

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



DIVISÃO DE CAIXAS REGISTRADORAS

ANKER
HASLER
HUGIN

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO

ADDO-X
DIEBOLD
DIHEL
DURA
EFFICIENTA
FACIT
FRAMA
NEOPOST
NUMERIA
ODHNER
OPTIMA
SAFEGUARD
TOTALIA

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

ADDO-X
ASCOTA
ODHNER
SIEMAG
SOEMTRON

DIVISÃO DE REPRODUÇÃO DE DOCUMENTOS

LUXACOPY
ORDINA
ORNEG
PRESTO-FOLD
ROMEO
ROTAPRINT
TAIFUN

DIVISÃO DE COMPUTADORES ELECTRÓNICOS

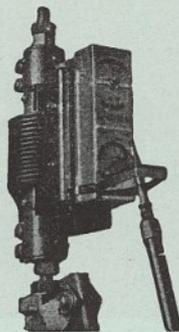
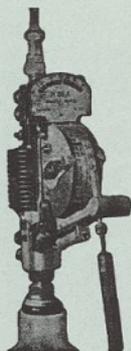
FALLAS
SIEMAG

Regisconta

• LISBOA - PORTO - COIMBRA - FARO - LEIRIA



RELÉS



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

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

CARRIS E SEUS ACESSÓRIOS // FERROS DE
TODOS OS PERFIS E DIMENSÕES // MU-
DANÇAS DE VIA // RODADOS // CREOSOTE
PARA INJEÇÃO DE TRAVESSAS // FIO DE
TROLEY // VAGÕES E OUTRO MATERIAL
DE VIA

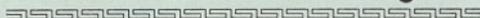


*Alberto Maria Bravo
& Filhos*



PRAÇA DE LONDRES, 3-3.º
LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela



1414 Km. através de Angola

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

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º 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. MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

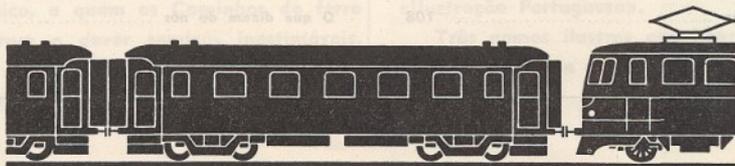
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

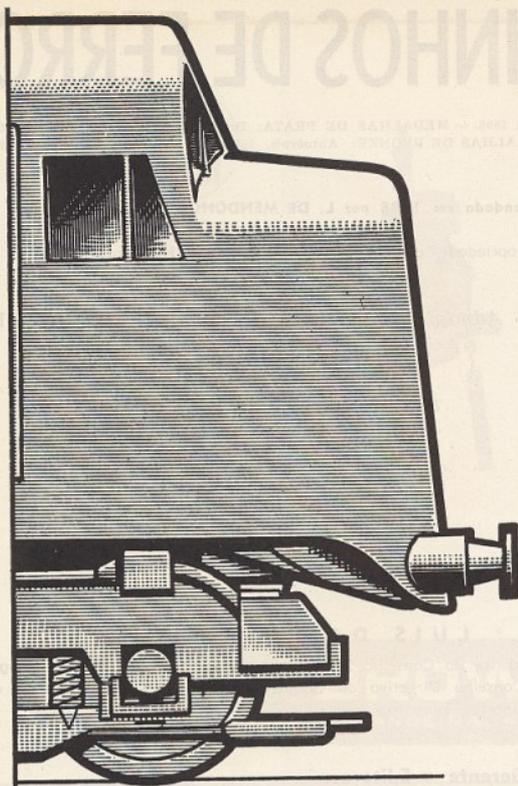
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumario

Nota de abertura	103	Entrevista	109
Reunião internacional de Caminhos de Ferro em Lisboa	104	A música e o folclore cartaz turístico da Alemanha	110
O Dr. Teixeira de Sousa	105	Viagem à volta de Portugal	111
Nacionalizada a Companhia de Caminhos de Ferro da Transzambézia	106	O Caminho de Ferro de Benguela	112
72 comboios por semana	107	Cartaz do livro	113
Pequenas notícias	108	Linhas Estrangeiras	114
		Turismo	115
		O que dizem de nós	116

nota de

abertura

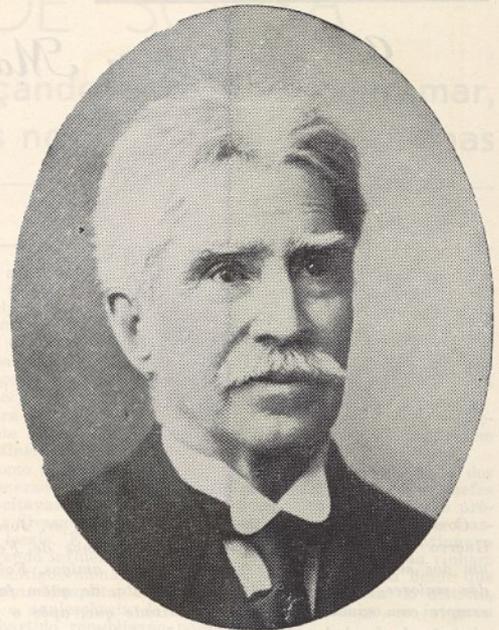
OS NOMES DE

Fernando de Sousa,
Joaquim Manso

e

António Ferro

vão ser dados a três ruas da capital



Imprensa portuguesa é mais uma vez distinguida pelo sr. general França Borges, ilustre presidente da Câmara Municipal de Lisboa, com uma expressiva homenagem: deliberou o município dar a três ruas da

capital os nomes de três grandes jornalistas: o engenheiro José Fernando de Sousa, os escritores Dr. Joaquim Manso e António Ferro.

O conhecimento desta decisão camarária alegrou-nos particularmente. O eng.º Fernando de Sousa, que foi um técnico, a quem os Caminhos de ferro portugueses ficaram a dever serviços inestimáveis, foi um jornalista insigne, tendo fundado dois grandes diários: «A Época» e «A Voz». Foi também um dos

mais notáveis colaboradores da Gazeta dos Caminhos de Ferro e, após o falecimento de Mendonça e Costa, Carlos de Ornelas promoveu-o a director desta publicação. O Dr. Joaquim Manso, grande jornalista, era também um escritor notável. Depois de ter colaborado, por largo tempo, no diário da tarde «A Capital», fundou o «Diário de Lisboa», que constituiu uma invasão no jornalismo e revelou grande número de profissionais ilustres como o Dr. Norberto Lopes, actual director desse vespertino. António Ferro, brilhante jornalista internacional, conferencista notável, autor de numerosas obras, director do SNI em 1933, presidente da Federação Intern. da Crítica, Comissário-geral do Governo na Exposição Internacional (1936) foi editor da revista «Orfeu», e dirigiu a «Ilustração Portuguesa».

Três nomes ilustres que honraram o Jornalismo e bem mereceram a homenagem da Câmara Municipal de Lisboa.

Os nossos mortos

José da Guerra Maio



Com o falecimento, no dia 10 deste mês, do sr. José da Guerra Maio, perdeu a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» um dos seus mais antigos colaboradores e amigos. Foi um dos maiores amigos de Mendonça e Costa, de quem falava sempre com saudade e gratidão, amizade que, após o falecimento do fundador desta publicação, dedicou ao continuador da «Gazeta», Carlos de Ornellas. Escreveu muito e viajou muito. Era sempre com alegria que, nesta Redacção, recebíamos a sua visita. Ele tinha uma novidade para nos contar ou um artigo de interesse para publicar.

Além dos seus artigos na «Gazeta», colaborou durante muitos anos no «Comércio do Porto» e no «Diário de Lisboa».

Natural de Freixeda do Torrão, onde era muito estimado, a ele se ficou devendo a construção de uma estrada municipal de ligação com Almendra.

A família enlutada apresentamos os nossos sentidos pésames.

Reunião Internacional de Caminhos de Ferro em Lisboa

Lisboa continua a ser uma grande capital de congressos internacionais. No dia 31 de Maio, na Sociedade de Geografia, iniciou-se com duração até 5 de Junho corrente, uma reunião internacional dos Transportes por Caminho de Ferro (C. I. T.) na qual participam cerca de 60 delegados de todas as administrações ferroviárias da Europa, Próximo Oriente e Norte de África.

A organização desta reunião esteve a cargo da C. P. e nela foram tratados assuntos comerciais e jurídicos do transporte de passageiros e de mercadorias compreendidos nas conhecidas convenções internacionais C. V. e C. I. M.

Além dos delegados dos Caminhos de Ferro, assistiram às sessões representantes de outros organismos internacionais, nomeadamente da União Internacional de Caminhos de Ferro, com sede em Paris, e do «Office Central des Transports par Chemin de Fer», com sede em Berna. Abriu os trabalhos da reunião às 16 e 30, o sr. Eng.º Mário Costa, administrador e presidente da Comissão executiva da C. P., que saudou os delegados presentes nos seguintes termos:

Nesta reunião do C. I. T. dão-nos a honra da sua presença técnica da governação e da ferrovia vultos do maior re-

nome internacional. Tão feliz circunstância — que não é fortuita, diga-se de passagem — confere a estas sessões de trabalho e de contactos pessoais a antecipada certeza da utilidade da sua efectivação e da frutuosidade das suas conclusões. Que esta reunião de Lisboa decorra na mesma toada candenciada e regular das outras e que logre os maiores êxitos — são os nossos mais ardentes votos e esperanças.

«Resta-nos, senhores delegados, além de agradecermos a vossa honrosa presença, assegurar-vos a continuidade da adesão, plena e efectiva, da nossa rede, ao espírito que actualmente norteia e anima, em todo o Mundo, a esplendorosa renovação ferroviária — resultado incontroverso da incontestada competência profissional, da alta compreensão de missão e da extraordinária devoção de todos os que servem o Caminho de Ferro.»

Em seguida, o Sr. Dr. John Favre, director-geral dos Caminhos de Ferro Suíços e presidente do «Comité» fazendo uso da palavra, começou por agradecer as saudações e assinalou a presença, pela primeira vez, de determinados participantes. Depois dissertou, largamente, sobre problemas e aspectos do que classificou a «política dos caminhos de ferro», referindo-se à gestão das empresas, aos resultados das suas administrações financeiras, às tarifas ferroviárias e às intervenções officiosas. Observou a projecção e utilidade dos transportes desta modalidade e, que os esforços por todos empregados nem sempre têm alcançado a desejada rentabilidade.

Os esforços que serão promovidos nos próximos anos — acentuou — visando particularmente a revisão acelerada e a revisão ordinária das convenções de Berna, serão muito importantes. Ficaria muito reconhecido com a boa colaboração de todos participantes para a execução do programa da conferência com o objectivo de conseguir-se os progressos indispensáveis no domínio do direito deste transporte internacional.»

Hoje, às 18 horas, na Estufa Fria, o Sr. General França Borges oferece uma recepção a todos os participantes na reunião.

A Banda do Clube Ferroviário de Lourenço Marques completou 33 anos de actividade

São muitas as manifestações e iniciativas de todo o género de que é autor o Clube Ferroviário de Lourenço Marques, quer por parte da sua sede na capital de Moçambique, quer das suas delegações espalhadas por toda aquela Província.

Raro raro é o mês sem que seja tornada pública na Imprensa laurentina mais uma iniciativa dos «alocomotivas», como também são conhecidos os componentes do prestigioso Clube Ferroviário. Desde a construção de grandes imóveis, ginásios, piscinas, estádios, pavilhões de desportos, instituições de escolas, quer de dança, de música ou de outras, à exibição da ginástica rítmica, às peças teatrais, às tão conhecidas e apreciadas exhibições desportivas, futebol, ténis, hóquei em patins, ciclismo, natação, tiro, remo, vela, motor, etc., a tudo o Ferroviário acode, com o mesmo interesse e o mesmo desportivismo, não poupando esforços nem dinheiro.

Há, no entanto da parte da massa associativa, uma certa preferência e carinho pela sua banda que, desde 1934, vem ininterruptamente dando concertos (já são mais de 300, o que dá uma média aproximada de um em cada mês), carinho justificado, até porque da banda dos ferroviários fazem parte alguns elementos que ali se conservam desde a sua fundação.

O DR. TEIXEIRA DE SOUSA

ligou o seu nome, sobraçando a pasta do Ultramar, a portos e caminhos de ferro das nossas províncias africanas

pelo Dr. Nuno Simões

«O Vilarealense» — 87 anos de vida e acção devotadíssima em prol da linda terra que lhe deu o nome — e que entre os seus prestigiosos directores, contou o conselheiro Dr. António Teixeira de Sousa, evocou, num dos seus últimos números, essa ilustre figura de político monárquico e de transmontano insigne, um dos mais distintos, sem dúvida, senão o mais distinto que o distrito de Vila Real produziu apesar de outros, vários e ilustres nela terem tido o berço.

Foi o último presidente do Conselho do regime monárquico no nosso País e essa circunstância criou, em seu redor, debates e polémicas acesas que as paixões políticas desencadeadas e em plena agitação, não deixaram ainda serenar para se lhe fazer a justiça integral que a história, serena julgadora de homens e acontecimentos, — há-de com certeza fazer-lhe exaltando-lhe os méritos e as virtudes que foram muitas e julgando-lhe os defeitos que não podem ter deixado de ser alguns, em um período em que a inquietação dos homens e dos partidos, já desde longe, mal deixava examinar os acontecimentos com imparcialidade e com objectividade, distinguindo as virtudes dos defeitos e descreminando entre uns e outros as verdadeiras dimensões.

Porque caiu a monarquia e a substituiu a república?

As causas não podem ter sido apenas de um homem, nem de um partido, por mais influente que o homem fosse ou por mais numeroso que fosse o partido. Se os monárquicos eram combatidos e ardiam em idealismo: se os monárquicos se combatiam dura e agressivamente uns aos outros; se a situação política era extremamente complicada e confusa, mercê de um facciosismo exacerbado que não ajudava a esclarecer e iluminar os problemas nacionais, ainda a situação internacional estava cheia de graves questões em que a nossa posição externa, sobretudo quanto ao Ultramar, corria riscos enormes que, nos fins do século passado, faziam já estremecer todos os verdadeiros patriotas e que, infelizmente, nem tudo fazendo para os conjurar, os próprios governantes republicanos conseguiram completamente nem antes nem depois do 28 de Maio, eliminar e, ainda agora nos criam e mantêm as maiores preocupações e apreensões políticas.

Teixeira de Sousa governou com um dos grandes partidos da monarquia, fragmentado e enfraquecido por discordâncias internas que afectaram também e duramente o outro, quando era indispensável ao regime e ao País que partidos fortes e coesos lhe dirigissem os destinos, em face das sombras internacionais que enegreciam a nossa vida interna.

Nem que assim não fosse e a vida partidária monárquica se fizesse a mais alto nível ideológico e circunstancial, se teria porventura evitado muitos dos males que ensombriaram os últimos anos da monarquia, alguns prolongando-se e projectando-se, ainda depois da República e em plena vida dela.

Mas sendo-o e recordando-se o que fora a vida portuguesa desde o «Ultimatum» até 1910, haverá que, no julgamento dos homens e dos factos, usar da maior compreensão e indulgência do que os que têm prendido a uma história em que, por tão próxima, apaixonada e incompleta, ainda mal se pode objectivar.

O conselheiro Teixeira de Sousa que ainda conheci e pessoalmente só tive razões para apreciar e estimar, quando fui governador civil de Vila Real em 1915-1917 e muitos dos seus amigos políticos de outro tempo colaboravam lealmente com o regime, mantinha-se nesse tempo completamente estranho à política, como de resto e expressamente o estava, desde que acabou a monarquia.

Quando em 1915 fui governador Vila Real eram ainda vivos alguns dos vultos transmontanos preponderantes da política monárquica: Teixeira de Sousa, José de Alpoim, António e José de Azevedo Castelo Branco, Cândido Sotto Mayor e, em outra plana embora, Júlio Vasques, Luis e António Lobato, o Conde de Mangualde e outros.

Só com Teixeira de Sousa e António de Azevedo Castelo Branco mantive relações, com Alpoim não tendo nenhuma e evitando tê-las pela interferência a que na política de Mesão Frio ele, até morrer, não renunciou.

A política de Vila Real onde conheci ainda e me dei com algumas individualidades marcantes que se mantiveram fiéis

aos seus princípios e amizades monárquicas, tinha carácter um pouco folclórica que assumia aspectos de intimidades niveladoras com os correligionários, grandes e pequenos e ao mesmo tempo uma diferenciação convencional e conformada, com os adversários.

Na sede do distrito cabia a António de Azevedo e aos seus amigos a primazia. No distrito, porém, essa primazia cabia a Teixeira de Sousa e aos seus antigos correligionários.

Era a diferença de António de Azevedo viver permanentemente na Timpeira e Teixeira de Sousa em Vidago ou em Sanfins.

Como quer que fosse, as lutas entre os grupos locais dos regeneradores tinham vindo a amortecer e os antigos chefes respeitavam-se, o mesmo fazendo os correligionários. As próprias divergências de cúpula mal lograram interessar as massas locais. E salvo José Maria de Alpoim que continuava querendo influências da rede, a política concelhia, não vinham dos antigos monárquicos dificuldades à República desde que Nicolau Mesquita, o mais prestigioso teixeirista do distrito, com a aquiescência do seu velho chefe e amigo, se integrou no partido republicano português.

Não foi, porém, esta passagem alusão a aspectos locais da política de Vila Real que deu motivo a este artigo.

Pretendi antes lembrar alguns factos que distinguiram Teixeira de Sousa na sua carreira política que foi até aos mais altos postos: deputado, par do reino, chefe de partido e chefe do Governo, com folha de serviços à Administração pública e principalmente à ultramarina, verdadeiramente notável.

Aluno do Liceu de Vila Real, aluno premiado, depois, na Escola Médica do Porto, médico em Vila Real, Valpaços e Vidago, começou por fazer parte da Junta Geral do Distrito, como representante de Alijó, havendo sido, depois eleito deputado em 1889, também por Alijó, por onde voltou a ser eleito. Cinco anos depois, foi governador civil de Bragança, onde realizou uma obra de relevo em detrimento de progressismo dominante. Em 1910 entrou para o Governo de Hintze Ribeiro na pasta do Ultramar. A sua obra como membro dessa pasta foi ampla, variada e distinta. Administração e fomento ultramarino mereceram-lhe atenções e cuidados extremos. Sobretudo os portos e os caminhos de ferro. Ligou o seu nome a alguns dos mais importantes das nossas duas grandes províncias africanas.

Durante os três anos em que sobraçou a pasta do Ultramar pôde prestar largos serviços ao País, pondo ordem onde a não havia e dando impulso a grandes obras públicas indispensáveis. Do Ultramar passou para a pasta da Fazenda onde enfrentou, com êxito a grave questão dos tabacos — que tanto inquietou a opinião pública.

Em meados de Janeiro de 1910 foi eleito chefe do partido regenerador e, seis meses depois, foi incumbido de formar Governo que formou e que foi combatido, como poucos o foram, na nossa vida pública.

Ele que já fora acusado de vender Angola ao estrangeiro e figurara em caricatura ignóbil, a receber 30 dinheiros do concessionário da linha férrea do Lobito, sentiu cair sobre si a mais violenta das campanhas de descrédito. Os republicanos anteciparam-se ao golpe de Estado que alguns dos seus adversários monárquicos pretendiam. O novo regime foi proclamado.

Teixeira de Sousa retirou-se decepcionado e ralado de desgostos à sua vida particular. As suas *Memórias* confiou os sentimentos íntimos que o tomaram em face das tremendas injustiças que o visaram e das grosseiras injúrias por que se traduziram

Do que não há dúvida é de que a Teixeira de Sousa se deveu, entre muitos outros e altos serviços ao País, o de nos assegurar, pelo caminho de ferro de Benguela, não só a

(Continua na pág. 112)

Nacionalizada a Companhia do Caminho de Ferro da Transzambézia

Segundo a nota oficiosa dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e do Ultramar enviada à Imprensa, Moçambique ficou desde já completamente liberta de servidões e interesses estrangeiros.

Segue na íntegra a nota oficiosa:

1. Como oportunamente se tornou público, foram assinados em Lisboa, a 20 de Março último, três Acordos básicos entre os Governos do Malawi e de Portugal. Pelo primeiro desses documentos ficou assente a construção de um ramal que, entroncando na linha de Nacala em Moçambique, ligará o sistema ferroviário do Malawi ao daquela província, e proporcionará àquele país um meio rápido, seguro e económico de comunicação directa com o mar, e que poderá ulteriormente vir a ser utilizado também por outros países interiores, se estes quiserem ligar-se ao sistema ferroviário do Malawi e assim aproveitar o novo ramal. Pelo segundo Acordo, comprometeu-se o Governo do Malawi a ceder ao Governo Português, pelo preço de cento e cinquenta mil libras, a propriedade das 150 000 acções que aquele Governo possuía da Companhia do Caminho de Ferro da Transzambézia, situado em território de Moçambique. Finalmente, o terceiro Acordo regulou a venda pelo Governo do Malawi ao Governo Português do Caminho de Ferro da África Central, na parte constituída pela ponte e pelo traço da via situados em território português, pelo preço de £ 3 350 000 (três milhões e trezentas e cinquenta mil libras), a liquidar em quatro prestações até 15 de Dezembro de 1968, ficando estabelecido que com o pagamento da primeira prestação passaria desde logo para o Estado Português a propriedade plena daquele caminho de ferro.

2. Por notas trocadas na capital do Malawi em 19 de Maio corrente entre a Embaixada de Portugal e o Governo daquele país, foi tornada efectiva a execução dos três Acordos. A construção do ramal de ligação à linha de Nacala, já aliás iniciada no ano findo, tem prosseguido, prevendo-se a sua entrada ao serviço em fins de 1968. O Governo Português depositou no Banco Central do Malawi, na data de ontem, £ 150 000 e ao mesmo tempo a Embaixada de Portugal em Londres entrou na posse das correspondentes 150 000 acções da Companhia do Caminho de Ferro da Transzambézia, que ficaram registadas como propriedade da província de Moçambique. Cumpre informar que Portugal já possuía 62 por cento do capital daquela Companhia, após a aquisição de um lote de 200 000 acções em 1964; e com a nova compra de 150 000 acções Portugal passa a deter 93 por cento do capital da referida companhia. Pode assim dizer-se que esta foi nacionalizada, e só depende hoje dos interesses portugueses. Por último, também na data de ontem, foi feita a entrega ao Banco do Malawi da primeira prestação de £ 1 350 000 para compra do Caminho de Ferro da África Central, e a província de Moçambique entrou por essa circunstância na posse imediata e na propriedade plena dos bens fixos daquela empresa ali existente.

3. Ao expor ao País estes factos, o Governo deseja salientar a sua alta importância para a vida de Moçambique. Pode dizer-se que a província fica desde agora completamente liberta de servidões a interesses estrangeiros, e da sua economia não são distraídos rendimentos e lucros para benefício alheio. Completou-se assim o trabalho realizado entre 1947 e 1949, quando foi adquirido o Caminho de Ferro da Beira, e o porto da Beira entrou na posse e administração da província de Moçambique.

Prof. Dr. João Faria Lapa

No «Dia de Portugal», o Chefe do Estado procedeu, no Palácio Nacional de Belém, à cerimónia da imposição de insígnias de diversos graus das Ordens Honoríficas a algumas individualidades de grande relevo da vida nacional.

O sr. almirante Américo Thomaz, na dupla qualidade de Presidente da República e grão-mestre das referidas Ordens, deu prosseguimento a uma iniciativa já observada o ano passado, a qual se propõe continuar e se ajusta perfeitamente ao sentido e ao âmbito das comemorações do dia 10 de Junho.

Foram vinte e uma as personalidades agraciadas pelo Chefe do Estado. Entre essas individualidades figurou, com grande regozijo nosso, o Sr. Professor Doutor João Faria Lapa, que recebeu das mãos do Sr. Presidente da República as insígnias de comendador da Ordem de Instrução Pública, «pelos elevados serviços dedicados à Nação, em todas as circunstâncias, nunca se negando a qualquer trabalho e desconhecendo nisso horas de descanso», sublinhou, no momento, o Chefe do Estado.

Ao nosso ilustre amigo Sr. Doutor João Faria Lapa, colaborador e membro do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», os nossos sinceros parabéns pela justa homenagem com que foi distinguido.

70 HOTEIS

com serviço gratuito de marcações

Quase 70 hotéis europeus de primeira linha, entre os quais estão incluídos os de H. U. S. A. em Espanha, inauguraram recentemente um serviço gratuito de marcações em favor dos seus clientes para todos os estabelecimentos do grupo. Estes hotéis estabelecidos em Áustria, Espanha, França, Gibraltar, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Portugal e Suíça transmitem mutuamente informação diária sobre a respectiva disponibilidade de quartos ou demais ocorrências que possam interessar a um cliente que deseja a marcação. Isto representa um esforço de organização para o melhor serviço dum clientela selecta que indubitavelmente produzirá os frutos positivos desejados. Este agrupamento europeu estabeleceu uma central operacional em Lucerna confiando a direcção a M. Jacques Papazán, antigo Director de Vendas para Europa do Lausanne Palace que cuida especialmente da promoção de convenções e de grupos fora de temporada. Esta nova iniciativa hoteleira exigiu diversas reuniões que desde Junho passado se celebram em Lucerna, Roma e Londres, e em todas elas teve activa participação D. Miguel Cabré, Director do Hotel Presidente de Barcelona em representação de HUSA, como cadeia mais importantes entre as agrupadas. A próxima reunião realiza-se em Madrid.

72 comboios por semana

levarão ao porto de Moçâmedes
a produção de minério de Cassinga
calculada em 5 milhões de toneladas em 1968

O ministro do Ultramar inteirou-se dos trabalhos portuários e das ligações ferroviárias Moçâmedes-Cassinga, onde circularão pelo menos, 50 locomotivas «diesel» e 700 vagões, para a composição de 3700 comboios por ano, ou seja 72 comboios semanais, no transporte de minério.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes será apetrechado numa primeira fase com 20 locomotivas diesel hidráulicas de 1650 HP e com um peso bruto de 60 toneladas e 290 vagões metálicos especialmente construídos para o transporte de minério com uma tara de 14 toneladas e a capacidade de 42 toneladas.

Este material, permitirá, inicialmente, organizar 750 composições de 32 vagões carregados com um total de 1350 toneladas de minério.

A produção de minério que está calculada para 1,5 milhões de toneladas, para este ano, deverá atingir os 5 milhões de toneladas no próximo ano.

O Prof. Silva Cunha teve ocasião de se inteirar «in loco» do apetrechamento do extenso cais (350 metros de comprimento), onde será instalado um gigantesco e complexo sistema de carregamento que permitirá uma «transfusão» de 3000 toneladas/hora, de minério.

Além da gare ferroviária, as instalações compreenderão um parque de armazenamento, um «virador-mecânico» que levantará e despejará os vagões numa gigantesca tremonha, fonte de alimento a uma rede de tapetes-rolantes que comandados electricamente distribuirão o minério pelos locais de armazenamento. Duas «escavadoras» farão o trabalho de transporte das «montanhas» de minério do parque de armazenamento para as redes-transportadoras que alimentarão um carregador-gigante destinado a encher os vagões.

A cidade de Cincinnati possui uma linha férrea (caso único nos E. U.)

A cidade de Cincinnati dispõe agora de uma riqueza de que mais nenhuma, nos Estados Unidos, se pode gabar: um caminho de ferro. Pagou recentemente a última prestação de um «maravilhoso empenho de capital», uma linha ferroviária de 536 quilómetros.

O contrato especifica uma renda de 1 milhão e 350 mil dólares.

Até ao momento em que rebentou a guerra civil. Cincinnati era maior que as cidades de Chicago e St. Louis, que ficaram a dever o seu progresso às linhas de caminho de ferro que lhe foram ligadas.

Um advogado sugeriu que a cidade construísse a sua própria linha de caminho de ferro. A sua sugestão foi implicada em 26 de Novembro de 1868. Antes de se iniciarem os trabalhos a ideia teve que ser aprovada pelos municípios e pelas câmaras legislativas de Ohio, Kentucky e Tennessee.

Os trabalhos começaram em 23 de Dezembro de 1873. A linha completa, depois de terminada, compreendia 27 túneis e 105 pontes e viadutos, entre elas a que ao tempo, foi a ponte mais extensa do mundo, com uma extensão de 1165 metros sobre o rio Ohio, em Cincinnati.

A ponte do caminho de ferro entre Cincinnati e Somerset, Kentucky, foi aberta no Verão de 1877. A primeira carga para Chattanooga saiu em 21 de Fevereiro de 1880. No ano seguinte a cidade abriu concurso para a exploração da linha. Uma companhia de Cincinnati, Nova Orleans e Texas, superou a oferta de outras nove, tendo o primeiro contrato de arrendamento sido assinado em 12 de Outubro de 1881, por um período de 25 anos. Esse contrato, no qual são participantes aquelas companhias, está agora nas mãos da Southern Railway, tendo o seu administrador, Flick Dice, declarado que se sente muito satisfeito com o facto do contrato durar até ao ano 2036.

★
★

pequenas notícias

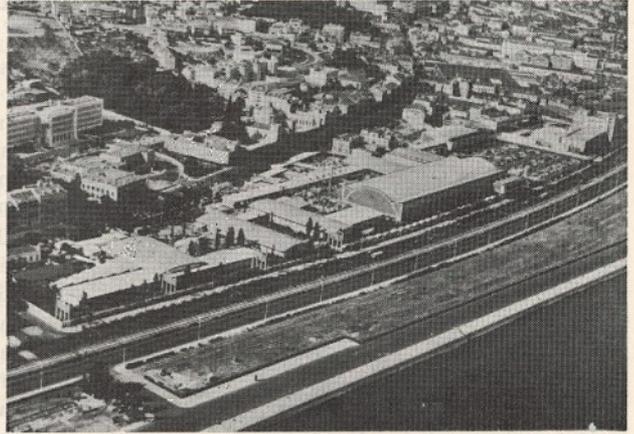
★
★

Os Srs. Engs. Machado Vaz e Rui Sanches, respectivamente Ministro e Subsecretário do Estado das Obras Públicas, acompanhados do Sr. Eng. Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, visitaram os Serviços do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, onde foram recebidos pelo presidente deste organismo, Sr. Eng. Guimarães Lobato, e membros do conselho directivo, e outros funcionários superiores. Percorreram demorada e atentamente as instalações, interessando-se pelos trabalhos em curso nos vários grupos técnicos especializados do Gabinete.

• O Conselho da Federação Internacional de Sociedades de Engenheiros do Automóvel, numa reunião celebrada em Munique, resolveu realizar, em Barcelona, em Maio de 1968, o «XII Congresso Internacional do Automóvel.»

A organização deste certame encontra-se muito adiantada, segundo declarou o delegado espanhol, presidente da Sociedade de Técnicos de Automóveis, Sr. Carlos Carreras, acrescentando que já se tinham recebido mais de 70 comunicações técnicas para aquele Congresso.

• Foi inaugurada, pelo Chefe do Estado, nos pavilhões da Junqueira, da Associação Industrial Portuguesa, a VIII Feira Internacional de Lisboa, importante certame que dispõe de uma larga participação de numerosas firmas de aquém e de além-fronteiras, numa espectacular demonstração das possibilidades da indústria moderna.



Tarifas reduzidas para a Escócia



Catedral de Edimburgo (Escócia)

Os Campeonatos britânicos de esqui, 1967, deixaram de se realizar na Suíça, passaram a ser na Escócia. Esta resolução foi tomada após restrições adoptadas sobre exportações de divisas, o que levou muitos ingleses amadores desse desporto a voltarem-se para as suas estações nacionais como Clirgorns, Glencoe e Glonshee, em vez das estações continentais alpinas.

O Caminho de Ferro quis contribuir para o desenvolvimento dos desportos de Inverno no solo britânico, emitindo bilhetes com 25% de redução na viagem de ida e volta, com partida de qualquer estação da Grã-Bretanha. Esta redução é obtida com a apresentação dum bilhete entregue pelas organizações dos desportos de Inverno, hotéis escoceses de neve ou as escolas de esqui. Os bilhetes de tarifa reduzida são entregues nas principais estações da rede, nos escritórios e agências de viagens e são válidos em 1.ª ou 2.ª classes os 17 dias.

No trajecto Londres-Glonshee



ENTREVISTA



Pierre Orlan evoca Etienne Cattin, o escritor-ferroviário

Pierre Orlan é um dos nomes em evidência na moderna literatura francesa. Publicou cinco romances e numerosos volumes de contos e novelas. Juntamente com Paul Vialan, em 1954, então presidente da «Société des Gens de Lettres», fez parte do Júri que atribuiu o Prémio Chatrian a Etienne Cattin pelo seu livro «Os homens do Caminho de Ferro».

— Julgamos encontrar na sua prosa uma substância poética. Os seus romances denunciam o poeta. Admite como válida esta observação?

— Tenho de concordar. Mesmo nos meus romances a essência da poesia domina o restante. Sirvo-me da expressão, da tonalidade e do carácter da poesia para criar qualquer cenário. Uma vez de posse da psicologia do ambiente, vou ao encontro da psicologia da personagem que nele actuará! O poema é um cenário que só pertence àquele que o escreve.

— Admite que o sentido objectivista da literatura moderna, preocupada com problemas humanos, tenha suprimido definitivamente o interesse pelas criações utópicas?

O avanço das ciências exactas diminuiu consideravelmente o crédito do Maravilhoso, do Mítico e do Fantasmagórico. Estamos em plena Idade da Técnica. A essência e a estrutura de todas as grandes obras literárias é uma viagem audaciosa da Utopia. Nasce do Irreal, continua a desenvolver-se nos planos do idealismo, e quase sempre a imaginação do escritor, flutuando no universo do Sonho, leva-o a sonhar um mundo melhor. O progresso técnico é uma máquina implacável, trabalhando nos domínios da Matéria.

— Conclui-se, portanto, que traz implicitamente a condenação do Sonho...

— Todas as especulações da fantasia são consideradas monstruosidades. Todavia o mundo do Irreal continuará a ser, para a maioria dos Leitores, não apenas a sua mística de antecipação, como uma «evasão» da banalidade quotidiana.

— Qual o seu ideal de felicidade?

— A solidão.

— Os seus autores favoritos?

— Stendhal, Eça de Queiroz, Proust.

— Qual a sua heroína favorita na vida real?

— A Duquesa de Devonshire, confidente de Pitt. Sou um apaixonado pela literatura inglesa do século XVIII.

— Como conseguiu a sua vocação de escritor?

— Meus sonhos de adolescente não eram de ordem diversa da actividade intelectual que tive de exercer.

Os rebentos não podem dar senão os frutos da sua especialidade. Quis ser professor, é certo. Mas há sempre o imprevisto que separa o sonho da realidade. A minha vida de escritor não desmente a viração. De certo modo escrever é ensinar. É o caso de Etienne Cattin, o escritor-ferroviário. Para ele, escrever era uma necessidade categórica da sua profissão. Estudou a complexa psicologia da criatura humana através do muito que observou na sua profissão.

— Acerca de Etienne Cattin...

— Recordá-lo é evocar não só um grande escritor, mas um homem dotado de altas qualidades morais... Soube explicar a sua razão de ser, não através de algarismos mas pela subtilidade dos elos que unem os homens. Para ele não existia família tão unida como a que é constituída por aqueles que trabalham no caminho de ferro. Como observar Roger Perlet, tinha talvez uma «filosofia particular cuja chave está nos livros que escreveu». Em 1951 foi nomeado engenheiro de tracção, em Reims. É a partir dessa data que inicia a vida literária. Em 1954 aparece «Trains en détresse», cujo manuscrito obtivera o prémio Verité, em 1953. Publica seguidamente «Ceux du Rail».

— O tema desse romance...

— É precisamente a história de um depósito de locomotivas durante a ocupação alemã. Os problemas angustiosos que a situação impunha aos ferroviários, foi por ele examinada. Um técnico, um condutor de homens, um perito nos assuntos ferroviários, pode ser um grande escritor. Ele conhecia a fundo toda a vasta regulamentação dos caminhos de ferro, sabia tudo o que é necessário saber no seu «métier», e foi o notável prosador de «Les Lévorants»...

Os Caminhos de Ferro Turcos -ligação entre a Europa e o Próximo-Oriente

A situação geográfica da Turquia, traço de união entre a Europa ocidental e o Próximo Oriente, leva os Caminhos de Ferro turcos a conceder um interesse muito particular aos problemas internacionais de caminho de ferro Europa-Próximo Oriente.

Desde alguns anos, os Caminhos de Ferro Turcos, vêm colaborando com o «Office Central des Transports Internationaux», na adesão dos caminhos de ferro do Próximo Oriente à CIM e à CIV. Com um percurso de 2100 km, a rede turca constitui actualmente uma ligação importante do tráfego internacional. Num próximo futuro, a rede iraniana será ligada à rede turca; assim, a via ferroviária mais curta entre a Europa e o Irão será auxiliada pelas linhas turcas.

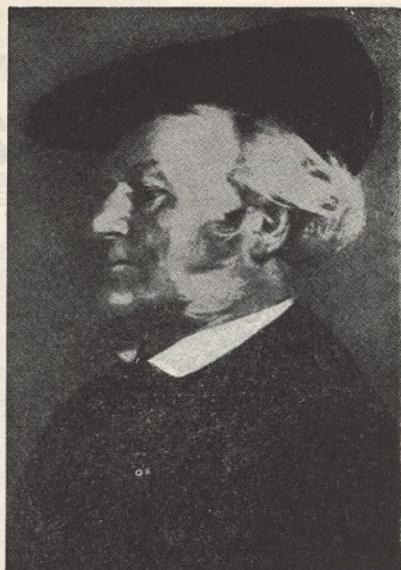
Paralelamente, o porto turco de Iskenderun, ao norte da fronteira síria, verá aumentar a sua importância, em particular para o tráfego marítimo de importação ou de exportação respeitante ao Irão.

Actualmente, os Caminhos de Ferro turcos aumentam os seus esforços no domínio das tarifas e do comércio, com vista a favorecer ao mesmo tempo os seus vizinhos imediatos e os países da Europa interessados pelo tráfego futuro através das linhas turcas.

A Música, o Teatro e o Folclore cartaz turístico da Alemanha

Se os grandes génios da música, Mozart, Verdi, Beethoven, Bizet, Wagner e tantos outros, encontram na Alemanha um ambiente e interpretação verdadeiramente extraordinários, permitindo a realização de Festivais de grande nível artístico, como os Festivais de Bayreuth, Munique, Wurzburg, Ansbach, etc. o teatro, por sua vez, ocupa no panorama cultural do país um papel de especial relevo. Na maior parte das cidades alemãs, palcos grandiosos ou modestos têm sido cenário de peças clássicas, antigas ou modernas. Teatros de grandes centros mundanos como Berlim, Francforte, Stuttgart, Hamburgo, Hanover, Munique, Wiesbaden e Freiburg entre outros, dão todos os anos um precioso contributo ao desenvolvimento do teatro, apresentando nos seus palcos dramaturgos consagrados como Molière, Schiller, Shakespeare, Lessing, além dos famosos nomes da cena moderna.

No entanto, não são apenas as manifestações de música e teatro — de carácter internacional — que dão cor ao imenso mosaico que é o calendário de manifestações alemãs. Na Alemanha, a tradição — mantendo intactos os velhos costumes — fez surgir as mais belas festas de carácter folclórico, religioso e histórico, que traduzem fielmente a alma e a alegria popular.



WAGNER

O drama das ferrovias britânicas

Com um «deficit» anual de operação da ordem de 130 milhões de libras esterlinas, o Governo inglês vê-se obrigado a abraçar uma nova política, baseada na integração dos sistemas e facilidades dos serviços oficiais de transporte.

De acordo com um relatório apresentado ao Parlamento pela Sr.^a Bárbara Castle, Ministra dos Transportes, o Governo renunciou às bases exclusivamente competitivas preconizadas pelo plano de Lord Beeching, em 1963. Além disto a extensão das linhas ficará nos 19 000 quilómetros, bem mais do que queria o plano anterior. A nova política está resumida nos 4 temas seguintes:

1 — Integração funcional dos serviços ferroviários e rodoviários oficiais, com as demais empresas de transporte visando a solução dos problemas do País.

2 — Modernização da infraestrutura e dos serviços de transporte, para melhorar a produtividade em todos os ramos.

3 — Levantar em conta as necessidades sociais e económicas na operação e no desenvolvimento de toda a rede de transportes.

4 — Resolver o problema do congestionamento de tráfego das grandes cidades, com planos coordenados, com participação de ajuda financeira nacional e local para os sistemas de trânsito rápido «socialmente necessários».

É a primeira vez que se aceita essa ideia do subsídio permanente, embora toda a ênfase seja dada para a operação dentro de custos razoáveis. Para isto, uma comissão está estudando o aspecto financeiro da questão, identificando os diversos custos e as medidas básicas a serem tomadas.

A sugestão de se criar uma autoridade para cargas, por exemplo, foi bem recebida, reunindo a direcção de estações, armazéns e oficinas, colecta e entrega de mercadorias, pesquisas de mercado, desenvolvimento do sistema de caixas de carga para transporte conjugado rodo-ferroviário, etc.

A situação do transporte britânico por estrada de ferro, vem declinando fortemente nos últimos dez anos. Hoje situa-se na casa dos 25 bilhões de toneladas-quilómetros anuais, tendo diminuído 8 bilhões no período referido. Em contraposição, o transporte geral no País aumentou quase três vezes. É verdade que isto se deveu ao declínio do transporte de carvão e à preferência das indústrias de materiais de construção, alimentos, tabaco, etc. pelo transporte rodoviário.

Espera-se que até 1970 haja um aumento de 20 % sobre o actual pedido total de transporte de cargas, no país, da ordem de 110 bilhões de ton/km. Se as ferrovias se mantiveram

com a participação actual de 23 % do total do transporte, irão receber a mais apenas 2,4 bilhões de ton/km, isto é, cerca de 10 % do acréscimo de transporte.

O relatório ministerial assevera entretanto que, através da reorganização e da racionalização das pequenas massas de transporte é que se poderão obter benefícios imediatos. É dada grande importância ao serviço de porta-a-porta, de modo que o recebimento e a distribuição das mercadorias em geral serão concentradas em umas 50 terminais dos principais núcleos industriais e de população, para a conjugação rodo-ferroviária. Para isto, está sendo elaborada a regulamentação apropriada pelas autoridades das estradas de ferro e de rodagem, em conjunto com os sindicatos e as organizações interessadas do comércio e da indústria.

Quanto à supressão de linhas, continua sendo julgado necessário, para estabilidade industrial do sistema, embora com menor número de cortes que os recomendados no Plano Beeching. Além dos troncos principais e ramais abastecedores julgados indispensáveis serão deixadas linhas suburbanas nas grandes cidades e linhas que servem áreas remotas. duas últimas classes de linha, embora não remunerativas no sentido comercial, se fechadas, concorreriam para aumentar o congestionamento das vias de acesso das cidades ou dificultar a expansão das áreas menos desenvolvidas.

Para aumentar a eficiência da operação, o Governo facilitará os meios financeiros necessários, desde que em bases económicas.

A substituição de material rolante obsoleto, a modernização da via permanente e da sinalização serão investimentos prioritários para as linhas tronco.

Os problemas de trânsito tem-se agravado consideravelmente, pois 80 % da população vive nas áreas urbanas, sendo que metade delas nas grandes cidades. As viagens desconfortáveis, em ônibus e trens, aliadas à melhoria do padrão de vida, geraram a preferência pelo veículo próprio, que agravou o congestionamento e alterou profundamente o aspecto do trânsito nas grandes cidades.

Torna-se então urgente que o Governo intervenha, subvencionando um tipo de transporte de grandes massas de passageiros, ainda com a oportunidade de orientar o desenvolvimento das cidades, evitando o que aconteceu com algumas dos Estados Unidos. Para compensar os investimentos feitos em rodovia, está o Governo disposto a melhorar a estrutura dos transportes públicos, coordenando as operações e investindo em ferrovias ou outras formas de transporte em faixa própria, em terminais e em facilidades para a transferência de passageiros.

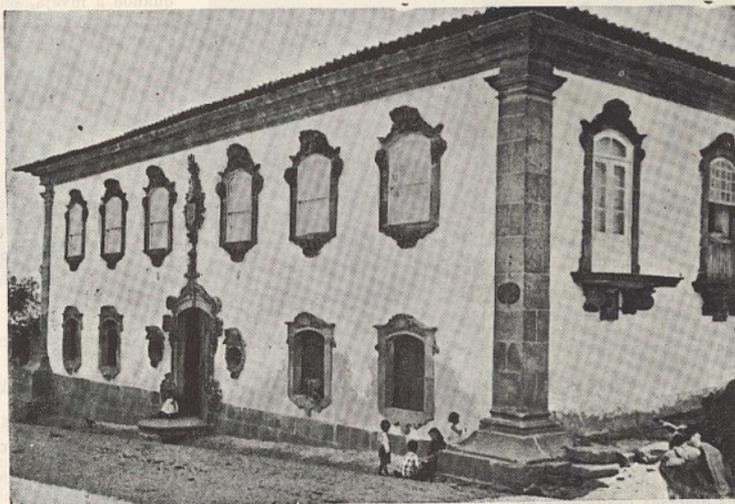
VIAGEM À VOLTA DE PORTUGAL

TRÁS-OS-MONTES

A policromia do Minho, com a diversidade de cambiantes, esfuma-se diante desse impressionante cenário de ópera que é Trás-os-Montes, aqui hirsuto e árido através da caranca das ravinas monstruosas e das escarpas caóticas, mais além de uma outra estranha beleza que se adoca na suavidade ondulante do vale, por onde brinca a reticência dos regatos, e a mancha verde dos vinhedos se prolonga. Na própria área de Trás-os-Montes o homem e a panorâmica mudam de carácter e de expressão. O serrano de Larouco, de Bornes ou de Montezinho, que dir-se-ia moldado no húmus das terras altas e frias, emerge de uma moldura de solidão e de horizontes largos onde Teixeira de Pascoais foi buscar a bruma nostálgica dos seus poemas. Desafoga-se noutra visão o transmontano que amanhã seu renque de terras pelos vales do Tua e do Sabor. O isolamento agreste do Marão, altar-mor numa catedral de silêncio e de abismo, parece ignorar o esplendor lírico das veigas férteis que marginam o Douro. Está nas raízes destas antinomias o encanto especial da província — província que é necessário visitar, conhecer, para lhe descobrir a secreta poesia. Há que passear a curiosidade por Miranda do Douro, a mais pequena cidade de Portugal empoleirada na crista das colinas, e surpreender o linguajar das suas gentes. Há que percorrer Vila Flor — a flor de liz de D. João I, vila opulenta de pitoresco e orgulhosa de tradições históricas, que deixou legendas de heroísmo na muralha com que a cercou D. Diniz. Há que subir até Montalegre, um dos mais altos povoados do país, majestoso miradouro sobre terras de Galiza. A cada passo, por toda a província, anotam-se motivos inesquecíveis de encanto e de sonho, e basta citar ao acaso alguns dos seus lugares, cidades e vilas com pergaminhos nobilíssimos, aldeias que despontam nas alturas como ninhos de condutores ou se reclinam por despenhadeiros: Boticas, invrutada num pequeno vale, Murça, no soalco da serra de Santiago, como que embocada numa mantilha oiriverdescente; Valpaços, cercada de arvoredos extensos e com suas casas solarengas do século XVIII; a antiquíssima Alfundega da Fé e o notável pelourinho de Chacim; Carrazeda de Anciães, castelã que perde o olhar cismático no que resta das suas muralhas; Moncorvo e a majestosa igreja matriz, de grifos que dir-se-ia reviver a sortilheira austeridade das catedrais medievais; Vila Pouca de Aguiar, rebaçada entre as serras da Padrela e de Sandonho; Alijó, painel de vistosas feiras e romarias alacres; Mirandela mirando-se no espelho do Tua e ostentando o antigo palácio dos Távoras; Vimioso, namorada pelas águas da Azeiteira, com a sumptuosa igreja de S. Vicente e as formosas grutas da Abelheira e Ferreiros... Chaves, an-



Igreja Românica de Outeiro Seco a 5 quilómetros de Chaves



Vila Flor — Solar dos Viscondes de Lemos

nhada entre as serras do Brunheiro e do Bustelo, dá a Trás-os-Montes a notabilidade de possuir a mais importante construção romana — a grande ponte de 16 arcos que liga as duas margens do Dâmega e que foi construída na época de Trajano. Cidade vetusta que acumulou os séculos da sua história na granítica e hierática beleza. Quem entrar na igreja de S. João de Deus ressuscitará na imaginação os espadachins e gentis-homens do tempo de D. João V, os cavaleiros do século XV, os mosqueteiros do primeiro duque de Bragança...

O Caminho de Ferro de Benguela na II Feira das Indústrias de Angola

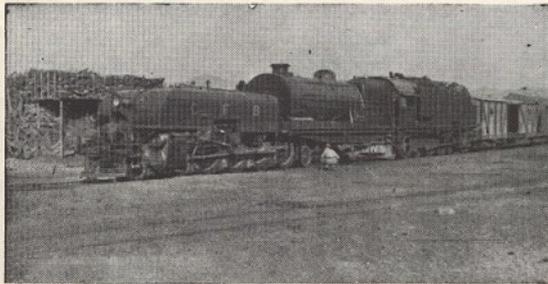
De 29 de Outubro a 13 de Novembro de 1966, esteve patente no Lobito a II Feira das Indústrias de Angola. O certame concentrou 160 expositores, dos quais 79 de Luanda, 19 de Benguela e 29 do Lobito. A organização coube à Associação Industrial de Angola, em íntima colaboração com a Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Lobito — Catumbela. A Câmara Municipal do Lobito cooperou valiosamente em todos os sentidos.

O certame funcionou na vasta área anexa ao Cine-Esplana Flamingo, num dos flancos da cidade. Além dos grandes pavilhões da Associação Industrial de Angola, da Câmara Municipal do Lobito e da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Lobito-Catumbela, erguia-se no recinto 16 pavilhões privados.

Entre estes, o do Caminho de Ferro de Benguela marcou posição saliente: na concepção, no volume, no recheio, na decoração e no equilíbrio, autoridades e público reconheceram-no como modelar. O painel do átrio evocava em meia dúzia de grandes fotografias o contributo do CFB ao desenvolvimento do Lobito: areal desértico em 1902 (concessão a Robert Williams), e hoje uma cidade progressiva, de que o Caminho de Ferro de Benguela foi sempre grande dínamo.

A explanação dessa verdade figurava no interior do pavilhão, em gráficos, fotografias, «maquetas». As cifras eram impressionantes, na verdade. E embora muitas delas sejam conhecidas do pessoal da Companhia, parece oportuno referir aqui algumas.

Por exemplo, os elementos que figuram na fotografia que escolhemos para contra-capa da presente edição: 51 263 contos pagos ao Estado em 1965, — percentagens sobre os lucros,



Locomotiva Garratt (Estação de Catengue)

dividendos das acções (liberadas), contribuições e impostos.

Outros números muito significativos: quilómetros percorridos pelas locomotivas, cerca de 8 000 000 em 1965; tráfego de passageiros-quilómetros, 85 milhões; toneladas-quilómetro, 1472 milhões; investimentos em 1965, 48 775 contos.

Pelo que toca a assistência médico-sanitária, o dispêndio no ano findo ascendeu a 19 500 contos, enquanto o da acção social foi de mil e quinhentos contos.

Mencionava também os 96 milhões de eucaliptos que a Companhia possui nas suas plantações.

Um sugestivo mapa de Angola indicava que o Caminho de Ferro de Benguela tem cada uma das suas estações ligada às diversas localidades da Província através de serviços combinados com a cabotagem e com a camionagem.

Havia uma alusão ao comboio-pagador (presteza a ser substituído por um sistema mais moderno): mensalmente, lança na vida económica da beira-linha um caudal de 34 mil contos — 17 400 em pagamentos a empregados e 16 600 em liquidações a fornecedores.

O gráfico de passageiros (850 904 em 1965) e o de mercadorias transportadas (1 788 288 toneladas em igual período) eram também motivo de curiosidade.

O ferro do Cuíma e a drenagem do milho (infelizmente em regressão) tinham também ali os seus quadros.

O pessoal figurava pelo total de 14 087 indivíduos, a favor dos quais a Companhia promove acção cultural (clubes cujas instalações absorveram 14 000 contos, exposições,

cinema ambulante, celebrações, Boletim, etc.) que no ano de 1965 absorveram mais de 2000 contos.

Aludia-se igualmente ao contributo que a Companhia está a dar à política de alojamento, através de empréstimos pela Caixa de Previdência do Pessoal.

Maquetas várias completavam o conjunto. Numa delas, figurando pequenos caracteres da linha, circulava um comboio-miniatura que era o enlevo de todas as crianças que visitavam o pavilhão.

O Dr. Teixeira de Sousa

(Continuado da pág. 105)

ocupação efectiva e o aproveitamento do sul de Angola mas a sua manutenção na nossa soberania. E esse bastaria para o apresentar ao País como um dos mais úteis, mais prestigiosos e mais dignos governantes que a monarquia liberal teve.

E quanto às relações dele com os concessionários desse caminho de ferro, — que tão malsinadas foram, — basta saber-se que morreu pobre e que tendo eles procurado inquirir da situação económica em que ficaram os seus descendentes, para se porem à disposição destes, receberam como resposta agradecida e respeitosa, a de que viviam com a modéstia com que sempre viveram e do trabalho honrado do seu chefe e nada mais ambicionavam. E que a resposta foi esta, sei-o seguramente.

A política é a mais difícil actividade pública a que os homens podem consagrar-se. Não os poupa em nada. Na saúde como na reputação que igualmente sacrifica, sem hesitação nem piedade, como a intolância e o sectarismo exigem, quando a inveja, sentimento muito democrático, o não impõe.



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



As bases históricas e morais do desenvolvimento do vidro na Marinha Grande, de Alfredo Gândara.

Obra importante em que são focados assuntos do maior interesse para o povo da Marinha Grande, principalmente para esses artistas de eleição a quem se dá o nome de Vidreiros.

Vasculhando arquivos, interpretando documentos, debulhando cartas e notas, A. Gândara fez que renascesse para o historial da Marinha Grande, a obra dos Irmãos Stephens, a simpatia dos Monarcas pela Fábrica, o testamento de João Diogo, legando esta última à Nação Portuguesa «para que não cessasse de trabalhar em benefício da Marinha Grande e dos seus habitantes, e assim para sempre». A vida da Fábrica esteve sujeita a vicissitudes até aqui há quarenta anos, por motivo de interesses estranhos, e, às vezes, voltam sombras preocupantes sobre ela. A. Gândara prova com documentos autênticos que ela é pertença dos operários que têm trabalhado para o seu prestígio, e o Administrador Dr. Calazans Duarte foi o principal obreiro dessa ressurreição, de que há quem se finja esquecido, pois interesses concorrentes estão sempre prontos a afundar os créditos tão penosa mas honestamente ganhos.

A. Gândara tem-se batido pela velha Fábrica e sente orgulho na obra de que ela foi base, como, de resto, sucede a todos os marinhenses. O opúsculo de agora merece respeito porque entra no quadro dos esforços para valorizar a Fábrica, que é Património Nacional.»



Alfredo Gândara

História da Imprensa Portuguesa



Nuno Rossini Rosado

Nuno Rossini Rosado planificou o seu trabalho de forma a dar-nos a mais completa panorâmica da essência e da projecção das Artes Gráficas. Esta brochura de 130 páginas divide-se em três capítulos, abrangendo: o aparecimento da tipografia; dimensão da Imprensa; a missão de Imprensa e o seu poder, S. Francisco de Sales o patrono dos jornalistas. Aspectos da evolução histórica da Imprensa.

A Imprensa no Mundo; A Imprensa em Portugal; A Imprensa moderna; os Diários portugueses em publicação; a Imprensa especializada em Portugal; a Informação na vida Portuguesa.

De João Gaspar Simões, crítico, romancista, historiador, biógrafo, dramaturgo, fundador e director de revistas e também orientador de actividades editoriais, anuncia-se o aparecimento para breve de «Novos temas, velhos temas», o volume Crítica III é um estudo crítico-biográfico sobre Camilo Pessanha. Também ainda este ano virá a lume o segundo volume («Vida Conjugal») de «Uma história de província», e em princípios do ano próximo, uma vasta «História do Romance Português», das origens à actualidade, três volumes, o primeiro dos quais vai dos séculos XIV ao XVIII, o segundo abrange o século XIX e o terceiro o século XX. Trata-se de uma história-ensaio, uma espécie de perspectiva através da qual o autor procura encontrar um filão capaz de explicar as virtudes e as fraquezas da novelística nacional.



João Gaspar Simões



José Estêvão

Foi agora publicada em brochura, de excelente arranjo gráfico, a conferência que Fernando Martins, nosso prezado camarada de «O Primeiro de Janeiro» proferiu na sede do Clube Homenagens, do Porto, subordinada ao tema «José Estêvão e a sua época». Trata-se de um breve mas valioso estudo sobre a obra do grande patriota, cujo centenário se comemorou há pouco com expressivas homenagens à memória do notável escritor, jornalista e orador aveirense, a quem Augusto de Castro chamou «um Cavaleiro Andante da Pátria». José Estêvão foi uma das grandes figuras nacionais e tanto a sua obra como a sua vida são inesquecíveis testemunhos de isenção, coragem e dignidade.

Linhas Estrangeiras



BÉLGICA

• A S. A. Railtour organizou, com a colaboração dos caminhos de ferro belgas e o Comissariado geral do Turismo, um comboio exposição que dará a conhecer ao público a maneira mais agradável de viajar em caminho de ferro. Terá paragens nas principais cidades da Bélgica.

• Para festejar o 700.º aniversário da sua fundação, Ostende vai reviver a «Bela Época». Por que escolheu este tema? Pela simples razão de que 1900 foi justamente a grande época de Ostende, graças à presença assídua do soberano e da aristocracia. Organizada com a colaboração do Ministério da Educação Belga, esta exposição, que ilustrará os aspectos da época de 1960 em muitos domínios, está destinada a conhecer um êxito extraordinário.

FRANÇA

• Trezentos convidados tomaram parte, na carreira inaugural do novo «rápido» que liga Limoges a Paris, à média de 138 quilómetros por hora, atingindo a velocidade máxima de 200 km/h nas rectas. O «rápido» parte de Toulouse para Paris, cobrindo a distância de 713 quilómetros em seis horas, mas é no trajecto de 400 quilómetros, entre Limoges e Paris, que atinge as médias mais elevadas.

Actualmente os comboios franceses cobrem mais de 130 mil quilómetros por dia a mais de 100 km/hora.

HOLANDA

• Sendo a Holanda um país plano e cortado por inúmeros cursos de água naturais ou artificiais, compreende-se que os transportes ferroviários, assumam neste país extraordinária importância.

A rede ferroviária principal conta mais de 350 quilómetros de extensão, não incluindo obviamente milhares e milhares de quilómetros de via dupla, parques ferroviários, desvios e ramais particulares, etc.

O parque de material rolante compõe-se de mais de 25 000 vagões de carga de todos os tipos, mais de 2600 carruagens de passageiros, cerca de 800 furgões para bagagens e centena e meia de vagões-postais. O material de tracção conta mais de um milhar de locomotivas, mais de metade de tracção eléctrica, pois que mais de 60 da rede ferroviária do país está electrificada.

ESPAÑA

A ENTRADA EM SERVIÇO DO COMBOIO DIRECTO MADRID-BURGOS REALIZA-SE EM MAIO DE 1968

A entrada em serviço do comboio directo Madrid-Burgos prevê-se para Maio de 1968. Este caminho de ferro directo foi concebido e realizado de acordo com modernas técnicas, registando-se a supressão absoluta das passagens de nível

e contando com amplas curvas que permitem ser tomadas com velocidade superiores aos 100 quilómetros/hora. Assim o percurso entre Madrid e a fronteira francesa e todo o norte de Espanha será encurtado aproximadamente em 100 quilómetros.

SERVIÇO ESPECIAL DE AUTO-VAGÃO ENTRE LISBOA E MADRID

Os automobilistas portugueses e espanhóis vão dispor dum serviço especial de auto-Vagão entre Lisboa e Madrid. Um vagão com dois pisos e calhas de fixação, poderá transportar de seis a dez os seis automóveis, sendo atrelado ao «Lusitânia Expresso» entre as estações de Santa Apolónia e das Delícias.

Os automobilistas que não estejam dispostos a fazer, por estrada, a longa distância de Lisboa a Madrid, podem entregar os seus veículos em Santa Apolónia e o comboio leva-nos-á com segurança e rapidez por um preço convidativo: 500 escudos se o carro tiver 4,42 metros de comprimento e 850 escudos se exceder esse comprimento. A partir do próximo dia 28. de Maio, data em que é inaugurada este serviço este serviço, abre-se uma nova perspectiva aos turistas que viajam entre as duas capitais.

Para maior comodidade, os serviços alfandegários e outros pormenores deixam de processar-se na fronteira luso-espanhola mas agora na própria estação terminal; Delícias (Madrid) ou Santa Apolónia (Lisboa), onde os carros são lavados à saída antes de entrarem nas respectivas cidades. Este novo vagão de transporte de automóveis é construído em Espanha.

CORPORAÇÃO DOS TRANSPORTES E TURISMO

O técnico do Centro de Estudos de Turismo da Corporação, Sr. Dr. Joaquim Mata Antunes, regressou de Espanha após haver participado, durante um curso de especialização, sobre «Administração, Contabilidade e Exploração de Empresas Hoteleiras, levado a efeito pelo Instituto de Estudos Turísticos de Madrid.

As sessões de trabalho decorreram com a participação de delegados dos mais importantes centros turísticos e foram dirigidas por catedráticos da Faculdade Madrilenha de Ciências Políticas, Económicas e Comerciais, que trataram temas da maior actualidade na presente conjuntura da indústria, tais como economia e contabilidade hoteleira, organização e gestão da empresa hoteleira, direito turístico e problemática da indústria.

A Corporação dos Transportes e Turismo projecta agora apoiar mais estreitamente as actividades desenvolvidas pelo sector hoteleiro nacional, nomeadamente prestando às Uniões Hoteleiras toda a cooperação ao alcance dos seus Centros de Estudo.

Turismo

BULGÁRIA

— Seguindo o exemplo da Jugoslávia, o governo búlgaro inaugura o regimen de entrada sem «visto» para todos os turistas que permanecerem na Bulgária mais de 24 horas e menos de dois meses. Este regimen poderá ser prorrogado para além do dia 31 de Dezembro de 1967 com todos os países que tiverem feito um acordo de reciprocidade. E, além disso, constitui uma manifestação à proclamação pela O. N. U., de 1967: «Ano internacional do Turismo, passaporte para a Paz.»

ESTADOS UNIDOS

— A cadeia de televisão N. B. C. dos Estados Unidos está preparando uma extensa reportagem sobre a vida, costumes, folclore, tipos, festas, tradições etc. do País Vasco. Diversos técnicos norte-americanos irão filmar os aspectos citados, recolhendo directamente nos mesmos cenários do País Vasco as características da região.

ESPAÑA

— Efectuar-se-á de 24 de Junho a 9 de Julho a Feira Oficial de Amostras, Artesanato e Turismo de Palma de Mallorca, com uma superfície de aproximadamente 11 000 metros quadrados. O passado ano contou com 167 standes que foram visitados por 180 000 pessoas, aguardando-se que o certame atinja este ano a maior afluência.

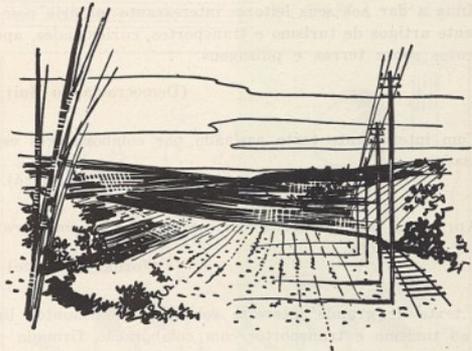
— Durante a sua recente visita à «Rota Cervantina», o ministro de Informação e Turístico, Fraga Iribarne inaugurou o moinho «Fierabras» construído pelo Ministério de Informação e Turismo que servirá de refúgio a escritores e artistas no seu percurso pela Mancha, e o Moinho «Barcelona» construído pela Câmara Municipal daquela cidade. Por último, visitou o Moinho «Rocinante» construído pela Delegação de Turismo de Áustria em Espanha.

— Realizou-se no Ministério de Informação e Turismo uma exposição de cartazes turísticos que apresentou no seu conjunto a importante produção destes meios propagandísticos. Desta exposição vão seleccionar-se os cartazes que representam a Espanha na Exposição Internacional de Milão e noutras exposições de diversos países.

Vão ser inaugurados na Costa do Sol mais 7 estabelecimentos hoteleiros de categoria média. Estes hotéis pertencem às categorias de 1.ª B e 2.ª classe, estando prevista para muito em breve a sua inauguração.



La Toja



— Promovida pela Delegação Provincial de Informação e Turismo em colaboração com outros organismos (está já a organizar-se a «I Semana Turística Internacional»). Prevê-se que esta se realize durante o próximo mês de Outubro e durante a mesma haverá espectáculos e manifestações artísticas de nível internacional.

— Um aglomerado turístico flutuante projecta-se instalar no Mar Menor de Múrcia por uma empresa urbanizadora que pensa construir uma série de «bungalows» sobre pilares e rodeados dum grande jardim aquático. Será a primeira cidade flutuante espanhola e aguarda-se que possa ser inaugurada brevemente.

— A Espanha obteve o primeiro prémio de cartazes apresentados para a Exposição de Propaganda Turística de países euroafricanos e do Mediterrâneo que será celebrada em Catânia (Itália) de 18 a 25 de Junho. Apresentaram-se 22 países e destes unicamente 9 entraram na selecção final.

— As autoridades oficiais informaram recentemente os seguintes dados: Durante os meses de Janeiro, Fevereiro e Março entraram em Espanha 243 778 portugueses. Durante os mesmos três meses de 1966 a cifra de Portugueses entrados foi de 219 044, verificando-se neste período um aumento de 11,3% na cifra de lusitanos que se deslocaram à Espanha.

ITÁLIA

Na cidade de Mântua foi lançada uma nova forma de cortesia para os turistas que visitam este interessante centro de veraneio, embelezado pelo magnífico palácio e castelo dos duques de Gonzaga, que deram azo à famosa e conhecida ópera lírica «Rigoletto», de Verdi.

A nova forma de cortesia dos mantuanos consiste em abrir os seus lares aos forasteiros, proporcionando, assim, horas de agradável convívio e hospitalidade a quantos se deslocem àquela linda e acolhedora cidade, situada entre Milão e Veneza.

O departamento local de turismo procederá à apresentação do turista ao habitante da cidade, de modo a permitir-lhe a oferta de hospitalidade e assistência.

O Anuário dos Hotéis de Itália de 1967, publicado pelo Organismo Nacional do Turismo insere indicações respeitantes a 22 918 estabelecimentos hoteleiros. É curioso assinalar que 93 por cento desses núcleos adoptaram, para bem servir os turistas, a fórmula de tabela que indica os preços (tudo incluído).

O QUE DIZEM DE NÓS

Renovada na fisionomia gráfica e na contextura literária, a velha e sempre nova revista, de tão prestigiosas tradições continua a dar aos seus leitores interessante matéria nomeadamente artigos de turismo e transportes, curiosidades, apontamentos sobre terras e paisagens.

(Democracia do Sul)

Com interessante texto assinado por colaboradores especializados...

(O Povo da Lousã)

Apresenta artigos muito curiosos sobre turismo, transportes, divulgação...

(Jornal do Oeste)

...texto de grande interesse sobre vários assuntos ligados ao turismo e transportes com colaboração firmada por escritores e publicistas.

(Diário de Coimbra)

... publicação de leitura sugestiva e aspecto gráfico excelente.

(Notícias de Guimarães)

...bem colaborada, é uma publicação de alto nível.

(Jornal de Évora)

A FEIRA DA AGRICULTURA EM SANTARÉM

A linda e histórica cidade de Santarém, que começou por ser «a princesa das vilas portuguesas» vai tornar-se pequena nos com os milhares de visitantes que mais uma vez ali irão admirar, em vasto recinto, os stands e pavilhões nacionais e estrangeiros, e assistir ao desenrolar de um vasto e tentador programa de festas, com que serão celebradas a IV Feira Nacional de Agricultura e a XIV Feira do Ribatejo.

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

Esplêndido Serviço de Cozinha • Águas correntes, quentes e frias, em todos os quartos • Boas casas de banho em todos os andares • Completas instalações frigoríficas no Bar, no Café e no Hotel

Telefone 279

E L V A S

SOCIEDADE CORRETORA, LIMITADA

FUNDADA EM 1913

por CHRISTIANO FRAZÃO PACHECO

O maior produtor de ananases dos Açores

Fabricantes das famosas conservas de:

PEIXE; CARNES; LEGUMES E DOCES

Experimente a deliciosa pasta de Carne em Pastéis, Croquetes e Sanduíches!

Em Ponta Delgada - Açores: **SOCIEDADE CORRETORA, LDA.**

Em Lisboa: Açorex - Rua da Conceição, 125 - 2.º Dt. - Telef. 36 23 12

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



REPRESENTANTES EM 30 PAISES DA EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ, EGITO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPEIA

Última página



E quando o oculista o apresentou ao Sr. Guedes, o Soraiva, incorrigível bêbedo, disse-lhe:
— Deixe-me ver bem. Parece-me que já o bebi nalguma parte.



— Preciso de começar a fazer dieta. Imagine que, completamente nua, peso 62 quilos. Eu até pensei que a balança da farmácia estivesse escangalhada.

Era terrivelmente maçador. Recentemente teve que servir de cicerone a um casal de americanos em visita a Lisboa. Sairam de automóvel, em passeio pelos recantos pitorescos da cidade. Logo de início foram a Montes Claros.

— Uma destas estradas foi feita por meu avô.

Via-se do outro lado do Tejo o monumento a Cristo-Rei. Era obra de um tio materno.

Lá em baixo a doca de Alcântara era uma realização de um primo irmão. A estação marítima fora construída por seu bisavô.

Nesta altura, o senhor americano, já saturado, virou-se para ele e perguntou:

— O sr. já ouviu falar no Mar Morto?

— Claro, que sim!

— Pois quem o matou foi* o meu pai!

A senhora, que não tinha nascido sob o signo da beleza, acordou com o barulho do carro do lixo e como esse barulho era raro naquela zona, levantou-se apressadamente, pegou no balde do lixo, vestiu um roupão de qualquer maneira e, toda desgrenhada, estremunhada, amarfanhada, apareceu à porta e gritou para o homem que guiava o carro:

— Quase que ia perdendo o carro do lixo!

— Realmente — disse então o homem — Salte já para dentro!

O psiquiatra mandou entrar o cliente. A enfermeira introduziu o cliente, que trazia debaixo do braço uma bela caixa de chapéus. Sentou-se a um aceno do médico, pôs a caixa sobre a mesa, apontou-a e disse: — Doutor, o meu caso é esse. O médico desfez o laço que amarrava a caixa, destapou-a e recuou de olhos esbugalhados quando viu uma cabeça de mulher degolada, usando ainda o chapéu que viera originariamente na caixa.

— Que coisa horrível! exclamou o psiquiatra tapando os olhos.

— Ainda bem que o senhor acha, doutor. Foi isso mesmo que lhe disse quando ela apareceu lá em casa usando esse chapéu.

Segurou a rapariga pelo braço e fê-la deitar-se. Depois deu-lhe vários puxões no pescoço. Ela gritou. Ele não teve a menor reacção e passou a dar-lhe bofetadas.

Ela tentou retirar-se, mas ele segurou-a violentamente e colocou-a de costas. Puxou-lhe as pernas, os braços, e começou a dar-lhes socos nas costas. Depois de algum tempo, disse apenas:

— Agora pode sair. Era o massagista.

— A senhora muito snob entrou na exposição com ares de superioridade. Parou, colocou o lorgnon e disse:

— Naturalmente, isto é um desses incompreensíveis quadros surrealistas, não é?

O pintor não se aborreceu: — Não, madame. Isso é apenas um espelho.

Durante todo o tempo que a costureira esteve na sala com a mulher, ele permaneceu meio escondido no escritório, sem querer aparecer e ser obrigado a conversar com a velha, que achava aborrecida. Afinal ouviu bater a porta e gritou para a mulher:

— Maria, afinal aquela velha idiota já se foi embora?

— Sim — respondeu então a mulher — agora quem está aqui na sala é D. Isaura, a costureira.

Certo coronel reformado do exército inglês, já bastante idoso começava a irritar-se com as proezas de que se vangloriava o grupo de ex-pilotos da Raf, reunidos no salão do seu clube, em Londres. Não se podendo conter mais, disse:

— Vocês fizeram maravilhas... Mas já pensaram que muito pior aconteceu durante a guerra dos boers? podem imaginar o que seja o sol a cozinhar-lhes os miolos, a areia a queimar-lhes os pés, e os ataques de minuto a minuto? Eu mesmo, certo dia, tive um encontro corpo a corpo com dez inimigos. Matei oito, mas os outros dois conseguiram apanhar-me e trespassando o meu corpo com a espada pregaram-me na árvore mais próxima. Assim fiquei três dias até que chegaram reforços e eu fui salvo!

— Livra! — exclamou um dos oficiais da Raf. Deve ter sido cruel. O ferimento doía muito muito?

— Muito não — respondeu calmamente o velho soldado — só quando eu ria.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL