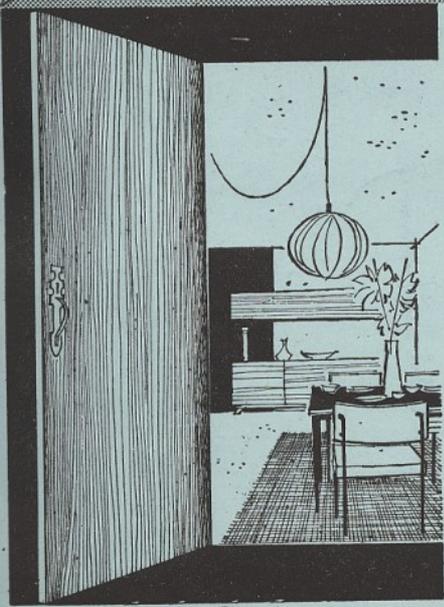


Deposito Legal
- 0. FEV. 1966

GAZETA

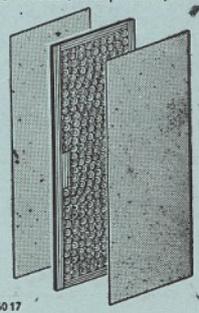
DOS CAMINHOS DE FERRO



placarol

**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siat

LISBOA — rua de S. Julião, 139 — Tel. 36 23 31
PORTO — Pátio Atlântico, 403 — Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigratie

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º - LISBOA-2

Telefone: P P C 3201 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA - Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal
do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento
de Transportes Terrestres.

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado
por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 450 pesetas (ano);

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

Sumário

16 de Janeiro de 1966

No Ministério das Comunicações	467
Guimarães e o centenário de Gil Vicente	470
Electrificação das nossas linhas férreas	471
Hotelaria e Turismo	471
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO	472
Expresso Madrid-Vigo	474
Novo hotel no Algarve	474
A grande lição de Schweitzer, artigo de J. MARTINS LOPES	475
Oliva, Revista de Moda e Literatura	476
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	477
Elogio do Comboio, por ANTÓNIO MANUEL CAMPOY	478
Boas-Festas	479
A Electrificação da linha Setil-Vendas Novas	479
Dr. Nuno Simões	479
Um Jardim Zoológico centenário	479
História do bilhete postal em Francfort	479
Corporação dos Transportes e Turismo	480
Lar Ferroviário	480
«Talgos» em Portugal—Nada de concreto—afirma a C. P.	480
A TAP e a sua honrosa classificação numa revista	480

Nota de abertura

As cidades de Lisboa e Porto

Está publicado, com o interesse dos volumes antecedentes, o *Boletim Cultural* correspondente ao ano de 1964, da Junta Distrital de Lisboa. Neste momento e neste lugar, seja-nos apenas permitido felicitar a sr.ª D. Maria Micaela Ramos, directora desta publicação, e transcrever os períodos finais do notável trabalho do dr. Mário Gonçalves Viana: — *Lisboa e Porto*. Vale a pena ouvir este escritor. Vamos, pois, conceder-lhe a palavra:

«No Porto, encontram-se ainda algumas «atitudes» psíquicas nitidamente provindas do seu pretérito laborioso: apego ao negócio; apego ao lar; culto de amizade; hábito madrugador; rudeza sincera; desdém pelos ociosos. Assim como não gosta de gastar dinheiro mal gasto, assim também não gosta o portuense de desperdiçar tempo. Aqueles que procuram Lisboa, nela se fixando, acabam, quase sempre, por assimilar as características do lisboeta: vivacidade meridional, gosto pelas diversões, alheamento pela vida local, sentimento político pronunciado, espírito burocratizador, trato amável, vaidade cosmopolita.

O Porto, pelo contrário, tende a formar homens graves, práticos, apegados ao seu burgo e ao trabalho, menos polido talvez do que os de Lisboa, porém, leais e de palavra. É preciso não esquecer que há grande diferença entre o *passado* de Lisboa e o *passado* do Porto. Lisboa foi uma cidade na qual, durante muito tempo, as populações livres viviam entregues à euforia da sua riqueza e grandeza. Na primeira metade do século XVII, Baltasar Gracian gabava a *duas vezes boa Lisboa*, considerando-a a maior cidade da Península, e um dos três empórios da Europa de então. Habitados a terem escravos e a mandarem, as populações não estimavam o trabalho metódico e não se preocupavam grandemente com os negócios que não implicavam especulações audaciosas. Por isso, nos princípios do século XVIII, a capital portuguesa era descrita pelos estrangeiros, como uma cidade de mendigos.

O Porto foi sempre uma cidade entregue à sua labuta comercial, cuja única paixão era a do trabalho, sem estúrdias, sem noitadas, sem esperas de touros, sem fado e sem fadistas. Lisboa, pelo contrário, foi, desde longe, uma cidade heterogénea, cortesa, oscilando entre sonhos de grandeza e canções nostálgicas e decadentistas, entre as mundivivências de um sonho ecuménico e imperial e as tristes vivências das canções nostálgicas da Alfama e da Mouraria.

Lisboa e Porto são duas expressões típicas da «alma nacional». Por isso, não há razão lógica para qualquer espécie de confronto negativista, entre elas; ambas representam Portugal. Apenas será compreensível qualquer emulação saudável e construtiva, nada mais.»

No Ministério das Comunicações

Importantes afirmações, no acto da posse dos novos director-geral dos Transportes Terrestres e presidente do respectivo Conselho Superior, eng.º Mário de Abreu e Silva e Luís da Costa

Na tarde de 29 de Dezembro de 1965, realizou-se, na presença de numerosas entidades oficiais, o solene acto da posse, pelo sr. Ministro das Comunicações, eng. Carlos Ribeiro, dos novos Director-Geral dos Transportes Terrestres e Presidente do respectivo Conselho Superior, sr.º eng.ºs Mário de Abreu e Silva e Luís da Costa.

O sr. Ministro das Comunicações, que encerrou a série de discursos, depois de ter feito o elogio do director aposentado, sr. eng. Miranda Coutinho, que estava presente, disse:

«Tenho-me repetido inúmeras vezes dizendo que um dos grandes problemas do nosso tempo é o de adaptar as estruturas administrativas à evolução da técnica e da economia que se verifica, nomeadamente quanto à primeira, em rapidez sucessivamente crescente. Por isso, julgo que é necessário continuar a repetir-me.

Esta necessidade de adaptar estruturas antiquadas a novas necessidades, em que já tem que se prever o futuro, parece, de facto, ainda não compreendida pela maioria das pessoas, mesmo as responsáveis nessa matéria. Não me refiro aqui à opinião pública, nem à Imprensa, porque verifico do lado da opinião pública e, frequentemente, do lado da Imprensa, sugestões e incitamentos a reformas que, dentro da própria Administração Pública, não se manifestam. A Imprensa, na sua missão de formar a opinião pública e nos informar dessa opinião, revela, de facto, que o País tem uma certa ânsia pelas reformas, e vai mais longe, aparecendo com sugestões que, se nem sempre são aproveitáveis, mostram, pelo menos, um interesse pelo problema que já é bastante de apreciar. Continuarei, pois, a repetir-me, e digo aos novos empossados: a minha maior preocupação, neste momento, consiste em actualizar as estruturas administrativas que lhes ficam subordinadas, de forma a fazermos face às necessidades do futuro. Essa transformação será extraordinariamente profunda.

Até agora, a evolução a que o eng. Abreu e Silva fez referência fica dentro do tipo antigo. Vamos tentar ensaiar a orgânica de outro tipo e, dizendo isto, podem melhor compreender qual vai ser a importância da tarefa a que têm de fazer face os novos

empossados, perante e acima da sua tarefa de rotina diária.

Finalmente, e em relação ao Conselho Superior de Transportes Terrestres, é fora de dúvida, corroborando as afirmações do seu novo presidente, que o seu trabalho terá de intensificar-se e mudar bastante de objectivos. A apreciação dos pedidos de concessões de transportes rodoviários, hoje a grande ocupação do Conselho, espero não persistirá durante muito tempo. As razões são óbvias. Já foram aqui brevemente enunciadas, estão na minha mente há bastante tempo. Custe o que custar, teremos de abandonar esse tipo de trabalho. E, ao mesmo tempo, passarão para o Conselho, mantendo-lhe o seu carácter de órgão superior consultivo, todos os problemas, principalmente os de carácter económico, que hoje não podem já ser esquecidos no domínio dos transportes. Também, portanto, por esse lado, não há dúvida nenhuma de que o sr. eng. Luis da Costa vai enfrentar uma transformação quase total em relação à situação presente.

Qualquer que seja o sector considerado, verificamos sempre, ou quase sempre, que a orgânica corresponde ao trabalho, às necessidades e aos meios técnicos, de há umas duas ou três décadas.

Em relação à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, o que impressiona a maioria das pessoas com quem tenho trocado impressões a tal respeito é a dimensão dessa estrutura administrativa perante o aumento rápido do parque de viaturas automóveis.

É, de facto, esse o problema fundamental do sector no campo económico, porque, no campo social, e de importância talvez maior, existe, o problema da segurança rodoviária» — acrescentou o sr. eng. Carlos Ribeiro, que prosseguiu:

«Ora, as estruturas a que estamos habituados consistem sempre numa série de pirâmides elementares numa orgânica de tipo analítico, cuja coordenação dentro de um Ministério, cabe apenas ao ministro. Várias vezes, nos últimos anos, tenho pensado na modificação de estruturas para um tipo diferente. Isto quer dizer que o tipo Direcção-Geral não pode satisfazer — e tenho chegado à conclusão de que se impõe um desdobramento de funções, simultâneo com a criação de estruturas horizontais de coordenação abaixo do nível ministro. É esse o

o tipo de orgânica para o qual tenciono encaminhar o sector dos transportes terrestres. Já li, mesmo, algumas sugestões nesse sentido».

A fechar as suas considerações de tanto interesse o ilustre titular das Comunicações, afirmou:

«Mas a vida de um País, de um Ministério e de nós próprios é uma evolução. Não querer evolucionar é a mesma coisa que querer morrer. Não obstante, a evolução provoca sempre um sentimento de desconforto: da parte dos que a comandam, porque têm de ensaiar passos, de voltar para trás e de se corrigirem; da parte dos comandados, porque são afectados quando saem da rotina a que já se habituaram. Pois, para mim, nenhum trabalho tem interesse se não for um trabalho de evolução.

O trabalho de rotina deve ser trabalho dos níveis puramente executantes. Nós temos que pensar e temos que fazer com que estes organismos nasçam e vivam, sempre mediante transformações sucessivas: é essa a vossa tarefa.»

Depois de cumpridas as formalidades dos empossamentos, falou, em primeiro lugar, o sr. eng. Abreu e Silva, o novo Director-Geral dos Transportes.

Do seu discurso — que tem a autoridade e o interesse de quem está há 36 anos ao serviço do Estado quase inteiramente no sector das Comunicações — vamos respigar as seguintes passagens:

Salientou a acção desenvolvida pelo sr. Ministro Carlos Ribeiro, no sentido de proporcionar aos serviços meios de trabalho que lhes permitam a realização de um mínimo indispensável para se satisfazerem as necessidades do público, no condicionamento imposto pela insuficiência em matéria de instalações e dos quadros de pessoal, estes impossíveis de completar quanto à parte técnica e afirmou que se deve ao sr. eng. Carlos Ribeiro a renovação de métodos de actuação, encontrando-se já mecanizados alguns serviços da Direcção-Geral, a que outros se seguirão, e dotando-se a Polícia de Viação e Trânsito com meios superiores àqueles de que dispunha para o bom cumprimento da sua missão fiscalizadora do trânsito e dos transportes, o que tem dado origem a que a sua acção seja bastantes vezes elogiada, havendo por elementar justiça, que salientar a dedicação de todos os seus componentes nalguns casos.

Noutro passo do seu discurso, o orador aludiu à criação do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres e da Comissão de Reorganização e Simplificação de Serviços e às alterações introduzidas nos objectivos do Fundo Especial, o que dava sobejá prova do desejo de, em moldes novos, resolver os problemas mais prementes do Ministério, no que se refere ao trânsito e aos transportes terrestres.

Falando, mais adiante, sobre os problemas de trânsito, o sr. eng. Abreu e Silva, afirmou que as

medidas adoptadas não conduziam ao resultado desejado, devido a razões várias, entre as quais há a assinalar a impossibilidade — sempre por falta de pessoal — de uma conveniente fiscalização dos métodos de ensino e a dificuldade de recrutamento de pessoal idóneo, por parte das escolas de condução. E, além do mais, continua a lutar-se contra uma total falta de compreensão, por parte de uma muito grande maioria de condutores, das obrigações que devem ter para com os outros utentes das vias de comunicação e até para com eles próprios. Todos incorrem em graves transgressões às regras de trânsito, inclusive, e em grande número, pessoas de quem, pela sua formação seria legítimo esperar comportamento bem diferente. Não é, pois, lícito, infelizmente, esperar uma radical mudança, em curto prazo, no que sucede, havendo sempre que insistir, e cada vez mais, no respeito pelas disposições legais sobre trânsito, cujo integral cumprimento será a única forma de se modificar o triste panorama que nesta matéria se observa.

Aludindo, ao aspecto das iniciativas, tendentes a lutar contra tal estado de coisas, o novo Director-Geral citou e louvou a acção do Automóvel Clube de Portugal e o louvável empreendimento da instituição da Prevenção Rodoviária, pelo Lions Clube fazendo também alusão ao labor das Câmaras Municipais e da polícia de Segurança Pública.

Após citar ainda a determinação do ministro para se proceder a uma revisão do Código da Estrada — que no entanto está longe de considerar-se antiquado, incluindo muitas medidas propostas no plano internacional — o sr. eng. Abreu e Silva afirmou: «Penso que, enquanto se não criar uma mentalidade nova, educando os futuros condutores desde a escola primária, no conhecimento e respeito integral pelas regras de trânsito e pela sinalização rodoviária, não será fácil modificar o actual estado de coisas. Na parte final das suas considerações, o Director-Geral empossado falou dos sectores dos transportes ferroviários e das carreiras de camionagem, da regulamentação de uns e de outros e, também, dos transportes particulares. Ao referir-se às modificações introduzidas na orgânica do Fundo Especial dos Transportes Terrestres, apontou como beneficiados o Metropolitano de Lisboa e o Serviço de Transporte Colectivo do Porto. Quanto à Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, em si própria, advogou a necessidade de uma profunda revisão da orgânica dos serviços.

Concluiu com palavras da maior admiração para o seu antecessor, sr. eng. Miranda Coutinho

Fez em seguida uso da palavra, o sr. eng. Luís da Costa, nosso prezado amigo e ilustre director, na alta qualidade de Presidente do Conselho Superior de Transportes Terrestres:

«Senhor Ministro das Comunicações
Senhores Directores-Gerais
Minhas Senhoras e Meus Senhores

Excelência:

Quis V. Ex.^a honrar-me, designando-me para desempenhar o alto cargo de Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres. Agradeço-lhe fico, prometendo uma colaboração leal, sincera e honesta, como aliás, têm sido leais, sinceros e honestos todos os actos da minha vida.

Sr. Ministro: ao criar-se, em 1945, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ao qual ficaram pertencendo as funções que, até aí, competiam aos Conselhos Superiores de Caminhos de Ferro e de Viação, foram estes devolvidos. Além destas funções outras lhe foram conferidas, como a do exercício duma acção superior de coordenação dos transportes por via férrea e por estrada, em execução das disposições constantes da lei 2 008, de Setembro de 1945, e ainda proceder à revisão da rede ferroviária do continente, aprovada por decreto de Abril de 1930.

Estes dois importantes problemas não puderam, até hoje, ser encarados pelo Conselho, em vista da falta de meios materiais à sua disposição, principalmente por deficiência da sua orgânica.

Deu V. Ex.^a um passo em frente na coordenação dos transportes criando o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, que tem a seu cargo estudos que muito virão a contribuir para essa coordenação, principalmente para fixar aquilo a que chamarei a infra-estrutura da coordenação dos transportes, isto é, a determinação de centros de produção, de distribuição e de consumo, que permitirão fixar as correntes principais de tráfego, elementos necessários ao estabelecimento dum plano para dar satisfação a essas correntes de tráfego distribuindo-as pelos dois principais modos de transporte: caminhos de ferro e estrada. Não poderá o C. S. T. T., alhear-se destes estudos encarando, na medida oportuna, a sua apreciação,

Criada a infra-estrutura da coordenação terá que ser encarada objectivamente a coordenação técnica, a coordenação tarifária e, na medida do possível, a coordenação fiscal dos dois modos de transporte já citados.

Da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes de que V. Ex.^a foi, durante o ano corrente de 1965, ilustre e activo presidente e o paladino do estudo, por aquele organismo, da Política Geral de Transportes, poder-se-ão tirar ensinamentos que muito ajudarão a efectuar estudos futuros.

Embora no âmbito internacional, estes estudos não podem deixar de ter reflexo na política nacional dos Transportes, orientando-a no sentido da sua ligação com os transportes internacionais, através de acordos bilaterais ou mesmo multilaterais ou ainda através de convenções.

Sobre os estudos que vierem a ser feitos, tanto pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres como pelo Gabinete de Estudos e planeamento de Transportes não deverá o C. S. T. T. deixar de se pronunciar.

Tem este Conselho possibilidade de satisfazer a essa necessidade? Dentro da sua actual orgânica essa tarefa apresenta-se com uma impossibilidade total.

Já por decreto de Junho de 1962 lhe foram intro-



Eng. Luís da Costa

duzidas algumas alterações, mas mais de simples forma do que comportando meios de acção.

Não pode o C. S. T. T. tornar-se produtivo e eficaz sem uma estruturação nova, sem uma reorganização que lhe conceda meios para bem desempenhar a sua acção, que tanto pode vir a beneficiar a política nacional dos transportes.

Além dos problemas de coordenação, para muitos outros poderá vir a ser chamada a colaboração do C. S. T. T. e tantos são os que têm directa ligação com os transportes, não apenas sobre o aspectos da melhoria do sistema de transportes mas ainda encarando a melhoria da função transporte. Sem se lhe conceder uma orgânica apropriada não poderá o C. S. T. T. contribuir para emitir pareceres sobre os problemas a que, na generalidade, me refiro.

Além de renovar os meus agradecimentos ofereço a V. Ex.^a a certeza de uma leal colaboração e crente que, com a orientação de V. Ex.^a, eu possa levar a bom termo a missão que agora me é confiada.

A todos os presentes agradeço também o incómodo que tiveram assistindo a este acto de posse».

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se fez representar, nesta cerimónia, pelo seu secretário da Redacção, cumprimenta o sr. Ministro das Comunicações e os novos empossados.

Guimarães e o centenário de Gil Vicente

Pelo Dr. NUNO SIMÕES

Guimarães, a terra natal de Gil Vicente, susceptibilizou-se justificadamente com o alheamento a que foi votada na celebração centenária do fundador do teatro português.

E digo justificadamente porque não houve para ela o tratamento devido não só por essa qualidade mas porque lhe coube mais cedo do que a outrem chamar a atenção do País para o grande acontecimento cultural e iniciar com alto sentido popular a preparação para a sua celebração.

Não me admira por isso que quase todas (e porque não todas?) as instituições culturais e de recreio da cidade subscrevessem e enviassem à Comissão Nacional do V Centenário de Gil Vicente, o telegrama seguinte:

«De Guimarães, terra natal de Gil Vicente, cidade que criou os únicos festivais Gilvicentinos, origem das comemorações centenárias em curso, núcleo onde se processou e processa intensa actividade ligada ao Centenário através de conferências e da realização de espectáculos populares efectuados ao ar livre junto de monumentos citadinos e nos agregados rurais e fabris enviámos o nosso mais veemente protesto por injustificadamente essa Comissão Nacional ter esquecido quanto Guimarães tem feito para manter bem vivo o nome do Grande Poeta e Dramaturgo e quanto contribuiu para o êxito das presentes comemorações».

Subscreveram-no as seguintes colectividades culturais e recreativas: Círculo de Arte e Recreio, Teatro de Ensaio Raul Brandão, Cine-Clube, Assembleia de Guimarães, «Convívio», Associação dos Antigos Estudantes do Liceu, Rotary Clube de Guimarães, Cenáculo Francisco de Holanda e Sindicato N. dos Caixeiros». A ele aderiu, depois, a Câmara Municipal.

Nesse telegrama está documentada a justiça especial invocada pelos vimaranenses e que os factos, nele relatados, testemunham com eloquência.

Guimarães é considerada a terra de origem da primeira figura do teatro nacional. E é-o, sem contestação autorizada, até agora.

Como muito bem escreveu o dr. Santos Simões, personalidade a cujas actividades culturais e intelectuais o País e em especial Guimarães, deve cada vez maior folha de serviços, «a cidade espera que

lhe demonstrem que não foi lá que Gil Vicente nasceu».

A tradição, cada vez mais prestigiosa, é, sem dúvida, a favor de Guimarães que mais não tem feito do que procurar honrá-la e enaltecê-la, desde longe aproveitando todas as oportunidades para reivindicar para o seu património espiritual, a figura extraordinária de Gil Vicente e onde os estudos e os festivais Gilvicentinos, há bastantes anos iniciados, têm felizmente continuado, cada vez com mais fervor e mais entusiasmo.

Há dois anos o dr. Santos Simões lembrou ao País a obrigação de, na data provável do quinto centenário do nascimento do Mestre, se fazer a sua celebração nacional. Sendo o poeta e o dramaturgo do povo, nada explica que continuasse isolado das massas cujos sentimentos magistralmente exprimiu. Decorreram os meses sem que alguém de Guimarães ou de fora desse seguimento à sugestão do dr. Santos Simões e adesão calorosa que ela merecia e que lhe era devida também, pela circunstância de ser a primeira vez que, em terra portuguesa, se iria exaltar, a nível nacional, a grande figura do pai do teatro português. Uma entidade vimaranense surgiu, porém, em pouco, agitando e apoiando a iniciativa. *O Teatro de Ensaio Raul Brandão* lançou ao País, por uma circular, a ideia da celebração do centenário. Timidamente foram aparecendo, então, alguns aplausos. Em princípios de 1964 o dr. Santos Simões iniciou uma campanha vicentina com a conferência *Gil Vicente e o seu tempo* realizada no Círculo de Arte e Recreio. Seguiram-se-lhe outras do mesmo devotado intelectual: *Concepção do teatro religioso em Gil Vicente* na Assembleia Vimaranesa; *Gil Vicente e a nobreza*, no Convívio; e mais tarde *Gil Vicente e o Povo*, também no Círculo de Arte e Recreio. Foi no decurso dessas conferências que o presidente da Câmara de Guimarães incumbiu ao dr. Santos Simões, a elaboração dum plano de comemorações locais Gil Vicentinas, plano que foi apresentado em meados de 1964. Mas a iniciativa local não despertou o entusiasmo de quem unânimemente devia expressá-lo, nem alertou as consciências às quais competia essa alta função. Entretanto foram convidadas individualidades representativas para irem a Guimarães fazer novas conferências sobre outros aspectos

fundamentais da obra Vicentina e o *Teatro de Ensaio Raul Brandão* iniciou a representação dos Autos. De 7 para 8 de Junho esse *Teatro* fez resurgir algumas das imortais figuras criadas por Gil Vicente, no Largo Medieval da Oliveira, onde a genial imortalidade do seu autor se projectou com grande êxito. Depois os espectáculos repetiram-se em meios rurais e fabris em S. Torcato, Azurém, Urgezas, Creixomil, Infantas e por outros recantos onde só chega habitualmente o eco estrangeirado de canções sem autenticidade e sem o encanto das coisas verdadeiramente portuguesas.

Como vi justamente escrito no «Notícias de Guimarães», um dos melhores semanários portugueses e em que a obra de Gil Vicente tem culto tradicional, que vai ao ponto de longe vir sustentando uma campanha em prol da construção do monumento a Mestre Gil Vicente, sobre quem insistentemente aparecem motes e artigos de verdadeiro interesse, a velha urbe e o seu termo sabem saudar com simplicidade e com devoção o seu filho mais dilecto que através do seu génio «cantou os sofrimentos, as angústias, perseguições, lutas, alegrias, emoções e prazeres dos seus pares», não se temendo «desses grandes de alto Estado». Guimarães exaltou o génio popular na obra de mestre Gil.

Oficialmente foi antes chamada a iniciativa «de boa lição a dada pela cidade, no alvor de um centenário em que muito pouca gente pensa ainda». E foi-o na verdade, apesar da humildade com que o *Teatro de Ensaio Raul Brandão* a apresentou em Guimarães, para início das celebrações Vicentinas. Mas a precedência, solícita e diligente que a impulsionou, não conseguiu dar a Guimarães o lugar que lhe competia na celebração e era, sem dúvida, de primeiro plano. Nem sequer a Guimarães levou a Comissão Nacional do Centenário duas ou três peças do rico repertório que fez reviver. E nem ao menos o ilustre pioneiro da celebração vicentina foi chamado a cooperar nessa celebração, e com a autoridade que lhe dão os seus muitos méritos e com a que lhe provinha da sua distinta qualidade de iniciador, atento e devotado, do pagamento duma dívida nacional à memória dum homem do povo que, por ser entendido por este e por ter posto ao serviço dele o seu génio imortal, bem merecia que em vez de capelinhas rústicas lhe erguessem uma catedral em que o génio nacional fosse consagrado e exaltado como tem direito.

Mas não será ainda tempo de virem até Guimarães, os arautos, sem dúvida, talentosos mas oficiais e tardios, do Centenário, confraternizar com a população vimaranense que tão bem acolheu as primeiras mostras vicentinas ou de trazerem a Lisboa os pioneiros das representações vicentinas nos meios vimaranenses, com o direito que lhes dá a primazia que souberam ter?

O sr. Ministro da Educação não pode esquecer

que Guimarães, além duma precedência histórica e cívica, que ninguém poderá contestar-lhe, a tem também cultural, e em termos de, além da injustiça ser ingratitude e grande, não a ter em conta até pelo facto de ainda, neste momento, estarem aparecendo em Guimarães estudos expressivos e valiosos que bem demonstram como a cidade é ciosa das suas tradições e orgulhosa dos seus grandes homens.

[Do «Jornal do Comércio», 20-12-1965].

Electrificação das nossas linhas férreas

Um esclarecimento da C. P.

Têm sido levadas ao conhecimento do público informações menos exactas sobre o prosseguimento dos trabalhos de electrificação das linhas férreas.

Para que se não criem expectativas sem fundamento, a Administração da C. P. esclarece que para além da conclusão da electrificação da Linha do Norte, no momento apenas se prevê a hipótese de virem a ser electrificados pequenos troços afluentes àquela linha, a saber: S. Romão-Braga (38 quilómetros), Alfarelos-Figueira da Foz (23 quilómetros), e Lamarosa-Tomar (14 quilómetros).

Estas electrificações estão ainda dependentes de disposições de coordenação de transportes de índole regional que contribuirão para assegurar a indispensável rentabilidade dos respectivos investimentos.

A previsão da realização destes trabalhos consta do Plano Intercalar de Fomento, mas não lhe foi atribuído carácter prioritário em face de outros investimentos que a C. P. se propõe realizar e que foram considerados urgentes.

Hotelaria e Turismo

Foram deferidos, por despacho do sr. Presidente do Conselho, três pedidos relativos a utilidade turística apresentados pela Claytherm Hotels, Ltd.

São esses pedidos: transferência dos direitos e deveres emergentes da declaração de utilidade turística prévia do Hotel Bandeirantes para a Claytherm Hotels, Ltd., sociedade anónima, com sede em Inglaterra e sucursal no lugar do Banzão, freguesia de Colares, com o nome comercial de Estalagem Miramonte; extensão da utilidade turística prévia, concedida por despacho governamental de 17 de Fevereiro de 1960, e publicado no «Diário do Governo», n.º 55, 2.ª série, de 7 de Março de 1960, para as obras de ampliação levadas a efeito; e confirmação, para todo o conjunto, com a nova designação de Hotel Miramonte.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

Artigo 18.º Em caso de falecimento ou demissão de um ou mais administradores, o conselho de administração preencherá as vacaturas por eleição feita pelos membros do mesmo conselho, e na conformidade com o disposto na 1.ª parte do artigo 11.º

Os administradores assim nomeados terão o mesmo poder que os outros administradores, mas não poderão funcionar senão pelo tempo de exercício que faltava aos seus predecessores. Estas aprovações serão submetidas à aprovação da primeira assembleia geral. Se a assembleia geral não aprovar a escolha do conselho de administração, nomeará o accionista ou accionistas que julgar mais aptos, para exercerem estas funções.

Artigo 19.º O conselho é investido para a direcção dos negócios da sociedade dos poderes mais amplos, a saber;

a) Faz e ratifica todas as convenções com referência à aquisição, construção, alienação, compra ou arrendamento de qualquer caminho de ferro, estabelecimento ou empresa, compreendidos no fim da companhia, salva a prévia autorização ou ratificação da assembleia geral;

b) Autoriza e efectua toda a compra ou venda de terrenos, ou outros imóveis que forem necessários para a realização do fim social.

c) Faz convenções relativas às relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro, ou qualquer empresa de transporte, por terra ou por água, para assegurar a correspondência dos mesmos transportes, excepto quando essas convenções importarem o pagamento de qualquer subsídio, porque nesse caso deverão, para terem legalidade, ser ratificadas pela assembleia geral;

d) Regula o emprego dos fundos de reserva e determina o emprego dos fundos disponíveis;

e) Autoriza a alienação de valores, rendas e efeitos pertencentes à companhia;

f) Fixa e modifica as tarifas e o sistema de arrecadação, nos termos dos contratos de 30 de Julho de 1859 e 14 de Setembro do mesmo ano, faz as transacções necessárias e regulamentos para a

organização de serviço para a exploração dos caminhos de ferro e outros estabelecimentos;

g) Dirige ao Governo todas as pretensões sobre prolongamentos dos caminhos de ferro, entroncamentos, novas concessões, exploração de minas, criação e exploração de estabelecimentos metalúrgicos e outros, salvo prévia autorização da assembleia geral ou ratificação posterior;

h) Contrata sempre, salvo prévia autorização da assembleia, todos os empréstimos necessários para as operações da companhia, e submete à assembleia geral as propostas sobre o prolongamento das linhas, construção de entroncamentos, fusão ou contratos com outras companhias, prorrogação ou renovação de concessões, alienação ou arrendamentos de caminhos de ferro, terrenos ou edifícios concedidos, modificação ou adições aos estatutos, especialmente o aumento do fundo especial e prorrogação da companhia;

i) Nomeia ou demite o director da companhia e fixa o seu ordenado;

j) Fixa as despesas gerais da administração;

k) Faz, para a exploração e conservação do caminho de ferro de todas as empresas da companhia, os contratos de compra e venda, e ajuste de qualquer natureza; regula os fornecimentos e autoriza a compra ou venda de todos os materiais, máquinas e outros objectos necessários para a exploração ou por ela produzidos;

l) Autoriza todas as reivindicações, transferências, transportes, vendas de valores fundos e quaisquer outros efeitos da companhia;

m) Passa todas as quitações, especialmente aquelas que dizem respeito ao preço de venda de móveis;

n) Requer todos os levantamentos de sequestros judiciais, embargos e baixas nos registos de hipotecas, desiste de privilégios, dá quitações definidas e faz renúncias procedendo pela forma marcada nas leis;

o) Autoriza todas as acções judiciais, todas as medidas e compromissos;

p) Nomeia e demite, sobre proposta do director todos os empregados, ou autoriza o director a fazer todas ou parte destas nomeações; fixa-lhes suas atribuições ou ordenados; concede-lhes todas as gratificações; enfim, resolve todos os negócios compreendidos na administração da companhia.

§ único. Para os objectos especificados desde a letra a, até a letra i, inclusivé o conselho de administração deverá consultar, por carta registada, os administradores que compõe a delegação em Paris, e não poderá tomar sobre isto uma decisão válida, senão depois de um prazo de quinze dias, compreendido aquele em que a requisição for lançada no correio. Em caso de urgência reconhecida pela maioria do conselho de administração, este prazo pode ser reduzido a quatro dias, sendo então a consulta feita por telegrama registado. Os administradores que compõem a sua delegação em Paris tem nestes dois casos o direito de remeter cada um o seu voto individual por carta ou telegramas registados, o qual, logo que chegue antes da expiração dos prazos acima indicados, será aceite como se fosse pela própria pessoa em sessão do conselho de administração.

Artigo 20.º A delegação de Paris representará exclusivamente a companhia em todos os negócios que tiver em França, conformando-se com as resoluções do conselho de administração. Unicamente a esta delegação competirá a execução das funções pertencentes ao conselho de administração em tudo o que respeite o serviço financeiro em Paris, a emissão de acções e obrigações, cobranças e pagamentos de juros e dividendos, etc.. Usará além disso de todos os poderes que lhe conferir este mesmo conselho; e cumprirá, finalmente, sobre todos os negócios o mandato que lhe for encarregado. Ser-lhe-ão enviadas, no prazo de três dias, cópias autênticas de todas as decisões tomadas pelo conselho, e todos meses uma análise das operações da companhia e do seu balanço.

Artigo 21.º A direcção de todos os serviços pode ser confiada, debaixo da vigilância do conselho de administração, a um director, que se denominará director-geral. Poderão juntar-se-lhe um ou mais directores. O director assiste às deliberações do conselho; tem voto consultivo; é exclusivamente encarregado da execução das direcções do conselho; tem às suas ordens todos os funcionários ou empregados dos serviços administrativos e especiais: propõe ao conselho de administração a nomeação ou admissão dos empregados e os seus vencimentos; nomeia e demite os empregados, cujas nomeações o conselho lhe tenha delegado; propõe a modificação e taxa das tarifas e regulamentos relativos à organização do serviço; prepara os contratos relativos à construção e exploração dos caminhos de ferro e outras empresas que constituem o objecto da Companhia. O conselho de administração poderá delegar no

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,

MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA

ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

director todos os mais poderes que julgar convenientes.

Artigo 22.º Os membros do conselho de administração não contraem, em virtude da sua gerência, nenhuma obrigação pessoal ou solidária relativamente às obrigações da companhia; respondem unicamente pela execução do seu mandato e pela observância das prescrições dos seus estatutos.

Artigo 23.º Os actos que dizem respeito à transferência de fundos e títulos de crédito público pertencentes à companhia: os actos de aquisição, de venda e troca de propriedades; as transacções, contratos e outros actos que podem obrigá-la; os recibos e endossos, ordens sobre o banco e todos os depositários de fundos sociais, devem ser assinados por um administrador ou por pessoa designada pelo conselho, excepto se o conselho delegar para este efeito os seus poderes num só administrador ou director-geral ou em outra qualquer pessoa. Neste caso, porém, a autorização poderá ser dada perante tabelião e registada no registo público do comércio.

Artigo 24.º O conselho poderá delegar no todo ou em parte os seus poderes, para a expedição dos negócios correntes, a um ou mais administradores, cujas atribuições o conselho regulará. Poderá ser dada ao administrador ou administradores delegados uma remuneração cuja importância será fixada pelo conselho de administração.

O conselho pode também delegar em quem quiser todos ou parte dos seus poderes, mas unicamente por um mandato especial e para um determinado assunto.

Artigo 25.º É proibido aos administradores tomar ou conservar interesse directo ou indirecto numa empresa ou num contrato feito com a companhia ou por sua conta, salvo se para isso forem autorizados pela assembleia geral.

Título IV

Do conselho fiscal

Artigo 26.º O conselho fiscal será composto de nove membros. Anualmente serão eleitos dois dos membros. A sorte designará nos primeiros cinco anos os membros do conselho que devem sair, e depois se procederá, como para o conselho de administração por antiguidade. A reeleição é sempre permitida.

Cada um dos membros do conselho deverá possuir cinquenta acções, que serão inalienáveis durante o exercício das suas funções, e depositadas na caixa social.

§ único O primeiro conselho fiscal será nomeado pela assembleia geral e confirmado pelo Governo.

Artigo 27.º Cada membro do conselho fiscal tem direito a uma cédula de presença por cada sessão ordinária a que assistir, e cujo valor é determinado pela assembleia geral ao mesmo conselho, e para ser dividido entre os seus membros pertencerá 5 por cento do excedente do produto líquido, conforme o artigo 46.º.

Artigo 28.º O conselho reunirá, pelo menos, em Janeiro, Abril, Julho e Outubro, e todas as vezes que o conselho de administração o reclamar. As suas atribuições são as que lhe confere o artigo 22.º da lei de 22 de Julho de 1867.

Título V

Da assembleia geral

Artigo 29.º A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

As suas deliberações são obrigatórias para todos mesmo para os ausentes, dissidentes ou interditos.

Artigo 30.º Compõe-se de todos os accionistas possuidores de vinte cinco ou mais acções. Para darem direito a tomar parte na assembleia geral, as acções nominativas deverão ser averbadas dois meses, pelo menos, antes do dia da primeira reunião, e as acções ao portador depositadas no cofre, que o anúncio da convocação designar, quinze dias antes da mesma data.

Ao depositante de acções ao portador será dado um recibo, indicando os números das acções e o título do depósito. A carta de admissão na assembleia geral assinada pelo accionista servir-lhe-á de prova de identidade de pessoa quando lhe seja exigido.

(Continua)

Expresso Madrid-Vigo

Foi posto em circulação um comboio expresso entre Madrid-La Coruña-Vigo e vice-versa (via Zamora-Orense), cujas horas de saída e chegada são as que se indicam:

Saída de Madrid (Príncipe Pio), 20 h. Chegada à Corunha, 9,30 h. Chegada a Vigo, 8,40 h. Saída da Corunha, 20 h. Saída de Vigo, 20,55 h. Chegada a Madrid (Príncipe Pio), 10,25 h.

Estes comboios compõem-se de carruagens de 1.ª e 2.ª classe, camas e restaurante.

Entre Redondela-Pontevedra, e vice-versa, estabeleceu-se um serviço de autocarros em combinação com estes expressos.

Novo hotel no Algarve

Em Maio próximo, entra em funcionamento o «Hotel Algarve», na Praia da Rocha, que foi alugado pelo período de 17 anos, por uma empresa sueca. A este novo estabelecimento foi concedida a categoria de «hotel de luxo».



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEF. 37 01 61

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

A grande lição de Schweitzer

ARTIGO DE J. MARTINS LOPES

As ideias nascidas das loucuras e paixões daqueles que formam a opinião pública não teriam poder sobre os homens, se estes reflectissem, pouco que fosse, sobre o Eterno e o Temporal, o Ser e o Nada, e encontrassem, nessa meditação, as normas para distinguir o verdadeiro do falso, o importante do acessório.

SCHWEITZER

Pode um ser humano tornar-se grande, mesmo internando-se na selva, em meio da alucinante paisagem do Gabão?

A prova disso está feita...

«Água e floresta virgem... Ambiente ante-diluviano, só imaginável por espíritos fantasiosos, é aqui realidade. Impossível distinguir onde cessa a água e começa a terra. Enorme labirinto de linhas avança sobre o rio...».

É neste sítio dantesco, chamado Lambaréné, que um Homem empreende obra que o há-de immortalizar, sim; mas que, para além disso, há-de constituir um padrão de resgate, nesta hora em que tudo parece apostado em submergir o que de grande e de certo se contém na Civilização.

Albert Schweitzer nasceu na Alsácia em 14 de Janeiro de 1875.

A inclinação musical e a religiosidade da família refinaram nele por forma notável. De inteligência arguta e de rara propensão artística, atingiu espantosa cultura nos mais diversos ramos do saber.

Doseando a mística e a acção, desde sempre soube realizar o que a outros seria impossível, a começar pelo domínio de si mesmo e pela decisão de seguir o seu caminho quando várias direcções se lhe deparavam.

Aos 30 anos era laureado teólogo, filósofo escutado, músico famoso. Dera a Jean Sebastian Bach a verdadeira dimensão; e à música dele («a de maior expressão de todos os tempos») o entendimento pleno.

Pois bem. Ao ler por acaso um artigo sobre as pavorosas condições em que vegetavam os povos de algumas regiões da África Equatorial Francesa, não hesitou, apesar da idade, em mudar de rumo.

Formou-se então em Medicina, resolvido a deotar-se inteiramente a minorar o negro destino daquela gente. Para construir um hospital quando ali chegasse, recorreu a peditórios, a conferências, a concertos. Nem sempre foi bem sucedido, mas a sua determinação era inquebrantável.

A 26 de Março de 1913 embarca para África, acompanhado pela esposa. Bagagem: 75 caixas com material hospitalar, e dois mil marcos-ouro.

De princípio, o hospital foi um barracão de 30 metros quadrados. Mal nele começava a obra humanitária, eclodiu a Grande Guerra. A Alsácia era então alemã e ele, em território francês, foi internado como súbdito estrangeiro.

Regressou à Europa, com a esposa. Lança-se em novas campanhas para reunir fundos com que começar. A sua alma de fogo consegue prodígios. E um hospital para 200 camas foi erguido em Lambaréné; sem luxos nem requintes, (diz-se mesmo, que sem a higiene recomendável) mas mesmo assim uma espantosa realização.

Para curta visita à Europa, sai do seu posto em Agosto de 1939. Ia em viagem quando estalou a 2.^a Guerra Mundial, o que o decide a voltar à África no mesmo barco.

Lambaréné sofre os efeitos da guerra, em disputas que duraram três semanas. Mas o seu hospital, já então famoso, foi respeitado por todos.

Escondido no sertão africano, nem assim deixava de brilhar intensamente, pelo espírito e pela

obra. O mundo votava-lhe crescente admiração, comprovada com a atribuição de honrarias que culminaram com a atribuição, em 1953, do Prémio Nobel da Paz.

Nos últimos anos, sectores houve que não acompanharam o coro de elogios. É que o Dr. Schweitzer, que conhecia como poucos a mentalidade do autóctone, nunca aprovou a explosiva e desordenada corrida para as independências.

Pelo contrário: invocando que com isso servia os interesses do nativo, manifestou-se contra a precipitação que políticos menos escrupulosos estavam a usar neste assunto.

Tal franqueza concitou-lhe contraditas e adversários, mas os acontecimentos vão confirmando exuberantemente a sua convicção, baseada aliás em longos anos de contacto com o aborígene: enquanto este não atinja determinado grau de evolução (advogava o filósofo altruísta) há responsabilidades que não podem ser-lhe entregues sem grave risco para a Civilização e sem pesado dano para ele próprio.

«A África precisa de ajudas e não de emancipações prematuras»!

E opondo à demagogia fácil a filantropia operosa, renunciou a ficar na Europa e remoeu a sua glória: voltou a Lambaréné decidido a doar à África os próprios ossos.

A 5 de Setembro de 1965 e após uma agonia serena, expirava o «grande *quimbanda* branco».

A maneira tradicional, os tambores gentílicos difundiram em sons cavos a triste nova. Montanhas e selva generam com os nativos a indizível dor. Lambaréné, a «aldeia da saúde», transformou-se por dias em terra de lamentos e de angústia.

Jaz em campa rasa que contém também os ossos de sua mulher, falecida em 1957. A assinalá-la, apenas uma cruz de madeira que o próprio Dr. Schweitzer preparara em vida.

Tombou o corpo, aos 90 anos de idade. Prevalece a obra que deixou: de assistência no seu hospital, em que não adoptou as técnicas modernas e em que manteve a luz a petróleo; a de humanismo renovador, através de doutrina que oxalá o mundo aprenda e ponha em prática.

«Para mim (professava ele) a ética não é outra coisa que o respeito pela vida. O respeito pela vida é a base dos meus princípios fundamentais de Moral. Nesta, entendo que o Mal é destruir a vida, prejudicá-la, abafá-la, rodeá-la de obstáculos; e o Bem consiste em preservar a vida, em a amparar, em a exaltar, em a valorizar por todos os meios».

Estes conceitos não são novos, talvez. Mas Schweitzer encontrou uma forma de os lembrar aos homens: foi o de praticá-los activamente, constantemente, numa vida que se alongou por 90 anos.

Por isso mesmo pôde afirmar no fim, que morria satisfeito: realizara-se totalmente, porque totalmente se dera aos outros!

(Transcrito do «Boletim do C. F. B.», de Outubro de 1965)



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

**Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

OLIVA

Revista de Modas e Literatura

Está publicado o número especial do Natal desta magnífica revista, editada no Porto sob a orientação da ilustre poetisa Alice de Azevedo. Além da colaboração da sua directora, insere trabalhos de Guedes de Amorim, Amador Rezende, Paulo Pombo, Isaura Correia Santos, Marta Mesquita da Câmara, Jorge Ramos, Jorge Condeixa, Dora Correia da Silva e Carlos Riobom.

Inclui ainda páginas de modas, palavras cruzadas, culinária, etc.

A apresentação gráfica é excelente.

Felicitemos Alice de Azevedo por mais este belo número da sua notável publicação, que há dez anos honra a nobre cidade do Porto.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

D. João da Câmara e a sua peça «Os Velhos»

A Companhia do Teatro Nacional de D. Maria II, actuando, presentemente, no «Avenida», repôs, para uma curta série de espectáculos, a peça em três actos «Os Velhos», de D. João da Câmara. Foi precisamente no Teatro Nacional que, em 1893, subiu à cena, pela primeira vez, aquela obra-prima do Teatro Português. Em 73 anos, «Os Velhos», paradoxo singular, não envelheceram, antes mantêm uma frescura de expressão, como se tivessem saído, ainda há pouco, das mãos do poeta e do artista que foi esse escritor, em quem a bondade e o talento andaram a par. Não envelhecem as obras escritas com calor humano.

D. João da Câmara foi ferroviário e nessa qualidade dirigiu a construção do ramal de Cáceres, e a peça, que a ilustre artista Amélia Rey Colaço acaba de repor, no palco do Teatro Avenida, tem ambiente ferroviário.

Quando, no Nacional, se comemorou o centário do nascimento de D. João da Câmara, quem estas linhas escreve esteve presente à récita. O poeta e o seu teatro tinham-nos proporcionado algumas das mais fortes e inapagáveis impressões que, um dia recebidas na nossa alma, perduram toda a vida, com a representação, no Teatro Micaelense, da cidade de Ponta Delgada, da peça *Os Velhos*, pela companhia de que eram titulares Herminia Lyster e Manuel de Matos, ambos falecidos, há muitos anos, no Brasil. A representação da peça pareceu-me modelar. Escrevo estas linhas e estou como que a ver e a ouvir os artistas. Trago ainda nos ouvidos a música embaladora da voz de Herminia Lyster, que vivia em cena a figura de *Emilinha*. Eu tinha então treze anos de idade. E foi ela, a *Emilinha*, a primeira, a mais poética, a mais séria paixão da minha vida.

Quando, no Nacional, se comemorou o centário de D. João da Câmara, não faltei ao espectáculo dedicado à sua memória e à sua obra, tanto mais que falou, nessa noite, em nome da Empresa, o dr. Ramada Curto. Em vez de proferir um discurso solene e académico, o autor das *Meninas da Fonte da Bica* conversou, com encanto, sobre a personalidade, tão rica de poesia, do autor de *Os Velhos*.

O Teatro português não é tão pobre como dizem. Além de Gil Vicente e de Almeida Garrett, contamos ainda com D. João da Câmara, com Júlio Dantas e com muitos outros ainda.

Cai neve na Natureza...



Um trecho da Guarda num dia de neve

PEDRO

*Já reneguei Jesus como fez Pedro
E por três vezes o galo me cantou.
A minha estátua em pedra se tornou,
Na fria alfombra dum altivo cedro.*

*Sou pedra e nesta pedra edifiquei
A minha igreja de álgido zimbório,
E o altar-mor, o meu altar marmóreo,
Ficou deserto sem Tábuas nem Lei.*

*Não eras tu, Jesus, quem lá morava,
Era o meu hausto, a minha fria clava,
Da alta aspiração que por mim medra.*

*Dá-me os teus braços, ergue-me do chão,
Aquece a boca fria ao meu vulcão,
Pois sabes muito bem que não sou pedra.*

Francisco Mendes de Brito

Elogio do Comboio

Por ANTÓNIO MANUEL CAMPOY

Do número 25, de 1 de Janeiro de 1966, da magnífica revista ferroviária Via Livre, que se publica em Madrid, traduzimos, com a devida vénia, um curioso artigo Motivos del Tren, do ilustre escritor António Manuel Campoy. Além de ilustre, podíamos acrescentar-lhe o adjetivo jovem, que lhe assenta como uma luva, pois conta apenas quarenta anos de idade. É também jornalista, redactor-chefe do 3.º Programa da Rádio Nacional de Espanha, crítico de arte do diário «A B C», de Madrid e, nessa qualidade, membro da «Association Internationale des Critiques de Art», autor de vários livros, como, por exemplo, «Viaje por España» e «Vida y Obra de Pio Baroja».

O comboio continua a ser o grande símbolo das viagens, a imagem mais clara que temos do ir e vir por este mundo, da nossa peregrinação pela terra, e nem sequer o avião conseguiu substituí-lo, na nossa imaginação, como o grande símbolo da viagem.

O avião impõe uma espécie de disciplina asséptica que, para mim, é a negação de viajar. As pessoas, nos aeroportos, despedem-se com uma elegância que é quase indiferença; dentro do avião nós vamos mais do que passageiros, como se estivéssemos todo o tempo à espera que começasse a viagem e nos servissem aquelas comidas que, decididamente, não são manjares próprios de viagem.

Quando chegamos a um aeroporto, após ter percorrido alguns milhares de quilómetros, não temos a sensação de nos havermos movido, e saímos para a nova luz e para a nova cidade, muito embora esta e o nosso ponto de partida tenham o Atlântico como intermediário, como se tal coisa, sem esse espírito especial do viajante que põe termo à sua viagem — e por isso Fosá dizia que, por avião, não viajamos, chegamos.

No comboio, tudo é muito diferente. As pessoas, nas estações, despedem-se pateticamente, obedecendo a um obscuro instinto que trazemos na alma, feita como é de tantíssimas partidas, e precisamente por isso é que são tão alegres as chegadas de comboio; por isso aparece tanta gente a recebermos, muito embora venhamos do Escorial para Madrid, com tais demonstrações de alegria, obedecendo também ao mesmo instinto, pois sabe-se que o regresso é a aventura mais metafísica de qualquer viagem e não, certamente, pelos perigos passados, mas por algo de muito mais profundo e, como digo, mais metafísico. No comboio não podemos conformar-nos com uma dessas comidas de bonecas que servem nos aviões; necessitamos, pelo menos, de

uma «tortilha» de batatas e de um filete empanado e não importa que seja muito curta a nossa viagem.

O rito, bem espanhol, quando se viaja de comboio, é comer sem parança, com uma fome juvenil e sem se fartar. Contava D. Pio Baroja que teve um empregado, quando dirigia a padaria, que ia todos os domingos com a família a Guadalazara para, enquanto ia e vinha, comer duas ou três gigantescas tortilhas de batatas, muitos bocadinhos de queijo e de presunto, uma ou duas dezenas de laranjas, etc. etc. Os médicos deviam investigar a causa do apetite que os comboios estimulam.

Quando viajamos de comboio temos, sim, a sensação de chegar. Durante horas e horas fomos descobrindo a paisagem, passando junto das cidades que, um pouco distantes, nos convidam a imaginá-las, depois, instalados outra vez no nosso assento; tivemos tempo de pensar, de divagar, de conversar com os nossos companheiros de viagem, exercício este que sempre acaba por nos tornar um pouco mais tolerantes e compreensivos. Não é, certamente aplicado ao comboio, o aforismo de Lao Tse: *quanto mais se viaja, menos se sabe*, — e aí está, para o demonstrar, o eterno viajante comercial, que chegou a saber mais do que a andorinha da fábula, única e exclusivamente por suas muitas horas de comboio, (exercício este o de viajar, não o de representar uma firma comercial) — que devia exigir-se aos psicólogos e aos políticos. Diga-me o que tem viajado em caminho de ferro e eu lhe direi o que sabe...

Para mim não há coisa que me distraia mais do que passar um momento numa estação, vendo entrar e sair os comboios, de manhã cedo ou à noite, quando o vapor das locomotivas dá à estação um ar de aguarela de Zeferino Olivé. Rara é a semana

(Continua na pág. 480)

BOAS-FESTAS

Tiveram a amabilidade de nos enviar votos de Boas-Festas, que gostosamente retribuimos, as seguintes individualidades e firmas:

Joaquim de Sousa Moniz, Eduardo Vieira & C.^a Lda, Soc. Gilcar, Lda., José A. Saraiva & Félix, Lda., Senna, Botto & Leitão, Lda., A. Rodrigues, Lda., Manufacturas Alfa, Lda., Grafopel, Friedrich W. Schubeius, Empresa Predial Nortenha, Robialac Portuguesa, Companhia do Papel do Prado, Manuel Reis Moraes & Irmão, Albert Frankenthal, Sacopel, Limitada, Maria Pereira, Ministério de Informação e Turismo Espanhol, Sampaio, Costa & Azi, Lda., Guerra Maio, Cruz, Sousa & Barbosa, Lda., «O Comércio do Porto», e Lorilleux-Lefranc.

A electrificação da linha Setil-Venda Nova

Começaram os trabalhos preliminares

Com o reforço da ponte sobre o Tejo, no Setil, começaram já os trabalhos preliminares para a electrificação de uma novo troço da rede ferroviária nacional — a linha entre Setil e Vendas Novas, que serve de ligação entre as do Norte e de Leste e as do Sul. Para esse fim estão a ser colocadas longarinas para suporte dos postes em que serão suspensas as catenárias.

Ainda que algumas estações daquela linha não estejam dotadas de instalação eléctrica, também já foi electrificada toda a sinalização. E na estação do Setil foi instalado um painel de sinalização que permite seguir permanentemente a marcha dos comboios naquela linha, que é de via única.

Por nos ter chegado a informação de que na linha Setil-Vendas Novas se tinha verificado a existência de grande número de carris avariados e até partidos, foi-nos assegurado, por parte dos respectivos serviços de Via e Obras, não corresponder o facto à verdade, pois, embora se trate de carris muito antigos, são de grande solidez. Assim, não se pensa na sua substituição para os trabalhos de electrificação, pois verificou-se que a dita linha é das de menor trepidação e balanços.

Sete brigadas de trabalhadores vigiam e reparam a linha

Circulam, em média, naquela linha, dezasseis comboios, diariamente, sendo dez de passageiros e oito de mercadorias, dos quais quatro durante a noite, número que é frequentemente aumentado com composições extraordinárias de mercadorias. Com a electrificação da via, deverá ser aumentado o número destes últimos comboios sem que se veja necessidade — foi-nos acentuado — de substituir os carris.

A velocidade horária dos comboios que circulam ali é de 65 quilómetros, não se pensando na sua

redução, que até deverá ser aumentada com a tracção eléctrica.

Naquele troço de via estão permanentemente, em vigilância e em tarefas de reparação, sete brigadas de trabalhadores, tendo cada uma, em média, de fiscalizar e reparar dez quilómetros de linha.

Além da continua observação da via, os únicos trabalhos que ali se realizaram ultimamente foram os de consolidação de uma barreira, próximo da estação de Coruche, que ameaçava ruir.

Dr. Nuno Simões

O Município de Vila Nova de Famalicão concedeu a Medalha de ouro de reconhecimento a este ilustre escritor e economista

A Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão, por proposta do seu digno presidente, atribuiu ao sr. dr. Nuno Simões, ilustre escritor, advogado, economista e antigo estadista, a medalha de Ouro de Reconhecimento do Município.

A proposta tinha a seguinte redacção:

«Que seja concedida ao sr. dr. Nuno Simões a Medalha de Ouro de Reconhecimento do Município: que seja patrocinada pela Câmara uma manifestação colectiva de apreço e reconhecimento, em que colaborem todas as instituições locais beneficiadas pelo ilustre benemérito do concelho».

Colaborador notável dos principais jornais portugueses e brasileiros, os assuntos referentes ao turismo são-lhe também particularmente queridos.

Um Jardim Zoológico centenário

O Jardim Zoológico de Karlsruhe tem já 100 anos. Fundado em 1865 pela Liga da Criação de Aves, vivem hoje nos seus domínios cerca de 600 animais de todos os pontos do globo.

Todos os anos aproximadamente 1 200 000 visitantes acorrem ao Jardim Zoológico de Karlsruhe, um dos mais interessantes da Alemanha e uma das grandes atracções turísticas da cidade.

História do bilhete postal em Francforte

Em Francforte o Museu dos Correios Federais organizou uma exposição de bilhetes postais e postais ilustrados, depois de uma selecção entre os muitos milhares da sua exposição.

Desde que o director-geral dos Correios Heinrich von Stephan fez a introdução do postal — quase há 100 anos — começaram a surgir os primeiros postais ilustrados com motivos artísticos, alguns ainda hoje bastante apreciados. Esta exposição — que reúne as mais curiosas raridades do género — esteve patente ao público até fins de Dezembro de 1965.

Elogio do Comboio

(Continuação da pág. 475)

em que não pratico esta espécie de exercício espiritual que é ver a gente despedir-se e dar as boas-vindas. Nas grandes estações, como a novayorkina de Pennsylvania, perdi-me entre aqueles milhares e milhares de modestos Ulisses, e nas pequenas estações provincianas encontrei-me como o menino que eu fui há muitos anos, pois o quadro é idêntico: um homem, uma mulher que esperam um comboio que, de súbito, se põe em movimento, como «a duma voz de comando dada por algum herói das artes», e umas não sei quantas pessoas que se quedam no cais fazendo com a mão um último sinal.

Para quem, como nós, nasceu numa vila, o comboio era, e continuará a sê-lo, enquanto vivermos, o símbolo da viagem libertadora, a sugestiva porta do mundo amplo, de um mundo que nos espera e nos promete tudo que sejamos capazes de desejar. Que importa que os partidários do avião digam que o mundo se tornou mais pequeno graças aos seus voos? Ruskin também acreditou, pela mesma época em que Campoamor regressava de Paris em comboio expresso, que «o caminho de ferro é um aparelho inventado para tornar o mundo mais pequeno». Nada de isso... O Mundo continua a ser grande, e uma viagem de comboio, partir ou chegar, é a imagem mais perfeita que existe da nossa peregrinação pela terra.

Corporação dos Transportes e Turismo

Sob a presidência do sr. Eng. João Pedro Neves Clara, reuniu, há dias, o Conselho da Corporação dos Transportes e Turismo.

Da Agenda dos Transportes fazia parte a apreciação do Orçamento Ordinário para o ano de 1966, o qual, depois de cuidadosamente examinado pelos membros do Conselho, foi aprovado por unanimidade.

Procedeu-se também à eleição suplementar de um membro do conselho da Secção dos Transportes Terrestres e Aéreos e de um membro da Secção dos Transportes Marítimos e Fluviais, os quais foram eleitos também por unanimidade.

Na sede da mesma corporação reuniram os conselhos das Secções dos Transportes Marítimos e Fluviais e do Turismo e Indústria Hoteleira, sob a presidência dos respectivos vice-presidentes, eng. José Honorato Gago da Câmara de Medeiros e dr. Fernando Augusto Serra Campos Ferreira.

Cumprindo as agendas dos trabalhos, os referidos Conselhos elegeram os vogais das respectivas Comissões Permanentes, as quais refere o artigo 42.º do Regimento da Corporação.

Lar Ferroviário

Entrega de duas novas moradias, em Vila Nova da Barquinha

No próximo dia 23 do corrente, realiza-se, no Sítio de Murtais, freguesia de Atalaia, Vila Nova da Barquinha, o acto solene da entrega das chaves de duas novas e bonitas moradias, construídas pela Cooperativa «O Lar Ferroviário», para os seus sócios n.º 241 e 246, respectivamente, srs. Manuel Henriques da Silva e Manuel Faria da Silva.

O «Lar Ferroviário», cuja sede, provisória, é na Rua da Barão, 12-2.º, presta todas as informações, na Rua da Assunção, 42-4.º — sala n.º 24.

«TALGOS» EM PORTUGAL

Nada de concreto — afirma a C. P.

A propósito de notícias ultimamente postas a circular acerca da possibilidade de Portugal vir a ser o primeiro país comprador de unidades do famoso comboio espanhol «Talgo», entrámos em contacto com um alto funcionário da C. P. que nos afirmou nada haver de concreto, quanto à transacção anunciada quer pelos jornais espanhóis, quer pelas agências telegráficas.

Segundo a mesma fonte, ter-se-ia, na verdade, há algum tempo pensado na compra desse tipo de comboio (considerado verdadeiramente revolucionário e capaz de desenvolver a velocidade de 120 quilómetros por hora em percursos acidentados), mas essa ideia não teve qualquer prosseguimento. Aliás, parece competir agora à «Renfe» (companhia concessionária dos caminhos de ferro do país vizinho) fazer alguma sugestão, no sentido da compra à sua congénere portuguesa.

Entretanto, podemos informar os nossos leitores que entre a C. P. e a «Renfe» está em curso o estudo da viabilidade de a companhia espanhola utilizar composições suas nas linhas entre os dois países, tal como já há muito faz a própria C. P. em território espanhol.

(Do «Diário Popular», de 11 de Janeiro de 1966)

A TAP e a sua honrosa classificação numa revista

A TAP ficou classificada em 6.º lugar no inquérito que a revista «The Aeroplane and Commercial Aviation News» publicou há dias, apreciando as publicações de horários de 26 Companhias de Aviação Europeias.

As publicações foram observadas sob os aspectos de «apresentação», «clareza», «conteúdo» e «impacto de venda».



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE