

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SCREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

SCIACKY

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

SCIACKY, 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.
L I S B O A

TELEFS. { 65 12 29
65 12 20
65 18 12

PARA A SUA VIAGEM DE RECREIO

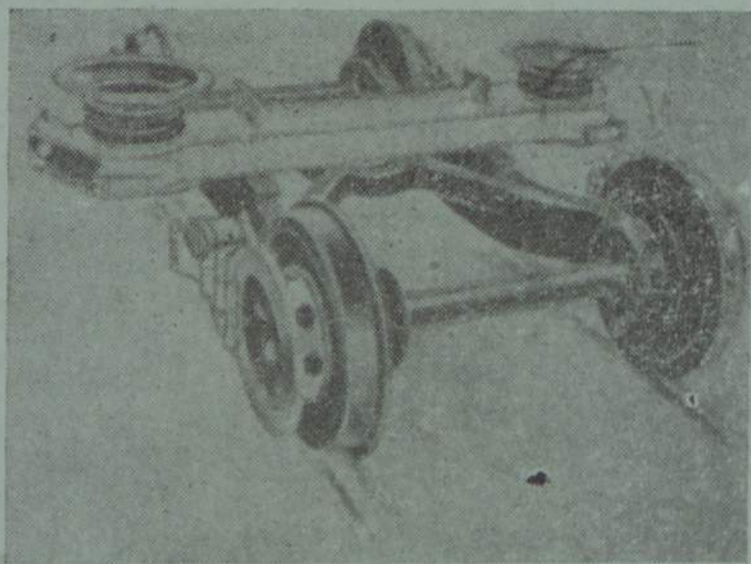
A QUALQUER PONTO DO PAIS

NOVOS
AUTOCARROS
AO SERVIÇO
DO TURISMO

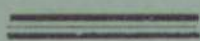


CONSULTE A  SERVIÇOS DE ALUGUER - SANTO AMARO, TEL. 632021

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da 

**Não há melhor e
é português**

PORTO - Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 414 - Telef. 23514/5

FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196

LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições

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

Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres).

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

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

1 de Junho de 1965

A Regulamentação dos Transportes na América do Norte	131
Imprensa . . . ,	132
Eng. Luís da Costa.	132
Turismo Internacional	132
Aos Estudantes de Moçambique	133
Formação do pessoal ferroviário	136
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	137
Mendonça e Costa, por GUERRA MAIO	139
Inauguração da linha férrea entre Lisboa e Vila Nova de Gaia	139
Psicologia Industrial	140
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	141
Linhas Estrangeiras	143
«Sud Express»	143
Concurso de Literatura Ultramarina	144
Vai ser encerrada, a partir de 1 de Julho próximo, a exploração ferroviária no ramal de Matosinhos	144

Nota de abertura

Temos hoje o prazer de transcrever, na íntegra, o admirável discurso que o sr. Almirante M. M. Sarmento Rodrigues proferiu, em 25 de Agosto de 1962, numa reunião de confraternização dos Estudantes Universitários de Moçambique, no Clube de Lourenço Marques. O ilustre marinheiro e antigo Ministro do Ultramar falou à juventude na sua alta qualidade, então, de Governador-Geral de Moçambique. Estadista dos mais notáveis que o Governo e a Nação têm tido ao seu serviço, as suas nobres, eloquentes palavras, apesar de terem sido proferidas vai para três anos, não perderam actualidade; conservam, pelo contrário, o calor do coração que as ditou e a força persuasiva de uma consciência e de um sentimento, «o sentimento e a consciência que cada um tem de ser português».

Moçambique — disse o sr. Almirante M. M. Sarmento Rodrigues aos estudantes — não era Moçambique, nem poderia existir como unidade, se não fosse a unidade portuguesa, a única que existe em Moçambique. Ao fechar as considerações do seu discurso, o ilustre marinheiro salientou as responsabilidades e as obrigações da juventude moçambicana: — ser homens, ser moçambicanos, ser portugueses. Ser dignos de pertencer a uma Pátria tão generosa, tão grande e tão sublimada que, por ela, os próprios pais sacrificam seus filhos.

As palavras do sr. Almirante M. M. Sarmento Rodrigues foram escutadas pela juventude com emoção profunda. E porquê? Apenas por que pela voz do insigne marinheiro e homem de letras falou a voz da Pátria, una e coesa, a voz de todos nós? Não apenas por isso. Para essa juventude a Nação portuguesa se não confina à grande província de Moçambique, mas estende-se por Angola, pelos Açores, pelo Algarve. As homenagens que, em 1964, o Sr. Presidente da República recebeu de toda a população moçambicana, não foram exclusivamente um testemunho vibrante de respeito e carinho por um homem, abrangeram toda a Nação, testemunharam a nossa unidade — esta unidade que, como afirmou o antigo Governador-Geral de Moçambique, precisa de ser continuamente alimentada e fortalecida.

Nunca perdem actualidade e sentido as palavras que exaltam a unidade portuguesa

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

III

Distingue-se na legislação americana a tarifa legal da tarifa lícita.

As tarifas que constam das tabelas registadas na Comissão são as tarifas legais e são as que devem ser recebidas dos usuários.

A tarifa lícita deve ser equitativa e razoável e deve evitar toda a discriminação. Se um usuário reputa que a tarifa que lhe foi aplicada é exagerada, deve pagá-la e depois recorrer para a Comissão alegando que lhe foi facturado um preço ilícito.

Se um transportador considerar que a tarifa aplicada a cada um dos seus concorrentes é ilícita, tem a faculdade de pôr a questão perante a Comissão.

Por terem sido as tarifas ferroviárias as que primeiramente foram regulamentadas, são elas que servem de modelo para todas.

O que consta das Tabelas são as tarifas gerais, as quais constituem as tarifas-base aplicadas às mercadorias.

Além destas há as tarifas especiais e as de grupagem.

Nos Estados Unidos foram estabelecidas diferentes classificações de mercadorias a fim de determinar a categoria a que pertence uma expedição.

Recentemente foi publicada uma classificação uniforme para as mercadorias transportadas por caminho de ferro, que é aplicada a todas as linhas férreas, em todo o território americano, segundo uma decisão do «Interstate Commerce Commission» e depois de levado a efeito um inquérito, em todo o país, que durou mais de 10 anos.

As classificações são publicadas nas mesmas condições que as tarifas e devem ser aplicadas a todos os usuários do serviço de transportes.

Não é permitido oferecer benefícios tarifários a determinadas pessoas. Para permitir a aplicação de tarifas especiais, sempre que as circunstâncias e as condições variem e para encorajar as empresas de transportes a aplicar aquelas tarifas, sempre que se trate da expedição de certas mercadorias em condições económicas, foi criado um sistema tarifário para determinados artigos. Tal como as tarifas gerais, estas tarifas por produtos são de aplicação para todos os expedidores, desde que eles satisfaçam as

condições de transporte nelas prescritas.

Este regime é muito utilizado nos caminhos de ferro em cerca de 90% da rede.

A criação de novas tarifas por produtos ou a modificação das antigas faz-se por um processo de todos conhecido.

A grande aplicação deste sistema incide sobre o vagão completo em que se entra em conta com uma tonelagem mínima e o volume total do transporte e ainda por comboio completo de cereais.

Sempre que um usuário propõe uma tarifa por produto e que esta é aceite pelo caminho de ferro, a proposta é objecto dum exame em audição pública por uma Comissão de que fazem parte os caminhos de ferro interessados e a quem outros usuários podem expor, na medida dos seus interesses, e pedir tarifas análogas a partir dos custos de produção concorrentes.

Se a tarifa é aprovada deve ser publicada.

Pode haver oposição e a proposta pode ser suspensa se se der preferência a um usuário com prejuízo de outro.

Estas tarifas por produtos são semelhantes às tarifas especiais usadas nos caminhos de ferro europeus.

Não é permitida qualquer redução secreta pelo que as tarifas devem ser publicadas. As vantagens são iguais para todos.

A Comissão, em princípio, não intervém no estabelecimento das tarifas mas pode examinar todas as que são registadas com o fim de determinar o seu carácter equitativo, razoável ou ilícito.

Durante o ano são registados milhares de tarifas mas apenas uma muito pequena percentagem dá lugar a contestação.

Para as tarifas ferroviárias, a Comissão fixa uma tarifa máxima, mas nalguns casos fixa também a mínima, preços fixos ou relatividades de preços.

Para os transportes rodoviários são fixadas tarifas mínimas para limitar uma concorrência excessiva entre estes e os transportadores ferroviários.

(Continua na pág. 142)

Imprensa

«Diário de Coimbra»

No dia 24 de Maio entrou no 36.º ano de publicação o «Diário de Coimbra», órgão do movimento regionalista das Beiras.

Do seu editorial, recortamos o seguinte trecho:

«Nestas colunas temos defendido a ideia de que Coimbra pretende ser uma cidade com 100.000 habitantes. Essa ideia foi apoiada por toda a população, ganhou ambiente nos vários sectores citadinos, e de toda a banda nos chegaram incitamentos que nos deram a certeza de estarmos situados num terreno firme e nele nos devemos conservar sem hesitações nem tibiezas.

Coimbra, por todos os motivos, tem direitos que ninguém pode contestar-lhe. É um meio excepcional, possuidor de condições de que poucos outros meios podem orgulhar-se. Saibamos realçar essas condições aos olhos dos que teimam no erro de não as querer observar. Se outros progridem e se desenvolvem, porque não havemos nós de ser integrados nesse ritmo?

Porque havemos de manter uma situação de inferioridade, quando dispomos de elementos básicos que não podem proporcionar horizontes prometedores?

Ainda ultimamente o sr. ministro das Obras Públicas, que nunca perde a oportunidade de demonstrar o seu interesse pela nossa terra, ao terminar o seu discurso por altura da inauguração da notável obra de saneamento da cidade, formulou votos para que se não desistisse da grande luta travada para o progresso e prosperidade de Coimbra, mantendo-a sem quebras até que vissemos realizadas algumas das nossas mais prementes aspirações.

Quis o sr. engenheiro Arantes e Oliveira provar-nos que é necessário persistir, caminhar em frente, não esmorecendo perante as contrariedades, por maior que seja o volume assumido por elas. E é nessa base que temos de nos alicerçar. É nesse propósito que nos manteremos, certos de que a hora da Justiça há-de chegar e que Coimbra conseguirá a posição relevante que lhe compete pelos méritos de que é dona.

No limiar de um novo ano, o nosso jornal espera que melhores dias estejam prestes a surgir para esta terra, e aqui reafirmamos a intenção de contribuir com todo o nosso esforço para o conseguimento desse objectivo».

Pelo aniversário do «Diário de Coimbra», cumprimentamos o seu ilustre Director dr. Álvaro dos Santos Madeira e os seus dedicados e distintos colaboradores.

«Açoriano Oriental»

Com a sua edição de 17 de Abril, o semanário «Açoriano Oriental» entrou no 131.º ano da sua existência. É, portanto, o mais antigo jornal português e essa glória cabe à cidade de Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel.

Fundado em 18 de Abril de 1835 pelo deputado Manuel António de Vasconcelos, o «Açoriano Oriental» acaba de se mudar para novas instalações e de adquirir novo material tipográfico e de impressão.

Aos srs. dr. Filomeno da Câmara e Manuel Ferreira, respectivamente, director e redactor principal do «Açoriano Oriental», as nossas sinceras felicitações.

Eng. Luís da Costa

Acaba de tomar posse do novo lugar para que foi promovido — Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, o nosso querido amigo e Director sr. Eng. Luís da Costa, que continua a exercer os altos cargos de Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e do Planeamento de Transportes Terrestres e de Vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres.

Pela sua recente promoção, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta ao seu ilustre Director cordiais felicitações.

TURISMO INTERNACIONAL

A HORA ALEMÃ

Com a colaboração dos Serviços Culturais da Embaixada da República Federal da Alemanha e do Turismo Alemão, Rádio Clube Português iniciará a transmissão, no próximo mês de Julho, pelos seus emissores da Parede, onda média e onda curta, do programa «HORA ALEMÃ», que compreenderá música seleccionada e ligeira executada pelas melhores orquestras daquele país.

Este programa, que se integra na campanha de propaganda turística desenvolvida presentemente pelo «Turismo Alemão» em Portugal, terá ainda o patrocínio de firmas representantes de artigos alemães, como AEG, Bosch, Ferrostaal e outras, e será apresentado semanalmente, às terças-feiras, às 21-15.

Uma estatística interessante

A expansão do turismo internacional entre 1955 e 1964 e a sua diversificação estão a revelar-se como o principal acontecimento económico e social nos dez últimos anos. Segundo as estatísticas publicadas pela União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, registaram-se, em 1964, 1 057 milhões de «entradas» contra 70,6 milhões em 1960, o que representa um aumento de 60 por cento em 5 anos.

Para a Europa o índice de crescimento é extremamente variável. Os países soalheiros apresentam 336 por cento de aumento nas «chegadas» para a Espanha, 244 por cento para a Grécia e 262 por cento para a Jugoslávia. No mesmo período, verificou-se um aumento na Polónia de 265 por cento. Os índices de progressão dos grandes países «tradicionais» são: França, 62,5 por cento; Holanda, 60 por cento, e Itália, 105 por cento. O da Rússia é de 92 por cento, tendo-se acelerado o curso das chegadas nos últimos anos.

A Hungria foi visitada em 1964 por 1 400 000 turistas, tendo mais de um milhão de húngaros ido ao estrangeiro.

AOS ESTUDANTES DE MOÇAMBIQUE

Pelo

Almirante

M. M. SARMENTO RODRIGUES

Meus jovens amigos:

Parece-me que é este o primeiro, e será porventura o único, jantar formal em minha honra em que participo nesta província. Peço deste lugar desculpa e compreensão àquelas pessoas e entidades a quem não quis agravar escusando-me de lhes aceitar homenagens semelhantes. Não lhes sei explicar a minha resistência quase invencível a ser alvo de banquetes, que são naturalmente refeições copiosas e manifestações com certo espavento, para as quais nunca senti favorável disposição e que estão inteiramente fora do meu temperamento.

Puseram-me Vocês a questão de tal forma, falando-me de um repasto simples, frugal e simbólico, não me deixando outra alternativa senão a recusa para esta reunião, que não tive outra saída do que vir aqui, pois que não queria perder a oportunidade da vossa companhia. Espero que Moçambique me desculpe esta excepção que faço para a sua mocidade.

Ouvi, agradecido, as bondosas palavras de louvor a tudo quanto me foi dado fazer pelos estudantes e pelo ensino do Ultramar e em especial de Moçambique. Essas expressões são mais um favor aos que já devo à Providência por me ter feito seu agente benéfico, justamente na empresa mais cara ao meu espírito e ao meu coração. Porque se tenho para mim como certo que a maior obra que um Chefe pode realizar está justamente na preparação e aperfeiçoamento dos homens que o hão-de ajudar e continuar, também não ignoro que é justamente na juventude que se podem encontrar e explorar os mais ricos mananciais de sinceridade, de verdade e de entusiasmo criador, isentos da corrupção de que tanta vez se culpam as chamadas duras realidades da vida.

Para quem dia a dia, hora a hora a par de muita nobreza, virtude e isenção, sente embaterem também à sua volta, num contínuo e tumultuoso rio, todas as míseras paixões do mundo — as invejas, as vaidades, os ódios, as decepções, os recalques, as frustrações, os complexos, as ambições materiais implacáveis e ferozes, toda a gama de baixos sentimentos que obliterando a própria inteligência tor-

nam os homens estupidamente maus; para quem o duro ofício de governar envolve o lidar com estas tristes realidades — é sempre um prazer, um refrigerio, poder auscultar o generoso pulsar de corações ainda não conspurcados por interesses vis e o esplendor de inteligências ainda não envenenadas pela mentira ou distorcidas pela prevenção.

Tem sido a minha maior esperança esta de confiar nas gerações futuras para o revigoramento e renovação da nossa Pátria.

Por isso aqui estou, e com verdadeiro entusiasmo, para vos dirigir algumas palavras simples, claras, sem disfarces nem intenções escondidas. Palavras inteiras e não meias-palavras. Linhas inteiras, sem quaisquer entrelinhas. À mocidade não quero falar com reservas, porque nela plenamente confio e não a poderia enganar encaminhando-a por outra senda fora da verdade.

O que lhes direi hoje situa-se na sequência directa do discurso que proferi na Associação Académica da Universidade de Coimbra, em 20 de Maio de 1960, no ano e no ciclo das comemorações henriquinas. Não me recordo de outra ocasião — nesta minha martirizada vida de orador, sempre esmagado pela obrigação de falar sem querer — em que me tenha sido mais grato comunicar o meu pensamento, as minhas preocupações e as minhas esperanças, ao povo português. Porque o fazia através do seu verdadeiro coração que é a mocidade.

Nesse discurso, que muitos têm considerado, com grande benevolência, como um dos pontos de partida para uma nova fase da vida portuguesa, no que respeita ao Ultramar — o que eu sinceramente rejeito, porque, mais do que em palavras ou acções minhas ou de quem quer, acredito sobretudo na inteligência e intuição colectiva do povo português — pude apresentar algumas definições de princípios que considero tão imutáveis como a própria existência nacional e apontar alguns rumos para o desenvolvimento futuro da nossa Nação.

Pretendo hoje, no mesmo ambiente de confiança e de esperança que a academia uma vez mais me proporciona, fixar para Moçambique, a querida terra que todos estremecemos, a aplicação objectiva

dos mesmos princípios ligando-os aos problemas e ansiedades locais.

*

Em primeiro lugar, ao contemplar este maravilhoso complexo geográfico, económico e humano que é Moçambique, ao examinar os fracos e os fortes da sua estrutura, uma afirmação, rija como o diamante, clara como o cristal, pura como a luz da madrugada, sobressai acima da confusão terrena: — *Moçambique só é Moçambique porque é Portugal.*

Este axioma tanto é evidente, e portanto, sem necessidade de demonstração, como nos permitiria sobre ele discorrer indefinidamente. Entendo, no entanto, que alguma coisa vale a pena examinar.

Nas imensas facetas que oferece esta nossa grandiosa provincia, podem sobressair os aspectos humanos, os de textura económica e os de natureza geográfico-política.

Na verdade, observando à luz da curiosidade científica os numerosos grupos étnicos que preenchem tão irregularmente o vasto território, todos tão orgulhosamente portugueses, saltam logo à vista múltiplas diferenciações e bem escassos elementos de uniformidade se podem encontrar. As raças a que pertencem, que são muitas e acentuadamente diferentes, chegaram a esta provincia em variadas épocas da historia, todas, afinal, como invasoras. Espalharam-se, expandiram-se, ao longo dos séculos e através de lutas armadas ou simplesmente por processos económicos, intrometendo-se em outras áreas além das que originalmente ocuparam.

É escusado, para aqueles a quem me dirijo, fazer qualquer descrição, pois todos estão a par desta bela policromia de raças, línguas, costumes e crenças originais.

A unidade que sob o ponto de vista humano tem Moçambique — e este é o aspecto fundamental — provém-lhe, acima de tudo, única e simplesmente, do seu carácter português; e muito especialmente do sentimento, da consciência que cada um tem de ser português.

Este sentimento, já hoje inato, une, de facto e sem a menor dúvida, os negros aos brancos e mistos; os de proveniência asiática aos originários da Europa ou de qualquer parte de África; os cristãos aos pagãos, maometanos, hindus ou de outras confissões; os que falam as muitas línguas, tão dissemelhantes, praticadas do Niassa ao Espírito Santo; os que para base da sua alimentação adoptam produtos inteiramente diferentes; os que se vestem e se adornam de maneira tão variegada e pitoresca; e os que se divertem ao som de músicas e com danças tão ricas de originalidade. Perante tão exuberante e farta diversidade, uma unidade soberana, dominando as religiões, as danças, os cantares, o vestir, o falar: o sentimento e a consciência de ser português.

Ora esta realidade traduz-se e tem fundamento em muitos factores conhecidos e visíveis. Na amizade que se procurou desenvolver, depois da chegada dos primeiros portugueses. Na comunhão de interesses que todos aqui muito bem compreendem e juntos defendem. No apoio mútuo, sobretudo em períodos de graves ocorrências ou necessidades. No convívio fraterno e amoroso praticado desde sempre. Na protecção do Estado que por todos igualmente vela e a todos garante iguais direitos. No interesse que todos sentem de se aproximar, usando costumes aproveitando valores culturais recíprocos. Na ordem e na paz em que têm vivido, realidades, que neste continente, tão marulizado por guerras tribais, têm excepcional relevância. Na tendência mútua para a interpeneiração. No conhecimento, mesmo para os menos cultos, de que a Nação se não confina a esta grande provincia, mas que se estende mais além, por Angola, pelos Açores, pelo Algarve.

Esta unidade existe, de facto, em razão dos fundamentos sólidos que citei e de outros mais. Mas precisa de ser continuamente alimentada e fortalecida. A língua será um dos mais válidos elementos a empregar a fundo. Ela pode facilitar e permitir um perfeito entendimento — pelo qual, de resto, todos anseiam — entre os povos distantes e diferentes da provincia. Nada melhor do que a língua portuguesa para contribuir eficazmente para a evolução social e o desenvolvimento da cultura, que convém se façam de maneira harmónica e de forma a aproximar cada vez mais os homens de Moçambique. Através dela, do conhecimento recíproco, se pode chegar — não digo a qualquer uniformidade, que não tem interesse em muitos casos, podendo até por vezes ocasionar perda de valores — mas ao aperfeiçoamento e adopção de formas de beleza espiritual e de conduta moral que muito podem enriquecer o conjunto nacional.

Nas raças não há, na verdade, que pensar. A pretensa unidade racial, quando invocada e procurada, só tem cavado ódios e causado desgraças. Nunca esteve na nossa índole nem na nossa tradição. A própria essência constitutiva da Nação a nega. Como referi em Coimbra, quanto ao povo português original: «No próprio sangue dos marinheiros e soldados, dos capitães de mar e terra, nos homens de estudo e de acção, nos próprios chefes e orientadores, havia abundantes evocações de celtas primitivos e de fenícios aventureiros; de lusitanos indomáveis e de moiras cativas; de gregos, de romanos, de provençais, numa perfeita e harmoniosa fusão de elementos heterogéneos, providencialmente prenunciadora, nos seus caracteres resultantes, do que haveria de vir a ser mais tarde o homem português.»

Nunca se podia, portanto, pensar em unidade racial. De resto, Gilberto Freyre, o mestre sociólogo, diz-nos que a raça é o mais ténue dos laços para a coesão de um povo.

Geograficamente, Moçambique é um corpo martirizado, dilacerado, dolorido. Não o amalgamam barreiras fronteiriças de rios, cordilheiras ou desertos. Pelo contrário, rios, como o Lúrio, o Zambeze e o Save, cortam-no. Violências da história rasgaram-lhe as próprias entranhas. E cercam-no, por terra, alguns estados estrangeiros, de características pronunciadamente diversas. Apenas o mar, o mar dos nossos maiores, lhe dá uma primeira e grande coesão.

É no aspecto da economia, se bem que com certo predomínio do carácter tropical na agricultura, a diferenciação é flagrante, dos vales quentes dos rios, desde o Limpopo ao Zambeze, às alturas planálticas de Manica e do Niassa.

Vemos assim que, em verdade, *se não fosse a unidade portuguesa, a única que existe em Moçambique, Moçambique não era Moçambique, nem poderia existir como unidade. Nem geográfica, nem étnica, nem económica, nem social, nem política.*

É esta a meditação que entrego às vossas consciências; que penso deveria estar sempre presente no fundo das vossas consciências.

Mas posso ir mais além. *Moçambique é o próprio paradigma, o modelo, da unidade nacional.* Tal como Moçambique se encontra, polimórfica nos seus elementos e homogénea no carácter português, a nossa Pátria Portuguesa é, por sua vez, a união sentimental, consciente e efectiva de províncias as mais diversas e afastadas. Poderia repetir, quanto a ela, as mesmas ou semelhantes razões que expus para Moçambique. De Angola a Timor, de Moçambique aos Açores e a Trás-os-Montes, perante tão variadas origens, costumes e características mesológicas, uma grande força nos dá força e grandeza: a estrutural consciência de ser português. *E assim tal como Moçambique só pode existir sendo Portugal, também a Nação Portuguesa só existe porque é Moçambique, Trás-os-Montes, Angola e tudo o mais.*

Nós podemos orgulhar-nos, sem dúvida, da nossa província natal ou assim considerada: vós de Moçambique e eu... também de Moçambique, pois que os direitos e deveres são os mesmos para os que nela nasceram ou lhe dedicaram a sua vida. Mas acima, muito acima, do nosso orgulho de ser moçambicanos ou transmontanos, está a honra de ser português.

E o nosso maior dever, para todos nós que aqui estamos, será, através do engrandecimento de Moçambique, contribuir para a grandeza da Pátria. Será fazer com que Moçambique seja o elemento de mais alto valor dentro da Pátria Portuguesa. Será, ainda, ter a virtuosa ambição de que Moçambique possa vir a ser, no futuro, a própria cabeça da nossa grande Nação. Tudo depende de vós.

Tem a mocidade de tomar consciência do seu valor, servindo Moçambique com devoção. Conhecendo e amando as outras províncias: servindo-as e exaltando-as. Participando activamente na administração central da Nação, para o que precisa de estu-

dar e de se integrar nos grandes problemas nacionais. Deverá ter sempre presente que aquilo que danifique Angola nunca será benéfico para Moçambique. Tal como um dano na Zambézia não pode aproveitar a Gaza, porque ambas são Moçambique, a desgraça em Cabo Verde a nenhuma província portuguesa poderá favorecer, porque todas fazem parte da mesma Nação. *Os inimigos da Nação, em qualquer parte em que actuem e de qualquer maneira que procedam, são sempre inimigos de Moçambique.*

Portanto, nada de egoísmos sem fundamento. Verberemos tanto esses egoísmos de cá como os que na própria Metrópole se pretende às vezes praticar. São igualmente condenáveis uns e outros. Temos de os combater sem tréguas, na certeza de que *privilegios discriminatórios só podem prejudicar esta preciosa unidade, que é a única salvação de todos nós.*

Estas sinceras palavras, que parecem sentenças enfáticas, nem são sentenças nem são afirmações vazias. Saíram do fundo da minha consciência e do meu afecto pelo povo de Moçambique. Formulei-as tentando identificar-me com as vossas exclusivas e verdadeiras conveniências morais e materiais. Pensando nos perigos e ameaças, directas ou indirectas, que, com persistência diabólica, gente estranha à nossa volta está urdindo; e certo de que, juntos e bem esclarecidos, podereis avançar sem temor pelo futuro, confiados na força invencível da vossa união. Não são sentenças nem afirmações vazias. Correspondem às realidades da nossa vida e do nosso tempo. Temos exemplos nos dias de hoje: Angola foi salva e existe, só porque era e é portuguesa.

Mas alguma coisa mais gostaria de lhes dizer hoje, sobre as vossas responsabilidades:

Entre vós, aqui nascidos ou para aqui transplantados de tenra idade, encontram-se os vossos pais e muitos outros que estão construindo Moçambique. É justo que se reconheça que a eles devemos tudo o que existe, na herança recebida e na sua dilatação pelas obras que se estão erguendo. Não tenhamos dúvidas, nem pejo em lhes tecer os louvores e, porque não?, os agradecimentos pelas condições de progresso em que vivemos.

Quem, como vós, se prepara para construir e não para destruir, tem de partir do sadio reconhecimento da esplêndida realidade que lhe é oferecida para nela basear a sua acção futura. Não pode largar para a sua arrancada — que tem de ser heróica e exaltada — com disposição diferente do desejo de mostrar que não decepcionou as esperanças dos seus maiores, de fazer ainda mais e melhor do que eles. A mocidade, que nunca foi mesquinha, não pode desdenhar do que não fez, porque o não podia fazer. Para si está reservada a palavra do futuro, e nenhum alicerce melhor do que o esforço dos precursores.

Mas para que possa estar à altura de tamanha

(Conclui na pág. 142)

Formação do pessoal ferroviário

A U. I. C. organizou um Colóquio em Paris, em que estiveram representadas 23 administrações

A excelente revista semanal *La Vie du Rail*, dá-nos a notícia de que no próprio momento em que várias instâncias se debruçam sobre o problema da formação profissional, a União Internacional dos Caminhos de Ferro organizou, na sua sede de Paris, nos dias 12 e 13 de Maio deste ano, um colóquio sobre a formação do pessoal ferroviário e no qual participaram trinta e cinco funcionários dos caminhos de ferro, representando vinte e três administrações.

Este colóquio articulou-se à roda de dois temas:

Tema A. — Organização actual do ensino nas diversas redes. Confrontação dos métodos das experiências.

Tema B. — Difusão, entre o pessoal das redes, da informação acerca da actividade ferroviária internacional.

Os Caminhos de Ferro britânicos e a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses tinham aceiteado designar um relator, os primeiros para o tema A, a segunda para o tema B.

A fim de reunir a documentação necessária, os relatores escolhidos, o sr. Heyman pelos British Railways, e o sr. Quinson pela S. N. C. F. — tinham dirigido, nos fins de 1964, questionários às administrações membros da VI.^a Comissão (Estudos Gerais) da U. I. C. A., partir das respostas recebidas (19 para o tema A, 16 para o tema B), dois relatórios foram elaborados e examinados no dia 12 de Maio de 1965.

Dado que a organização adoptada em matéria de ensino varia muito sensivelmente de uma rede para outra, a análise a que se dedicou o sr. Heyman forneceu aos especialistas da formação de pessoal, reunidos na U. I. C., uma base de discussão muito interessante.

É fora de dúvida que tendo tomado melhor consciência das causas profundas que justificam que as soluções diferentes sejam trazidas aos problemas comparáveis a priori, os participantes do colóquio poderão tirar preciosos ensinamentos das experiências realizadas pelas outras redes.

O tema B, tratado pelo sr. Quinson, estava melhor delimitado e, após um debate muito interessante, dirigido pelo presidente da VI Comissão, sr. Hennig, foi possível adoptar conclusões, que serão distribuídas pelos membros da U. I. C..

O dia de 13 de Maio foi consagrado à visita do Centro de Formação da S. N. C. F., em Louvres (Seine et Oise). Esta deslocação ao subúrbio Norte de Paris proporcionou aos funcionários das diferentes redes poderem medir o esforço que se impõe à S. N. C. F. para favorecer a promoção do trabalho.

Os srs. François Dubois, director do pessoal da S. N. C. F., e André Beynet, engenheiro chefe, receberam os visitantes, a quem em seguida foram apresentadas as instalações do centro, edificadas nos nove hectares do parque:

— Escola superior dos quadros de material e da tracção; Escola superior dos quadros de via e obras; Escola de formação geral; Centro de estágios.

Terminada esta visita, os participantes do colóquio sobre a formação do pessoal, verificaram que as realizações da S. N. C. F. estão na escola da empresa, considerando que o Centro — verdadeira escola preparatória de jovens quadros — se integra num conjunto coerente e completo de escolas, cursos e estágios, por meio dos quais todo o agente, seja qual for o seu grau de instrução, possui a faculdade de aumentar os seus conhecimentos gerais e profissionais e, por consequência, de melhorar a sua posição na hierarquia, se tem vontade de lá chegar.

Após o almoço oferecido pela S. N. C. F., nos edifícios do Centro, os visitantes terminaram o seu circuito na Ilha-de-França, onde admiraram particularmente o célebre gabinete das Estampas onde estão reunidos os desenhos e gravuras de Vinci, Rembrandt, Clouet, Eisen e de tantos outros grandes mestres da Europa dos séculos XVI, XVII e XVIII.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

IMPOSTO DE TRÂNSITO

—oOo—

Devendo começar a cobrar-se nas linhas férreas portuguesas a contar do 1.º de Janeiro de 1865 em diante, o imposto de 5 % estabelecido pela Carta de Lei de Julho de 1863 sobre o transporte de passageiros, mercadorias e gados, foi determinado pelo Governo que os agentes fiscais verificariam diariamente o rendimento daquele imposto nas linhas de Norte e Leste, devendo ser remetidas mensalmente à Repartição da Contabilidade do Ministério das Obras Públicas, uma conta em forma, do rendimento do imposto no mês anterior, com declaração das estações onde houvesse sido cobrado, e mais esclarecimentos que fossem conducentes para facilitar a arrecadação de uma importância por parte da Fazenda.

—oOo—

Deferimento do juramento dos individuos encarregados da guarda e policia das linhas férreas

Em 15 de Fevereiro de 1865 foi pela Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, declarado aos Governadores Civis:

1.º Que os regulamentos para exploração dos caminhos de ferro deveriam determinar quem eram os agentes encarregados pelas empresas da guarda e policia das linhas, aos quais os Administradores dos Concelhos deviam deferir juramento nos termos do § 2.º do art. 17.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864;

2.º Que tais regulamentos ainda não tinham sido aprovados pelo Governo;

3.º Que devia, portanto, o referido magistrado ordenar aos Administradores seus subordinados, que não deferissem o juramento a que se refere o citado Decreto sem que previamente e pelo mesmo Ministério tivessem recebido instruções especiais a este respeito.

Convindo regular a liquidação e fiscalização da cobrança do imposto de 5 % estabelecido sobre o preço do transporte de passageiros e mercadorias, em observância do disposto no art. 4.º da Carta de Lei de 14 de Julho de 1863 e do art. 3.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, estabeleceu o Governo o seguinte:

Que a escrituração do rendimento proveniente do transporte de passageiros e mercadorias seria organizada de forma a que, com exactidão e facilidade, se pudesse combinar qual era a parte daquele rendimento pertencente ao imposto de 5 %.

— Ficavam especialmente encarregados os Engenheiros Fiscais, junto a cada uma das companhias de caminho de ferro, de fiscalizar a escrituração, e no desempenho deste dever cumpria-lhes:

— Proceder a todos os exames conducentes a poderem certificar a veracidade do rendimento do imposto;

— Rubricar as guias de remessa e assinar as certidões do rendimento do imposto;

— Dar conta ao Governo, pela Direcção Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas de tudo que entendessem a bem desse serviço público;

— A arrecadação, escrituração e entrega nas Caixas Centrais do Ministério da Fazenda do rendimento do imposto de 5 %, feitas pelos agentes das companhias, sob a immediata responsabilidade das mesmas.

Em remuneração destes serviços concedia o Governo às Companhias de Caminho de Ferro 1 % da importância que entregassem.

Esta percentagem seria paga quando se efectuassem as entregas.

Estas entregas efectuar-se-iam mensalmente (durante os primeiros dias de cada mês em relação ao rendimento do mês antecedente) nas Caixas Centrais do Ministério da Fazenda.

—oOo—

Providências para evitar que indivíduos estranhos ao serviço caminhassem sobre as linhas férreas

Em contravenção das disposições do art. 31 do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, teimavam alguns indivíduos em caminhar sobre a linha férrea desde a Ribeira de Santarém até à estação próxima, resistindo às admoestações dos respectivos guardas, chegando a promover motins e assuadas contra estes, quando pretendiam cumprir e fazer cumprir as disposições da lei.

Foram remetidas ao Procurador Régio junto à Relação de Lisboa os documentos enviados pelo Engenheiro Chefe da 1.^a Divisão Fiscal do Caminho de Ferro, indicando os indivíduos que, como acima se diz, teimavam na transgressão.

Aquele magistrado devia enviar sem demora os mesmos documentos ao seu delegado na comarca de Santarém, ordenando-lhe que procedesse, nos termos da Lei, contra os indivíduos incursos nas penas do citado artigo 31.º, devendo o mesmo magistrado dar conta, em tempo oportuno, do resultado que tivesse o processo a instaurar.

Foi expedida ordem ao Governador Civil de Santarém para que empregasse todos os meios ao seu alcance para impedir o trânsito de passageiros pelo via férrea e coibir as violências e ameaças contra os guardas das linhas, devendo ser presos os transgressores e entregues ao poder judicial.

—oOo—

Em face de um incidente havido com o Agente Fiscal Francisco Maria Barbosa Pitta por parte de um guarda de linha do Norte, na ocasião em que lhe lembrava o cumprimento da disposição do já citado artigo 31.º, foi comunicado ao Engenheiro Chefe da 1.^a Divisão Fiscal que o referido agente deveria ter imediatamente cumprido o que determinava a segunda parte daquele artigo, autuando e fazendo entrega à autoridade competente do transgressor, para ser punido correccionalmente.

Foi comunicada à Companhia Real a necessidade que havia de que os empregados da Companhia fossem solícitos na execução das ordens recebidas e estabelecidas para a polícia e segurança dos caminhos de ferro, poupando assim ao Governo a necessidade de fazer uso do direito que lhe assistia em virtude do § 19.º do art. 17.º do referido Decreto.

—oOo—

Em 24 de Setembro de 1866 foi pela Companhia Real submetido à aprovação do Governo o regulamento de sinais nas linhas do Norte e Leste, tendo sido aprovado em 26 do mesmo mês.

—oOo—

Por Lei de 2 de Março de 1866 foi aprovado o contrato de 27 de Novembro de 1865 para a construção do Caminho de Ferro do Norte.

Por este contrato o Governo concedeu à Companhia a faculdade de adiar a colocação dos segundos tabuleiros nas pontes metálicas e obrigava-se a construir uma estação exclusivamente para mercadorias na margem esquerda do Douro, no sítio de Sampaio, ou noutro que fosse preferível. Esta estação, com o cais e obras necessárias para o cómodo embarque e desembarque, seria ligada com a linha do Norte por um ramal que começasse na estação de Valadares.

Ficou determinado que o Marquês de Salamanca garantisse a execução do contrato com a caução de 200 000\$000 réis, 100 000\$000 réis que o Governo retia das subvenções não pagas pelos quilómetros em exploração das linhas do Norte e Leste, e 100 000\$000 réis deduzidos das subvenções que o Governo tivesse de pagar pelos quilómetros que faltavam para concluir a linha férrea do Norte.

Esta dedução seria feita por metade das quantias liquidadas até perfazer a soma de 100 000\$000 réis.

Os primeiros 100 000\$000 seriam restituídos logo que a ponte sobre o Rio Douro tivesse sido recebida pelo Governo nos termos do art. 70 do contrato de 5 de Maio de 1860; os segundos 100 000\$000 réis seriam restituídos depois de abertos à circulação os quilómetros que faltavam na linha do Norte e estação do Porto e no ramal de Valadares com a estação de mercadorias.

Ficavam assim modificados os arts. 1.º e 2.º do contrato aprovado pela citada Carta de Lei de 5 de Maio de 1860, unicamente quanto às expropriações para a linha do Norte, na margem direita do rio Douro; o art. 3.º do mesmo contrato, unicamente quanto ao tempo em que deviam ser colocados os segundos tabuleiros nas pontes metálicas e o art. 6.º unicamente quanto ao raio das curvas no ramal de Valadares.

Todos os mais artigos e cláusulas do contrato ficavam em pleno vigor.

—oOo—

Foi em 20 de Junho de 1866 assinado no Paço de Sintra a Lei aprovando para ser rectificada pelo poder executivo a convenção celebrada com a Espanha, para regular as comunicações entre os dois países. Esta convenção foi assinada pelos respectivos plenipotenciários em 27 de Abril.

Imposto de trânsito

Tendo-se suscitado dúvidas à Fiscalização do Governo quanto à parte que se refere ao modo como devia ser liquidado o imposto de trânsito, quando

(Continua na página 142)

MENDONÇA E COSTA

NOTAS SOBRE A SUA VIDA E A SUA OBRA

POR GUERRA MAIO

Fui eu, entre os redactores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o que mais privou com o seu director, L. de Mendonça e Costa, e que apesar de ter deixado a redacção para ir para Paris dirigir a agência de turismo que ali pôs a Sociedade Propaganda de Portugal, não deixei de ter com ele um contacto efectivo e afectuoso.

Mendonça e Costa era um espírito de eleição e não é desvendar um segredo dizendo que foi ele o criador do turismo em Portugal fundando a Sociedade de Propaganda a que eu, em Paris, ajuntei um sub-título, que ainda conserva: «Touring Clube de Portugal».

Folheada a colecção da «Gazeta» desde a sua iniciativa, em 1888, é fácil encontrar assuntos de turismo, tratados com especial relevo.

Afastado da Sociedade de Propaganda, Mendonça e Costa fez da «Gazeta» uma escola de Turismo e realizou o sonho de toda a sua vida: ter em Lisboa um prédio de rendimento de que pudesse viver na velhice. E assim foi construindo um edifício de 6 andares, no n.º 10 da rua Braamcamp, casas com 18 divisões, numa das quais passou a morar. Ora Mendonça e Costa tinha apenas uma filha, casada com um funcionário da Contrastaria, mas nunca teve netos, o que era a sua grande preocupação. Falecida a filha, pouco tempo após ele, o prédio passou a ser pertença do Estado, por falta de parentes, um primo atastado que fosse. Não apareceu testamento, nem dele nem da filha, e por isso o assunto foi arrumado como manda a lei.

Mas o destino não é tão estúpido como o supõem; — no prédio está hoje instalado em cada andar uma pensão e uma delas ocupando dois andares. Quer dizer, Mendonça e Costa fez, sem o querer, um elemento de turismo, o que lhe não pode diminuir a importância.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» continua a sua existência modesta mas efectiva, à qual Carlos d'Ornellas, falecido no apogeu da sua gloriosa carreira de trabalho, deixou elementos de vida.

Não é sem saudade que lembro o nome de Carlos d'Ornellas, bom camarada e bom amigo e a quem Mendonça e Costa ensinou os métodos de trabalho que conduzem ao apogeu duma carreira de trabalho e de acção construtiva.

Mendonça e Costa lastimava-se com amargura da falta de descendência e quando do enterro do sogro queixou-se disso numa reunião de família, numa aldeia do concelho de Marco de Canavezes. Tanto bastou para que dias depois lhe aparecesse em Lisboa um parente da mulher para tomar conta do escritório.

O parente era um homem de 40 anos, que tivera vários modos de vida sem que em nenhum deles fizesse uma situação. Foi um novo desgosto para Mendonça e Costa porque o parente não sabia fazer nada, até que a morte o levou num banho tomado no rio Tâmega, depois do almoço.

Mendonça e Costa é hoje um esquecido? Não tanto como pode parecer, pois a colecção da «Gazeta de Caminho de Ferro» tem elementos para guiar no futuro a carreira de um jornalista.

E para terminar estas notas devo dizer que a minha entrada para a «Gazeta» foi devida a um artigo que lhe mandei sobre uma melhoria que era possível fazer nos serviços ferroviários de Lisboa para Paris e além. Mendonça e Costa contestou a ideia, onde estava, a minha ideia e como eu voltasse à estacada ele deu-se por vencido e, chegando a Lisboa, mandou-me chamar, oferecendo-me um lugar de redactor na «Gazeta» e no «Guia Oficial dos Caminhos de Ferro», de que passei a ser o organizador.

Inauguração da linha férrea entre Lisboa e Vila Nova de Gaia

No próximo dia 16 de Julho vai proceder-se à abertura da exploração eléctrica entre Santa Apolónia e Vila Nova de Gaia, seguindo de Lisboa um comboio rápido, com partida às 8.20, para poder acompanhar de perto o início deste serviço, o qual constitui uma das grandes realizações da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

É por demais eloquente o alto interesse que tem para o País a conclusão da electrificação entre Santa Apolónia e aquela estação fronteiriça, do Porto, estando por isso, futuramente Lisboa mais perto de Vila Nova de Gaia devido a tal melhoramento ferroviário.

PSICOLOGIA INDUSTRIAL

Conflito e Colaboração

por ALFRED J. MARROW

Do excelente «Boletim» do Caminho de Ferro de Benguela, ano V e 4 de Abril de 1965, transcrevemos, com a devida vénia, este breve ensaio de Alfredo J. Marrow. Quem é Alfredo J. Marrow? Nesse mesmo número do «Boletim do CFB» encontramos a desejada elucidação: Psicólogo, Membro da Congregação da Nova Escola sobre Pesquisas Sociais, Presidente da Comissão da Cidade de Nova York sobre Relações Inter-Grupos e Presidente de Harwood Manufacturing Corporation, este Autor há mais de vinte cinco anos tem posto em prática, com êxito, nas cinco fábricas pertencentes à Companhia onde trabalha, os princípios da psicologia industrial, tendo também ensinado a centenas de chefes e dirigentes o papel indispensável da psicologia na moderna indústria. Segue a transcrição:

O conflito está sempre presente. Sendo o mundo aquilo que é, todos sentimos choques e frustrações, contra os quais reagimos espontaneamente. De maneira corrente, é habitual designar tais reacções como agressões. Mas a agressão é uma fase infundável da luta individual e colectiva pela sobrevivência e pela promoção. O conflito é uma parte intrínseca da constituição humana e há especialistas que afirmam que ele é um componente da felicidade.

Lawrence Appley, presidente da Associação Administrativa Americana, faz ver que uma empresa consiste tanto em administradores, como em trabalhadores. Portanto, qualquer passividade ou qualquer resistência não se faz *contra* a empresa, mas *dentro* desta. É uma forma de guerra civil. Todas as pessoas que trabalham na empresa e não apenas *para* a empresa, estão interessadas no acontecimento. Uma «companhia» é exactamente o que o termo significa: um número de pessoas ligadas entre si. Uma companhia não é uma entidade abstracta que fabrica, presta serviços ou vende, a quem pertencem as máquinas e que apresenta produtos e dinheiro como se fosse uma cornucópia. Nem é um conjunto de edifícios, móveis e máquinas: é, *acima de tudo, uma comunidade de pessoas.*

Descontentamento e interesses que se defrontam, existem e provavelmente existirão sempre, porque nem empregados nem empregadores conseguem tudo o que desejam, mesmo quando um conflito é solucionado. Como é possível trabalhar em conjunto apesar de se estar em conflito, é um

dos maiores problemas actuais em geral e na indústria em especial e que a todos directamente deve interessar, por a todos dizer respeito no interesse comum. Uma sociedade sadia, portanto, deveria hesitar em condenar todos os sintomas de conflitos como sendo um mal.

A harmonia não é uma ausência de conflitos, mas antes um equilíbrio de conflitos; equilíbrio que, geralmente, é um ajustamento contínuo. Assim, a harmonia perfeita nunca existiu e talvez jamais venha a existir, mas é um limite ou uma meta a desejar que exige esforço permanente de boa vontade e de colaboração. Significa fugir à realidade o julgar-se que pode existir um equilíbrio perfeito das necessidades e que cada um pode receber aquilo que deseja. É natural que alguns sempre lutem para conservarem aquilo que possuem, enquanto outros desejarão aquilo que aqueles têm relutância em conceder. Quando se chega a um acordo, ele traz alguma satisfação mas nunca completa e representa apenas o melhor que as partes em conflito conseguiram obter e conceder no momento presente.

A harmonia na indústria deve ter por alvo conseguir mais que a simples ausência de conflito: deve estabelecer uma atmosfera de colaboração, embora nenhuma das partes consiga tudo o que deseja. Deve-se regularizar o conflito e não destruí-lo.

Esta é uma concepção positiva e não negativa: uma concepção que incita os interesses que se defrontam a unirem-se num esforço comum, apesar das diferenças de opiniões e de interesses.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Humanidade e Grandeza do «Velho da Horta», de Gil Vicente

O actor, encenador e escritor Joaquim de Oliveira, um grande artista em cujo talento e em cuja cultura António Ferro tanto acreditava, ofereceu-me, recentemente, um exemplar do seu notabilíssimo estudo crítico *Humanidade e Grandeza do «Velho da Horta»*, de Gil Vicente.

Joaquim de Oliveira, que iniciou a sua carreira artística ao lado dos grandes mestres, como Augusto Rosa, Ferreira da Silva e Eduardo Brasão, que lhe confiavam papéis de grande responsabilidade, os quais desempenhava sempre brilhantemente, com a consciência do que estava a fazer e com a preocupação de interpretar, com exactidão psicológica, os personagens a viver no palco, atingiu sempre culminâncias de grande actor. Mesmo num papel secundário, nunca passava despercebido do público. A sua arte de dizer era inconfundível. Numa rápida passagem pelo teatro de revista criou magistralmente, alguns tipos curiosos. Artista completo, eram também notáveis as suas caracterizações.

Um dia, não se sabe bem como nem porquê, o seu nome de actor e de ensaiador deixou de figurar nos elencos das companhias. O teatro atravessava, então, uma grande crise. Faltava à maioria dos empresários e ao grande público um ideal superior. Desapareceu o actor e em compensação surgiu o estudioso e o mestre do teatro. Gil Vicente é, de há muito, uma das suas paixões mais absorventes. A *Humanidade e Grandeza do «Velho da Horta»*, em elegante separata da revista «Ocidente», é um novo estudo verdadeiramente notável, não só de Gil Vicente, não só da época, da localização da peça, das figuras que a animam, mas também da linguagem do Poeta.

É para lamentar que o «Velho da Horta», neste ano comemorativo de Gil Vicente, não seja representado por um grupo dirigido pelo grande Mestre que é Joaquim de Oliveira, um dos artistas mais cultos que o Teatro Português tem tido ao seu serviço. As representações do «Velho da Horta» completariam a magnífica lição do seu estudo *Humanidade e Grandeza*. A sua representação seria uma homenagem a Gil Vicente e constituiria, paralelamente, uma dádiva oportuna ao nosso público, ao nosso pobre público.

Das Nossas Terras



Uma rua típica de Estremoz

MEU PAI

*Percorro a casa toda em alvoroço,
Ando por toda a parte, a ver se os vejo...
Ninguém! apenas em minha alma os posso
Lobrigar aos clarões do meu desejo.*

*Passam hirtos, num lúgubre cortejo,
Os velhos que eu amei quando era moço;
Fantasma de meu Pai, lançai um vosso
Olhar e o amor e a paz dum vosso beijo.*

*Parei. Parou. Fita-me: é ele, é ele;
Santo! Não me apavora, nem repele;
Chora, a cabeça branca estremeceu...*

*Corro, corre... abro os braços, abre os braços...
O espelho, ao fundo, é que reflecte os traços
Dum velho triste que, ai de mim, sou eu!*

Conde de Monsaraz
(António de Macedo Papança)

A Regulamentação dos Transportes na América do Norte

(Continuação da pág. 131)

É exigida a fixação de tarifas combinadas para os caminhos de ferro, para os transportadores públicos em veículos automóveis, para os transportadores públicos por vias navegáveis e para serviços directos estabelecidos por iniciativa dos transportadores rodoviários de mercadorias e com vista ao estabelecimento de tarifas para determinados percursos.

Os transportadores são obrigados a adoptar tarifas equitativas para serviços combinados com repartições justas. Mas a Comissão pode por sua iniciativa proceder a estas repartições.

No exercício dos poderes que lhe são conferidos para fixar tarifas para os transportes ferroviários, rodoviários e por vias navegáveis, a Comissão deve ter em atenção a incidência destas na actividade do tráfego dos transportadores; a necessidade, no interesse geral, de assegurar serviços de transportes adequados e eficazes aos mais baixos preços desde que sejam compatíveis com o bom funcionamento dos serviços: a necessidade de receitas suficientes de modo a permitir aos transportadores poder assegurar o serviço em condições de exploração honestas, eficazes e económicas.

O produto dos investimentos e a sua amortização são tidos em conta no cálculo das tarifas. O preço do custo é um elemento importante e a fixação das tarifas abaixo dum mínimo correspondente ao montante das despesas de exploração não é autorizado.

A necessidade de salvaguardar os interesses das regiões de produção, dos mercados, das indústrias e dos utentes é elemento importante na elaboração das tarifas.

Aos estudantes de Moçambique

(Continuação da pág. 133)

Não apenas de técnica, mas principalmente de força moral. Não é gozando simplesmente a vida, no ambiente fácil que lhe é facultado, que alguém poderá realizar empresa meritória. Não foi nos prazeres e comodidades, não foi a essa luz que se temperaram as almas dos que fizeram Moçambique. Essas facilidades, como hoje se classificam, só serviriam, em todos os tempos, para corromper, enfraquecer e arruinar civilizações e pátrias. É preciso saber resistir.

E é muito simples. Para mim parece não haver lugar para qualquer hesitação entre seguir uma vida dura de trabalho, de iniciativas, de realizações, de inovações, de alegres sacrifícios — de proezas, se quiserem — ou amolecer tristemente, flácida e miseravelmente, envolto no luxo e no conforto, impróprios de quem tenha ânimo para trabalhar e responsabilidade tem de se apetrechar devidamente

alma para construir. É preciso viver para um ideal. Ser marinheiro, ser soldado, ser missionário, ser professor, ser engenheiro, ser médico e sempre homem de acção — se possível isento de interesses; servir e defender os pobres e os humildes; ter o privilégio de «passar noites infernais sob tormentas», de dormir no «duro catre dum soldado»; de preferir «ao conforto o risco, a miséria ao luxo, a honra ao dinheiro». Aqui, sim, se encontram as alegrias verdadeiras, se justifica a vida de um verdadeiro homem.

São esses também os legados que é preciso preservar. Vêde-los no exemplo dos vossos pais, no que fizeram em Moçambique, nas obras que diariamente contemplais, nessa maravilhosa obra que vós próprios sois.

É essa a vossa herança, é essa a vossa responsabilidade, é essa a vossa obrigação. Ser homens, ser moçambicanos, ser portugueses. Ser dignos de pertencer a uma Pátria, tão generosa, tão grande e tão sublimada que, por ela, os próprios pais sacrificam seus filhos.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 138)

existissem contratos particulares entre a companhia e diversos expedidores de mercadoria, foi determinado:

— Que nos casos de contratos particulares ou concessões permitidas pelo art. 45 § 1.º do contrato, o imposto de trânsito a pagar seria liquidado e pago conforme a tarifa geral, enquanto a Companhia não tivesse dado conhecimento deles ao Governo; logo, porém, que a Companhia tivesse cumprido estes preceitos, seria o referido imposto liquidado e pago sobre o preço real dos transportes, em conformidade com as convenções ajustadas.

Por dúvidas ainda suscitadas acerca do pagamento do imposto, foi declarado que a empresa construtora não estava sujeita ao pagamento do imposto pelo trânsito de materiais e trabalhadores que transportasse pelos caminhos de ferro.

Fiscalização dos leilões

Ainda por dúvidas quanto à fiscalização dos leilões que a Companhia tinha efectuado em 15 de Maio, na sala de entrega das bagagens abandonadas, ficou estabelecido que o direito de fiscalização era conhecer, vigiar e examinar directamente todos os factos de exploração, mas que este direito era exercido no intuito de superintender na execução do contrato, das leis e dos regulamentos respectivos, e sempre no interesse geral; porquanto, na parte dos actos da exploração que pudesse afectar os interesses particulares, e aos que se julgassem lesados, era aos tribunais judiciais que competia exclusivamente requerer e julgar.

Na hipótese apontada a fiscalização tinha a verificar se a arrematação tinha sido anunciada no jornal oficial, o que a Companhia efectivamente havia feito.

Linhas Estrangeiras

HOLANDA Depois de um período experimental de dois anos, foi posto definitivamente ao serviço, na estação de Eindhoven, uma instalação de televisão destinada a informar os passageiros sobre as horas e as linhas de partida dos comboios, os seus destinos, etc.

O total da instalação compreende um posto de comando e quarenta e oito «écrans» de televisão. Três grupos de dois aparelhos cada, estão colocados no cais de embarque ao longo das seis linhas de estação, e seis outros suportes nas passagens subterâneas, perto do acesso aos cais. Graças a estes seis «écrans», que correspondem às seis linhas, o passageiro encontra imediatamente o cais que lhe interessa, assim como todos os esclarecimentos que lhe possam ser úteis, como transbordos, etc.,

Seis outros aparelhos encontram-se no posto director da gare, através dos quais o agente que comanda a instalação pode seguir o funcionamento dos outros aparelhos.

O equipamento está igualmente dotado de seis projectores ligados às câmaras de televisão, que encerram as grandes caixas nas quais foram classificados cronologicamente 80 diapositivos com indicações sobre horas de partida, destinos de comboios e outros esclarecimentos. Apoiando-se em determinadas teclas de um quadro, os diapositivos arrumam-se uns atrás dos outros.

No caso de mudança de linha pode-se, por simples pressão, deslocar os projectores sobre um outro grupo de aparelhos de televisão. Também são possíveis comunicações de qualquer outra ordem por meio de uma placa de vidro de uma câmara especial. A televisão fica assim, em Eindhoven, ao serviço dos passageiros, que podem apreciar os sérios progressos que ela representa.

ALEMANHA Na exposição internacional dos transportes, que terá lugar em Munique, de 25 de Junho a 3 de Outubro deste ano, o Caminho de Ferro federal alemão apresentará ao público o seu primeiro aparelho automático de informações horárias.

Da altura de um homem, este aparelho está dotado de um disco semelhante ao dos telefones e basta compor um número de três algarismos correspondentes ao destino que se pretende e accionar uma tecla designando a hora da partida para que o aparelho se ponha em funcionamento imediatamente. Em pouco segundos ele transmite as indicações ao cérebro electrónico de Francfort «Main» e imprime as

respostas numa folha de papel que é entregue à pessoa interessada, que ficará em poder das informações sobre todos os transbordos e particularidades do horário que desejava saber.

Depois da Exposição, este aparelho será colocado na estação principal de Francfort ou na secção de informações. Em qualquer dos sítios poderá dar informações sobre mais de quatro mil transbordos de 400 grandes estações da República Federal e os principais centros estrangeiros.

«Sud Express»

A C. P. — no propósito de se melhorarem as ligações ferroviárias entre o nosso País e a França, facultando-se, paralelamente maior conforto ao Público pelo maior número de lugares oferecidos, resolveu tornar independente do ramo espanhol o «Sud-Express» que circula entre Lisboa e Hendaia e entre Irun e Lisboa.

Neste novo ramo do «Sud-Express» circula, em todo o seu trajecto, uma carruagem-restaurante que assegurará, aos passageiros que o pretendam, um eficiente e completo serviço de refeições, tanto normais como avulsas.

São mantidos os horários em vigor no percurso nacional, bem como no trajecto francês.

PRÉDIOS HERDADES MORADIAS QUINTAS ANDARES TERRENOS

PODEM CONSTITUIR PARA SI UMA
ÓPTIMA OPORTUNIDADE PARA UMA
MELHOR APLICAÇÃO DE CAPITAL

a pronto ou com grande facilidade de pagamento, compre em qualquer parte do País a propriedade que deseja por intermédio da

Empresa Predial Nortenha

Para aplicação do seu capital em empréstimos hipotecários, consulte os serviços técnicos da «NORTENHA». Aplicações garantidas com o juro compensador de 8%.

Empresa Predial Nortenha

Autorizado oficialmente pelo Decreto-Lei n.º 43.767 e membro da Fédération Internationale des Administrateurs de Biens Conseils Immobilier — F I A B C I

PORTO: Pr. de D. João I, 25-1.º — Telef. 267 06-30 18 11

COIMBRA: Avenida Fernão de Magalhães, 148-2.º

LISBOA: Pr. da Alegria 58-2.º — Telef. 36 22 28-36 67 31

Concurso de Literatura Ultramarina

O «Diário do Governo», II Série, n.º 123, de 25 de Maio de 1965, publicou, da Agência-Geral do Ultramar, o seguinte

AVISO

Em cumprimento do disposto no n.º 1.º da Portaria n.º 14 691, de 4 de Janeiro de 1964, declara-se que a Agência-Geral do Ultramar promove anualmente um concurso de literatura ultramarina, nas seguintes condições:

1.º Ao concurso de literatura ultramarina poderão concorrer todas os cidadãos portugueses que apresentem obras da sua autoria, escritas em língua portuguesa, directamente relacionadas com as realidades e os progressos da vida do ultramar e que se incluam numa das quatro modalidades seguintes:

- a) Poesia;
- b) Ensaio (sociológico, etnográfico ou de temas relacionados com o conhecimento do homem);
- c) Novelística (conto, novela ou romance);
- d) História.

2.º O prazo para entrega das obras destinadas ao concurso inicia-se em 1 de Maio e termina em 31 de Agosto de cada ano.

3.º Aos autores é reservada, dentro das modalidades do concurso, plena liberdade de escolha dos assuntos a versar.

De cada obra concorrente deverão ser entregues no organismo promotor do concurso 10 exemplares, acompanhados de um ofício dirigido ao agente-geral do Ultramar e do qual conste o nome e a morada do autor e a modalidade a que concorre.

Poderão ser admitidos, além de livros impressos, originais de que se apresentem, no prazo legal, sete exemplares dactilografados.

4.º Não poderão ser admitidas obras que tenham sido objecto de apreciação em concurso anteriores e ainda aquelas cuja publicação seja anterior de dois anos à data de abertura do concurso.

Não serão admitidas as obras editadas pela Agência-Geral do Ultramar, aquelas cuja forma literária for julgada inferior, as que forem contrárias ao espírito do concurso e as que revelem sectarismo político nas suas apreciações e tendências ou se mostrem contrárias ao interesse nacional.

5.º Os prémios a atribuir nos concursos de literatura ultramarina são os seguintes:

- 1.ª modalidade (poesia) — Prémio Camilo Pessanha;
 - 2.ª modalidade (ensaio) — Prémio Frei João dos Santos;
 - 3.ª modalidade (novelística) — Prémio Fernão Mendes Pinto;
 - 4.ª modalidade (história) — Prémio João de Barros.
- O valor dos prémios será de 10 000\$00 para as

modalidades poesia, ensaio e novelística e de 15 000\$00 para a modalidade história.

6.º A organização dos júris é regulada pelos artigos 10.º e 11.º da Portaria n.º 14 691, publicada no *Diário do Governo* n.º 2, de 4 de Janeiro de 1954.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» de todas as províncias ultramarinas.

Agência-Geral do Ultramar, 17 de Maio de 1965.
—O Agente-Geral do Ultramar, Leonel Pedro Banha da Silva.

Vai ser encerrada, a partir de 1 de Julho próximo, a exploração ferroviária no ramal de Matosinhos

O serviço de passageiros passa a ser assegurado por uma carreira de autocarros

Havendo sido determinada oficialmente a supressão do ramal ferroviário de via estreita entre Matosinhos e Senhora da Hora (conhecido por ramal de Matosinhos), para poderem ter ali o seu curso importantes obras de interesse urbanístico é encerrada a exploração no referido ramal no próximo dia 1 de Julho.

O serviço de passageiros, incluindo o transporte dos portadores de bilhetes de assinaturas válidas naquela data, passa a ser assegurado por uma carreira de autocarros entre a estação de Senhora da Hora e Leixões, que os Transportes Colectivos do Porto explorarão em combinação com a C. P.

Os despachos de mercadorias ao abrigo de qualquer tarifa de grande ou pequena velocidade de e para a estação de Matosinhos deixam de efectuar-se em todas as estações e despachos centrais a partir de 25 de Junho.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



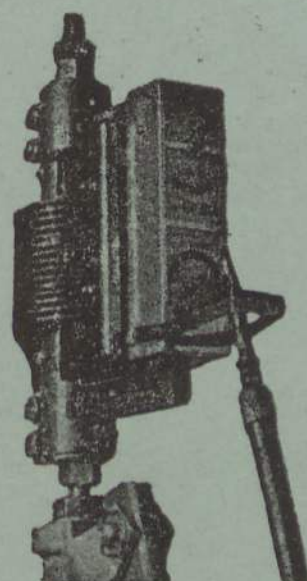
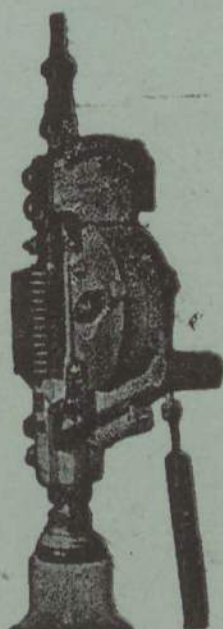
O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRAVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



RELÉS



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

SOC.DE ELECT.

BROWN BOVERI, LDA.

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO



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

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

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

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

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., etc., etc.

Delegações em:

LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:

COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR
SANTARÉM

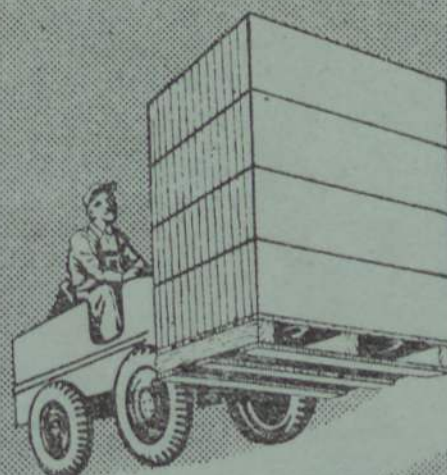
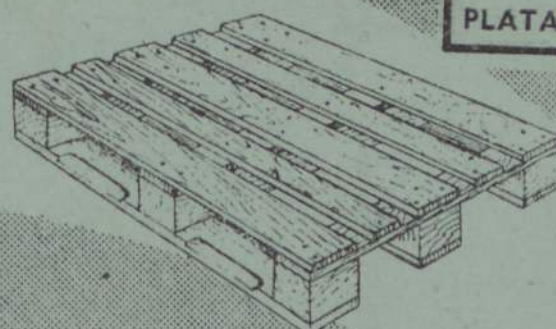


S. mida

Í L H A V O
TELEF. 23713

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS

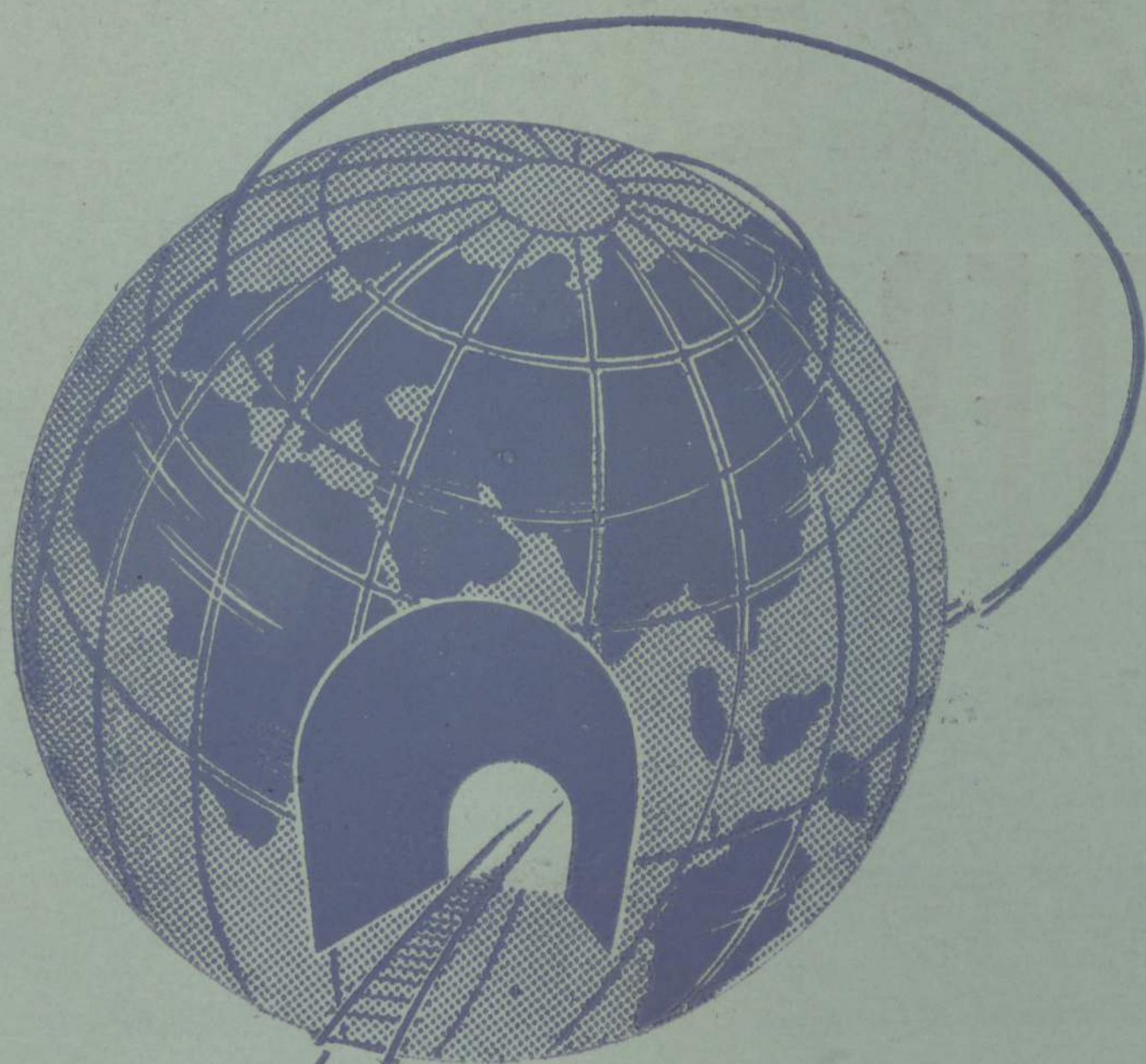


PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.

TELEFONE 736362



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE