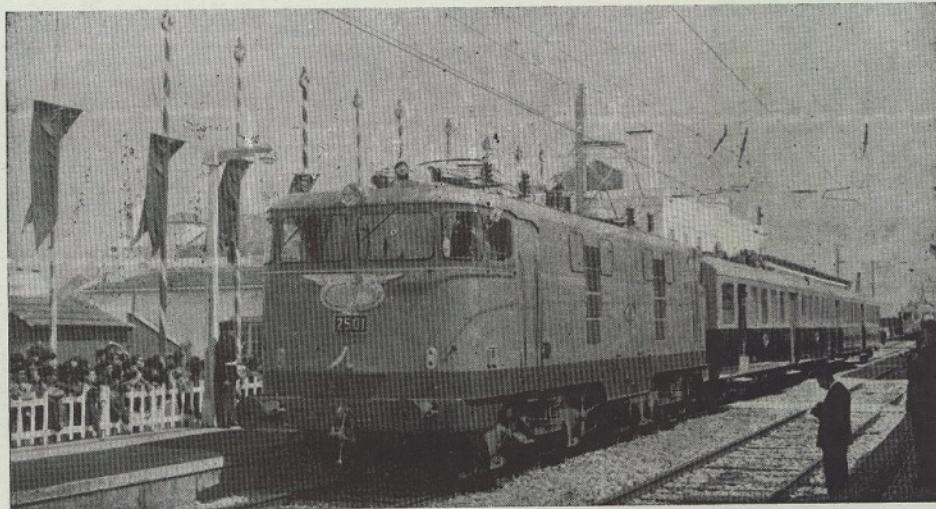


DEPÓSITO LEGAL
L. 1967

GAZETA dos CAMINHOS de FERRO



Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

- RECOLHA E ENTREGA NO DOMICÍLIO DE MERCADORIAS E BAGAGENS
- SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
- ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS
- GUINDASTRES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.
- AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO
- AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA - 2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 36 21 51/54 e 36 21 61/64

PORTO

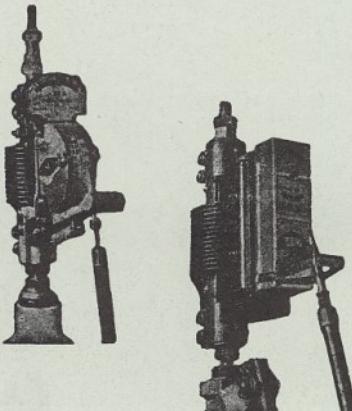
26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES



RELEYS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.



SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481 - 2.º • TEL. 23 411 • PORTO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições:

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luis, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo, 10-1.º-Dto.



COMPOSTO E IMPRESSO

na

GRAFICA ANGOLANA

Rua de Arroios, 23-C-D - Telef. 53 95 50

LISBOA

Informações e Arquivo do GDF

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 escudos (semestre)

Ultramar:

80 escudos (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 LUIS 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.º MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng.º ANTONIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

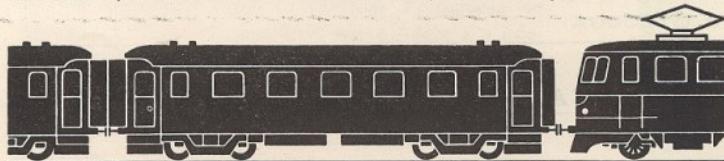
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

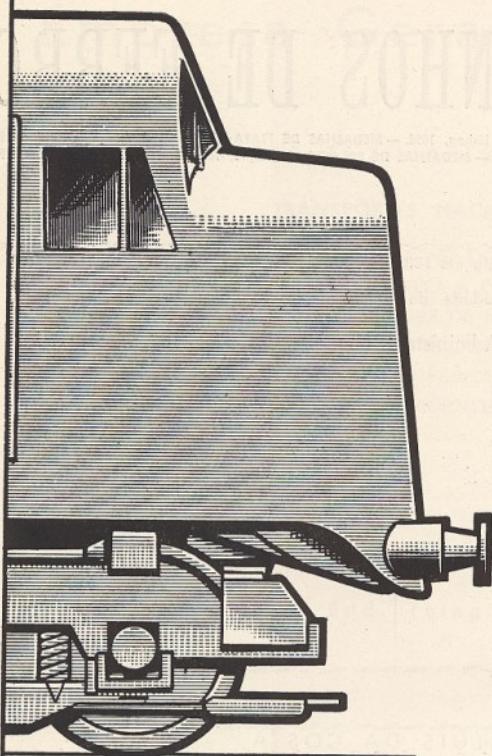
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO GERAL
REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





SECRETÁRIOS DA REDAÇÃO

MÁRIO CARDOSO
ANTÓNIO E. M. PORTELA
JORGE RAMOS
CHEFE DE REDAÇÃO

COLABORADORES

DR.S

Manuel Busquets de Aguilar
Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

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

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumário

| | | | |
|---|---------------------|---|-----|
| Nota de abertura | 315 | Inaugurada a linha eléctrica Campanhã-Ermesinde ... | 323 |
| Jornal da Quinzena | 316 | Nova ponte ferroviária sobre o Douro ... | 324 |
| Electrificação da linha Lisboa-Porto ... | 317, 318, 319 e 320 | Os portugueses teriam sido os primeiros ... | 325 |
| A Madeira e os Açores na imprensa inglesa ... | 320 | Presença de Portugal no Saará ... | 325 |
| Formação do pessoal superior da C. P. ... | 320 | Noticiário diverso ... | 326 |
| O Moulin Rouge e os outros moinhos de Paris ... | 321 | Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro Portugueses ... | 327 |
| Oaxaca ... | 322 | 5 minutos de paragem ... | 328 |
| A pequena ilha de Man ... | 322 | | |

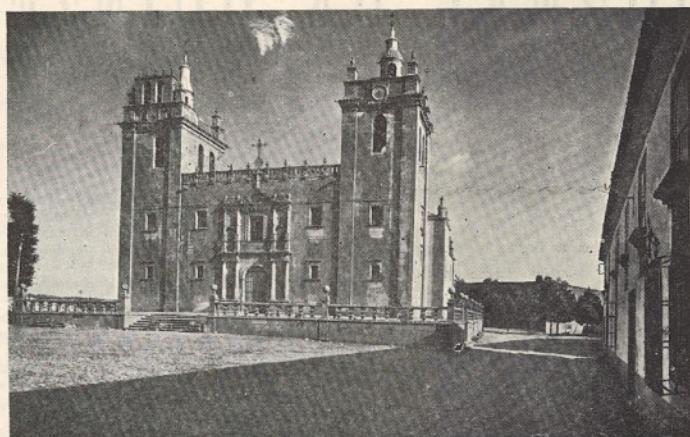
NA CAPA

Locomotiva eléctrica com Carruagens Schindler,
em serviço da C. P.

Director da
Gazeta dos Caminhos de Ferro

Da delegação portuguesa que participou na Reunião Europeia dos Ministros dos Transportes, efectuada em Paris, participou o sr. engº Luís da Costa, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Da referida delegação, presidida pelo sr. engº Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, fizeram ainda parte os sr. engº João de Oliveira Martins, administrador da C. P. e dr. Miguel Braga, acessor jurídico do Gabinete.

OS MAIS ANTIGOS MONUMENTOS DE PORTUGAL



A Sé Catedral de MIRANDA DO DOURO, construída em 1562



ELHA de séculos a catedral de Miranda, fundada por D. João III, é nobilíssimo brasão da cidade que em 1762, no reinado de D. Dinis se defendeu heróicamente das investidas castelhanas — cidade que foi outrora vila das mais antigas, pois seu foral data de 1297.

PORTUGAL NO MUNDO



Nota de abertura

nossa personalidade portuguesa, de que queremos e devemos fazer uma grande Pátria, ligada pelo espírito com todas as nossas parcelas dispersas geográficamente, mas historicamente unidas no Mundo, é, essencialmente, a personalidade da nobre, viva, harmoniosa e clara língua que falamos — a língua que cantou n'Os Lusíadas, que imortalizou Fernão Lopes e Bernardim, a língua de Gil Vicente e de Vieira, instrumento da unidade e da expansão do nosso génio.

Sem os livros, depositários dessa soberania espiritual e dessa perpetuidade moral, não existiria, renovada, a imortalidade da Pátria, uma História Portuguesa. A História não é apenas memória: é criação dos povos. Existe uma civilização portuguesa porque há, fixada e transmitida, uma História de Portugal e é no livro que essa História vive.

Língua portuguesa criada ao sol do mar, batida pelos ventos da montanha, língua que embalou Heróis e Santos, língua que as ondas do Atlântico conheceram e dilataram, é ela a fronteira última de Portugal no Mundo. Nas suas asas de ouro, o Génio Português, águia soberba, descobriu e percorreu a face da Terra. Foi a língua do Infante, de Vasco da Gama, de Pedro Álvares Cabral, de Albuquerque — a língua em que nós moldámos raças e construímos pátrias. Foi a língua que ensinámos ao Brasil, que na voz das caravanas, levámos à África, à Índia, ao Japão, às costas do Pacífico, ao interior dos continentes. A língua é a pátria da alma dos povos. E o livro é o legado, a herança, o instrumento da imortalidade, da tradição dessa alma.

A existência duma Comunidade Portuguesa no Mundo não é sequer concebível sem o fulgor e a irradiação da Cultura, de que o livro é o esteio.

AUGUSTO DE CASTRO
Director do Diário de Notícias

JORNAL DA QUINZENA

**QUARTA-FEIRA
16
Novembro**

● Todos os órgãos da informação deram o merecido relevo e a expansão que se impunha ao grande acontecimento da vida nacional que foi a inauguração da electrificação da linha ferroviária do Norte, prolongada até Ermezinde. Trata-se de um invulgar empreendimento e de uma arrojada iniciativa, cuja importância, com predominante reflexo nas regiões do Norte, se projecta em vários sectores económico-sociais. A pouco e pouco vai o Norte beneficiando dos grandes melhoramentos, na satisfação das necessidades e anseios dos povos, por todo o País. Iniciativas desta envergadura ficam a marcar a vontade de progredir de um povo, a afirmar o seu poder de realização. Ninguém de boa-fé poderá maldizer o que está bem ou se negará a aplaudir tudo quanto se faça para o enriquecimento do património nacional. O dever dos portugueses ainda não se alterou nas suas regras fundamentais: prestar e engrandecer a Pátria.

● No prosseguimento dos trabalhos do Conselho Legislativo, continuou em Lourenço Marques o debate do projecto que cria o Fundo de Turismo.

● A Liga dos Combatentes promoveu no dia 11, as habituals cerimónias, comemorativas do Armistício, prestando homenagem aos combatentes mortos pela Pátria em 1914-1918. A C. P., como de costume, concedeu descontos de 20% nos bilhetes aos filiados na Liga, combatentes e expediçãoários que se deslocaram às localidades onde se efectuaram as cerimónias.

● Na Reunião Extraordinária da Academia Internacional da Cultura Portuguesa, o dr. Adriano Moreira revelou que o II Congresso da União das Comunidades de Cultura Portuguesa se efectuará em 1967 em Moçambique.

● Anuncia-se que Lisboa terá dentro de três meses o mais luxoso restaurante da Europa. A adaptação e decoração do edifício (o palácio que foi do Conde de Verrides, no Alto de Santa Catarina) em cujo andar térreo faleceu a grande actriz Lucília Simões custarão 6 mil contos.

● Lourenço Marques festejou o 79.º aniversário da sua elevação a cidade, por decreto do rei D. Luís.

● Revestiram-se de excepcional brilhantismo as solenidades da comemoração do IV Centenário da reintegração do Mosteiro de Grijó.

● Sob a presidência do Chefe do Estado, realizou-se na Sociedade de Geografia uma sessão solene comemorativa do primeiro centenário do Clube Militar Naval.

● No Palácio das Necessidades começaram os trabalhos da subcomissão constituída para a reunião da Comissão Internacional de Limites entre a Espanha e Portugal.

● Realizou-se na Faculdade de Letras, do Porto, o Colóquio de Arqueologia, tendo o dr. Pinho Brandão, nosso ilustre colaborador, falado sobre «O Porto na história da Arqueologia».

● No átrio do edifício principal da Biblioteca da Universidade de Witwatersrand, em Joanesburgo, foi inaugurada a exposição «Portugal em África», interessante iniciativa do prof. W. Perry, director daquela biblioteca. A cerimónia inaugural assistiram diversas personalidades em destaque naquela cidade sul-africana, além do cônsul de Portugal em Joanesburgo.

● Os ministros do Interior e das Obras Públicas inauguraram em Barcelos vários melhoramentos.

● O comandante Alan Viliers efectuou na Faculdade de Letras uma conferência, subordinada ao tema «Os Portugueses no Oceano Índico».

● Inaugurou-se o 8.º Salão de Fotografia, promovido pela Junta de Turismo da Costa do Sol.

● Numerosa embaixada turística das Balears da qual faziam parte individualidades de maior relevo na indústria de turismo e de hotelaria daquele arquipélago espanhol, visitou, no Porto, a Real Companhia Vinícola.

● Chegou a Lisboa a equipa de hóquei em patins do Ferroviário de Lourenço Marques que vem disputar o campeonato nacional da modalidade.

● A imprensa de Paris anuncia que será inaugurada em Abril de 1967 na Cidade Universitária da capital francesa, a nova Casa de Portugal, que terá a área coberta 7 mil metros quadrados, e disporá de biblioteca com vinte mil volumes e alojamento para cerca de 200 estudantes.

● Num hotel da Póvoa de Varzim realizou-se, no decorrer de uma reunião do clube Rotário local, uma palestra sobre o problema hoteleiro naquela praia, proferida pelo pintor de arte Daniel Constant, que aos problemas de turismo tem dedicado grande parte do seu labor.

● Na Exposição Internacional de Presépios, inaugurada em Orly, Portugal esteve representado por um Presépio cedido pelo Museu Nacional de Arte Antiga, esculpido no século XVIII.

● Acompanhado de sua esposa esteve em Lisboa o sr. Fredérico Salcedo, comissário do Turismo da República das Filipinas, que foi recebido pelo Comissário do Turismo Português, eng.º Alvaro Roquette.

● Chegaram a Lisboa diversos membros da E. F. T. A., que se reuniram no Comissariado do Turismo, onde trataram de assuntos referentes ao desenvolvimento do turismo na Europa.

● FOI ASSINADO EM LUANDA, NO GOVERNO-GERAL DE ANGOLA, O CONTRATO PARA O FORNECIMENTO DE 10 LOCOMOTIVAS DIESEL ELÉCTRICAS PARA A LINHA FERREA LUANDA-MALANGE, NO VALOR DE 81 972 CONTOS. NO ACTO DA ASSINATURA, O ENCARREGADO DO GOVERNO, GENERAL SOARES PEREIRA, AFIRMOU: «ESTE CONTRATO PERMITE O ENRIQUECIMENTO DO PARQUE FERROVIÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO DE ANGOLA; E CONSEQUENTEMENTE, O ACELERAMENTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DA PROVÍNCIA».

ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA LISBOA — PORTO



OM a electrificação inaugurada no Norte, foram despendidos 140 000 contos, o que, com diversas melhorias de equipamento, a C. P., já despendeu para cima de dois milhões e 500 mil contos.

LISBOA e Porto ficaram ligadas directamente por comboios eléctricos, melhoramento de vulto, à escala nacional, que teve a assinatura-lo a presença do Chefe do Estado e membros do Governo. Concluída esta primeira fase do importante empreendimento da C. P., vai proceder-se a complementos, como sejam a electrificação dos ramais Ermesinde-Braga, Alfarelos-Figueira da Foz e Lamarosa-Tomar.

Mas outra obra — com orçamento previsto na ordem dos dois milhões de contos — vai ter início: a renovação de todo o itinerário entre as duas principais cidades do País, a partir do chão — balastro e carris e rectificações da plataforma e do traçado, o qual terá menos curvas. O concurso já foi aberto e abrange 800 quilómetros de via: Lisboa-Porto, Entroncamento-Abrantes, Porto-Braga, Ermesinde-Penafiel, Sintra, Cacém-Torres Vedras e parte importante do trajecto Barreiro-Algarve, assim como outros arranjos parciais noutros pontos, especialmente nas linhas da Beira Baixa e do Douro. A colocação de carris soldados de barras longas, da ordem das centenas de metros, vai proporcionar menos trepidação, menor desgaste e fadiga do material, com consequente melhoria de horários e comodidade para os passageiros.

O CHEFE DE ESTADO PRESIDIU À CERIMÓNIA DA INAUGURAÇÃO

Para presidir ao solene acto da inauguração na estação de Campanhã, o sr. almirante Américo Thomaz embarcou de manhã num comboio especial, no qual seguiram, também, o dr. Supico Pinto, presidente da Câmara Corporativa; ministros das Corporações, secretários de Estado da Agricultura e da Indústria e subsecretários do Tesouro e do Orçamento; prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de administração da C. P.; eng.º Espregueira

Mendes, director-geral da companhia; almirante Henrique Tenreiro, dr. Baltasar Rebelo de Sousa, generais Costa Macedo e Fernando Marques de Oliveira e outras individualidades.

Na estação de Campanhã, o Chefe do Estado foi aguardado pelo dr. Jorge da Fonseca Jorge, governador civil do Porto; dr. Nuno Pinheiro Torres, presidente da Câmara Municipal; general Júlio Pereira, comandante da 1.ª Região Militar; comandante Almeida Braga, chefe do Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões; representantes consulares da França, Espanha, Inglaterra, Suíça e Alemanha; D. Florentino de Andrade e Silva, administrador apostólico da diocese, e por outras individualidades. No cais encontrava-se, ainda, a banda de música do Clube Ferroviário de Portugal.

Grande multidão aguardou o Chefe do Estado, tributando-lhe carinhosa manifestação de simpatia.

No largo fronteiro, cupos prédios estavam vistosamente engalanados com colchas, o sr. almirante Américo Thomaz passou revista à guarda de honra, composta por três pelotões do Regimento de Artilharia Pesada n.º 2 com bandeira, guião e a fanfarra do Regimento de infantaria 6.

A seguir, num dos cais cobertos da estação, realizou-se uma sessão solene, estando o Presidente da República ladeado, à direita, pelo presidente da Câmara Corporativa, ministro das Corporações, secretário da Agricultura e subsecretário do Tesouro; e, à esquerda, pelo ministro das Comunicações, presidente do conselho de administração da C. P., secretário da Indústria, subsecretário do Orçamento, presidente da comissão executiva das comemorações do 40.º Aniversário da Revolução Nacional e pelo presidente da Câmara Municipal do Porto.

Usou em primeiro lugar da palavra, o prof. Mário de Figueiredo que, depois de saudar o Chefe do Estado, afirmou: «Trata-se de um empreen-

dimento da maior importância na vida da Nação.

Começou-se a electrificação pela linha de Sintra em 1953 e adoptou-se um sistema que, pode dizer-se, estava ainda na sua fase experimental — 25 000 volts, 50 periodos.

Continuou-se pela linha do Norte e, em 28 de Abril de 1957, ainda dentro do ano das celebrações centenárias do caminho de ferro em Portugal, foi possível inaugurar a linha de Sintra e fazer por tracção eléctrica o mesmo percurso — Lisboa - Carregado —, que, em 28 de Outubro de 1856, tinha sido feito por tracção a vapor — aquela de que agora estavam mortos por nos vermos livres.

Depois fomos andando a ritmo mais ou menos acelerado, conforme as possibilidades financeiras de que dispúnhamos e aproveitando a tracção eléctrica nos troços da linha que iam estando em condições de recebê-la. Atinge-se o Entroncamento em Junho de 1958, Coimbra em Outubro de 1963, Vila Nova de Gaia em Julho de 1965 e chegámos finalmente ao Porto. Não se pode dizer que tenham acabado aqui as nossas aspirações em matéria de electrificação; mas pode dizer-se que, a curto prazo, só se prevê a electrificação de três troços afluentes da linha do Norte; S. Romão, onde em muito breve espaço de tempo se chegará a Braga; Alfarelos-Figueira e Lamarosa-Tomar.

São troços de via única, de extensão não superior a 75 quilómetros, complementares da linha do Norte, em que os investimentos a fazer serão proporcionalmente muito menores e servirão mesmo para um melhor aproveitamento do material.

O parque de material eléctrico adquirido desde a vigência do Primeiro Plano de Fomento é, até ao fim de Setembro do corrente ano, de 59 unidades triplas, todas de fabricação nacional, e de 35 locomotivas, 20 das quais de aço inoxidável, também de fabrico nacional. Com este parque ainda não completado foi possível fazer em 1965 7 250 000 quilómetros

do percurso total de 29 300 000 quilómetros e far-se-ão em 1966, cerca de 8 000 000 de quilómetros, isto é, cerca de 25 por cento do percurso total da rede por todos os sistemas de tracção. Agora, com a chegada da tracção eléctrica ao Porto e a entrada em serviço de novas unidades eléctricas, é legítimo esperar que o percurso vá aumentando. Com o parque em serviço já se puderam fazer 53 por cento do tráfego total da rede.

A tracção «Diesel» começou mais cedo: em 1948. Pode dizer-se que os investimentos nela feitos, depois da vigência do primeiro Plano de Fomento, foram, em comparação com os feitos antes, de quantitativo reduzido: de cerca de 129 000 contos no II Plano de Fomento e no Plano Intercalar até 30 de Setembro deste ano.

Fizeram-se, no entanto, a tracção «Diesel», em 1965, 13 000 000 de quilómetros de percurso também roubados ao vapor.

Ficou, assim, a tracção a vapor reduzida a 30 por cento do percurso total da rede. E ficará, no fim do próximo ano, com entrada em serviço das novas unidades duplas «Diesel» já encomendadas, reduzida a quinze por cento ou ainda mais.

Os investimentos feitos, só na electrificação, a partir da vigência do I. Plano de Fomento até ao fim de Setembro do corrente ano, foram de 1 678 651 contos. Digo «só na electrificação». Porque o total dos investimentos feitos foi de 2 788 685 contos.

Os investimentos feitos na «dieselização», que começaram bastante mais cedo, em 1948, como se disse, foram de 730 324 contos.

As economias feitas só em energia tractora, calculadas com base nas toneladas-quilómetro brutas rebocadas em relação ao vapor, foram, em 1965: na tracção eléctrica, de cerca de 123 000 contos; e na tracção «Diesel» de cerca de 70 500 contos.

Se pudesses calcular-se em relação a outros factores, seriam maiores: e se pudesses aproveitar-se em cheio todas as vantagens que proporcionam, seriam muito maiores.

Para dizer-se que, para a electrificação, as economias estimadas em relação ao vapor e quanto a estes últimos factores são de mais de 50 a 70 por cento.

Para actualizar o caminho de ferro e aproveitar todas as possibilidades da electrificação e da «dieselização» têm de ser feitas modificações nas instalações fixas (continuar intensivamente a renovação da via, acabar

com o estrangulamento da ponte D. Maria Pia por intermédio da nova ponte prevista sobre o rio Douro, etc.) e adquirir material circulante, tractor e outro, para dar vazão, em condições de comodidade e rapidez, ao tráfego actual e futuro que o nosso crescimento industrial faz prever.

Nesse intuito, está organizado um plano de investimentos, com base em hipóteses, segundo cremos, plausíveis, para execução em dez anos. Supõe-se que o custo da execução deste plano não será inferior a quatro milhões de contos.

Nada podíamos ter feito sem o auxílio do Governo: nada poderemos fazer se esse auxílio nos faltar. Temos a convicção de que não faltará.

O que fizemos ter-lhe-á dado confiança nas possibilidades técnicas e de organização da empresa; o que pensamos fazer representa uma exigência da economia nacional a que o Governo não pode deixar de estar atento.

Por tudo, aqui lhe afirmamos os nossos vivos agradecimentos.»

A ELECTRIFICAÇÃO DA PONTE D. MARIA

Falou seguidamente o presidente da Câmara Municipal do Porto:

«A electrificação dos caminhos de ferro, só possível através do apoio do Estado através dos Planos de Fomento, comprehende a linha de Lisboa ao Porto e as zonas suburbanas destas duas cidades.

A região do Porto, que engloba a aglomeração do Porto, formada por esta cidade e Vila Nova de Gaia, é o território directamente influenciado pela capital do Norte e constituída pelos concelhos de Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar, e acusava, pelo censo de 1960, cerca de 700 000 habitantes. Podemos hoje, ou em futuro próximo, computar esta população em número aproximado do milhão. E não referimos já a área industrializada que se estende até à Póvoa de Varzim e Santo Tirso e às zonas rurais que vivem em estreita dependência do núcleo, cuja cabeça é o Porto.

O estudo das sub-estações do Noroeste português, base do anteprojecto de urbanização em curso, demonstra plenamente a razão de ser e a ampla visão de dotar o território que abrange, na parte mais densamente povoada, com caminhos de ferro electrificados.

A chamada aglomeração do Porto, a mais densamente povoada, é naturalmente aquela que, em trânsito rodoviário, apresenta mais altos números de carreiras de passageiros. Por razões de ordem variada, entre as quais avulta a falta de linhas de transporte de passageiros, a Ponte da Arrábida ainda não veio trazer o esperado desafogo na Ponte de D. Luís I. Mas mesmo obtido o aproveitamento total daquela ponte, competirá sempre aos caminhos de ferro quanto à aglomeração do Porto, dar o seu forte contributo para o transporte em massa das regiões suburbanas e interurbanas das que fazem do Porto local de trabalho ou de habitação. Sendo do Sul que mais se faz sentir o estrangulamento dos acessos à nossa cidade, a electrificação da ponte de D. Maria vem permitir novas condições de exploração, que se traduzem em rapidez e comodidade para o público.»

TODO O TRACADO DA LINHA LISBOA - PORTO VAI SER RENOVAR E OUTROS TROCOS SERAO MELHORADOS

Encerrou a série de discursos o Ministro das Corporações. Algumas passagens:

«É indiscutível que um sistema global de transportes no nosso país, tem uma importância enorme e crescente.

Pergunta-se, porém: E dentro desse sistema de transportes qual é o papel reservado ao caminho de ferro? É também importante? Quer dizer, está o caminho de ferro destinado a subsistir e a expandir-se, ou deve, pelo contrário, declinar?

Sem hesitação e após alguns anos de estudo deste problema, no campo nacional e no campo europeu, não hesito em responder: Deve subsistir deve expandir-se, sem o que a economia nacional sofrerá um forte abalo.

Para se fazer esta afirmação eu não posso deixar de recordar quais são os fundamentos de uma política de transportes que permitem deduzir imediatamente a importância do caminho de ferro.»

Definindo os objectivos da política geral de transportes, recordou que «faz agora exactamente quatro anos que propus, como ministro de Transportes de Transportes, uma definição geral de transportes tomada num

sentido internacional definida por dois grandes objectivos.»

Algum tempo depois esses dois grandes objectivos foram considerados ao Plano Intercalar de Fomento e adoptados para objectivos fundamentais da política de transportes, então já política nacional, que o meu Ministério procura seguir.

O primeiro desses objectivos, é o chamado objectivo da expansão. Posso anunciar-l-o da seguinte maneira: o sistema global de transportes deve satisfazer a procura crescente da colectividade, em qualidade e em quantidade.

Ora, como a prática mostra que essa procura cresce rapidamente com o produto nacional bruto, como nós sabemos mesmo que a relação entre o produto nacional bruto e essa procura é linear e já está descoberta no nosso país, como sabemos também que nos países com sistema de transportes capazes de satisfazer a este objectivo, 20 % da formação bruta de capital fixo se destina ao sistema de transportes, muito mais do que à primeira vista parece necessário, mas a verdade é que na Europa as taxas de investimento no sistema global de transportes estão todas acima de 20 %. Se as coisas se passam assim, têm que merecer uma certa preferência os sistemas de transportes que com um investimento menor asseguram uma produtividade maior. E é essa exactamente, a posição do caminho de ferro quando consideramos os transportes internos do País.

Uma pequena reserva faço a esta afirmação. É que no nosso país, à parte a navegação costeira e dois casos em que o transporte fluvial poderá vir a ter uma enorme importância, o País não pode ser coberto por esses sistemas de transportes sobre água e, portanto, o caminho de ferro aparece-nos em primeiro lugar, porque, repito, com um investimento menor assegura uma produtividade maior.

A este propósito não resisto a tentação de lhes dar um exemplo relativamente simples e comezinho.

Nós poderemos dentro de pouco tempo, fazer um comboio de mil toneladas de capacidade e em 10 horas levá-lo a 900 quilómetros de distância. É uma prática corrente na Europa. São os transeurope express marchandises».

Este comboio é equipado por um grupo de quatro homens, dos quais, em geral, só dois trabalham. Ora o mesmo transporte, feito com uma frota rodoviária, exigiria 50 veículos da maior capacidade possível, 20 to-

neladas de carga útil, e durante as mesmas 10 horas não seria possível ultrapassar os 600 quilómetros de distância e seriam necessários 100 homens para conduzir essa frota.

Há, portanto, uma diferença enorme na produtividade dum e doutro sistema. Isto considerando o transporte de mercadorias, evidentemente.

Os investimentos são comparáveis, mas não é fácil, pelo menos no actual estado dos nossos conhecimentos, dizer qual é o investimento, num caso e no outro. Porque se no caminho de ferro ainda sabemos com alguma precisão o que é que cabe de via, de infra-estrutura, a uma composição que se move sobre ela no transporte rodoviário esse cálculo é totalmente impossível. E nós sabemos que no transporte rodoviário a infra-estrutura ferroviária. Basta que se queiram atingir grandes capacidades de transporte, basta que tenhamos de ir para auto-estradas de três faixas em cada sentido.

Mas há outro facto: é que, enquanto que o material ferroviário e a via se têm que amortizar em períodos que podem ir até aos 25 anos e mesmo excedê-los, no transporte rodoviário esta enorme frota tem de se amortizar no máximo em 5, 6 anos.

Há, portanto, através deste exemplo uma clara noção de que o investimento é muito inferior e a produtividade muito superior. Os exemplos de aumento da produtividade do caminho de ferro são inúmeros.»

Falando das vantagens sociais do transporte ferroviário, o ministro das Comunicações afirmou: «As vantagens sociais do transporte ferroviário são inúmeras, mas hoje as mais comprehensíveis parecem ser a sua contribuição para a diminuição dos acidentes rodoviários e o transporte suburbano.

É facto que com uma má rede de caminho de ferro, as estradas se saturam mais rapidamente; as estradas mais saturadas dão lugar a mais acidentes; os acidentes custam hoje na Europa somas fabulosas, difíceis aliás de calcular, que constituem verdadeiros entraves à marcha da expansão económica nacional.

Cumpre-nos, também, ter muito cuidado nesse ponto, porquanto o prejuízo rodoviário é, em grande parte, irreparável; é mais do que um prejuízo económico. Assim, se desviarmos para o caminho de ferro — dando a mesma qualidade de serviço ou melhor — as mercadorias que mols para aumentar a segurança ro-

doviária e baixamos o custo social do funcionamento do sistema de transporte.»

NESTA NOVA VIA ELÉCTRICA PASSAM A CIRCULAR 50 % DE TODO O TRÁFEGO NACIONAL CUJAS COMPOSIÇÕES ENTRE LISBOA-PORTO PERFAZEM 8 MILHÕES DE KILOMETROS POR ANO NUM PERCURSO TOTAL DE CERCA DE 29 MILHÕES DE KILOMETROS

Terminada a sessão solene, o comboio presidencial seguiu para a estação de Contumil, onde se efectuou um desfile de material circulante. O Presidente da República, membros do Governo e convidados ocuparam lugar numa tribuna construída num dos cais.

Em frente, numa das vias, a servir de cenário, estavam várias relíquias da companhia — a máquina a vapor «D. Luís», construída em Inglaterra em 1862; o salão D. Maria Pia, o salão do príncipe, uma carruagem construída na Suíça em 1888, uma locomotiva inglesa de 1874, e o furgão n.º 1, o mais antigo agora existente e que já não faz serviço por não poder suportar as velocidades e cargas actuais dos comboios.

Lentamente defilaram tractores, locomotivas, composições, carruagens, automotoras, o comboio «Foguete», unidades duplas Diesel, locomotivas eléctricas e carruagens da Sorefame, de primeira e segunda classes e restaurante do tipo que assegurará, a partir de agora, as ligações rápidas entre Lisboa e o Porto a atestar uma nova fase de melhoramentos ao serviço da prosperidade e do engrandecimento da Nação.

No final foi servido o almoço, e na altura própria, o prof. Mário de Figueiredo bebeu pelo sr. Presidente da República e sua família.

O sr. almirante Américo Thomaz depois de agradecer o brinde, acrescentou:

«Disse o sr. prof. Mário de Figueiredo, no seu discurso, na sessão da inauguração deste empreendimento, que a família ferroviária sentia a maior honra com a minha presença. Não tenho dúvidas nenhuma de que assim tivesse acontecido mas, para que a afirmação fique completa, devo acrescentar que era dever do Chefe do Estado estar presente nesta cerimónia.

É que ela significa um bom passo em frente nos Caminhos de Ferro Portugueses, e a grandeza do empreendimento pode bem avaliar-se pelos números que citou. Na verdade, trata-se de um empreendimento pouco vulgar e que não surpreende os portugueses, acostumados já às grandes realizações. Mas os números que citou fizeram com que ele se situe entre os grandes acontecimentos nacionais. Além dessas palavras elucidativas, também pronunciou algumas no inicio da sua oração e que foram muito amáveis para mim. Agradeço-as.

Igualmente agradeço os termos generosos que empregou e que, aliás, já estou acostumado a ouvir ao sr. presidente da Câmara da cidade do Porto, que não se limitou a ser gentil para comigo. Foi mais longe e muito mais longe porque deu, sem dúvida alguma, uma noção exacta de como deve ser exercida a colaboração entre vários serviços. Na realidade, o sr. presidente da Câmara, mostrando a necessidade desta colaboração mas praticando-a, deu um exemplo que deve ser seguido por todas as outras entidades.

Por fim, o sr. ministro das Comunicações deu-nos uma lição sobre os objectivos dos caminhos de ferro e sobre as vantagens que eles, sem dúvida, têm sobre os outros transportes terrestres. E é bom que o tenha

feito, porque essa verdade andava um pouco alheia do conhecimento dos povos.

Assim, com a sua lição, se completaram os discursos na sessão solene, e foi por isso, que eu, então não usei da palavra. Mas agora entendi dever fazê-lo porque estranho seria que o Chefe do Estado não se congratulasse e associasse a um tão grande acontecimento como este que estamos festejando. Pois o que eu desejo é que o passo em frente que os caminhos de ferro acabam de dar não tenha compaso de espera e possa prosseguir no futuro num ritmo célebre se possível for, dado que o caminho de ferro é, ainda hoje, a espinha dorsal dos transportes terrestres.

É por isso que neste momento brindo pelos Caminhos de Ferro Portugueses na pessoa do dr. Mário de Figueiredo e asseguro, pela minha parte, que eles terão sempre a compreensão de todos os portugueses.»

O Chefe do Estado e os convidados para a cerimónia, regressaram a Lisboa no mesmo comboio especial, que chegou a Santa Apolónia às 20.15.

A SOREFAME também contribuiu para electrificação da rede ferroviária de Paris. O seu primeiro fornecimento de material fez-se em 28 de Abril de 1957, quando da inauguração solene da electrificação da linha

de Sintra, iniciativa de indutivela interesse social, económico e turístico para o País. Mais tarde, em 1963-64 a Sorefame forneceu à C. P. 20 locomotivas eléctricas, destinadas a serviço em comboios de passageiros e mercadorias (2.ª fase da electrificação dos Caminhos de Ferro Portugueses). O estudo e execução destas unidades esteve a cargo da Sorefame sob licença de The Budd Co. — U. S. A. — (Caixas) e Henschel — Alemanha — (Bogies), em colaboração com Groupe pour l'Etude et l'Electrification de Chemins de Fer em Monophasé 50 Hz (Parte eléctrica).

Convirá salientar especialmente que se deve à Sorefame — o que é muito honroso para o País — a realização, pela primeira vez no Mundo, de locomotiva com caixa de aço inoxidável.

Na electrificação da linha Lisboa-Porto foram empregues 16 000 postes com um peso total de 9500 toneladas, aliadas ao fio de contacto num valor aproximado de 1150 quilómetros com um peso de 1100 toneladas de cobre de fabrico exclusivamente nacional. Os isoladores montados perfazem um total de 54 000.

Foram gastos mais de um milhão e quinhentos mil contos em instalações fixas, nomeadamente estação, subestações num total de 650 000 contos.

A MADEIRA E OS AÇORES NA IMPRENSA INGLESA



«A autorização de £ 50 dá para ir longe», é o título de um artigo sobre a Madeira e os Açores, publicado no diário inglês «The Guardian», escrito por miss Adrienne Gohen, uma das mais conhecidas jornalistas britânicas de assuntos turísticos e que a convite da Casa de Portugal, em Londres, visitou a ilha da Madeira e os Açores, o verão passado.

Aludindo às possibilidades de viagens, dentro da actual restrição inglesa de saída de divisas, miss Gohen indica vários itinerários, entre eles a Madeira e os Açores. Reportando-se à sua visita às nossas ilhas adjacentes, em Agosto e Setembro últimos, a consagrada jornalista inglesa alude ao seu cruzeiro ao arquipélago açoreano e à permanência num hotel do Funchal «que é dos melhores hoteis que lhe foi dado conhecer».



Formação do pessoal superior da C. P.

Uma das mais úteis iniciativas dos dirigentes da C. P., foi a instalação, recente, do curso de matemáticas modernas para funcionários superiores com formação universitária.

A administração da C. P., e seu director-geral sr. eng.º Espergueira Mendes, no desejo de seguir de perto os progressos da técnica ferroviária, decidiram promover, através do seu Serviço de Organização, Métodos e Formação, um primeiro curso de base, destinado a uma quinzena de economistas, engenheiros e matemáticos, que prestam serviço nos vários sectores da Empresa. O primeiro desse cursos, terá início ainda no corrente mês, e a sua duração está prevista para cinco semanas.

O MOULIN ROUGE E OS OUTROS MOINHOS DE PARIS

Na maravilhosa Paris, «capital da Europa», o Moulin-Rouge continua sendo um dos motivos característicos da grande metrópole cosmopolita. O turista, vindo de qualquer parte do Mundo, sentir-se-á fascinado ao percorrer à noite os grandes boulevards. Mas além deste espetáculo inesquecível é indispensável conhecer um outro grande que é o Moulin-Rouge no *faubourg* mais típico da cidade, o buliçoso e colorido Montmartre tão rico de pitoresco como de tradições da vida artística, literária e boémia. A história do velho moinho, hoje

tava para se abastecer daquele pão longo, famoso e tradicional que hoje ainda saboreamos em França. Os moinhos de vento foram morrendo lentamente: o da Fonte de S. Dionisio, o das Neiges, o da Torre, o das Dames, o do Paraiso, e o do Palais. Apenas cinco resistiram ao tempo. O mais célebre de todos é o Moulin-Rouge. Chamava-se vermelho porque esta era a cor dos seus tijolos. Serviu de cenário para a rodagem do filme em que se narrava a vida paradoxal (descuidada e atormentada) de um pintor de gênio: Toulouse Lautrec. Depois, foi restaurado convenientemente e é hoje, depois do *Lido*, o mais notável cabaré do mundo, nos Campos Elyssios, com o deslumbramento das suas revistas-féeries, o mais surpreendente espetáculo nocturno em toda a Europa.



fascinante cartaz de variedades como dificilmente se encontrará noutro lugar da Terra, é, em parte, a história dos cinco moinhos de vento que existem ainda em Paris: Moulin-Rouge, Galette, Longchamps, Radet e o dos Prados. No século dezoito, a indústria da farinha atravessou a maior crise quando apareceram as moagens com instalações mecanizadas. Os proprietários dos moinhos ressolveram então adaptá-los a pequenos bares, onde vendiam refrescos, principalmente nos dias festivos em que promoviam excursões aos «velhos moinhos de Paris». Pouco a pouco, o moinho de vento foi adquirindo as características de um local de divertimento que atraía o turista, e em breve seria um cabaré de considerável notoriedade em todo o mundo.

Antes da Revolução Francesa, Montmartre ostentava uma curiosa cenografia de velas de moinho. Era ali que se moia grande parte da farinha de que Paris necessi-

Todavia, o mais belo moinho de Paris não é o Moulin-Rouge, mas o de Longchamps, situado no Bosque de Bolonha — e que conserva o seu aspecto bucólico. O moinho de La Galette também goza de celebriidade. Utrilo utilizou-o para algumas das suas telas notáveis. É menos luxuoso que o Moulin-Rouge. Além da área coberta para as mil diversões que oferece, possui um espaçoso pátio onde se dança ao ar livre. O moinho de Radet é mais conhecido entre a velha geração por Le Chapon. É igualmente um lugar típico e maravilhoso.

OAXACA

um mosaico de raças do velho México

Situado no sul do México e banhado em todo o litoral pelo Pacífico, o Estado de Oaxaca, com cerca de cem mil quilómetros quadrados e dois milhões de habitantes, possui o clima mais versátil: quente, ao longo da sinuosidade das costas; frio nas altas

onde partem as principais serras que cortam grande parte do país, entre elas a de Artépetl a quatro mil metros sobre o nível do mar. Diversos rios percorrem Oaxaca, alguns desaguando no golfo do México e no oceano, mas o de maior curso é o Rio Verde em cujas águas correm, há séculos, lendas e fábulas indias... É nestas terras fertilíssimas do velho México que se encontram as plantações de cana de açúcar, café, ananás, as extensas searas de milho e trigo, a espantosa diversidade de árvores de fruto, os bosques de cedros e ébano. Os principais grupos étnicos de Oaxaca, entre cerca de quarenta, cada um com suas tradições, seu alfabeto, sua música própria, são o mixteca, e o zapoteca. Antes dos espanhóis se terem apoderado do México existia uma alta civilização mixteca de que são vestígios os gigantescos monumentos de Montalban, e os objectos de ouro encontrados nos sarcófagos dos imperadores de Oaxaca, objectos que equiparam os ourives mixtecas com os mais refinados artistas da Renascença. Depois dos invasores espanhóis terem arrasado e incendiado as cidades do remoto império de Oaxaca, pouco restou dos palácios de Mitla, construídos com assombroso sentido estético. O que foi, outrora, um imenso território repleto de coisas belas e sumptuosa, reduziu-se a uma província que é sólamente cartaz de atrações turísticas: a paisagem típica e as suas praias...



montanhas. Nesse vasto território há sete regiões cada uma com características especiais, quanto ao aspecto geofísico, dialecto, usos e costumes, e uma das mais curiosas é a região dos mixtecas, núcleo montanhoso

A pequena ilha de Man

E A SUA GRANDE REDE FERROVIÁRIA

Com 60 mil habitantes, a ilha de Man, situada a cem quilómetros a oeste da Inglaterra, está, pouco mais ou menos, à mesma distância da Escócia e da Irlanda. Tem cerca de 48 quilómetros de extensão e 16 de largura com uma parte central muito montanhosa, e, do lado oriental, uma costa rochosa. Entre os 19 mil habitantes da capital da ilha (Douglas, que é o seu porto principal) há inúmeros que se dedicam ao turismo: hoteleiros, condutores de autocarros, etc. A ilha mantém uma linha de paquetes modernos, com carreiras constantes, entre Liverpool, na Inglaterra, Dublin e Belfast, na Irlanda, e Adrossan, na Escócia. Douglas é uma cidade moderna — com hotéis luxuosos, «dancings», cinemas e teatros.

Conserva vestígios da civilização céltica, numerosos exemplares de inscrições rúnicas e um folclore riquíssimo de lendas e tradições muito semelhantes ao da Irlanda.

É de todas as pequenas ilhas do mundo a que possui a maior rede ferroviária, propriedade de uma empresa privada — a Isle of Man Railway Company — porquanto a lei de nacionalização dos caminhos de ferro na Inglaterra não se aplica à ilha de Mau. Essa rede abrange 73 quilómetros e foi construída em 1873. Comboios de tracção eléctrica, comboios turísticos a vapor, «tramways» de tracção diesel, comboios da montanha, constituem o material ferroviário, que foi renovado em 1962.



O comboio eléctrico que inaugurou o serviço para Ermesinde, momentos antes da partida, em Campanhã.

No passado dia 5 inaugurou-se com certa solenidade a electrificação da linha férrea entre as estações de Campanhã e Ermesinde. No comboio que fez a viagem inaugural, e que, naquele dia partiu de Campanhã pela 15 horas viajaram os srs. eng.^{os}

largo fronteiro à estação e nas plataformas aglomeravam-se centenas de pessoas, e todas as forças vivas de Ermesinde ali se encontravam inclusive delegações das associações locais, com os seus estandartes e ainda uma formação dos Bombeiros Voluntários

primeiro comboio electrificado a Ermesinde «não podia deixar de produzir tamanho júbilo em terra tão progressiva, pois sabia quanto ela preza o seu progresso». Prometeu melhorar o serviço de transportes entre Ermesinde e o Porto. A festa acabou com um beberete servido aos convidados no cais da estação, depois do que o comboio que os havia transportado regressou ao Porto, pelas 18 horas.

Ermesinde passa a beneficiar de três comboios eléctricos de desdoblamento em cada um dos sentidos. Um deles partirá de Ermesinde às 6,40 h para chegar a Campanhã às 6,54; outro partirá de Campanhã às 20,07 e chegará a Ermesinde às 20,21. Estes dois comboios farão os seus percursos todos os dias. Efectuando-se apenas nos dias úteis, haverá quatro comboios: um às 12,37 de Campanhã para Ermesinde onde chegará às 12,51; outro de Ermesinde às 13,02 para Campanhã, onde chegará às 13,15; outro de Campanhã às 16 para Ermesinde, onde chegará às 16,14; e outro de Ermesinde às

INAUGURADA A LINHA ELÉCTRICA CAMPAÑHÃ — ERMESENDE

Espregueira Mendes, director-geral da C. P., Brito e Cunha, do Conselho de Administração, António Canaveses, chefe da Região do Norte, e José Valério, responsável pela electrificação ferroviária; dr. Cândido dos Reis, chefe dos Serviços da C. P., eng.^o Ramos da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, eng.^o Armando Magalhães presidente do município de Valongo, dr. Ribeiro Pereira vice-presidente daquela Câmara, Silva Bastos presidente da Junta de Freguesia de Ermesinde e várias dezenas de convidados. No

de Ermesinde com fanfarra. Os convidados foram saudados pelo chefe da estação e demais funcionários da C. P. ali em serviço, depois do que visitaram demoradamente a composição de locomotivas antigas que figuraram para exibição de materiais em Contumil, dias antes.

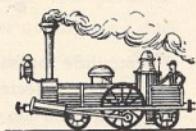
Na tribuna armada no largo fronteiro à estação, falou em primeiro lugar o presidente do município valonguense, para saudar, em nome do governador civil os dirigentes da C. P. Seguidamente o sr. eng.^o Brito e Cunha, afirmou que a chegada do

16,25 para Campanhã onde chegará às 16,40. Este último comboio é o único que segue para S. Bento onde chegará às 16,45 e esse último trajecto (Campanhã - S. Bento) realiza-se todos os dias inclusive domingos e feriados oficiais.

Conduzido pelo maquinista Manuel Moreira Domingues, o comboio, constituído por duas unidades triplas eléctricas, saiu da linha 5 em Campanhã efectuando paragens em Contumil e Rio Tinto.

NOVA PONTE FERROVIÁRIA SOBRE O DOURO

Segundo informações de carácter oficial, o anteprojecto de uma nova ponte sobre o Douro acha-se já concluído e o investimento previsto deverá totalizar cerca de 120 000 contos. A construção da nova ponte deverá ser iniciada a partir de 1967.



SUÉCIA

Uma companhia sueca recebeu uma encomenda de 90 unidades de comboios motorizados para o serviço suburbano da capital sueca. A importância total desta encomenda, feita pelos caminhos de ferro suecos, atinge cerca de 54 biliões de escudos, sendo a maior jamais realizada por esta companhia. A entrega começará em 1967.

As 90 unidades, de duas carruagens cada, representam uma versão modificada e melhorada de três comboios experimentais entregues por aquela companhia em 1960. Cada unidade comprehende uma carruagem motor e um atrelado, permanentemente juntos. O peso, com passageiros, é de 26 toneladas e o comprimento apenas de 50 metros. Há em cada unidade quatro motores de tracção com uma força combinada de 1120 kw, assegurando uma velocidade máxima de 120 km/hora. Os travões em cada eixo são de discos pneumáticos.

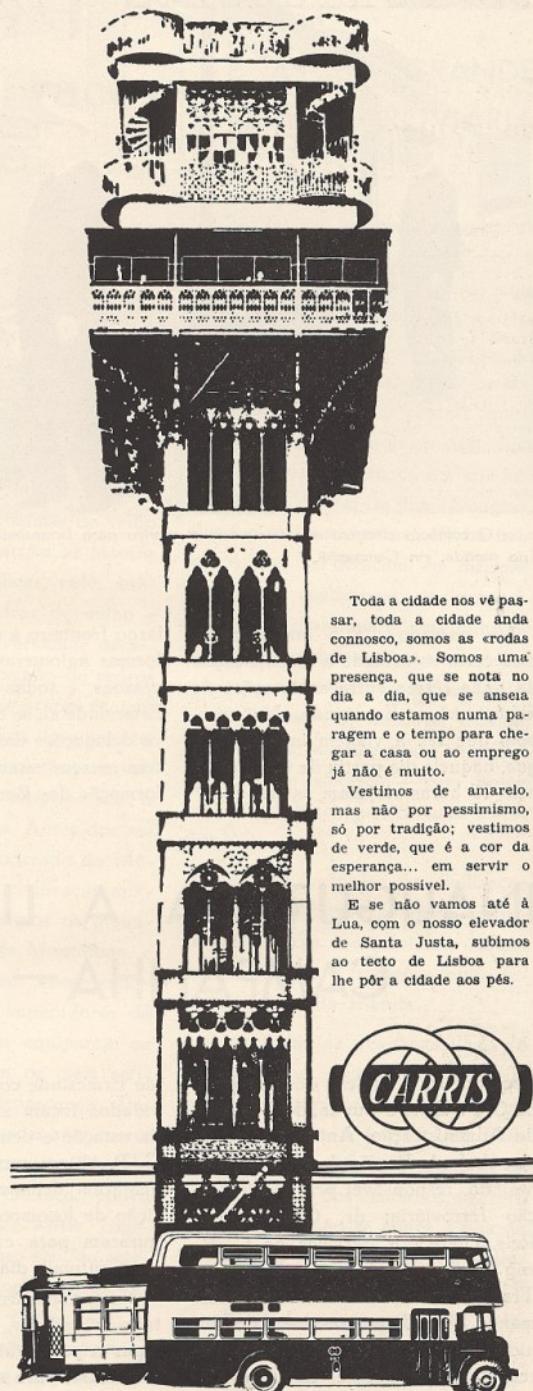
Cada grupo de duas carruagens terá uma capacidade para 196 lugares sentados, mais 100 pessoas em pé.

JUGOSLÁVIA

O programa de modernização dos caminhos de ferro da Jugoslávia que prevê o investimento de mais de 43 milhões de dólares, deve estar concluído em 1969.

ÁUSTRIA

Actualmente a rede de caminhos de ferro abrange 5939 km. 68 por cento dos transportes das estradas federais são electrificados. A rede de estradas de 31 600 km de comprimento, utilizada em 1963 por 1 133 972 veículos (1937: 119 585) é completada por meio de auto-estradas.



Toda a cidade nos vê passar, toda a cidade anda connosco, somos as «rodas de Lisboa». Somos uma presença, que se nota no dia a dia, que se anseia quando estamos numa paragem e o tempo para chegar a casa ou ao emprego já não é muito.

Vestimos de amarelo, mas não por pessimismo, só por tradição; vestimos de verde, que é a cor da esperança... em servir o melhor possível.

E se não vamos até à Lua, com o nosso elevador de Santa Justa, subimos ao tecto de Lisboa para lhe pôr a cidade aos pés.

OS PORTUGUESES TERIAM SIDO OS PRIMEIROS

Tese revolucionária de um intelectual americano de origem portuguesa acerca dos primeiros colonizadores de Nova Inglaterra

O jornal «The Boston Sunday Globe» publicou recentemente um artigo, em que se dá relevância excepcional aos resultados das investigações de um médico de origem portuguesa, dr. Manuel Luciano da Silva, após um exame aprofundado da pedra de Dighton, e dos problemas com ela relacionados.

Depois de 23 anos de investigações, o dr. Luciano da Silva descobriu 64 palavras dos dialectos indios da região, directamente relacionados com a língua portuguesa. Descobriu também na toponímia de Nova Inglaterra muitas palavras, até agora consideradas como palavras indias, mas necessariamente portuguesas, ensinados aos indios cem anos antes de os peregrinos do Mayflower lá terem arribado, tais como Saugus, Sagos, nomes de cidades provenientes da palavra Sagres, Quina e outras.

Mas a base fundamental das suas conclusões, são as inscrições da pedra de Dighton, situada no rio Tauton, perto de Berkley. Cerca de 35 teorias foram difundidas acerca da natureza das inscrições da pedra. Em 1917 um professor da Universidade de Brown descobriu, com a data de 1511, o nome de Miguel Corte-Real, não reconhecendo no entanto a prova mais convincente, descoberta pelo dr. Luciano Silva: quatro cruzes da ordem de Cristo gravadas na pedra de Dighton, necessariamente anteriores à chegada do «Mayflower».

O dr. Luciano da Silva apresentou a sua teoria acerca da Pedra de Dighton na primeira Conferência Internacional dos Descobrimentos realizada em Lisboa em 1960, sem que até agora esta tivesse sido seriamente atacada.

Em 1963, o Departamento de Investigações Históricas, efectuou uma obra de protecção em volta da pedra de Dighton, encarregando o dr. Luciano da Silva, de esclarecer definitivamente os problemas a ela ligados e a natureza das inscrições portuguesas.

Deste modo o dr. Luciano da Silva encontra-se lançado para provar que a Torre de Newport foi construída por Miguel Corte-Real, e não pelos Vikings; que o Forte Ninigret em Charlestow é um forte português; que as primeiras vacas na América eram portuguesas; e que os estranhos cavalos de Sable Island, na Nova Escócia, são de origem portuguesa. Vai de facto publicar um livro denominado «Dighton Rock e a Lua», onde esclarecerá definitivamente todos esses pontos.



Rapariga da tribo Tuju



AARA, o mais vasto deserto do mundo, guarda ainda os seus mistérios como um esfinge que esconde a história fabulosa de remotas civilizações. Estendendo-se das cordilheiras do Atlas ao Sudão, e do Atlântico ao Nilo, foi nessa área imensa que floresceu a Atlântida, um dos maiores poderosos impérios que prolongou o seu domínio através de uma extensa linha de terras férteis — hoje transformadas em areais infinitos — que, sem descontinuidade, iam do Atlântico aos confins da China, e formavam, por outro lado, um só continente antes do espantoso cataclismo que submergiu um terço do império dos atlantis, dando origem às duas enormes áreas geográficas Europa-América. Está hoje científicamente demonstrado que o Saará não foi sempre um deserto, mas sim uma zona de clima temperado, com abundante vegetação. Já os escritores gregos da antiguidade evocavam os jardins maravilhosos de que falavam velhissimas tradições transmitidas de geração a

Presença de Portugal no Saará

geração até à época em que um grande pensador e filósofo documenta, com provas iniludíveis, o esplendor de uma civilização extraordinária: Platão e as suas pesquisas amplamente documentadas.

Mais tarde, o Saará seria o berço de uma civilização admirável. É o paraíso dos Tchadas com seus lagos e lagoas, é a terra ubérrima cujas florestas foram atravessadas pelo elefante e pelo búfalo, é o Saará dos egípcios do século dos faraós.

A presença de Portugal nessas paragens vem de longe, bastando citar a mais portuguesa das cidades fortificadas de Marrocos: Mazagão, por nós fundada em 1506 e que tivemos de abandonar em 1769. Gusmão de Andrade passou mais tarde por Kouinima, quando esta cidade em pleno deserto, como uma ilha de palmeiras cercada pelo mar imóvel das areias até à linha do horizonte, era apenas um ksour, aldeias de pastores sedentários. Nos fins do século XVIII, não foram poucos os portugueses que devassaram o Saará, arriscando a vida em contacto com tribos nómadas, seguindo pelas pistas das caravanas através do deserto.

SERVIÇO RÁPIDO BRAGA - LISBOA

A partir de 1 de Dezembro é estabelecido um serviço rápido entre Braga a Lisboa facultando a viagem de ida e volta no mesmo dia, com o seguinte horário:

BRAGA — P. 8-30 (a); Campanhã c. 9-30; Campanhã p. 9-37; Lisboa c. 13-40.

LISBOA — P. 19-25; Campanhã c. 23-34; Campanhã p. 0-01; Braga c. 1-07.

Este serviço é feito em uma automotora semidireta entre Braga e Campanhã e o comboio rápido «Foguete» entre Campanhã e Lisboa.

(a) Não se efectua aos domingos e feriados oficiais.

**A AUTOMOTORA DE VIGO
DEIXA DE IR A S. BENTO**

Também a partir de 1 de Dezembro a automotora de Vigo deixará de circular entre Campanhã e S. Bento.

Chegará a Campanhã às 11,55 horas e partirá dali às 19,10 horas.

**LIGAÇÕES ENTRE A QUARTEIRA
E A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA**

A vila da Quarteira é servida por uma estação de caminho de ferro que fica a sete quilómetros de distância. Entre uma e outra há um serviço de transportes colectivos, mas os horários das carreiras nem sempre se coadunam com as horas de passagem dos comboios. Acontece, assim, que muitas pessoas são obrigadas a percorrer aquela distância a pé e nem sequer podem utilizar táxis, por haver sómente um nesta vila.

Justifica-se, portanto, que a empresa concessionária das carreiras modifique os horários no sentido de dar ligação a todos os comboios, servindo assim, convenientemente as pessoas desta localidade, mormente os pescadores, que têm as suas ocupações noutras pontos da província algarvia.

UM COMBOIO MATA - ERVAS

Um «comboio exterminador de ervas daninhas», construído na África do Sul, e que custou 1200 contos, entrará em funcionamento, no próximo mês, para espalhar herbicidas ao longo das vias férreas.

Esse comboio poderá espalhar cerca de 1 250 000 litros de herbicidas em mais de 10 000 quilómetros de via férrea, durante um ano.

ENCOMENDA DE DOIS NAVIOS PARA A C. P.

A C. P. decidiu encomendar aos Estaleiros de Viana a construção de dois navios de passageiros para o serviço Lisboa - Barreiro iguais ao «Estremadura» e ao «Algarve», que foram também construídos em Viana do Castelo.

**COMBOIOS INTERNACIONAIS
POR BARCA DE ALVA**

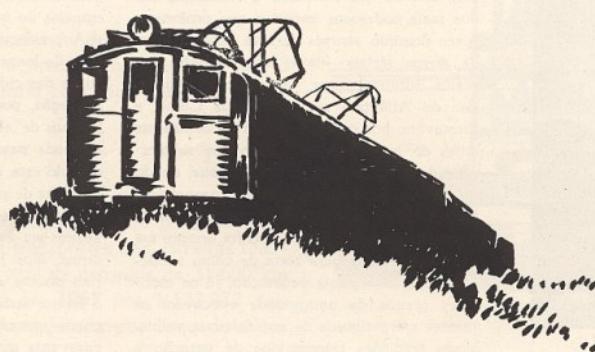
Figueira de Castelo Rodrigo tomou conhecimento com justa alegria, da recomendação feita na reunião da Comissão Internacional de Limites entre a Espanha e Portugal, acerca da conveniência da abertura da passagem fronteiriça por arca de Alva.

**EM 8 MÊSES 20 MILHÕES DE TURISTAS
ENTRARAM NA ITÁLIA**

Excedeu já os 20 milhões o número de turistas que afluíram à Itália só nos primeiros 8 meses deste ano, tendo-se registado um aumento de 2 664 000 unidades, correspondente a um aumento de 15,1 % em relação ao mesmo período do ano de 1965.

As receitas turísticas do mesmo período, atingiram o total de 630 biliões de liras, ou seja, 87 biliões a mais que no mesmo período de 1965.

Este incremento atribui-se, à estabilidade dos preços em protecção dos turistas nos hotéis e restaurantes.



O Governo, muito expressamente declarava que, no caso de rescisão, não ficava obrigado a indemnizar a empresa qualquer que fosse o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

Igualmente decidiava o Governo que se não responsabilizava por quaisquer dívidas da empresa qualquer que fosse o modo e título por que elas fossem contraídas, nem garantia nem caucionava contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa fizesse.

Ficava bem entendido e era expressamente estipulado, que o Governo português, não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma



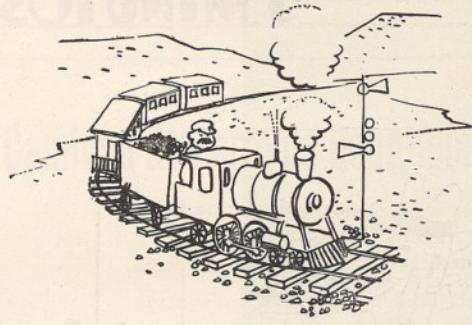
SUBSÍDIOS

linha, tinha preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que fosse a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa em todos os contratos que fizesse, reativamente à linha férrea, a ressalvar os direitos do Estado.

Exceptuavam-se das disposições anteriores, os casos de força maior, devidamente comprovados.

Se a empresa não conservasse, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim à sua custa todas as reparações que fossem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, ou se fosse remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe fossem feitas pelo Governo, poderia este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade e neste caso tinha direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto, a título de multa.

No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro o Governo proveria por sua própria autoridade,



... PARA A HISTÓRIA

provisoriamente, para que a dita exploração continuasse por conta da empresa e intimá-la-lá logo para ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

Se três meses depois de intimada, a empresa não provasse que estava habilitada para continuar com a exploração da linha férrea incorreria, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena da sua rescisão e perderia o direito a todas as concessões que por ele se fossem feitas e o Governo entraria imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências, sem indemnização alguma.

Ficaram salvos os casos de força maior devidamente comprovados.

Quando o Governo tomasse conta do caminho de ferro, finda a concessão, teria direito de se pagar de quaisquer despesas que fossem necessárias para pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais ficariam servindo, nos últimos 5 anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido pelo contrato, o fornecimento, colocação e emprego do seu mate-

O Governo teria o direito de fiscalizar por meio dos seus agentes, a exploração da linha férrea durante todo o tempo da concessão.

A empresa ficava sujeita:

Aos regulamentos actuais e aos que o Governo publicasse para o serviço telegrafo-postal.

As leis e regulamentos, sanitários em vigor tanto no que respeita à execução e conservação das obras, como ao estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea;

A empresa seria considerada portuguesa para todos os efeitos.

As contestações que se suscitasse entre a empresa e o Estado seriam decididas por árbitros, dos quais 2 seriam nomeados pelo Governo em virtude de autorização legislativa que lhe fosse

No caso de empate sobre o objecto em questão seria um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto árbitro seria nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

No processo arbitral seriam observados os preceitos decretados pelo Governo em virtude de autorização legislativa que lhe fosse conferida.

Seriam exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo, todas as questões que se referissem à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tinha obrigação de construir a linha férrea.

Ficavam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da empresa adjudicatária sem embargo da Lei de 22 de Junho de 1867.

A empresa adjudicatária depositaria à ordem do Governo os produtos líquidos das obrigações que emitisse; os saldos depositados seriam restituídos a essa empresa na proporção dos trabalhos executados e venceriam o juro de 5% ao ano em conta corrente.

O Governo faria nos regulamentos de polícia dos Caminhos de Ferro as alterações que julgassem convenientes, ouvida a empresa. Esta era autorizada a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Estes regulamentos seriam obrigatórios para a empresa e em geral para todas as pessoas que fizessem uso do mesmo caminho de ferro.

A empresa poderia trespassar com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas, por este contrato, a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

Protestaram os concorrentes contra uma das condições que regulavam o resgate e assim foram estas modificadas e aberto novo concurso.

por

EMILIO BARBOSA ESTACIO

DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

rial fixo e circulante, ficavam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomeasse para esse fim.

Nem o caminho de ferro na sua totalidade nem qualquer das suas secções, seria aberto ao trânsito público enquanto a empresa não tivesse obtido a aprovação do Governo, que para este fim mandaria examinar mitadamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

Os engenheiros que fossem incumbidos deste exame procederiam a ele com o maior cuidado e circunspeção e lavrariam um auto em que dariam relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrassem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo, sobre se sim ou não tal linha férrea devia ser aberta à exploração. Este auto seria submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.



5 MINUTOS DE PARAGEM



— Então, doutor, que tal foi a operação?
— Operação? Mas não era uma autópsia?



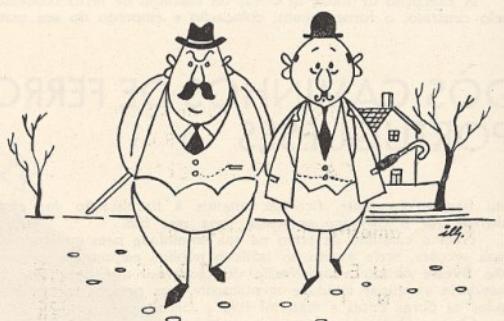
— O sr. Januário já viu, alguma vez, um vulcão?
— Não. Mas um dia cheguei tarde a casa e minha mulher...
— É isso mesmo...



— Que me diz a este frio que faz
— Calcule que me esqueci de acender o forno durante meia hora e o perú que estava lá dentro para ser assado, saiu e disse: «Ou a senhora acende o diabo desse forno ou devolve as minhas penas».



— A senhora não é a esposa do Fonseca?
— Não senhor. Isso foi há três maridos atrás.



— Pois o Xavier disse-me há pouco que houve um incêndio na sua casa no domingo passado, e que você vai receber uma quantia respeitável da companhia de seguros.
— Fale mais baixo! Não foi no domingo passado. É no domingo que vem!

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS
DE FERRO PARA O SEGURO DE MERCADO-
RIAS E BAGAGENS



REPRESENTANTES EM 30 PAÍSES DA EUROPA,
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ,
EGIPTO E ÁFRICA DO NORTE

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPEA

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

Avenida Infante D. Henrique — Cabo Ruivo — LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

● GASES INDUSTRIALIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalação pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquina de soldadura por resistência, por pontos e por roletes.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Messer Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Est. R. Duboé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., Union Carbide International, etc.

Depósitos em:

Delegações em:
LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR
SANTARÉM

Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos
FATOS, SOBRETUDOS,
CASACOS DE SENHORA, ETC.

Peçam amostras pelo correio a

MANUEL MONTEIRO
LANIFICIOS
COVILHÃ

DESCONTOS
MUITO
ESPECIAIS



Caminho de Ferro de Benguela

1414 km através de Angola

Ligações rápidas e cómodes para
passageiros e carga servindo as
regiões de

BENGUELA — HUAMBO — BIÉ — MOXICO
LUNDA — CONGO EX-BELGA — ZÂMBIA
RODÉSIA — MOÇAMBIQUE — REPÚBLICA
DA ÁFRICA DO SUL

—::—

No Lobito:

HOTEL TÉRMINUS

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL