internacionais como os comboios, ou homens de negócios muito jovens; antes de 1914 não nos cruzávamos senão com velhos diplomatas, estilo Norpois, falando do declínio do Crescente ou financeiros encanecidos, que fazem parte de setenta conselhos de administração ou alguns conferencistas académicos que colaboram na «Revue des Deux-Mondes». Americanos, saídos de um romance de Henry James; nada para ostentar; muito dinheiro invisível; americanos sóbrios e austeros, nada demonstrativos, que não bebiam. Grandes senhores austríacos, possuidores de vinte castelos e de mil aldeias, vestidos de «tweed», que se dirigiam a Epton para renovar as suas cavalações de corridas em algum «tattersall». Milords, ricos como um império, representando o «Olimpo da aristocracia britânica» (o «Figaro») que iam caçar galos no Maramuresh e que deitavam amorosamente, na rede, como crianças, as suas duas espingardas «Holland and Holland». Gordos barões israelitas de Viena que vos puxavam pelo cotovelo: «Apresente-me à senhora condessa...». Poucos negociantes de quadros, mas «amadores esclarecidos». Correios diplomáticos, sempre a dois e dois, como os pombos, um de guarda à correspondência oficial enquanto o outro ia jantar. Agentes de empréstimos russos, empresários, tenores célebres. Negociantes de zibelinas de Leipzig.

No vagão-restaurante encontrávamos pessoas sem idade e sexo, que tínhamos visto no «hall» de leilões do Grande Bazar de Istambul; intérpretes arménios ou persas; o nosso «boulevard» falava deles chamando-lhes «rastaqueros» (da palavra espanhola rasta-

cuero, que significa negociantes enriquecidos no comércio de coiros); tão ricos que, como pretendia Claudel, faziam transportar os seus diamantes nas bagagens. Para toda essa gente, tão diversa, o «Orient-Express» era o verdadeiro cordão umbilical que os ligava à Europa. Diziam a Europa; dançavam à europeia, viajavam na Europa. Para eles, tudo que estava no Ocidente chamava-se Europa. Essa gente, porém, não viajava sozinho, mas acompanhados de criada de quarto ou de criado (o de meu cunhado, natural da Suíça, tinha nessa escola cosmopolita aprendido todas as receitas da Europa, da casa Sacher ou da casa Capsa).

Assim como há comboios-tonéis para o transporte de vinho ou vagões para águas minerais, havia comboios para milionários, de algibeiras transbordando de «bank-notes»... A guerra de 1914 e a queda dos impérios centrais deram ao «Orient-Express» o primeiro golpe fatal.

Veio o «Simplon-Expresso», desde 1920, assoprar-lhe o primeiro papel. Com este novo «rápido» internacional os vencedores desviavam, em proveito dos seus novos aliados, Itália e Jugoslávia, o antigo percurso. Clemenceau e Mussolini só tinham uma ideia: era impedir o «Anschluss», ou o regresso dos Habsburgos. Os vagões enchiam-se com um pessoal novo, que só se voltará a encontrar na Noite Turca. Oficiais que se tornaram diplomatas, diplomatas que só juravam os princípios de Wilson, franco-mações da Pequena Entente ou propagandistas de Trotsky. Esse mundo afastava-se de Viena, outrora centro político, bancário, ferroviário e civilizador de todo o Próximo Oriente, mas que já não era senão uma cidade claudicante, cheia de mutilados, onde se rebentava de fome. O novo sistema ferroviário que se afastava de Viena não devia durar: a Pequena Entente nunca soube criar redes de caminhos de ferro. Já não era o tempo em que um nobre de Bucareste, depois de uma noite feliz ao jogo, não sabendo como desembaraçar-se dos seus parasitas, alugava um vagão para os levar a todos o Paris, cansado deles rapidamente, e os deixava, sem um vintém, no «boulevard». Antoine Bibesco, amigo de Proust e meu também, falando das suas grandes propriedades, dizia com orgulho: «O «Orient-Express» gasta três quartos de hora em me atravessar»; ou na estação de Erzequijvar, o passageiro era acordado por uma orquestra que tocava no cais as «Czardas», em virtude da disposição de um húngaro original que, em testamento, tinha legado uma quantia suficiente para manter os violinistas à passagem desses grandes «expressos» que tinha amado tanto.

Nada começa pela literatura, mas tudo acaba por ela, até o «Orient-Express». Pensemos nos primeiros livros de Bourget, no Cosmópolis, nas princesas neuratónicas de Barrès, no seu «sleeping» (hoje diz-se «lit»; em 1905, eram os «sleepings»).

As poesias de Barnabooth cantam na memória:

*Ton glissement nocturne à travers l'Europe illuminée,
O train de luce...*

Se os milionários do «Orient-Express», que dormiam um sono tão calmo de 1913, se acordassem na Europa, encontrar-se-iam no meio de um romance de Graham Green.

Eis o «Orient-Express» dos anos cinquenta, que já não é o símbolo de um pesadelo povoado de furiosos, o doutor Czinner, a terrível repórter Mabel Waren,

(Continua na página 72)

Panorama



REINALDO FERREIRA
(Repórter X)

Lançámos na «Gazeta Literária», do Porto, órgão da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras, a ideia de ser dado o nome de Reinaldo Ferreira a uma rua de Lisboa. Dando inteira solidariedade à nossa sugestão, o «Diário de Lisboa» observou que «bem merece esta homenagem evocativa o brilhante e dinâmico trabalhador da pena, jornalista vigoroso e escritor popular de grande projecção no seu tempo».

Também «A Voz» escreveu a propósito: «Reinaldo Ferreira é, sem dúvida, um padrão na história do jornalismo moderno em Portugal. Repórter original, servindo-se de uma imaginação prodigiosa para conseguir trabalhos surpreendentes, venceu bem o nome e a personalidade nas colunas de quase todos os diários. Dotado de extraordinário poder de trabalho, bafejado com autêntica vocação jornalística, justo é pois que a imprensa portuguesa e a cidade de Lisboa lhe prestem essa merecida e justa homenagem.»

A ideia converteu-se, felizmente, numa bela realidade. O Município de Lisboa deu a uma artéria da cidade o nome do maior jornalista de todos os tempos — que morreu contando apenas 38 anos, em plena pujança do seu inimitável talento.

Da revista «Scarabé», de Bruxelas, recolhemos a notícia de que numa das últimas noites literárias do célebre cabaré Le Grenier aux Chansons, dirigido pelo poeta-pintor Jean Tony, se incluiu no programa consagrado às maiores figuras da poesia vanguardista europeia o nome de Raul Leal, que foi uma das personalidades mais activas na primeira fila de todas as manifestações modernistas. Poeta da vanguarda, com o seu filosofismo vertiginoso, ligado a Sá-Carneiro e Fernando Pessoa, colaborador de «Presença e Orfeu», Raul Leal foi sem dúvida um dos mais típicos e significativos representantes da integral aventura espiritual a que muitos participantes de tais movimentos se não atreveram nunca.



RAUL LEAL



GENERAL FRANÇA BORGES

Uma portaria assinada pelo Sr. Ministro do Interior, reconduz o Sr. General França Borges no cargo de presidente do Município. Esta feliz circunstância é motivo de júbilo para toda a população da capital, que, reconhecendo os inestimáveis serviços prestados à cidade por essa ilustre figura de militar e de cidadão, a envolveu, de há muito, no seu mais sincero apreço, testemunhando-lhe a maior simpatia. O nome do Sr. General França Borges está ligado a muitos e importantes melhoramentos introduzidos na velha e sempre nova Lisboa que é, hoje, uma das mais belas cidades da Europa e esplendoroso cartão de visita a receber os turistas convidados pelo sol de uma demorada Primavera. Grandes problemas passam todos os dias por suas mãos. A cidade confia nele, na certeza de que serão hábilmente solucionados. Devemos ao seu espírito de iniciativa, ao seu agudo sentido das realidades, ao seu método de trabalho, e, sobretudo ao seu entusiasmo e à sua devoção pela cidade, melhoramentos de grandes proporções, e até profundas reformas que modernizaram a capital e lhe deram outras perspectivas e horizontes.

Por mais este mandato, que lamentamos ser o último, visto que assim o determina e permite o Código Administrativo, saudamos o grande Homem a quem, pela inteligência e pelo coração, os destinos da capital estão, mais uma vez, bem entregues.

Para a história do Caminho de Ferro do Leste

por Eurico Gama

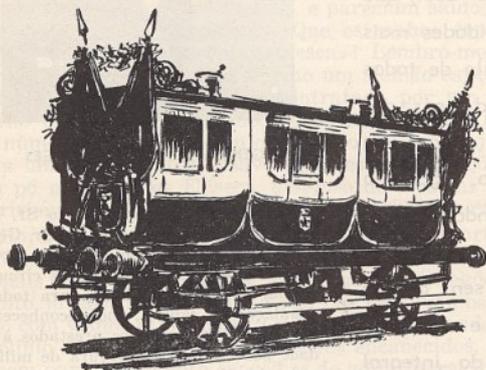


Nestas crónicas escritas ao correr das teclas da nossa máquina, por mais de uma vez nos temos referido a personagens reais quer portuguesas quer estrangeiras em trânsito pela estação do caminho de ferro da histórica cidade fronteiriça.

A linha férrea, já com mais de um século, entra a nordeste nas proximidades da Horta de Chaves e segue para o sul, inflectindo depois para leste, a dois quilómetros ao norte de Elvas; atravessa as ribeiras de Caiola e de Caia, dirigindo-se, pelos planaltos de Botafogo e D. Joana, até à fronteira.

A Ponte da Caia, cuja fotografia já aqui publicámos, foi reconstruída em Dezembro de 1903, com o assentamento de vigas metálicas, pois ameaçava constante perigo.

Precisamente neste ano e no mesmo mês, veio de visita ao rei D. Carlos, que estava no seu palácio de Vila Viçosa, Sua Majestade el-rei D. Afonso XIII, de Espanha.



A Câmara de Elvas, aproveitando o ensejo, deslocou-se à vila ducal no dia 16, não só para cumprimentar os soberanos portugueses, mas também para entregar a D. Carlos uma petição para que fosse construída uma ponte sobre o Caia, no sítio da Ajuda, a ligar Elvas com Olivença, pois a outra era toda uma ruína. Da comitiva faziam parte o presidente, David Nunes da Silva, os vereadores Augusto Barroso, Fariña, Pestana, Ferreira e Silva e Silva Picão (o autor dessa admirável obra que é o «Através dos Campos»), e o administrador do concelho, José Joaquim Ferreira.

Sua Majestade ficou cativado com a delicadeza da visita e prometeu interessar-se pela obra, que, infelizmente, não teve efeito, como se sabe.

Os edis elvenses foram também apresentados ao monarca espanhol, que no dia seguinte regressaria à sua pátria, embarcando na estação de Elvas.

Realmente, no dia 17, D. Afonso de Borbón saiu, em luzido cortejo, de Vila Viçosa para a nobre praça-forte. Computam-no três carros puxados a duas parelhas e guiados por soldados de artilharia, vindo no primeiro o monarca, o duque de Sotto Mayor, o ministro Rodríguez San Pedro e o conde de Sabugosa. Precediam o cortejo sargentos-ajudantes de Cavalaria 10 e fechava-o um esquadrão do mesmo regimento.

A despedida em Vila Viçosa foi comovedora, tendo D. Afonso XIII beijado a rainha Senhora Dona Amélia, bem como D. Carlos, que igualmente abraçou por mais de uma vez,

e a sua alteza o príncipe D. Luís Filipe, que tão trágico fim teria alguns anos depois.

As estradas de Vila Viçosa e Elvas achavam-se engalanadas com bandeiras e na estação das Fontainhas, a municipalidade elvensê preparara uma sala ornamentada a rigor, na qual o régio hóspede recebeu os cumprimentos das autoridades.

O largo em frente da estação apresentava um lindo aspecto, com colgaduras nas janelas e sacadas das casas e vistosa iluminação eléctrica.

De Portalegre fora expressamente o governador civil, conselheiro Jerónimo de Sequeira, e uma força policial. De Elvas compareceram todas as pessoas de representação social, militar, religiosa e civil. Uma banda de música executou alguns números de sabor espanhol; os canhões dos fortes salvaram com diversas descargas a chegada do rei, que recebeu ainda a saudação gentil de muitas senhoras da primeira sociedade de Elvas.

As 18.05, finalmente, o comboio especial saiu para Badajoz, erguendo-se vibrantes vivas ao soberano e à Espanha.

Segundo informa o jornal, pelo qual nos orientamos, foram até Badajoz, acompanhando sua majestade católica, os Srs. Vasconcelos Porto, engenheiro da Companhia Real, e general Cabral Couceiro, director da Fiscalização, e a locomotiva foi dirigida pelo chefe principal de maquinistas, José A. do Amaral.

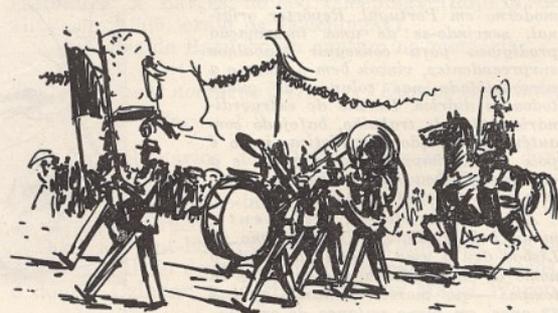
De um periódico madrileno da época, extraímos os seguintes parágrafos para conclusão destes mal alinhavados apontamentos: «Ya en el andén, nutridas filas de gente, en su mayoría muy bellas e elegantes damas de la sociedad de Elvas y Badajoz, hallábanse detrás de los soldados, y al presentarse el Rey fueron infinitas las aclamaciones.

«El joven Monarca, que vestía traje de americana y sombrero hongo, saludó cariñosamente y se dirigió á revistar la compañía de cazadores, subiendo después al coche salón.

«Desde la ventanilla contestaba, saludando con el sombrero á los vivas y aclamaciones de los portugueses.

«El Rey recordaba con agrado y refería el precioso aspecto que en Villaviciosa y en los pueblos cercanos, así como en Elvas, presentaban infinidad de hombres con hachas de viento, formados en dos filas.»

A partida do comboio a banda de música tocou a marcha real espanhola, que as incessantes saudações a sua majestade Afonso XIII mal deixavam ouvir.





em Paris.

UM GUIA

quase turístico...

Uma característica insinuante dos parisienses é o seu radioso amor pela cidade. Fácilmente ficam boquiabertos diante daquilo que os interessa, e por isso estão sempre prontos a comprar guias — não guias do tipo sério do Beadecker, pois todos os parisienses acham que conhecem a cidade bem de mais para isso, mas daqueles considerados extravagantes. O último guia que obteve em Paris elogios é um volume de capa preta chamado «Guia de Paris Misteriosa». Extravagante talvez não seja termo apropriado: o livro parece ter sido impresso a partir de apontamentos rabiscados nas costas de sobrescritos amarelecidos, por esses esquisitos homenzinhos de nariz a pingar que constantemente encontramos na sala de leitura da Biblioteca Nacional de Paris.

Sabiam que os reis de França e os elefantes pré-históricos seguiam o mesmo itinerário até ao Sena? — pergunta o livro



A Pont-Neuf

logo de entrada. Sensatamente, abstém-se de perguntar se isso interessa ao leitor. Ou sabiam que em 1939 um ou mais malucos costumavam rasgar os casacos dos passageiros do metropolitano? Além disso, todas as tardes, às 6 horas, uma senhora misteriosa, vestida de preto, tirava algumas gotas de sangue a outros passageiros. Vejamos os pelourinhos. Havia um no Boulevard Saint-Germain e outro na Rua Pirouette, onde era aplicado aos comerciantes desonestos castigo de harmonia com os seus crimes. Aqueles que vendiam leite com água eram obrigados a bebê-lo todo. Os fornecedores de ovos estragados eram bombardeados com o seu produto, atirado pela mão de crianças. Luís XI decretou que os negociantes de lacticínios que vendiam manteiga rançosa fossem amarrados ao pelourinho com a manteiga à cabeça e, enquanto ela se derretia, a população podia injuriá-los livremente, usando a mais forte

linguagem «sem receio de ofender Deus nem o rei». O livro começa por uma relação de itinerários da Paris de Vitor Hugo, Saint Denis e alguns outros, depois prossegue alfabeticamente por uma colectânea de algumas ruas de Paris, ligando-as com anedotas. Por vezes, encontra-se a historieta indo desenterrar velhos recortes de jornais: a Rua Jean Goujon, serve de pretexto para falar do fogo do Bazar de Caridade, ocorrido em 1897, e para dizer alguma coisa a respeito da Rua de l'Evangile, revelam-nos que em 1775 foram encontrados ali os cadáveres de um homem e de uma mulher que haviam caído num fosso. Uma vez por outras os autores descobrem personagens pitorescas, como Jacques Simon que vivia com 52 cabras no quinto andar de um prédio da Rua d'Ecosse. Por vezes contam-nos uma anedota interessante: a mesa pertencente à Assembleia Nacional que foi leiloada na Sala Druot como obra do célebre marceneiro Asnat ou a confusão com a Rua Douanier, no 14.º bairro. Nessa rua (um simples beco) moraram durante muito tempo pintores como Diran e Braque, que decidiram dar-lhe o nome de Le Douanier Rousseau. Em 1927 a cidade legalizou o nome, chamando-lhe Rua do Douanier (guarda-fiscal). Esquecido tudo isto, foi dado a outra rua o nome de Rua do Duanier Rousseau em 1949, o que quer dizer que ele tem agora duas ruas com o seu nome no mesmo bairro. E, ainda por cima, nunca foi guarda-fiscal... A maior parte do resto do livro puro material de encher, tirado de duas fontes: a anedota sobre cartomantes e estatísticas. Na construção da Ópera de Paris empregaram-se 33 quilómetros de planos. Na Praça da Concórdia foram guilhotinadas 1119 pessoas. Há 18 mil candeeiros e lâmpadas de luz fluorescente na Casa da Rádio...

O «Guia da Paris Misteriosa» promete informações sobre folclore, casas assombradas, personagens excêntricas, arte primitiva, prisões, forcas, epidemias e cataclismos, entre outras coisas. E está a vender-se bem...



Falam os Escritores

As amizades conquistadas no comboio

por
**Manuel
Fernandes
Areal**



Tenho amigos do comboio, aos quais só vi uma vez na vida. Refiro-me a essas fugazes amizades que uma pessoa faz nas viagens longas ou mesmo curtas, quando, depois das perguntas e das respostas de rigor, se estabelece uma corrente de afecto fundamentada em certas identidades ou coincidências: destino ou fim de trajecto, algum acidente comum, procedência da mesma região ou província, ter o mesmo tom de voz, suportar juntos as graças dos meninos que invadem o compartimento, etc.

Uma vez estava com muito sono e tive forçosamente que estabelecer amizade com três pessoas que não pararam de falar em toda a noite. Outra vez encontrava-me um pouco só numa viagem mais além das fronteiras e tive a oportunidade de aprofundar a psicologia de um rapazinho espanhol que

O meu companheiro de «habitação», neste reduzido e especial hotel rolante que são as carruagens-camas, pediu desculpas por se ter adiantado na escolha. Mas claro estava que o seu acto de posse era defensável ante o mesmo registo de propriedade.

Falámos sobre o ponto do destino, que nos era comum. Do da partida, que também o era. De outras viagens, das viagens em automóvel e das vantagens do comboio, do tempo que se ganha viajando de noite, sempre e quando — como era o caso — se pudéssemos fazê-lo dormindo, porque chegar cansado, sem quase ter dormido e de madrugada, nunca compensa.

O meu companheiro de habitação referiu-se aos seus negócios, aos triunfos obtidos neles tendo em conta a sua idade, ao seu constante deambular por Espanha para atender pedidos importantes de importantes clientes. Não fiz nenhuma referência à minha profissão de jornalista. É melhor. Afinal, neste começo de amizade ferroviária o conhecimento da profissão jornalística pode resultar pernicioso para uma maior profundidade informativa. Algumas pessoas põem-se em guarda, talvez porque confundam os jornalistas com os inspectores das Finanças... Não sei!

Creio que de quem guardo a melhor recordação é daqueles empregados da Renfe, que, um dia, próximo do Natal — com a sua neve e o seu frio — me ajudaram a recuperar a minha mala e continuar a viagem, na ocasião de ter perdido uma automotora em León. Eu ia a um casamento e levava na mala todos os meus «arreios de gala». Recordo-me de que a mala partiu só no comboio com destino à Galiza e que eu não tinha aparentemente meio algum de passar de Astorga.

Foi então que revelei a minha qualidade de jornalista. E esta palavra abriu-me as portas da simpatia e da diligência profissional dos empregados da estação de Astorga, e pude, tomando comboios, com bilhete revisado, recuperar a minha mala em Monforte, depois de chamadas diligentes a diversas estações. Soube então o que vale um amigo, falando ferroviariamente.

estudava «para cura» — como se diz por estas paragens — em Roma, enquanto ele teve a ocasião de conhecer as minhas ideias particulares sobre a censura à imprensa, que alguns diziam necessária e tratavam de justificar com a ajuda de citações — «hábilmente imprecisas», segundo Lacroix — dos textos evangélicos.

Em certas ocasiões, entro no comboio disposto a tudo, aberto às mais desconcertantes amizades. Outras, levo um livro ou revistas, porque não me apetece falar e porque gosto de aproveitar uma viagem longa para ficar em dia com a leitura desses trabalhos que não há maneira de finalizar ou desse livro editado há pouco e não pudemos ler ainda por falta de tempo. Mas acabo sempre por faltar ao meu propósito porque as amizades ferroviárias têm um atractivo especial para mim: o atractivo do desconhecido, do inesperado, do surpreendente muitas vezes.

Não há muitos dias, ao chegar a um departamento duplo de carruagem-cama, cumprimentou-me lá de dentro, quem ia ser o meu companheiro. Supus, com razão, que havia praticado algum acto ostensivo de posse da melhor cama. A cama melhor — é do domínio público — é sempre a de baixo.



Jornal da Quinzena



Tomaram posse, dos cargos para que foram eleitos, os novos corpos gerentes do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste. Presidem à direcção, à assembleia geral, ao conselho fiscal e à junta consultiva, respectivamente, os Srs. José Joaquim Fernandes Canhão, Joaquim da Silva Simplicio Júnior, António Claudino Pereira e Lopo de Aguiar Viana.

- O Rancho da Região de Leiria exibiu-se em frente da Catedral de Santiago de Compostela num festival folclórico, com grande entusiasmo da assistência que lhe tributou as melhores homenagens. Acompanhava o agrupamento o presidente da Comissão Regional de Turismo de Leiria.

- O novo governo da Bolívia, que se encontra no poder há relativamente pouco tempo, preconizou já várias medidas de fomento económico, contando-se entre elas a elaboração de um plano de quatro anos que visa à modernização e alargamento da rede ferroviária.

- Na colónia de férias da F. N. A. T., na Foz do Arelho, nos dias 6 e 7, far-se-á mais uma reunião anual da Família Sorefame. Haverá várias manifestações desportivas e os prémios respectivos serão distribuídos num almoço de confraternização.

- No Grémio Nacional das Agências de Viagens e Turismo, o Dr. Fernando Barata tomou posse do cargo de consultor jurídico para as questões relacionadas com problemas turísticos da actividade específica das empresas que aquele organismo integra.

- No dia 16 de Abril, no Pavilhão dos Desportos, efectuou-se um grandioso espectáculo comemorativo do 5.º aniversário do Festival do Folclore Nacional, em que participaram cerca de 200 ranchos de vários pontos do País.

- Obteve grande êxito na Suíça o rancho «Sete Salsas», de Benavente, que ali se exibiu em vários festivais de folclore.

- Circula já na linha de Moçâmedes uma das vinte locomotivas adquiridas para o empreendimento minério de Cas-singa, tendo sido recebidas cinco no porto de Moçâmedes.

- Segundo dados que figuram na publicação que anualmente elabora a Secretaria de Turismo, de Palma de Maiorca, a média de chegadas de turistas em 1966 às ilhas Baleares, considerada como a zona turística mais importante do Mediterrâneo, foi de um passageiro em cada 25 segundos, dia e noite, durante os 365 dias do ano.

- As Rias Galegas são agora um dos maiores centros de atracção turística de Espanha pela beleza que rodeia as quatro províncias do nordeste; 450 turistas chegaram a bordo do paquete «Kungsholm». Em Santiago de Compostela visitaram os locais mais artísticos e típicos da cidade.

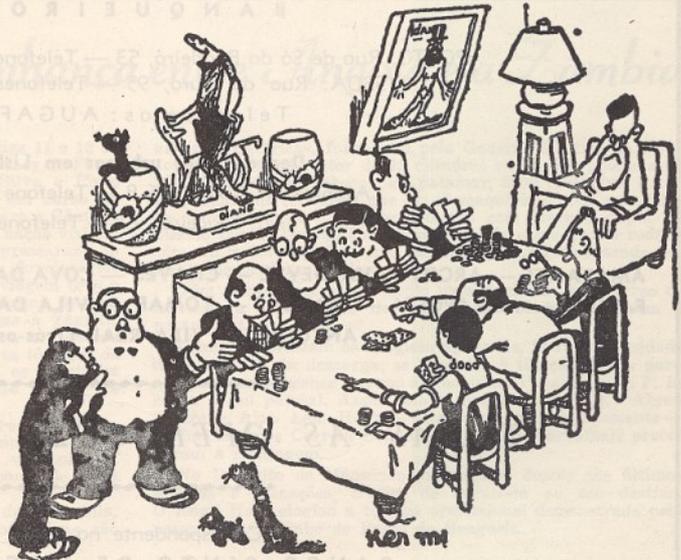
- O escultor Manuel Nogueira proferiu no salão do Instituto de Cultura Italiana, no Porto, uma palestra intitulada «Recordações de uma viagem a Itália», que foi acompanhada de projecções.

- O presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande e o governador Civil de Leiria foram recebidos pelo Chefe do Estado, a quem dirigiram convite para se deslocar a S. Pedro de Muel, no dia 1 de Junho, a fim de inaugurar um grande conjunto turístico que uma empresa ergueu nas proximidades daquela praia, empreendimento que muito valorizará o turismo da região.

- A Câmara Municipal de Tavira deliberou por unanimidade conceder ao Sr. Almirante Henrique Tenreiro o título de cidadão honorário daquela vila.

- Jorge Brandeiro esteve presente na galeria do «Diário de Notícias» com vinte pinturas da África do Sul, numa exposição a que deu o sugestivo título de «Terra, gente e bichos».

- Na Sociedade da Língua Portuguesa o Dr. Cyrus Smith, adido de imprensa à Embaixada da África do Sul, proferiu uma palestra sobre «Os Malaio-Portugueses do Cabo da Boa Esperança», referindo, em certo passo, que os Portugueses têm sido os grandes pioneiros através da História: abriram o Mundo à Europa e deixaram a sua influência em toda a parte. Nas línguas civilizadas encontram-se traços do português. Assim, não é de surpreender ouvirem-se palavras portuguesas na África do Sul e utilizadas na língua mais jovem do ocidente — o «afrikaans». Palavras portuguesas como «albatroz» e «padrão» são património universal. Na época actual, nomes como «Coimbra» e o «fado» são mundialmente conhecidos. Quando Van Riebeeck chegou ao Cabo, em 1652, podiam ouvir-se vocábulos de crioulo ou malaio-português.



—Então o meu amigo não quer jogar?

—Não, muito obrigado. Sempre detestei os jogos de azar.

—Mas aqui não há azar... todos fazemos batota.

Rafi

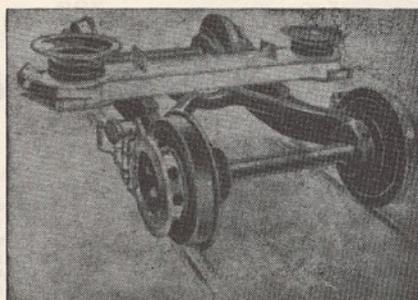
MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOFIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

Av. Almirante Reis, 59 — Telef. 53 88 76 (10 linhas)
LISBOA
FORNECEDORES DA C. P.

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

LISBOA

PINTO DE MAGALHÃES, LDA.

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 2 01 33 P P C/A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 37 00 21/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 71 21 08

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 83 47 24

AMARANTE — ARCOS DE VALDEVEZ — CHAVES — COVA DA PIEDADE — ELVAS — ERICEIRA —
FÁTIMA — MALAPOSTA — PENICHE — TOMAR — VILA DA FEIRA — VILA REAL DE SANTO
ANTÓNIO — VILA REAL (Trás-os-Montes)

~~~~~

**TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS**

~~~~~

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Um alto funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta tomou posse da pasta do Ministério das Obras Públicas

NOVOS MEMBROS DO GOVERNO:

O Eng.º José Machado Vaz substitui na pasta das Obras Públicas o Eng.º Eduardo Arantes e Oliveira, e o novo subsecretário daquela pasta é o Eng.º Rui da Silva Sanches, que sucede ao Eng.º Rebelo Pinto.

No dia 12 de Abril efectuou-se, no Palácio Nacional de Belém, perante o Chefe do Estado e na presença do Sr. Doutor Oliveira Salazar, a cerimónia da posse de dois novos membros do Governo, os ilustres Eng.ºs José Albino Machado Vaz e Rui Alves da Silva Sanches para o desempenho dos cargos, respectivamente, de Ministro e Subsecretário de Estado das Obras Públicas, que vêm substituir, nas mesmas altas funções governativas, os ilustres Eng.ºs Arantes e Oliveira e Rebelo Pinto.

A transmissão de poderes efectuou-se, às 18 horas, no Ministério das Obras Públicas.

O Sr. Eng.º José Albino Machado Vaz, antigo pre-

sidente da Câmara Municipal do Porto e, desde 1940, director dos Serviços Municipalizados de Gás e Electricidade da capital do Norte, esteve também ao serviço da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, onde revelou qualidades excepcionais no desempenho das suas funções

Quanto ao Sr. Eng.º Rui Alves da Silva Sanches, este novo membro do Governo possui também uma grande folha de serviços prestados na Metrópole, no Estado Português da Índia e em Angola.

A grande obra realizada, durante longos e fecundos anos, pelos Srs. Eng.ºs Arantes e Oliveira e Rebelo Pinto, não sofrerá, pois, quebra de ritmo.

Política de boa vizinhança entre Angola e a Zâmbia

Vindos da Zâmbia, estiveram no Lobito, nos dias 11 e 12 de Março corrente, os Srs. Pitkin e Poole, dos Caminhos de Ferro daquele país. Recebidos pelos Eng.ºs Aguiar Silva e Pinto Basto trocaram impressões sobre a utilização em curso da via Lobito para o tráfego de mercadorias de e para a Zâmbia. Igualmente vindos da Zâmbia, em avião daquela nação vizinha e amiga, chegaram no dia 14 ao Lobito e regressaram no dia 16 os Srs. Sanderson e Korral, igualmente funcionários superiores daqueles Caminhos de Ferro. A sua viagem teve o objectivo especial de trocar impressões sobre a forma de proceder-se ao transporte de locomotivas destinadas à Zâmbia. Foram recebidos pelos Srs. Eng.ºs Aguiar Silva e Cândido Lopes e para assentamento de alguns pormenores técnicos de transporte e sua segurança, avistaram-se com os subchefes da Divisão de Exploração, Eng.ºs Abreu Freire e Levi de Almeida.

Todos os funcionários dos Caminhos de Ferro da Zâmbia levaram da C. F. de Benguela as melhores impressões e a convicção de não haver dúvidas quanto a ser a via Lobito a que melhor serve os interesses da Zâmbia no ponto de vista de transportes.

O «Boletim do C. F. B.» de onde, com a devida vénia, extraímos esta notícia, informa-nos que as locomotivas são

«Diesel» eléctricas, fornecidas pela General Electric de Nova Iorque. Têm um motor de 12 cilindros em V e a potência de 2180 HP, podendo rebocar, em patamar, 2000 toneladas. Estão preparadas de tal forma que um só maquinista pode comandar de uma locomotiva uma composição com tracção dupla ou mesmo tripla. Tem dois «bogies» com três eixos e cada rodado com um motor, que faz como que não tenham bielas, sendo por isso mais perfeita a aderência.

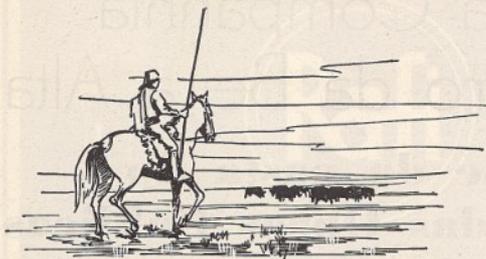
Têm posto de comando duplo para facilitar, no inverso de marcha, a visibilidade do maquinista. Medem 15,846 m e pesam 90 t.

Como não traziam os «bogies» aplicados, houve necessidade de, na altura da descarga, se proceder à ligação destes para que pudessem receber o corpo da máquina. Para tal, o C. F. B. cedeu o seu pessoal. Assim, sob a direcção dos Eng.ºs Abreu Freire e Alan Lele Hoyt — este vindo propositadamente — os funcionários Correia Botelho e Armando Carvalhais procederam à montagem.

No Depósito de Máquinas procedeu-se depois aos últimos apertos e afinações, a fim de seguirem ao seu destino. O Eng.º Hoyt elogiou a técnica profissional demonstrada pelo pessoal do Caminho de Ferro de Benguela.

O papel dos Caminhos de Ferro de Benguela

A PAISAGEM PORTUGUESA NA OBRA DOS GRANDES ESCRITORES



Homens do Ribatejo

por Antero de Figueiredo

«Nas suas lezírias ribatejanas, chatas, verdecidas, intermínas, acolá e além mescladas com manchas cinzentas, alazãs, ou negras, de rebanhos de carneiros, de manadões de toiros bravos, de réguas de cavalos — nas suas lezírias vive o campino, em pleno ar livre e sob o sol criador que lhe tizna a face dura, de suíças curtas, as mãos secas, e lhe enrijece a alma decidida. Montado na sua esperta faca de maioral almadrizada com a pele de cabra preta de quatro unhas pendentes; esporas de latão correadas em sapatões de bezerro cru, de saltos à prateleira, fincados nos moiriscos estribos de pau com chapas de ferro branido; calções azuis de alcapão botado de amarelo; meia branca até ao Joelho; jaqueta brinçenta de remenos negros e alamares de prata; cinta vermelha; carapuça verde com debrum encarnado; e ao ombro o pampilho ferrado e longo do comando — o campino, bem montado, galopa de sol a sol, a lezíria dilatada, garranchando potros folgados e garraios ariscos, que se afastam da manada ou se estramalam na várzea.

Este é o rijo português das toiradas, que, nos redondéis soalheiros das vilas brancas da borda d'água, e nas cidade-

zinhas transtaganas, rabeja com as mãos de aço, um toiro escouecedor, ao tempo que outros forçados sobraçam pela cernelha o bicho vilão, parando-lhe os pinotes, estacando-o à força de pulso; e quando da bancada o clarim belicoso ordena pegas de cara, este campino sabe ativar-se, intrépido, para o toiro, depois de, resoluto, encarar nele, lhe bater na cabeça duas palmadas decididas, desafiando-o, empinado, a peito descoberto à cornada mortal, que, afinal, medido o arranco do animalejo, apara entre os cornos negros, sobraçando-lhe o pescoço a que se agarra. E enquanto, depois, o toiro, no desespero das ferroadas de fogo das farpas sangrentas, volteia a praça, vexado, esboçado, com a língua negra de fora, os grandes olhos agoniados de raiva, as narinas abertas, a boca hiante a remugir fúrias — o destemido homem, sorrindo, bom rapaz, para a multidão frenética, que de pé, o vitoria com estrépidos de palmas, limpa as mãos sujas de sangue à carapuça verde, sacode o pó do fato, e, na modéstia dos valentes, agradece com simpleza e achamento, como se nada merecesse, ele que vem de jogar uma cartada com a morte!»

As mais belas rosas do Jardim Zoológico

O maravilhoso roseiral do Jardim Zoológico que foi agora enriquecido com cerca de quatrocentos pés de roseiras dos melhores espécimes de França, mereceu uma visita dos representantes dos órgãos de informação, a convite do Sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, presidente do conselho de administração daquele parque.

Inaugurado em Maio de 1939, o referido roseiral começou por resultar do bom gosto de Lima Mayer, a quem sucedeu o marquês de Abrantes, estando, presentemente, a cargo da Sr.^a D. Maria Antónia Emídio da Silva, e constitui, de facto, um dos motivos de maior interesse do nosso Jardim Zoológico e de aclimatação.

Os redactores do «Diário de Notícias», «O Século», «Diário de Lisboa», «Novidades» e «Gazeta dos Caminhos de Ferro», foram ainda recebidos e acompanhados pelos Srs. Arq.^o Raul Lino e Drs. Fernando Frade, José da Cunha e Tavares de Almeida, e Eng.^o Melo Gouveia e Pereira Coutinho.

O espectáculo oferecido pelo roseiral é deveras surpreendente, com milhares de rosas de todas as espécies e cores, entre as quais se apresentam três novidades: salmão, roxo e matisadas de tom rosado.

Com efeito, é a primeira vez que no Jardim Zoológico — e supomos que no País — se conseguem apresentar rosas daquela coloração, outro motivo de interesse não só para o público, mas também para quantos se dedicam à paixão da floricultura.

Durante a visita foi servido um chá aos convidados.

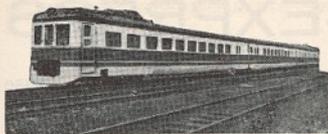
LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS

nas linhas do Oeste,
Beira Baixa e Beira Alta

Poderosas máquinas diesel-eléctricas vão passar a funcionar nas linhas de caminho de ferro do Oeste, Beira Baixa e Beira Alta, isto é, numa das zonas mais montanhosas do País.

A C. P., que havia encomendado, em Novembro de 1965, cinquenta locomotivas diesel-eléctricas, recebeu há pouco a última de uma série de dez, que foi observada pelo titular da pasta das Comunicações, no decorrer de uma viagem efectuada entre Santa Apolónia e a estação do Carregado, e na qual participaram ainda o presidente do conselho de administração, administradores, director-geral, técnicos e altos funcionários da C. P.

Com a viagem realizada assistiu-se, pela primeira vez, em Portugal, à tracção de um comboio por duas locomotivas acopladas, em regime de comando conjugado por sistema electrónico e tripuladas por um só maquinista. Os comandos da segunda locomotiva foram inteiramente dirigidos pela primeira locomotiva. Trata-se de uma grande melhoria que permite, em percursos difíceis, como são, por exemplo, os das linhas das Beiras e, sobretudo, com extensos comboios de mercadorias, poder utilizar-se a tracção dupla sem necessidade de aumento de pessoal.



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

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Art.º 5.º — Durante o prazo do concurso estarão patentes na secretaria das obras públicas, em todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã até às quatro horas da tarde, todas as peças gráficas do projecto, a medição das obras e as unidades de preços, para serem examinadas.

Art.º 6.º — No dia 11 de Novembro, às quatro horas da tarde, 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.

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

Art.º 9.º — As propostas do preço fechar-se-ão em sobrescritos separados, sem declaração alguma do exterior e serão escritas em português nos termos seguintes:

«O abaixo assinado obriga-se a construir e explorar o caminho de ferro da Beira Alta, a que se refere o Decreto e programa de 11 de Setembro de 1876, pela subvenção de... réis (por extenso) cada quilómetro.»

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

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

2.º — Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia, documento autêntico 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 bastante com poderes especiais para aquele acto.

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

Art.º 12.º — Não se considera valiosa qualquer proposta em que se requeiram ou proponham modificações no programa ou nas cláusulas ou condições a que se refere o artigo 2.º.

Art.º 13.º — Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas, pedindo preço igual e sendo este o menor preço pedido, proceder-se-á a licitação verbal, segundo o § 3.º do artigo 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.

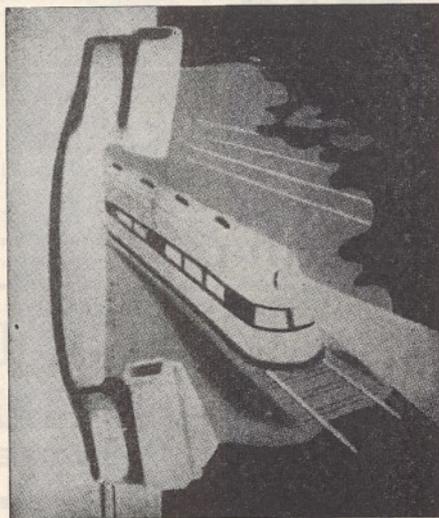
Art.º 14.º — Preenchidas todas as formalidades prescritas nas citadas instruções de 19 de Março de 1861, se lavrará termo especial de abertura das propostas do preço e da licitação verbal, se a houver e subirá todo o processo ao Governo para resolver dentro dos oito dias seguintes.

Art.º 15.º — Se o Governo resolver que se faça a adjudicação, será officiosamente avisado o licitante preferido, para dentro de 3 dias, elevar o depósito no Banco de Portugal de 135.000\$000 réis a 270.000\$000 réis em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa de 3 por cento, segundo o seu valor no mercado e para assinar o contrato no dia seguinte ao do depósito definitivo.

Art.º 16.º — O licitante preferido, que não efectuar o depósito de 270.000\$000 réis, perderá para o Estado a caução provisória de 135.000\$000 réis a que se refere o artigo 3.º.

Art.º 17.º — O Governo não é obrigado a fazer a adjudicação do caminho de ferro da Beira Alta, se julgar que é prejudicial aos interesses públicos e aos do tesouro a proposta de menor subvenção que for feita no concurso.

Art.º 18.º — Feita a adjudicação, ou resolvido que não há proposta aceitável, será autorizado o levantamento dos depósitos provisórios.



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º

PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

Turismo

NA GRÃ-BRETANHA

Em 1966 subiu pela primeira vez aos três milhões o número de visitantes estrangeiros entrados na Inglaterra — revelou o Ministério do Interior da Grã-Bretanha.

Segundo o «Livro Branco» referente ao movimento de estrangeiros, verifica-se que foi concedido o visto de entrada no país a 3 091 968 pessoas, ou seja, um aumento de 13,6 por cento em relação ao ano anterior.

Desse quantitativo, dois milhões eram turistas. Os restantes deslocaram-se à Inglaterra em viagens de negócios.



BICICLETAS AO SERVIÇO DO TURISMO

Após algumas experiências, a Direcção dos Caminhos de Ferro Federais da região de Munique criou um serviço intitulado: «Bicicletas alugam-se nas Estações de Caminhos de Ferro».

Em trinta e nove estações dos caminhos de ferro situadas na Baviera, pode alugar-se uma bicicleta de senhora, cavalheiro ou criança por preços módicos. São fornecidos pelo chefe da estação itinerários para a região da Baviera, destinados aos referidos circuitos de bicicleta. Ao terminar o passeio, o «ciclista» poderá devolver a bicicleta em qualquer das trinta e nove estações que têm a seu cargo o referido serviço. Aqueles que estão habituados ao volante do seu automóvel ou à velocidade vertiginosa dos «expressos» super-rápidos podem aproveitar agora esta oportunidade curiosa dos Caminhos de Ferro Federais e apreciar a encantadora paisagem bávaro, pedalando calmamente através de montes e vales.

O MAIOR ALBERGUE DA EUROPA

O maior albergue da juventude, contrariamente ao que seria de supor, não existe em Paris, Londres ou Roma, mas muito simplesmente em Francforte, no bairro típico de Sachsenhausen, situado nas margens do Meno. Este albergue da juventude, graças à sua situação magnífica, proporciona uma vista panorâmica de toda a cidade e orgulha-se de possuir um «record» mundial: em 1966 registou a visita de 100 000 jovens com 106 000 dormidas. Um terço das mesmas pertence a estrangeiros, chegando a verificar-se o facto curioso de estarem ali reunidos, num só dia, representantes de trinta nações.

A ESPANHA TURÍSTICA E OS PAISES DO LESTE

Na segunda-feira da Páscoa escalou no porto de Barcelona a motonave búlgara «Nessebar» com mais de 300 passageiros daquele país. No próximo mês de Maio, espera-se a visita, no mesmo porto, do paquete soviético «Iván Franko» e antes de terminar o ano de 1967, vários portos espanhóis serão visitados por outro transatlântico da União Soviética: o «Terechenko», fretado por uma agência de viagens alemã.

ESTUGARDA E OS SEUS NOVOS RECURSOS TURÍSTICOS

A partir de 1 do corrente a Delegação de Turismo de Estugarda voltou a organizar diáriamente dois circuitos turísticos pela cidade (no semestre de Inverno apenas se realizava um ao domingo).

O «Pequeno Circuito» com a duração de duas horas visita toda a cidade e a Torre de Televisão; o «Grande Circuito» com a duração de três horas inclui uma pequena excursão a Bad Cannstatt, estância termal situada nos arredores.

Os circuitos são acompanhados por guias políglotas que elucidam em várias línguas sobre as curiosidades turísticas da cidade.



No IV Encontro da Imprensa Não-Diária do Sul

Foi aprovada por unanimidade uma moção no sentido de ser criada no Sindicato Nacional dos Jornalistas uma federação incluindo núcleos de jornalistas da imprensa especializada e da imprensa regional.

Por iniciativa do «Ecos de Belém», único jornal bairrista que se publica no nosso país, constituiu-se a comissão organizadora que levaria a efeito o IV Encontro da Imprensa Não-Diária do Sul (Custódio Baptista Vieira, Adérito Cabral, Luís Bonifácio, João Vieira e Jorge Ramos) e que teve a presença de sessenta e três directores ou delegados de jornais e revistas do Sul.

Desse colóquio destacamos pela sua importância as intervenções do Dr. Álvaro Afonso, da direcção da revista «Esfera», que abordou diversos problemas (Censura — Criação de uma lei de imprensa — O valor da imprensa não-diária e os poderes públicos — As autarquias locais e seus problemas através da imprensa — Sugestões para um próximo congresso), Carmo Vaz (Sugestão para que o Grémio da Imprensa Regional organize uma comissão de estudos económicos sobre a situação da pequena imprensa), José Godinho (Encargos da imprensa regional — O direito dos jornais locais ao assento nos conselhos municipais) e Joaquim Rosendo, de «Os Transportes», com a seguinte moção:

Considerando que as empresas proprietárias dos jornais diários e as empresas editoras de publicações não-diárias se encontram integradas na organização corporativa, respectivamente através do Grémio Nacional da Imprensa Diária e do Grémio Nacional da Imprensa Regional;

Considerando que somente no âmbito do primeiro desses grémios existem organizados, em Sindicato Nacional, os jornalistas que trabalham nos jornais diários;

Considerando que, em relação à imprensa não-diária, não existe qualquer organismo corporativo que abranja os jornalistas que nele trabalham e os defenda, tal como acontece com os profissionais inscritos no prestigioso Sindicato Nacional dos Jornalistas;

Considerando que é de inteira justiça conferir aos jornalistas da imprensa não-diária os benefícios da organização corporativa, integrando-os em sindicato próprio ou específico da sua profissão;



Um aspecto da sessão de trabalhos

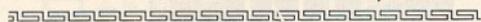
Considerando, ainda, que o actual Sindicato Nacional dos Jornalistas — na impossibilidade ou na inconveniência de criar um sindicato para os jornalistas da imprensa não-diária — poderia adoptar uma orgânica semelhante à do Sindicato dos Empregados de Escritório de Lisboa, em que os profissionais das diversas actividades nele integrados se agrupam por núcleos e, nesta ordem de ideias, passaria a ter, além do núcleo dos jornalistas da imprensa diária, os núcleos dos jornalistas da imprensa desportiva e especializada; dos jornalistas da imprensa regional e dos repórteres fotográficos, ou seja uma espécie de federação;

Considerando que esta modalidade de orgânica corporativa de modo algum minimizaria ou afectaria o bom nome e o prestígio do Sindicato Nacional dos Jornalistas, antes lhe conferiria relevante posição nos quadros da organização corporativa, ao mesmo tempo que contribuiria eficazmente para a disciplina e dignificação profissional dos elementos nele inscritos, segundo o código deontológico a aprovar;

Considerando, finalmente, que pode ser concretizada esta aspiração (nos moldes expostos), de todos quantos, como directores e redactores, fazem parte da imprensa não-diária;

Por estas razões essenciais, os representantes das publicações e jornais do Sul do País, reunidos neste IV Encontro, apelam para a boa vontade dos dirigentes do Sindicato Nacional dos Jornalistas e formulam os seus melhores votos para que o problema seja considerado e apresentado a estudo no Ministério das Corporações e Previdência Social.

Pestana & Fernandes, Lda.



IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: Rua dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA



Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º — Telef. 36 61 71/5



PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA



Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

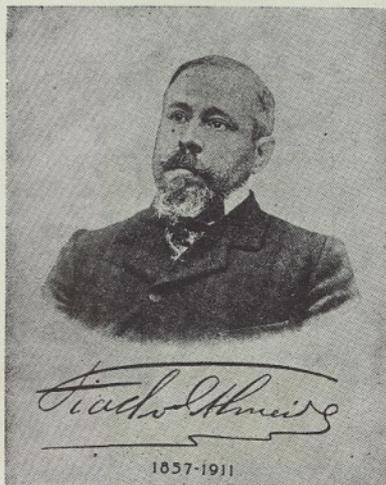
E DA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

TERRAS DE PORTUGAL



O VELHO MOSTEIRO DE VIANA DO ALENTEJO

A poucos quilómetros do Xarrama, cujo nome evoca, imediatamente, a permanência do árabe, servida por larga rede de estradas (em 1890 apenas dispunha de quatro: para Oriola, Portel, Alcáçovas e Alvito), Viana do Alentejo, fundada pelos galo-celtas, arruinou-se com o decorrer dos tempos e sucessivas guerras, até que D. Gil Martins a mandou povoar e lhe deu foral, e D. Dinis a elevou à categoria de vila, em 1313. Aqui reuniu cortes em 1482, D. João II. É uma das terras mais progressivas e mais férteis do Alentejo, de solo fertilíssimo. Fialho de Almeida, com a prodigiosa plasticidade de um estilo opulento de cor, másculo e sugestivo, dedicou-lhe uma das suas páginas imorredouras.





UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL