

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



A

SOREFAME

CONFIOU AS MAQUINAS

SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

SCIAKY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE
MAIOR EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

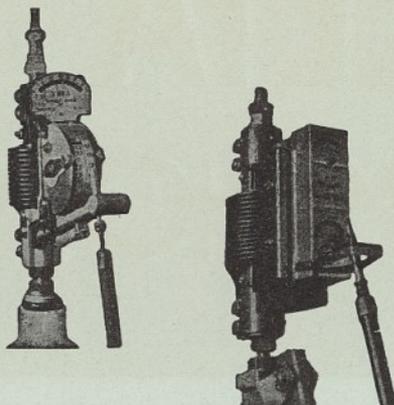
SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º E. — LISBOA ★ TELEFS. 65 12 29 / 65 12 20 / 65 18 12

DELEGAÇÃO NO PORTO • RUA DE SANTOS POUSADA, 571 • TELEFONE 5 69 21



RELÉS



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

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.² • TEL. 23411 • PORTO

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

ELVAS

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



REPRESENTANTES EM 30 PAÍSES DA EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ, EGÍPTO E AFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPÊA

DEPÓSITO LEGAL
10 NOV 1967

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1964; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º



Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

Director:

ENG.º LUIS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres
— Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

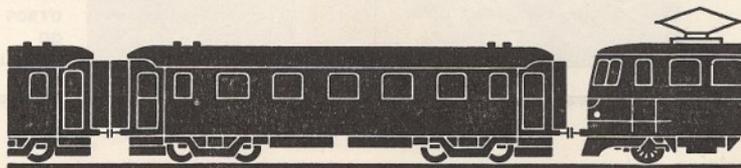
Números especiais:

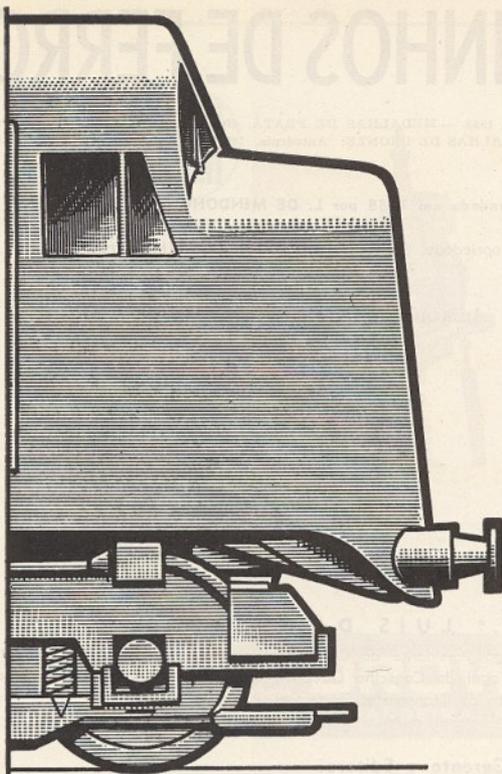
10 escudos

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Nota de Abertura	243	Jornal da Quinzena	249
Trinta locomotivas para Angola	244	Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro	251
Pio Baroja e o comboio	245	Panorama	252
Linhas Estrangeiras	246	Caminhos de Ferro do Ultramar	253
África	247	Crónica de hoje	255
Fotonotícias	248	Livros	256

nota de **abertura**

A linha férrea de Benguela e o porto do Lobito e os seus futuros concorrentes

A China Popular ofereceu-se para construir o caminho de ferro Zâmbia-Tanzânia, segundo comunicou o Presidente Kaunda, do primeiro daqueles países, quando regressou do Pequim. A linha férrea teria uma extensão de 1600 km e a sua construção deverá demorar cinco anos. Kaunda declarou, porém, que a Inglaterra, a França, os Estados Unidos e o Japão serão consultados sobre a construção desta linha que libertará a Zâmbia da necessidade de efectuar o seu comércio externo através de Angola, da Rodésia e de Moçambique.

Estas informações completam, em grande parte, outras que, embora veladamente, têm sido divulgadas na Imprensa Internacional. Tanto os governos da Tanzânia, onde a influência pró-chinesa é cada vez mais ampla, como o da Zâmbia, de mês a mês mais simpatizante com Pequim, estão sobremaneira empenhados em ver realizado o projecto relacionado com a construção daquela linha férrea. Não se trata, pois, de um sonho, mas duma realidade quase palpável...

E tanto assim é que já estiveram em Ndola peritos chineses, que visitaram as zonas por onde poderá vir a passar a futura linha férrea. Parece que os estudos preliminares estão por breve em três gabinetes, que funcionarão, sincronizadamente, nas capitais dos três países. A mão-de-obra a utilizar, durante os trabalhos de campo, será recrutada, na parte de um terço, entre chineses. A circunstância de serem consultadas empresas da Inglaterra, da França, dos Estados Unidos e do Japão, poderá considerar-se como mera formalidade. Seja por que preço for, a China nunca deixará perder esta excelente e quase única oportunidade para consolidar a sua «testa de ponte», magnífica e excelente, naquele eixo do continente africano (Tanzânia-Zâmbia) servido por um dos seus maiores portos: Dar-Es-Salam...

E já que falamos em «testas de ponte», parece oportuno recordar, também, que uma outra se lhe apresenta aberta: o porto marítimo de Ponta Negra, na noza da África Equatorial. Daí os bons entendimentos, cada vez mais estreitos, sob todos os aspectos, de Pequim com o governo do Congo (Brazzaville), onde já se encontram instalados, vai para dois anos, técnicos chineses, professores, mentores das técnicas revolucionárias subversivas, e tantos outros elementos de olhos amendoados pródigos em vénias e contumélia, segundo as boas normas dos costumes asiáticos, visto que facilitam a captação de simpatias e de amizades com extraordinária facilidade.

No dia em que for uma realidade evidente a linha férrea agora projectada, incontestavelmente que o caminho de ferro de Benguela e o porto do Lobito virão a sentir os efeitos dessa concorrência. Todas as mercadorias, importadas e exportadas, provenientes da Zâmbia, principalmente os minérios, deverão circular por aquelas novas vias de escoamento, servidas pelo porto de Dar-Es-Salam que os ingleses apetrecharam modernamente para o legarem, depois, em dramático testamento, aos tanzanianos...

Se as grandes obras de engenharia, para a construção da nova via férrea, começarem em 1970, de acordo com os planos já anunciados, provavelmente ficarão concluídas em 1975.

A partir dessa data o caminho de ferro de Benguela e o porto do Lobito terão na vanguarda sério concorrente.



PORTO
DO
LOBITO

À Companhia Mineira do Lobito e à Sociedade Mineira do Lombige concedeu o Banco de Exportação e Importação um empréstimo de 7,9 milhões de dólares (229 100 contos), como participação para a compra de trinta locomotivas «Diesel», equipamento e serviços afins.

O material está a ser produzido na fábrica da empresa fornecedora norte-americana, em Erie, no estado da Pensilvânia, onde se encontram técnicos das duas companhias angolanas, a receber treino de manutenção e de operação. As novas locomotivas destinam-se ao transporte de minério da Cassinga até ao porto de Moçâmedes e serão entregues no prazo de quatro meses. A empresa fornecedora participa com quinze por cento do total do empréstimo e o Banco de Exportação e Importação com 85 por cento. A operação tem o aval do Governo português.

Trinta locomotivas para Angola

**UM EMPRÉSTIMO
DE 229 100 CONTOS
CONCEDIDO PELO
BANCO DE EXPORTAÇÃO
E IMPORTAÇÃO**

KINSHASA

**PRETENDE CONSTRUIR
UMA LINHA FÉRREA
QUE DESVIE DO LOBITO
AS EXPORTAÇÕES
DOS MINÉRIOS
DO KATANGA**

Técnicos japoneses vão partir para o Congo, a fim de estudarem o traçado de uma nova linha férrea, que tem por objectivo transferir, do porto angolano do Lobito para o porto congolês de Matadi, as exportações dos minérios do Katanga.

A nova linha terá 800 quilómetros de extensão e ligará Port Francqui a Kinshasa, fazendo a união entre as redes ferroviárias já existentes no Congo e permitindo o transporte directo dos minérios do Katanga ao porto de Matadi.

Actualmente, os minérios do Katanga, nomeadamente o cobre, são exportados pelo caminho de ferro de Benguela, com término no porto do Lobito. O porto congolês de Matadi é utilizado principalmente para as importações.

A equipa de técnicos japoneses é chefiada por Fumikatsu Techibana, da Corporação Nacional dos Caminhos de Ferro, e parte para o Congo a convite do presidente Mobutu. Segundo afirma a agência noticiosa japonesa, o Governo congolês deseja que Matadi se torne o seu principal porto de exportação, para poder deixar de utilizar o Lobito.

Os técnicos japoneses estudarão qual o traçado mais vantajoso para a nova linha férrea. Segundo a agência japonesa, o Governo do Japão não tenciona conceder empréstimos ou créditos ao Congo para a eventual construção dessa linha férrea.

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

RECOLHA E ENTREGA NO DOMICILIO DE MERCADORIAS
E BAGAGENS

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

GUINDASTES, 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

Pio Baroja e o comboio

por *Waldo de Mier*

Quando Pio Baroja, o grande escritor espanhol, viajava de comboio, seus olhos observavam tudo meticulosamente: paisagem, ambiente, tipos. Nada escapava ao seu olhar penetrante e investigador. Nessas novelas em que descreve Viagens por caminho de ferro, deixou-nos verdadeiros quadros de pintura, feitos com pinceladas magistrais, de cenas características do seu mundo de então, observadas do comboio.

Que tipos humanos nos descreve Baroja no momento de nos relatar os seus companheiros de vagão! No ano de 1900, o novelista fez uma viagem por terras de Soria, e, num artigo intitulado «Nas margens do Douro, descreveu assim parte das suas impressões de viagem:» O ruído de uma campanha despertou-nos em sobresalto. Chegava o comboio de Soria, que tornava a partir. Entrámos na carruagem de terceira. Apresentava um aspecto estranho: homens cobertos até à cabeça com capotes escuros e capuz; aldeãos de calção curto e envoltos em mantas listradas; cestos, cordas, gaiolas; velhas com saias em cima da cabeça, mulheres de rosto impassível, tudo empastado numa atmosfera brumosa, empadada pelo fumo do tabaco».

Anos mais tarde, Baroja torna a fazer outra viagem. Desta vez pelo Sul, até Tânger, onde-se dirige para escrever umas crônicas sobre a guerra de Marrocos. Viaja em segunda classe: «Antes de chegar a Córdova entram três rapazes, fato justo, chapéu largo, faixa preta e grande cadeia de prata; falam dos seus lagares de azeite, dos seus cavalos; depois falam da Feira de Sevilha». Estes mesmos tipos colocados no primeiro capítulo de «A Feira dos discretos», quando em 1905 escreve esta grande novela e os pinta quase com as mesmas palavras.

Sempre há algum turista estrangeiro no compartimento onde viaja Pio Baroja ou qualquer dos seus personagens.

Estes correspondem a uma página da «Feira dos discretos»: A carruagem de segunda classe estava ocupada por seis pessoas. Em frente de Quintín, um senhor francês, corpulento, barbeado, de ar distinto, com fita vermelha na casa do botão. Apoiada no ombro do francês, dormia sua esposa, uma mulher flácida, com um chapéu extravagante, os pómulos vermelhos e as mãos grandes, seguravam uma carteira».

Por vezes, as suas descrições são implacáveis. Na sua viagem a Tânger reflecte todo o incómodo suportado: «Chove com impertinência e faz um frio horrível. Na carruagem onde entrámos estão os oito assentos ocupados. Um padre que se sente Zarathustra repotreja-se, e fazendo-se adormecido, empurrava o passageiro do lado para ocupar todo o calorífero. Além disso, deixa a janela aberta, porque leva duas mantas e capote. Na outra extremidade do vagão vai um militar de alta graduação, rechonchudo, gordo, com os olhos grandes como os de um peixe, acompanhado da esposa, e em frente de ambos, dois recém-casados, andaluzes, que falam com a mais doce suavidade. Olhámo-nos todos com o ódio característico com que nós os espanhóis nos observamos, e dispusemo-nos a dormir».

O escritor é mais cruel ainda quando põe na pena de Sacha Savaroff, uma das suas personagens da obra «O Mundo é assim» a descrição de uma viagem até à capital de Espanha: «Tomámos o rápido para Madrid. No trajecto pude notar a falta do sentido social dos espanhóis. Famos, meu marido, Graciosa, a menina,, e eu no compartimento. Era de noite. A pequena dormia quando a porta se abriu e entrou um

homem de aspecto de camponês, embrulhado num capote escuro. O homem sentou-se e começou a cuspir e a deitar fumo de um cigarro pestilento».

No livro «A Sensualidade pervertida», Luís Murguia entra no comboio e descreve assim a viagem: «Fui em primeira. Na carruagem ia uma mulher que me parecia inglesa ou americana. Era uma mulher delgada, esquelética, muito bem vestida, com a cútis tostada pelo sol, os olhos brilhantes, a cara larga e a mandíbula quadrada. Fez-me umas perguntas em mau francês e entablámos conversação. Vinha do Transvaal e era filha de um militar. Tinha viajado por todo o Mundo e, apesar disso, tinha um ar infantil. Em Miranda convidei-a a tomar o pequeno almoço».

Sabemos, por Baroja, que para viajar em comboio, na sua época, era preciso fato especial: «O comboio começou a andar. O homenzinho (um dos passageiros do compartimento em que viaja André Furtado, personagem do livro «A árvore de ciência») puxou de uma espécie de túnica amarela, envolveu-se nela, pôs um lenço na cabeça e estendeu-se para dormir».

Baroja divertiu-se viajando em comboios provincianos, que lhe proporcionavam esta classe de encontros humanos. Detestava, em troca, os comboios de luxo, como o manifesta em um parágrafo de «César ou nada». «Viajando, em comboios de luxo, encontram-se as viagens mais insípidas, como nenhuma outras. Todos os «sleepings» são iguais, toda a gente é igual, todos os hotéis iguais. Realmente é estúpido».

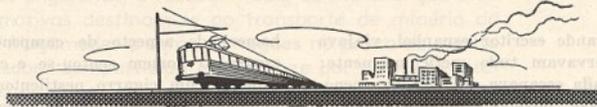
Em compensação, encontra certo motivo de mistério nos comboios pequenos como descreve em «O Desconhecido»: «Ouvii-se o sinal e o comboio voltou à sua louca correria pela campina escura, cheia de sombras, e as grandes chispas

(Continua na página 254)



Ilustração na novela «Os Contrabandistas» de Pio Baroja

Linhas Estrangeiras



GRÃ-BRETANHA

A Escócia está actualmente servida por sete ligações Freight-liners; 3 ligações Glasgow-Londres, Aberdeen-Glasgow, Glasgow-Manchester e Glasgow-Liverpool. Estão previstas outras ligações entre Glasgow e as cidades de Leeds, Sheffield e Birmingham.

ITALIA

Em 1966-67, noventa e sete mil passageiros beneficiaram, fora da estação, de reduções de tarifa concedidas pelos Caminhos de Ferro do Estado aos grupos de turistas, desportistas e estudantes, com o fim de criar novas correntes de tráfego durante os períodos em que o movimento dos passageiros é fraco. Foi assim que, entre o dia 16 de Setembro e o dia 18 de Junho, 99 comboios especiais (representando, na totalidade, 81 677 lugares oferecidos, foram postos em serviço para transportar 73 759 pessoas. Perto de mil grupos, além disso, utilizaram carruagens reservadas, incorporadas em comboios normais. As receitas atingiram 175 milhões de liras e a utilização média da capacidade de transportes dos comboios especiais postos a circular ultrapassou 90 %.

— Um sistema automático electrónico, destinado a melhorar a segurança nas passagens de nível, foi apresentado pelos Caminhos de Ferro do Estado nas Jornadas Internacionais de Electrónica, em Roma. Graças a estas instalações, ainda na fase experimental, será possível reduzir ao mínimo o tempo do encerramento das barreiras, o que concorrerá para aumentar a segurança dos automobilistas. O dispositivo, além disso, pode-se controlar por si próprio, caso se desarrange. Com o fim de demonstrar o funcionamento da instalação, um troço de via sobre o qual circula uma locomotiva, foi colocado no recinto da exposição romana.

JAPÃO

Nos fins de 1966, o parque de material circulante dos Caminhos de Ferro japoneses constava do seguinte: 2915 máquinas a vapor, 1460 locomotivas eléctricas, 720 diesel, 9 979 automotoras eléctricas, cerca de 5000 autorails, 9 960 carruagens de passageiros e 138 451 vagões de mercadorias.

• No período que se seguiu à segunda guerra mundial, a prioridade foi dada à modernização das instalações e do material respeitante ao tráfego dos passageiros. A capacidade oferecida pelos serviços de mercadorias tornou-se pouco a pouco insuficiente, e o desenvolvimento económico extraordinário da indústria e dos intercâmbios obrigou os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão a rever inteiramente a sua política em matéria de transporte de mercadorias. Em primeiro

lugar os Caminhos de Ferro dedicaram-se à criação de itinerários directos entre as grandes estações, evitando assim as lentas operações de triagens. Em 1965, 13 «limited-express-marchandises» e 55 «express-marchandises» asseguraram um serviço regular entre vários grandes centros da antiga linha de Tokaido, e as linhas de San-Yo e de Hokuriku; as demoras do trajecto foram reduzidas de 60 %.

O material circulante foi adaptado à velocidade máxima autorizada nestas linhas ou seja 110 km/h. Actualmente, os Caminhos de Ferro Japoneses contam 80 ligações de mercadorias rápidas regulares, 9 «super-express» (100 km/h) 27 «limited express» (85 km/h), 26 «express» (75 km/h) e 18 «rapido» (65 km/h).

Os JNR preocupam-se em seguida com o seu parque de material especializado; além dos vagões-cisternas, puseram ao serviço veículos destinados ao transporte de cereais, feno,



Comboios TAF-FIAT

automóveis e motocicletas. Para o transporte dos automóveis, foram especializadas 12 estações; o número de comboios que transportam carros eleva-se a 112 que, num ano, asseguraram a entrega de 330 000 automóveis.

Enfim, os JNR quintuplicaram o número dos seus «containers em serviço desde 1964, que passaram a ser actualmente 10 000; 117 estações especializaram-se na manutenção destes últimos.

ÁFRICA

Não há uma África para nós misteriosa; mas próxima, conhecida e um tanto nossa, pelos três laços que ligam as terras. A tradição dos três séculos em que funcionou o sistema de intercomunicação, mercê do qual muitos milhões de africanos vieram colaborar na mestiçagem tropical, trazendo-nos o copioso contingente banto e sudanês. O sangue representado pela mistura das raças, com o que nele flutua de costumes e crenças, de técnicas e acumulações. E a língua portuguesa, tão mulata aquém e além-mar como a gente que descende das etnias conciliadas! Com este argumento tríplice — do idioma, do parentesco e da história — África se nos afiguram tão perto do Brasil, como se em vez de os separar a água, os separasse o tempo. As distâncias tornam-se abstractas. Prevalecem as afinidades. E as simpatias que nelas se contêm. Simpatias de toda a índole, tratando-se do trabalho português nos cli-

do trabalho acompanhado da poupança, cada semente de império fiel ao espírito da aldeia, por fora (muito dados a Camões), «lusiadas», por dentro (muito dados à saudade), minhotos, beirões, transmontanos, algarvios, ilhéus, doidos por transmitirem ao seu campo a imagem do seu berço; com a Igreja e o hospital; a escola e a música; a inocência e a ternura dos arraiais da infância! Foram assim no passado. Reconhecemo-nos neles por estes Brasis moldados segundo o génio e o coração dos avós.

Como o Continente Americano, o Continente Africano não é um, é múltiplo. Há Áfricas, como havia Europas. Metternich dizia que a Ásia começava nos subúrbios de Viena. Michelet excluía a Rússia do conjunto europeu: considerava-a asiática: A África nilota ou egípcia parece-se pouco com a berbere, menos com a etiópica, nada com a negra, que por sua vez se subdivide em raças inconfundi-

pelo eminente escritor brasileiro Dr. Pedro Galmon

mas que os portugueses antes de todos devassaram, ensinando ao Ocidente a maior lição dos séculos. A lição de viver nas regiões quentes. E a lição de conviver com as raças indígenas.

O que os portugueses lá realizaram leva a marca geral da sua presença, nos mundos que deu ao mundo. Foi o caso do Brasil: por isso falamos com experiência própria. No Brasil (e agora na outra margem do Atlântico) o português operou a maravilha de enfrentar a geografia; de dominá-la, transportando para o novo meio a planta útil e a energia agrícola; sobretudo de estabelecer, vencendo a natureza, as condições de sua sobrevivência, que levavam implicitamente os argumentos de sua humanidade. Dessa humanidade portuguesíssima que é a religião, que é o sentimento de família, que é o Santa Misericórdia, que é a doçura e o «jeito» do trato, que é a dureza

veis — e em áreas limitadas. Subjacentes nessas zonas euroafricanas estão as culturas nativas, de que ouvimos falar pelos grupos de pretos importados nos trezentos anos de tráfico. Quando Castro Alves deu voz a esse Continente, para que em «Vozes d'África» levantasse a Deus a sua queixa, pensava na África marroquina, zurzida pelo «simoun», embrulhada no albornó, perdida no deserto como a escrava errante — que nas dobras da capa escondia o filho moreno. Ismael. Angola e Moçambique estendem-se por outros paralelos, naquele mapa mosqueado de populações diferentes — e hoje de novas bandeiras. É a África que se lembra dos navegadores, que lhes conserva a língua e em que grandes cidades, e grandes obras, atestam o trabalho dos que desde 1440 lá estão. Para os brasileiros — é importante vê-la».

Praça Mouzinho de Albuquerque, em Lourenço Marques

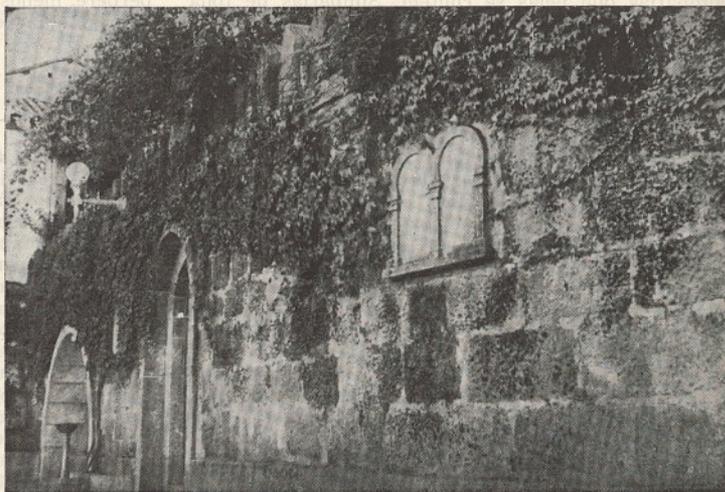


FOTOFOTIGLIAS



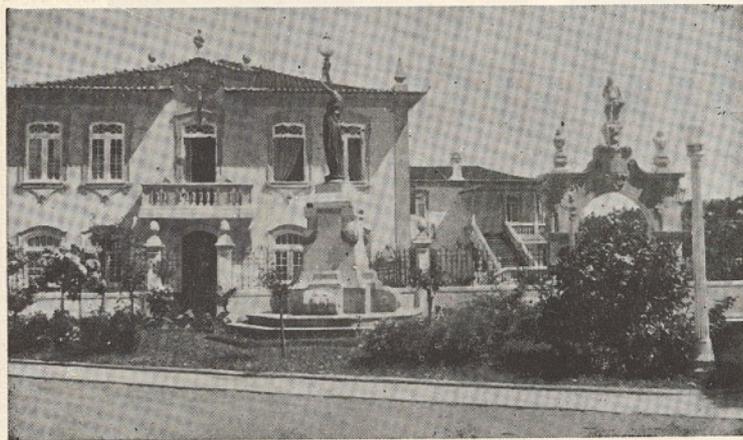
Como de costume, a feira de S. Mateus, em Viseu, atraiu numerosos turistas que aproveitaram a oportunidade para visitar a Sé Catedral, as igrejas do Carmo, Terceiros e de Santo António; as capelas de Nossa Senhora dos Remédios e Vitória; os Museus Regional de Grão Vasco, Almeida Moreira, Arte Sacra e Etnográfico; os monumentos a Viriato, ao bispo Alves Martins, a Camões, a Tomás Ribeiro e D. Duarte e ao Infante D. Henrique; e nos arredores os jardins de Marzovelos, o Convento de S. Francisco, em Orgens, e o Alto de Santa Luzia.

Amarante, terra das mais típicas da nossa provincia-jardim, aguarela lírica opulenta de pitoresco e de cor, sobre a qual oirejam nobilíssimas tradições, adornou-se com as melhores galas para a inauguração da nova ponte que fica a atravessar o Tâmega — rio que é o seu eterno motivo de beleza. O grande acontecimento teve lugar em 24 do mês passado, dentro do programa comemorativo da publicação do Estatuto do Trabalho. O Chefe do Estado dignou-se presidir à cerimónia da inauguração, que decorreu com o luzimento que o festivo acto impunha.



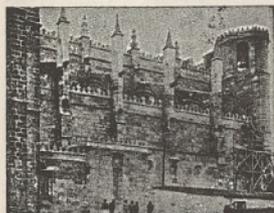
Antigos Paços do Concelho de Amarante

Paços do Concelho de Mondim de Basto



Mondim de Basto, rincão paradisíaco, é já cartaz de turismo. As tradicionais festas ali realizadas foram concorridas por muitos estrangeiros que propositalmente se deslocaram para assistir a um espectáculo inesquecível de grande interesse folclórico, a que lhe deu especial relevo a maravilhosa paisagem em que se emoldurou. A exibição de ranchos, numa alacre cenografia de vivacidade, e muitas outras diversões que caracterizam as populares festas de Mondim de Basto, encantaram quantos presenciaram essa garrida e movimentada feira de atracções.

Jornal da Quinzena



Catedral da Guarda

e monumentais da histórica urbe beirá, que é já hoje um dos mais sugestivos cartazes turísticos.

● Os alunos da antiga Escola de Factores reuniram-se num almoço de confraternização, que se realizou no Restaurante Ageda, na formosa estância do Bom Jesus do Monte.

Esta reunião teve por objectivo comemorar o 42.º aniversário do Curso, como ainda o 30.º do primeiro «encontro», que se realizou naquele mesmo local em 8 de Agosto de 1937, precisamente.

O programa constou do seguinte: Concentração, às 10 horas, na estação de Braga, de onde se partiu, meia hora depois, em autocarro turístico em visita à velha Brácara Augusta, S. João da Ponte, Templo da Falperra, Santuário do Sameiro e Estância do Bom Jesus do Monte. As 13.30 realizou-se o almoço no referido restaurante, ao qual a presença de algumas senhoras emprestou muita distinção. O lugar de honra ficou vago em homenagem aos antigos mestres, todos falecidos, o último dos quais, o Sr. Albano Costa, no dia 19 de Maio deste ano. O almoço, bem servido e regado como os belos vinhos regionais, culminou, na esplanada, ao tomar-se o café, com a «Marcha do Curso», cantada por todos os convivas, e que constituiu um grande êxito. Com efeito, a letra, de Castro Reis, é muito feliz e adapta-se à popular canção «Ó tempo, volta para trás».

Entre as pessoas presentes estiveram os Srs. António Rodrigues Coutinho, inspector João Santos, o chefe de Tua, António Magalhães, Castro Reis e o chefe de 1.º de Contumil.

● Em Joanesburgo foi lançada a ideia da formação de um movimento denominado «Amigos de Portugal».

O entusiasta que a lançou, Bernard Podlashuk, expô-la no decurso de um jantar realizado em Joanesburgo, ao qual assistiram entidades de relevo ligadas à vida económica sul-africana.

Podlashuk salientou a acção relevante do exército e das forças para-militares portuguesas em acção contra os terroristas actuando no Norte de Moçambique, lembrando que a África do Sul deve manifestar a sua simpatia pelos esforços dos que defendem a paz, a segurança e o progresso da África Austral.

● No dia 17 de Setembro passado procedeu-se, no Entroncamento, na Rua Jacinto Marques Agostinho, à entrega, em acto solene, da chave aos sócios n.º 305-A do, 1.º escalão, e



358-A, do 4.º escalão, senhores Joaquim Fernando Maçaroco e sua filha D. Maria Francelina Panaca Maçaroco. Também, no dia 24 de Setembro, se efectuou, com igual solenidade, a entrega da chave de uma magnífica construção, ao sócio n.º 247-A, do 6.º escalão, Sr. Joaquim da Silva Maltez. O referido acto realizou-se na Rua D. Afonso Henriques, na Golegã.

● Temos conhecimento de que será inaugurada no próximo mês de Dezembro a ponte «Engenheiro Trigo de Morais» sobre o rio Cunene, que tem 812 metros de comprimento e importou em 16 600 contos.

Construída segundo um projecto do Eng.º Edgar Cardoso, tem nove metros de largura, com dois passeios de 90 centímetros, e vem resolver o problema da passagem do rio entre o Humbe e Vila General Roçadas.

● Na sede da Corporação, reuniu-se o Conselho da Secção do Turismo e Indústria Hoteleira, da Corporação dos Transportes e Turismo, sob a presidência do Sr. Dr. Fernando Augusto Serra Campos Ferreira e com a presença do consultor jurídico da direcção, Sr. Dr. Luís Arnaud Pombeiro.

Foram estudados e apreciados alguns pedidos de concessão de alvarás para novas agências de viagens e, bem assim, um projecto de criação do Sindicato Nacional dos Profissionais na Indústria Hoteleira e Similares do Distrito de Faro.

● Em homenagem aos jornalistas que participaram no VI Encontro da Imprensa Não-Diária, efectuado no Algarve, o magnífico Rancho Folclórico do Calvário exibiu-se durante o jantar realizado em Mexilhoeira da Carregação, oferecido pela Sociedade Recreativa Irmãos Unidos. Foi um espectáculo inolvidável e um apontamento folclórico buliçoso, colorido, pleno de beleza.



Rancho Folclórico do Calvário (Lagoa)

● A fim de expor o programa da promoção turística portuguesa no mercado espanhol, o delegado do Commissariado do Turismo em Madrid sr. Luís Filipe de Oliveira e Castro, promoveu uma reunião com os directores das mais importantes agências de viagens espanholas e fez uma exposição, na qual destacou o surto actual do turismo português e o alto interesse de que se reveste a colaboração dos agentes de viagens, aos quais muito já se deve no que respeita ao aumento considerável de turistas espanhóis que visitaram Portugal nos últimos dois anos e que representaram um aumento de 41,2 por cento de 1965 para 1966.

● Na sede do Ateneu Artístico Vilafranquense inaugurou-se a 1.ª Exposição de postais ilustrados «Maravilhas de Portugal», com que a comissão cultural daquela colectividade deu início às suas actividades.

● Principiou em 8 do corrente a tradicional Feira da Piedade, em Santarém, que se prolonga durante quinze dias. É das mais importantes feiras do Ribatejo e das mais concorridas do País.

● Obteve o maior agrado a exibição do Rancho Regional de Vila das Aves, na importante e tradicional Feira de S. Miguel em Cabeceiras de Basto.

● Comemorou o seu 49.º aniversário a Banda Visconde de Salreu, que aproveitou a festiva efeméride para levar a cabo um festival em que actuaram as bandas de Vale de Cambra e de Antuã e diversos conjuntos musicais.

● A partir deste mês, o Governo da França deixa de conceder o desconto de vinte por cento de que têm beneficiado os turistas estrangeiros ao fazerem compras na França, pagas em dólares ou outras moedas estrangeiras.

Segundo as novas directrizes, pela primeira vez divulgadas nas colunas do «Figaro», os comerciantes só podem fazer desconto aos turistas que deixem a França por certas vias de caminho de ferro e que se comprometam a fazer uma declaração formal sobre a natureza genérica das compras com direito a desconto. Os que se desloquem de automóvel são excluídos desta regalia.

● A aquisição de dezanove automotoras de passageiros, destinadas às direcções de exploração dos Caminhos de Ferro de Moçambique, nos distritos de Lourenço Marques e de Moçambique, realiza-se em Dezembro deste ano.

Trata-se da maior aquisição até hoje feita para Moçambique deste género de material circulante.

● A folha oficial publicou um decreto que permite ao Governo pelo ministro do Ultramar, sempre que o entenda conveniente, determinar que as sociedades concessionárias de serviço público de caminhos de ferro nas províncias ultramarinas tenham a sua sede em território nacional. O mesmo diploma estabelece que a dissolução ou liquidação das sociedades referidas, quando efectuadas por qualquer motivo de harmonia com uma legislação estrangeira, não produza quaisquer efeitos em território português.

● Feram abertos à exploração dois troços do Caminho de Ferro de Moçâmedes, de 23 e 16 quilómetros, nos ramais de Cassinga Norte e Cassinga Sul.



Aspectos diversos de ANGRA DO HEROISMO



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

da Société Financière de Paris, como consta de documentos que ficam arquivados na repartição a meu cargo; assistindo a este acto o Procurador Geral da Coroa e Fazenda, o Exmo. Conselheiro de Estado João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens e por ele Exmo. Ministro, primeiro outorgante, foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo declaradas, que, tendo o Governo de S. Majestade resolvido aceitar a proposta apresentada no concurso que, nos termos da lei de 23 de Março do corrente ano, se efectuara neste Ministério no dia 26 de Julho último, pela qual a mesma Société Financière de Paris se obriga a construir e explorar o caminho de ferro da Beira Alta e ramal de Coimbra, e a estação de passageiros e mercadorias na mesma cidade, conforme as condições do Decreto de 24 de Maio do corrente ano, pela subvenção de 23.000\$000 réis cada quilómetro, e havendo a dita Société Financière de Paris realizado já o depósito definitivo de 270.000\$000 réis em dinheiro e em títulos de dívida pública portuguesa de 3 por cento, pelo seu valor no mercado, à ordem do Governo, que há-de servir de caução ao cumprimento do contrato desta empresa, como consta por um conhecimento em forma passado em data de ontem pela Caixa Geral dos Depósitos e que fica igualmente arquivado na repartição a meu cargo, tinha por isso ele Exmo. Ministro resolvido celebrar contrato com a dita Société Financière de Paris, para os mencionados fins, com todas as condições juntas ao citado Decreto de 24 de Maio do corrente ano. E por ele Mr. Edmond Bartissol, segundo outorgante, foi dito que aceitava este contrato com aquelas condições por parte da Société Financière de Paris, cujo procurador e representante é; declarando ambos os outorgantes que se obrigavam ao fiel cumprimento de todas aquelas condições em seu nome e no das entidades que representam; sendo essas condições as seguintes:

CAPÍTULO I

Condições relativas à construção do caminho de ferro da Beira Alta, ramal e estação de Coimbra, ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante e aos direitos do Estado e da empresa sobre as diversas construções e material fornecido

Artigo 1.º — A empresa efectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados nas diversas condições deste contrato:

1.º — A construção de um caminho de ferro que parta da Pampilhosa na linha do norte, siga por Santa Comba Dão ou suas proximidades e termine na fronteira de Espanha e a de um ramal desde a actual estação de Coimbra até ao interior da cidade com uma estação para passageiros e mercadorias, sendo o dito caminho de ferro e ramal completos em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação e todos os edifícios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contíguas e em geral as obras de construção

previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento da linha férrea e ramal;

2.º — O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral de todo o material fixo e circulante designado ou não designado, que for necessário para manter as linhas em perfeito estado de exploração.

3.º — O estabelecimento de um telégrafo eléctrico ao lado da linha férrea e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que forem precisos para o conservar em bom estado de serviço;

4.º — A colocação dos marcos quilométricos depois de terminada a linha e o levantamento do cadastro do caminho de ferro e ramal, com a descrição de todas as obras de arte e mais dependências.

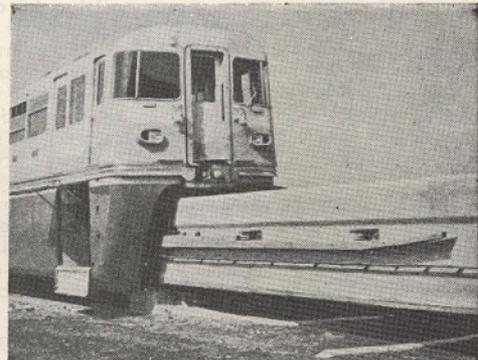
§ 1.º — A palavra empresa, sempre que for empregada neste contrato, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem ele trespassse, na conformidade das leis e com a autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude deste contrato.

§ 2.º — O caminho de ferro da Beira Alta, ramal e estação de Coimbra serão construídos conforme os projectos definitivos aprovados pelo Governo nos termos das disposições da lei de 23 de Março do corrente ano e nenhuma alteração pode ser feita nesses projectos sem prévia aprovação e autorização do Governo.

§ 3.º — O Governo entregará à empresa cópias dos projectos a que se refere o § 2.º deste artigo.

Art.º 2.º — Este caminho e ramal serão construídos com leito e obras de arte para uma só via à excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço.

(Continua no próximo número)



Curioso sistema de via

Panorama

A «Creed & Company Limited», de Brighton, Inglaterra, concebeu um novo teleimpressor electrónico, a que chamou «Envoy Electronic Dataprinter». Resultado de 4 anos de pesquisa e desenvolvimento, esta nova realização ITT, representa um grande avanço na técnica das comunicações e electrónica. Única do seu tipo a ser produzida na Europa, a «Envoy Electronic Dataprinter» utiliza circuitos integrados electrónicos de alta segurança, para atingir os seus 3 objectivos principais: aumento de segurança e rendimento, maior flexibilidade, redução e simplificação das necessidades de manutenção. Capaz de operar a um ritmo superior a 10 caracteres por segundo, o novo teleimpressor da Creed vem abrir novos horizontes no campo das comunicações para cujo progresso tanto tem contribuído a International Telephone and Telegraph Corporation.

■ Em 16 de Outubro de 1877, inaugurou-se, em Madrid, a primeira linha de eléctricos.

Nos primeiros anos eram puxados por mulas; e, depois, empregou-se, como meio de tracção, a máquina a vapor. Só em 1891 surgiu a tracção eléctrica. E como eram amarelos, os madrilenos passaram logo a designá-los por «canários». Os primeiros, com motores de 27 cavalos, dispunham de 30 lugares.

A sua capacidade aumentou e o número de eléctricos subiu, extraordinariamente, em poucos anos.

E, até 1919, era o grande transporte urbano. O seu «creinadon», porém, passou.

Já são cada vez menos, e já não se vêem no centro de Madrid.

■ Assinado por Celia Zaragoza, o jornal «La Nación», de Madrid, publica uma crónica sob o título «A oeste, um paraíso». Trata-se de um apanhado descritivo de várias localidades portuguesas nomeadamente Lisboa, Estoril, Nazaré, Cascais e Sintra, ilustrado com expressivas fotografias locais. Todas as descrições são um louvor ardente às belezas da nossa terra.

Sobre Lisboa a articulista diz: «Ao visitar Portugal esquecemos instantaneamente as resenhas históricas, as estatísticas, as notas. Nenhuma soma de dados se aproxima — parece-nos — do que esta comarca sugere ou do que despertou em viajantes ilustres, como Unamuno (faço uma viagem até lá, pelo menos uma vez por ano, e, cada vez que volto, regresso mais satisfeito com o povo)».

■ Macau, a «cidade-jardim da Ásia», como é conhecida em todo o Oriente, está a desenvolver-se extraordinariamente. A sua fisionomia está a sofrer uma radical transformação, que mais ampla será com a entrada, em vigor do III Plano de Fomento, previsto já para o próximo ano.

Com uma população imensa — 500 mil habitantes —, Macau é, por excelência, uma cidade de turismo, com os seus casinos, os seus jardins, as suas ruínas e o seu conhecido exotismo, o que torna legítima, portanto, a atribuição de 35 milhões de «patacas» prevista pelo III Plano de Fomento, para a execução integral dos inúmeros melhoramentos que serão levados a efeito.

Destes trabalhos, há a destacar as obras de ligação, agora em curso, das ilhas de Taipa e Coloane, bem como a ponte que ligará a cidade a Taipa.

A Ilha de Coloane, onde fica situada a bellissima baía de Hae-Sá, será objecto de um vasto aproveitamento turístico.

PORQUE CIRCULAM PELA ESQUERDA OS COMBOIOS

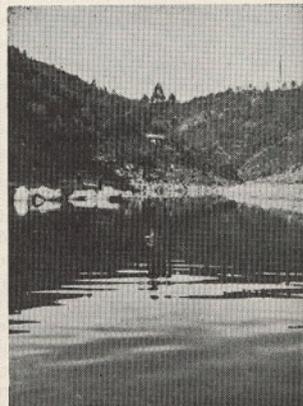
Os comboios principiaram a circular pela esquerda no seu país de origem: Inglaterra.

Porquê? Os antigos romanos já haviam orientado a circulação pela esquerda nas principais estradas do império, e este costume reapareceu de novo na Europa durante a Idade Média.

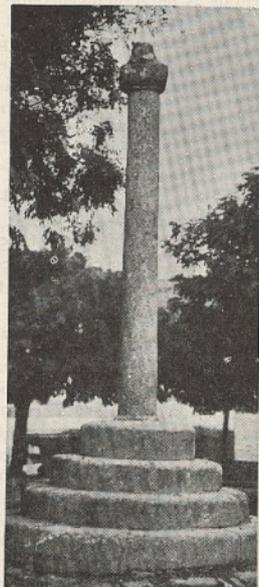
O Professor Parkinson, autor da célebre lei que tem o seu nome, declara que a circulação pela esquerda é uma consequência lógica da natureza humana, segundo a qual todo o indivíduo trata instintivamente de proteger o lado do coração. Os soldados empunhavam a espada com a mão direita e o escudo com a esquerda. Este costume transmitiu-se depois às «aurigas»: para fazer estalar o chicote necessitava-se de espaço livre no lado direito, e a circulação desses carros era, portanto, natural que se fizesse pela esquerda.

Esta norma, introduzida em Inglaterra em 1853, aplica-se também para todos os veículos de motor desde 1904.

Portugal Pitoresco



Pedrógão Grande



Pelourinho de Santa Marta de Penaguião

Caminhos de Ferro do Ultramar

ANGOLA

Por despacho da Presidência do Conselho considera-se, segundo determinação do Conselho de Ministros, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela como residente em território nacional para efeito da realização de operações cambiais e como residente na província de Angola para efeitos da realização de operações de pagamentos interterritoriais.

O mesmo documento define os termos em que a Companhia transferirá para crédito da conta de reserva do Fundo Cambial da província de Angola aberta no Banco de Portugal, até 31 de Março de 1968, as importâncias das disponibilidades em moedas estrangeiras e em escudos, com poder liberatório, no continente e ilhas adjacentes que tenha constituído em depósito à ordem, com pré-aviso ou a prazo, em créditos em conta corrente ou sob qualquer outra forma à data de 31 de Dezembro de 1967.

- O Banco de Exportação e Importação de Washington concedeu à Companhia Mineira do Lobito e à Sociedade Mineira do Lombigo um empréstimo de 7,9 milhões de dólares (229 100 contos), como participação para a compra de trinta locomotivas «diesel», equipamento e serviços afins.

O material está a ser produzido na fábrica da empresa fornecedora norte-americana, em Erie, no Estado da Pensilvânia, onde se encontram técnicos das duas companhias angolanas, a receber treino de manutenção e de operação. As novas locomotivas destinam-se ao transporte do minério da Cassinga até ao porto de Moçâmedes e serão entregues no prazo de quatro meses. A empresa fornecedora participa com

15 por cento do total do empréstimo e o Banco da Exportação e Importação com 85 por cento. A operação tem o aval do Governo português.

MOÇAMBIQUE

A fim de tomar parte na reunião técnica da «International Cargo Handling Co-Ordination Association», onde se iam tratar problemas de portos e transportes, partiu para Antuérpia o Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, sr. eng.º Fernando Seixas. Naquela cidade encontrava-se já com o mesmo fim o director de Exploração de Lourenço Marques, eng.º Urbano Bénites. Da Bélgica, o eng.º Fernando Seixas seguiu directamente para Tóquio, na qualidade de membro da Delegação Portuguesa à Conferência Internacional da «Inter-Ports».

- Os Caminhos de Ferro de Moçambique, cuja actualização tem estado a ser estudada por especialistas franceses, vai adquirir dezassete locomotivas «diesel», iguais a outras dezasseis já adquiridas, para fazer face ao grande desenvolvimento do tráfego ferroviário na linha do Limpopo. Nesta mesma linha, os actuais carris vão ser substituídos por outros mais resistentes.

- Vai ser aumentada para o dobro da capacidade as instalações frigoríficas de que dispõem os Caminhos de Ferro de Moçambique, no porto de Lourenço Marques. Não foi divulgado o custo das obras, sabendo-se apenas que importam em alguns milhares de contos.

ESTAÇÃO CENTRAL
DOS
CAMINHOS DE FERRO
DE
LOURENÇO MARQUES



UM CASO RARO DE DEDICAÇÃO A UM DOS SERVIÇOS DOS C. F. M.

António Tembe entrou como servente da Direcção das Obras do Porto de Lourenço Marques no dia 5 de Maio de 1907, sendo actualmente auxiliar de secretaria dos Serviços Comerciais.

O pessoal deste departamento, tendo à sua frente o chefe dos serviços Manuel Alves Brum, adquiriu um relógio de ouro com que quis homenagear aquele dedicado servidor dos C. F. M., e numa simpática reunião foi-lhe entregue pelo subdirector dos serviços engenheiro Alfredo Stoffel. António Tembe, que constituiu um caso raro de permanência ao serviço — precisamente 60 anos — já não pôde viver sem aquela secretaria, negando-se a ir para casa, conforme disse Manuel Alves Brum, que em breves palavras fez o elogio do homenageado que é «sempre o primeiro a aparecer quando se chamam os serventes,

oferecendo o seu exemplo que serve de estímulo aos restantes colegas do pessoal menor daqueles serviços». Tembe, vivamente comovido, agradeceu, afirmando que jamais poderá esquecer aquela prova de amizade.

LOURENÇO MARQUES VAI SER LIGADO AO TRANSVAL POR NOVA LINHA FERREA

O porto de Lourenço Marques é actualmente a principal via de exportação dos minérios da exploração de Palabora, na África do Sul, deve passar a ser o principal exportador de outros produtos do Transval do norte — afirma-se nos meios ligados aos Caminhos de Ferro de Moçambique — em consequência da recente decisão da «South Africa Railways» em substituir a linha férrea de Selet, que atravessa o Parque Nacional Krueger até Komatipoort, por nova linha férrea, ligando directamente o Transval do norte e do sul à cidade de Lourenço Marques.

Pio Baroja e o comboio

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 245)

da locomotora passaram por diante das janelas como brilhantes pupilas no ar...»

Baroja possuía uma maneira peculiar de observar os povoados de um comboio parado na estação. «Chega o comboio a um povoado e a decoração muda. À porta de uma

estalagem, estava pendurada uma larga tabuleta que rangia com o vento, no telhado pontiagudo arrulhavam duas pombas. Uma moçoila com uma touca branca assoma a um balcão», escreve na viagem de Maria Aracil pela planície inglesa de «Na cidade da Neve». E em «César ou nada»: «O comboio ia parando em quase todas as povoações do trajecto. Numa carruagem de terceira, tocavam acordeão, Era Domingo. Nos povoados viam-se algumas pessoas com fato de dia de festa, reunida na praça e diante dos cafés e botequins; pelos caminhos passavam a correr carros de duas rodas». E esta contemplação melancólica descrita no «Grande torvelinho do Mundo»: «O comboio parou nesta aldeia ao anoitecer. O Outono triunfa; o campo torna-se amarelo, as folhas de ouro dormem na água morta dos canais...» E a melancolia continua em «Elizaldo, o vagabundo» quando nos diz: «Ao passar no comboio ou de carro pelas províncias do Norte, não tendes visto casas solitárias, que vos causam inveja? Parece que lá dentro se deve viver bem». Depois há um sem fim e evocações nas pequenas estações solitárias, adormecidas na noite, como as que refere em «O Desconhecido», um conto totalmente ferroviário, muito barojiano, cheio de mistério e de melancolia.

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

JAIME PEREIRA DA SILVA

Faleceu em Lisboa, no dia 27 de Setembro, o Sr. Jaime Pereira da Silva, de 69 anos de idade, natural de Seixal, funcionário da Marinha Mercante, casado com a Sr.^a D. Alice da Assunção Filipe da Silva, pai da Sr.^a D. Maria Guilhermina Filipe da Silva Simões, casada com o Sr. José Augusto Neves Simões, e do Sr. Fernando Filipe, avô dos meninos Jaime e Carlos Alberto Silva das Neves Simões, e irmão da Sr.^a D. Fernanda Da Silva Ornellas, nossa prezada Directora e Editora.

O funeral realizou-se no dia seguinte, às 10 e 30, da igreja de Santa Catarina para o cemitério do Alto de S. João.

À família enlutada, em especial às senhoras D. Fernanda de Ornellas e D. Maria Carlos de Ornellas Alves Cardoso, apresentamos sentidos pésames.

Cronica de HOJE

por Jorge Ramos

Heróis Anónimos

SEMPRE que é invocada a remota presença de Portugal nas terras mais longínquas do Globo, a magnitude do tema inexgotável impõe um colorido vibrante, digno dos grandes quadros de epopeia. Nunca é demais exaltar feitos de glória, relembrar gestas de heroicidade, traçar o elogio de tenacidades muitas vezes caldeadas em esforços sobre-humanos. A nossa História não é uma catacumba como a de certos povos, que falam do seu passado como de qualquer coisa enterrada para sempre — debaixo de uma coroa de louros que ali ficou esquecida. Abre-se como um livro donde logo surgem todos esses Cavaleiros da Aventura iluminados por um clarão profético de vitória ou de bravura sem limites de temeridade. Pela herança que nos legaram e que não soubemos ou não podemos

e presentes pela magnífica odisséia da sua intrepidez e sacrificio. Estes não foram gente de guerra, e de conquista, nem vultos egrégios de navegantes ou descobridores de mundos. Mas dominaram a selva temível e aliciante, desbravaram sertões, fizeram surgir aldeias em plagas inhóspitas e, levados pelo impulso irresistível de um heroísmo quase sem história, levaram Portugal a todos os quadrantes do Globo. Caminheiros humildes, Cruzados plebeus de um velho Mundo em demanda de novos horizontes, embrenharam-se pelos seringais de Mato Grosso, defrontaram todos os perigos das florestas da Índia, colonizaram a África. E ainda hoje, na Ásia milenária, no continente negro, na Oceania, nos pampas ardentes das Américas, afirmam o espírito audacioso da sua origem.



Inscrições gravadas por Diogo Cão na foz do Zaire

conservar íntegra, continuam vivos. A sua memória acompanha-nos nas horas de júbilo e de adversidade, não como uma sombra que o Tempo tentasse diluir, mas como chama de esplêndido vigor que a Eternidade respeita. Glorificar esses homens, grandes pelas realizações fecundas que o génio deles construiu, e pelo ânimo invulgar que puseram em todas as empresas, quer desvirginando terras ignotas e descobrindo continentes, quer percorrendo todas as longitudes como pioneiros da Civilização, é avivar na nossa própria alma o instinto de ir sempre mais longe ou de olhar sempre para mais alto o sentimento de orgulho em que se confundem as raízes espirituais de pátria e de raça.

Mas no fundo dessa grandiosa tela, é preciso descobrir no sombreado os contornos, indecisos, esfumados, de outros heróis anónimos, de outros Cavaleiros de Aventura — também vivos

Foram os madeirenses e açorianos que se fixaram em paragens do Equador, povoando vales e planaltos que seu esforço fertilizou. Foram os beirões, os transmontanos, os algarvios, que desembarcaram há um século na orla do deserto de Moçâmedes, foram os alentejanos ou estremenhos que nas chapadas do sul de Angola araram a terra para a primeira «fazenda». Foram os primeiros bandeirantes do Amazonas e do Pará, oriundos de todas as províncias portuguesas, lançando, com inconcebível atrevimento, um reptó às febres dos pântanos, às feras das savanas, ao chamejar de um clima tórrido, à flecha envenenada do índio e às tempestades tropicais. Nas veias dessa arraia miúda corria um sangue nobre de destemor.

Humildes, obscuros, nada mais pediam à terra se não o que o seu direito à existência exigia, como no verso do grande Walt Whitman:

Eu sou a relva, deixem-me crescer!

LIVROS

«A Indomável» — por Somerset Maugham

Incluída na sua prestigiosa coleção «Autores de Sempre» a Editorial Livros do Brasil acaba de publicar mais uma obra de Somerset Maugham: «A Indomável». Falando da sua obra de contador de histórias em que é mestre, o escritor afirma: «Desde os mais antigos tempos, os homens têm-se reunido em torno da fogueira do acampamento ou no mercado público para ouvir contar histórias. O desejo de ouvi-las parece profundamente arraigado na natureza humana quanto o sentimento de posse. Nunca pretendi ser outra coisa senão contador de histórias. Divirto-me em narrá-las, e tenho-as narrado em grande número».

O seu talento de narrador parece com efeito irrecusável. Mas, no texto transcrito, a palavra «histórias» não designa apenas o «conto», senão que deve entender-se no seu mais lato sentido. Na verdade, o escritor inglês foi grande — e continua a sê-lo não só no romance como na novela, no teatro e no conto. Neste último género, arte difícil pela contenção que exige, a glória de Somerset Maugham não é menor. Tradução do escritor brasileiro Leonel Valandro e capa sugestiva do distinto artista Infante do Carmo.

«Os Lusíadas, comentários e estudo crítico» — por Reis Brasil



Reis Brasil

Acaba de sair o Volume VI da exaustiva obra de Reis Brasil, «Os Lusíadas»: Comentários e Estudo Crítico, a que a crítica responsável de Portugal e do Brasil se tem referido em termos compreensivos e animadores, não regateando altos elogios à mais extensa e profunda exegese do poema imortal de Camões.

A obra completa constará de *doze volumes*. Serão dez para o estudo respectivo dos dez Cantos (um por cada um); os dois volumes restantes serão dedicados a exames de conjunto sobre aspectos gerais de toda a epopeia. Entre esses estudos figurará a tese com que Reis Brasil tentará provar que *a epopeia camonianiana é superior a qualquer outra*, mesmo que essa epopeia tenha como autores Homero ou Virgílio.

Suplemento do «Diário da Manhã» dedicado ao Brasil

O suplemento do N.º 12 980 de 7/IX/67 do «Diário da Manhã» é inteiramente consagrado aos 40 anos de relações luso-brasileiras.

Abriendo com as fotografuras dos dois presidentes da Comunidade Luso-brasileira, seguem-se as palavras de Salazar: «A história dos dois povos é comum a ambos até ao alvorecer no Século XIX; e quando os dois reinos se separaram fizeram-no em termos que não tem precedentes na história. A atitude constante de Portugal para com o Brasil, desde o dia da nossa bifurcação no vasto mundo, é a terna e carinhosa solidariedade. Orgulhamo-nos tão naturalmente de quanto empreenderam os nossos antepassados, como do que fizeram e tem de fazer os nossos descendentes».

Este suplemento constitui um valioso documentário sob vários aspectos: político e de estreitamento de dois povos, turístico e comercial e industrial, não tendo esquecido o sector teatral.

Felicitemos o organizador deste notável suplemento.

«Lemmy Caution e os Agentes Duplos» — por Peter Cheyney

Peter Cheyney continua a ser um dos escritores policiais de maior projecção em todo o Mundo. Mas a sua obra não se limita ao enredo policial clássico. No romance de espionagem Peter Cheyney deu igualmente abundantes provas de pericia consumada.

Em «Lemmy Caution e os Agentes Duplos» deu Peter Cheyney mais uma vez a medida do seu talento invulgar. O ambiente em que as actividades de espionagem se processam é evocado neste romance uma força e uma veracidade invulgares. A aventura vivida por Lemmy Caution, na qual revela novamente a sua coragem e a vivíssima penetração da sua inteligência, é das mais emocionantes. Lemmy Caution não enfrenta desta vez, com efeito, apenas os agentes inimigos. Enfrenta, sim, *agentes duplos*, jogando como é costume dizer-se, com pau de dois bicos, tecendo uma rede de ambiguidade e simulação. «Lemmy Caution e os Agentes Duplos», recentemente lançado entre nós pela colecção «Vampiro» da Editorial «Livros do Brasil», foi traduzido por Fernanda Pinto Rodrigues. O pintor Lima de Freitas desenhou para este volume uma capa muito sugestiva, em harmonia com o ambiente em que decorre a sua acção.

no mundo da Imprensa

OLIVA

Ésta publicado o n.º 53 desta magnífica revista que se edita no Porto sob a proficiente direcção da ilustre poetisa Alice de Azevedo, sendo excelente e variada a colaboração. Abre com uma poesia, «Símbolo», da sua directora, e ainda: «A Melodia do Céu» — por Hugo Rocha; «Café das Três» — por Jorge Ramos; «Página Etnográfica» — por Rebelo Bonito; Chuva de Verão — por Magy Lechat; A Rosa Verde — por José Cruz Medeiros; O nosso jornal; Página infantil — por Martha Mesquita da Câmara; Culinária; O emprego — por Manuel Laranjeira; O cego da guitarra — por Casimiro Mourato; Páginas de moda; Livros (referências críticas).

Excelentes páginas de Moda completam este gracioso número de atraentes ilustrações.

Referiram-se à nossa revista com palavras de excelente camaradagem as seguintes publicações:

Gazeta de Alijó, Jornal de Albergaria, Vida Social, Jornal de Estarreja, Gazeta de Cantanhede, Jornal do Barreiro, A Verdade, Região de Leiria, A Voz de Chaves, Jornal da Bairrada, O Templário, Voz de Alpiarça, Jornal da Nazaré, Voz do Sul, Norte do Distrito, Notícias do Cartaxo, Linhas de Elvas, Jornal de Minde, O Vila-realense, A Rabeca, O Povo da Barca, Jornal de Fomalicao, A Voz de Loulé, Notícias dos Arcos, Jornal de Barcelos, Renascimento, Notícias da Amadora, Semana Tirsense, Jornal de Almada, Notícias da Azambuja, A Regeneração, Sizandro, O Tempo, Jornal do Algarve, O Setubalense, A Torre, Jornal das Aves, Reconquista, Notícias de Beja, Jornal de Abrantes, Litoral, Jornal da Beira, Voz do Sado, Notícias da Beira, A Vanguarda, Jornal da Costa do Sol, Notícias de Viana, Voz da Serra, Jornal de Cabeceiras de Basto, Notícias de Fafe, O Povo Algarvio, Notícias de Ovar, Notícias de Fomalicao, O Povo de Fafe, Voz de Palmela, Vida Ribatejana, Tribuna do Povo, Jornal de Elvas, Notícias de Chaves, A Nossa Terra, Jornal do Fundão, Notícias de Coura, O Penafidense, Voz de Esmeriz, Tribuna de Lafões, Notícias de Guimarães, A Voz de Trás-os-Montes, Jornal da Cortegaça, Jornal de Estarreja, Notícias da Covilhã, Notícias de Felgueiras, Ecos de Cacia, Notícias de Sintra, Notícias de Gouveia, Notícias de Melgaço, Jornal de Lirica, Notícias do Douro e Notícias de Ourém.



E ainda mais estas...

Certas mulheres procuram corrigir os nossos erros. Outras procuram ser um deles.

Inventaram o cinema em cor, em três dimensões, em «écran» panorâmico. E, apesar de tudo, nenhum consegue ainda ter tanto interesse como um buraco de fechadura.

Quando ficou viúvo, o desolado pianista passou só a tocar nas teclas pretas.

Quando o antropófago viu o outro engolir os retratos das pessoas que arrancava das revistas, exclamou horrorizado: «Como é que você consegue engolir essa comida desidratada?».

Diz-se que a vida depende de um fio. No comboio depende de uma agulha.

Tinha mulher e seis filhos e ganhava novecentos escudos por mês. Portanto não admira que os médicos lhe encontrassem cálculos até nos rins.

De repente deixou de fumar. Isto é, acendeu o cigarro e distraidamente deixou cair o fósforo dentro do reservatório de gasolina.

Nunca sofrera um desastre de automóvel. Fora num «elétrico» que conheceu a esposa.

1.º doido:

— Que te aconteceu para teres a cara toda esmurrada?!

2.º doido:

— Tropecei num risco feito a giz, no chão...

1.º doido:

— Eu fui mais feliz do que tu, porque reparei nele a tempo e passei-lhe por baixo...

O juiz:

— Em que se emprega?

— Estou desempregado, sr. dr. juiz!

— Qual é a sua profissão?

— Caçador de tubarões!

— Onde?

— Em Vizela!

— Mas lá não há tubarões!

— É por isso que estou desempregado!



O patrão: — Oiça cá, você acredita na vida eterna?

O empregado: — Acredito, sim senhor.

O patrão: — Ainda bem. Pois ontem, depois de você sair para ir ao enterro de sua sogra, ela apareceu aqui à sua procura.



— O vagão restaurante pára sempre aqui.

Rapaz educado, querendo exercer o lugar de ascensionista, mas não tendo qualquer experiência, ofereceu-se para trabalhar em edifício que tenha o máximo de 2 andares, mesmo sem elevador



— Miss Kiley, não se lembra de mim? Aquele que a senhora, quando eu andava na escola, dizia que era estúpido demais para aprender a escrever?...

(De «New-York Tribune»)



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL