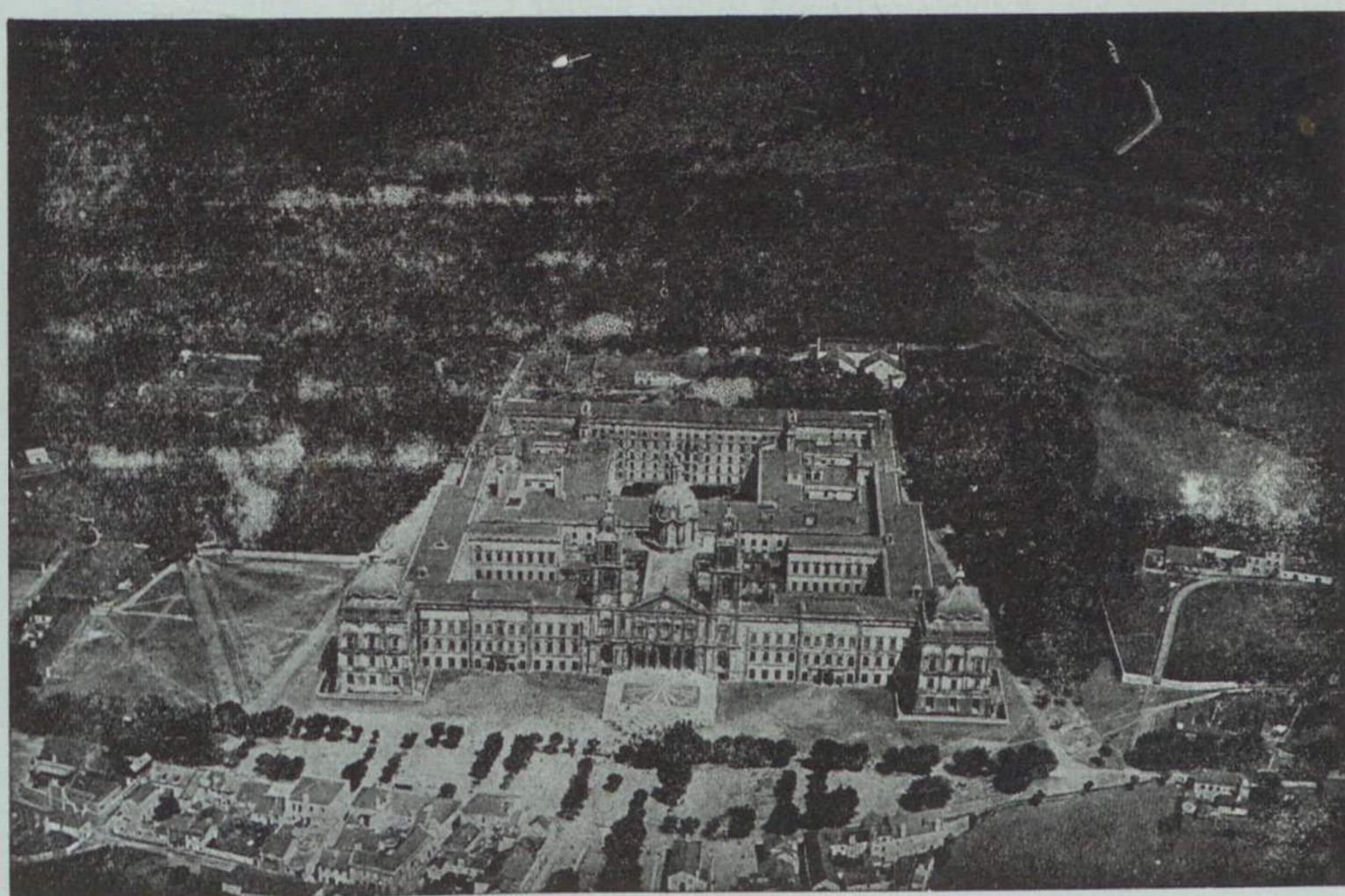


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



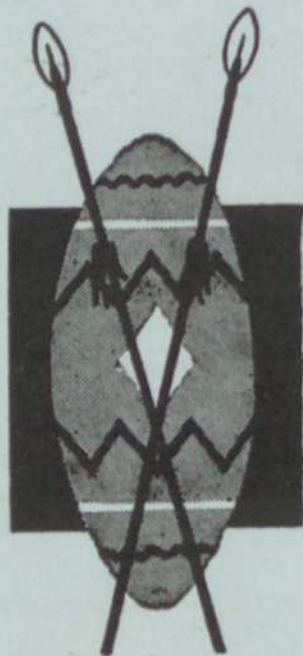
nota de **abertura**

ATRACARAM ao porto do Lobito onze cargueiros japoneses que desembarcaram noventa vagões e outro material ferroviário destinado aos Caminhos de Ferro da Zâmbia, país que presentemente está a proceder a um reapetrechamento dos seus caminhos de ferro.

As referidas remessas são desembarcadas naquele porto, seguindo depois para a Zâmbia.

Donde se conclui que deverá interessar à Zâmbia manter as melhores relações com o nosso País, que afinal, apesar das queixas infundadas apresentadas pela Zâmbia, está na disposição de servir de ponto de apoio às encomendas necessárias ao seu desenvolvimento.

Talvez a Zâmbia, em face destas facilidades concedidas por Portugal para a utilização do porto do Lobito, faça um exame de consciência à sua conduta e chegue à conclusão que Portugal apenas ambiciona a paz indispensável ao desenvolvimento do seu vasto território, nunca esquecendo as regras de boa vizinhança, nem sequer para aqueles que frequentemente passam por cima delas.



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

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 LUÍS DA COSTA

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

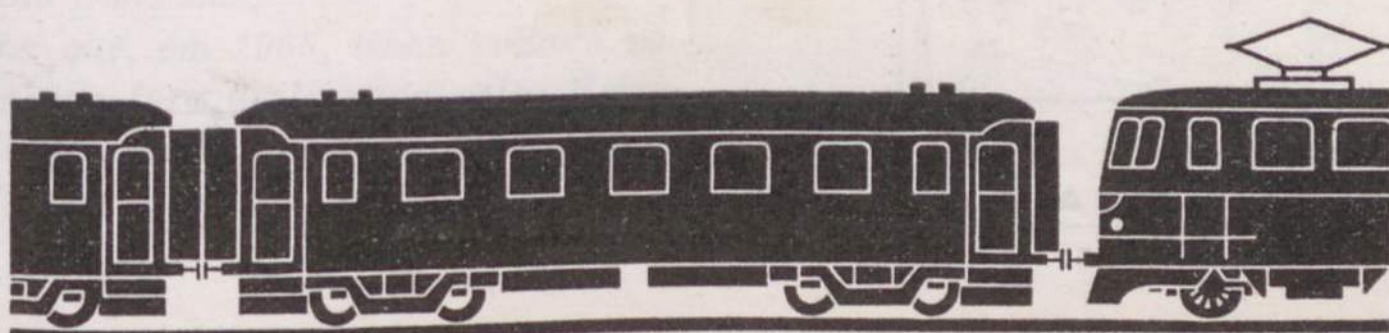
Números especiais:

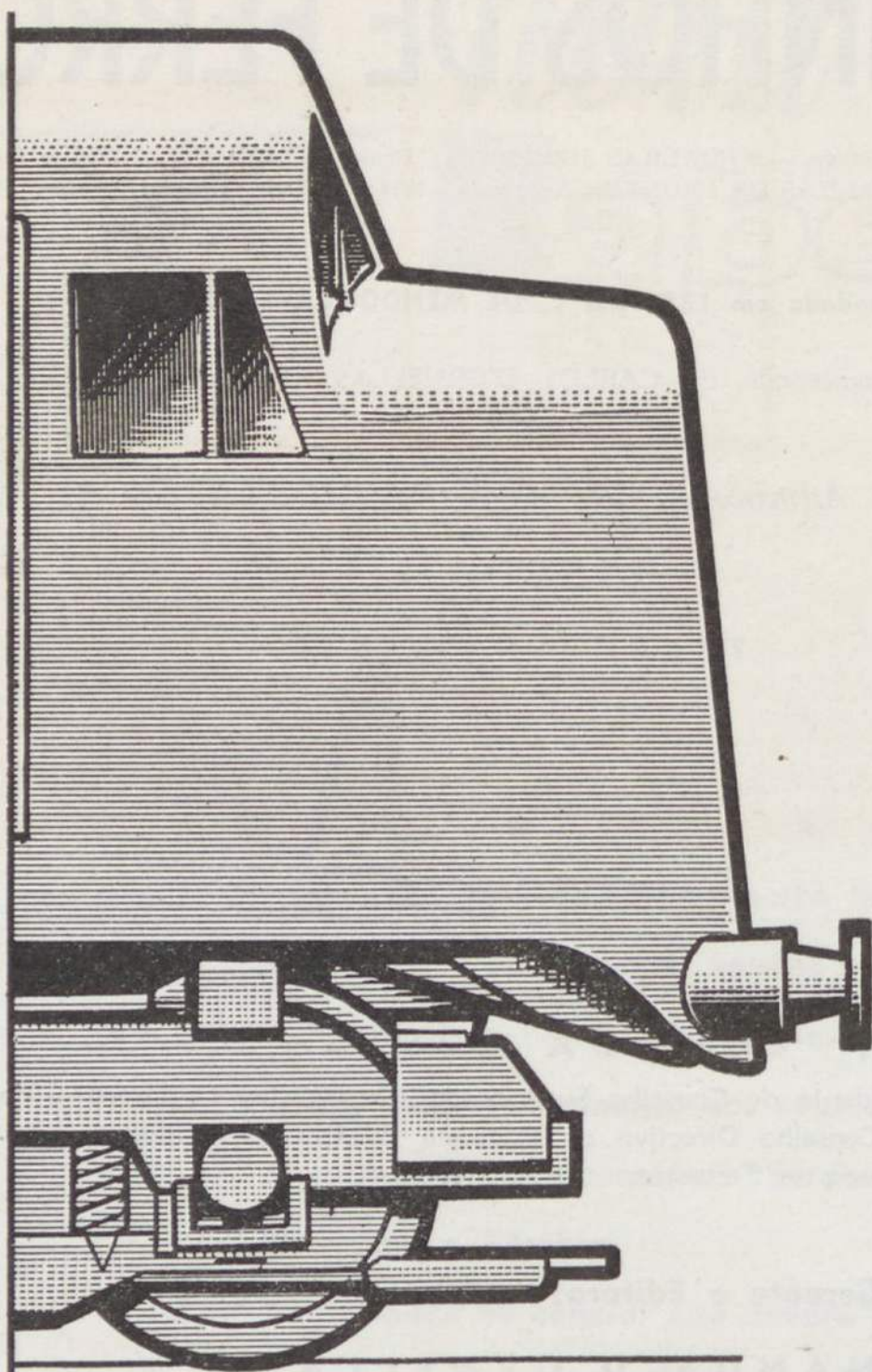
10 escudos

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 ORNELAS. Presente!

Sumário

Jornal da Quinzena 411

Ligação ferroviária entre Lisboa e Madrid 412

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal 413

Lourenço Marques — Cidade de Turismo 414

Criado o «Prémio de Economia» 415

A ligação Lisboa-Porto 417

Memórias de um viajante 419

Concursos do Ano Internacional de Turismo 421

Uma nova descoberta do turismo mundial 423

Linhas Estrangeiras 424



Jornal da Quinzena



Vem ao encontro de uma necessidade que o desenvolvimento do turismo no nosso país tornava premente, a publicação agora iniciada, de um boletim do Comissariado de Turismo, que seja, como se lê no editorial do primeiro número, «instrumento útil na indispensável ligação que deve existir entre os diversos sectores a que o turismo português interessa e que interessam ao turismo português, fornecendo a uns e outros os dados objectivos de actualização permanente, necessários à formação de exactos juízos de valor, à análise documentada da temática turística e à preparação de progressos graduais pela análise dos factos do presente e uma criteriosa previsão do futuro.

Cerca de duzentos mil turistas norte-americanos visitaram a Suécia durante o ano findo. Esta informação foi tornada pública no banquete de encerramento do «Ano da Saudade», uma promoção destinada a trazer ao país de origem todos os norte-americanos que tivessem qualquer grau de ancestralidade sueca.

Com a presença de entidades turísticas espanholas e portuguesas, realizou-se num hotel do Estoril o banquete final da convenção anual de agências de viagens do país vizinho, que dedicam presentemente especial atenção ao turismo em Portugal. Está dentro do plano desta convenção espanhola a criação de rotas turísticas destinadas a cobrir os principais pontos de atracção do nosso país, num prolongamento natural das iniciativas do Ministério de Informacion y Turismo Espanhol. Em representação do Comissariado do Turismo português esteve presente na reunião o sr. dr. Álvaro de Sousa.

Deixemos falar os números. A sua linguagem é clara e eloquente. A Libéria destronou a Grã-Bretanha do lugar de principal potência marítima do Mundo. A sua frota, que aumentou seis vezes desde 1954, possui agora navios mercantes cuja tonelagem ascende a 21 502 200 toneladas.

A Grã-Bretanha que, em 1965, tinha voltado ao primeiro lugar, de que fora destronada pelos Estados Unidos, depois da Guerra, voltou à segunda posição, com 20 522 000 toneladas.

Os Estados Unidos ocupam o terceiro lugar, com 19 220 000 toneladas. A Noruega mantém o quarto lugar (16 376 000), seguida do Japão (13 566 000), cuja frota tem crescido rapidamente como a da Libéria. Seguem-se a U. R. S. S. (8 218 000), a Grécia (7 323 000), a Itália (5 174 000) e a Alemanha Ocidental (5639 milhões).

Todos estes números se referem a 31 de Dezembro de 1966.

Os Caminhos de Ferro da Suazilândia, que trabalham em estreita colaboração com o C. F. M., realizaram um lucro superior a oito mil contos, durante o ano financeiro terminado em Julho passado.

A via férrea referida, destinada fundamentalmente ao transporte do ferro das montanhas Ngwenya para Lourenço Marques, foi inaugurada em 5 de Novembro de 1964, tendo, durante os primeiros seis meses, operado com perdas no valor de cerca de 7900 contos.

No próximo dia 30 de Abril efectuar-se-á em Lisboa o IV Encontro da Imprensa Não-Diária, em que participarão os jornais e revistas dos distritos de Beja, Elvas, Évora, Faro, Lisboa, Portalegre, Santarém e Setúbal. A comissão organizadora, constituída por Custódio Vieira, director do quinzenário bairrista «Ecos de Belém», pelos publicistas Adérito Cabral e António Correia e pelo jornalista Jorge Ramos, preparou já o programa do Encontro, que conta com o patrocínio das entidades oficiais e do Grémio Nacional da Imprensa Regional.



Ligação Ferroviária entre Lisboa e Madrid com o comboio

«LISBOA EXPRESSO TER»

Os Caminhos de Ferro Portugueses, em colaboração com a RENFE, resolveram pôr em circulação, diariamente, um comboio automotor rápido entre Lisboa e Madrid, que passará a designar-se por «Lisboa-Expresso (TER)», com 56 lugares simples de 1.ª classe e 72 de 2.ª classe e serviço de restaurante e de bar.

Os veículos deste comboio são climatizados e devidamente insonorizados, com assentos muito confortáveis, sendo ainda os de 1.ª classe reversíveis e de recostos inclináveis.

O início desta circulação terá lugar no dia 1 de Março próximo no sentido Madrid-Lisboa e no dia 2 no sentido Lisboa-Madrid, continuando a efectuar-se todos os dias, nos dois sentidos, com o seguinte horário:

8-40 P.	Lisboa (Santa Apolónia)	C. 19-40
13-00 C.)		(P. 16-34
13-05 P.)	Marvão-Beira	(C. 16-20
13-20 C.)		(P. 16-05
13-35 P.)	Valência de Alcântara	(C. 16-00
19-00 C.	Madrid-Delicias	P. 10-45

O preço de uma viagem neste comboio é, por passageiro, de Lisboa a Madrid, de 439\$00 em 1.ª classe e 347\$50 em 2.ª classe.

PROPAGANDA TURÍSTICA

«Portugal, país de turismo» foi o título da conferência, ilustrada com diapositivos a cores e com dois filmes-documentários, que na Escola Técnica de Vasa, na Cidade Universitária de Gotemburgo, proferiu o jornalista César Faustino, director do Centro Português de Turismo de Estocolmo.

DE PORTUGAL

Numa espontânea manifestação de homenagem a Portugal, oito dos estudantes presentes — cinco raparigas e três rapazes — apresentaram-se com trajes regionais portugueses.

A conferência foi encerrada com um concurso em que participaram duzentas e cinquenta das pessoas presentes — e em que foram premiados os quinze concorrentes que responderam sem erros a um questionário sobre Portugal — e o tradicional período consagrado a perguntas dirigidas ao conferencista.

NA SUÉCIA

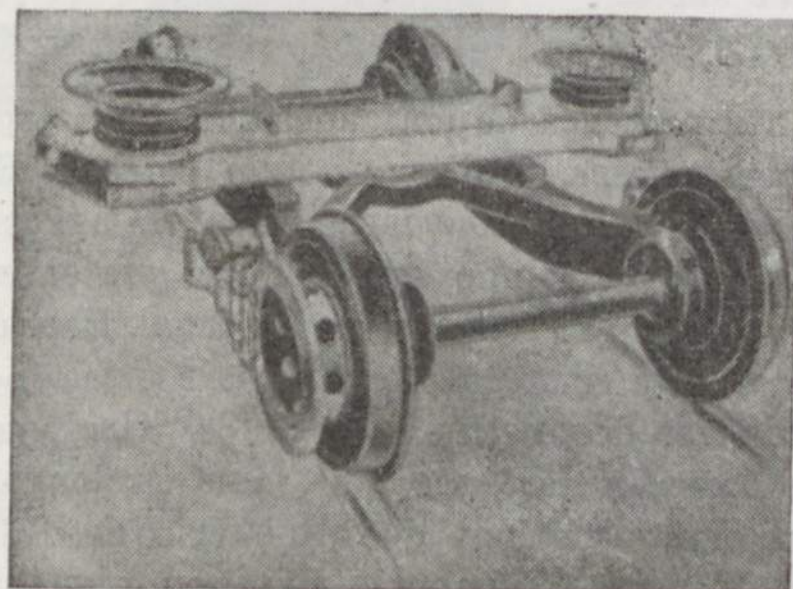
Tráfego Turístico Mundial

Cerca de 128 milhões de pessoas de 60 países realizaram viagens turísticas ao estrangeiro, em 1966 — anunciam em Francoforte os serviços de turismo alemães.

Acrescentam que este número de turistas significa que o ano passado o tráfego turístico internacional aumentou 12 por cento.

A Europa foi visitada por 95,5 milhões de pessoas, a América do Norte por 20,75 milhões, a América Latina por 4,15 milhões e a África por 2,2 milhões.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

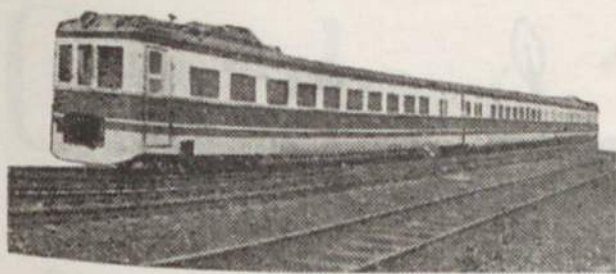
Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

Conde Barão, L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A



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

ARTIGOS ISENTOS DE DIREITOS

N.º 1

Instrumentos topográficos

Quantidades por miriâmetro da linha a construir	Designação dos objectos
1	Teodolitos
1	Níveis
0,5	Eclímetros
0,5	Bússolas
2	Fitas com tecido metálico
2	Correntes métricas com as fixas
0,1	Miras de madeira
	Taquiómetros

N.º 2

Material para construção

Quantidades por miriâmetro da linha a construir	Designação dos objectos
1	Forjas volantes
2,5	Bigornas
5	Vagões completos para transporte de terras
20.000 quilogramas	Carris para vias provisórias
0,05	Aparelhos de sondagem
0,3	Tornos completos
0,25	Macacos de simples e duplo movimento
200 quilogramas	Aço em barra para calços de ferramentas
500 quilogramas	Ferro forjado em barras de diversas dimensões
100 quilogramas	Parafusos de ferro de diversos tamanhos

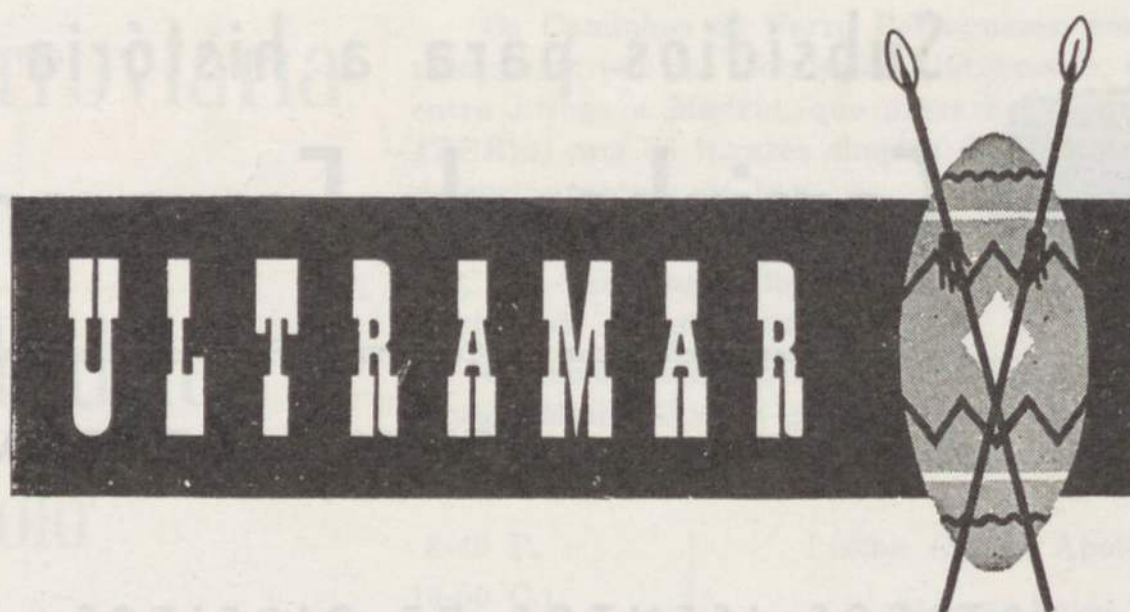
Segundo os projectos aprovados

N.º 3

Material para estações

Quantidades por miriâmetro da linha a construir	Designação dos objectos
200 quilogramas	Ferragens para edifícios
50 quilogramas	Tubos de zinco
200 quilogramas	Tubos de chapa de ferro
0,15	Pontes plataformas giratórias para máquinas
0,75	Plataformas giratórias para carruagens
0,15	Tanques de ferro para depósito de água
0,2	Básculas para vagões
1,5	Básculas para bagagens de mercadorias
0,5	Bombas de incêndio
0,15	Guindastes

Continua na página 416)



LOURENÇO MARQUES

A capital da província de Moçambique é uma típica cidade moderna. A sua história é curta e pouco accidentada. Deve o nome ao comerciante e navegador Lourenço Marques que, em 1545, enviado especialmente da ilha de Moçambique, teria descoberto e explorado a baía da Lagoa. Em 1877, a pequena povoação pantanosa e insalubre é erguida à categoria de vila e, depois de começarem os trabalhos de construção da linha dos caminhos de ferro, ligando o rico Transval, ao mar, através do seu porto, o crescimento populacional e económico da vila justificou a sua elevação a cidade em 1887.

A quem entra pelo amplo estuário da baía do Espírito Santo e desembarca num dos cais do moderno porto, ou desce de avião e sai no aeroporto de Mavalane, Lourenço Marques oferece uma visão soberba de cidade de luz, cor e asseio, com as suas largas avenidas orladas de acácias, de flores vermelhas e jacarandás roxos, imponentes edifícios comerciais com todos os apetrechos modernos, um tráfego intenso de viaturas automóveis, jardins e parques encantadores e bairros residenciais onde se pode admirar o que há de mais moderno e audacioso em arquitectura urbana.

Não é uma cidade rica em monumentos e museus, porque a sua vida histórica é ainda muito curta, mas tem dentro dos seus muros um museu de fama internacional, o Museu de História Natural Álvaro de Castro, com as suas preciosas colecções de flora e fauna africanas, além dos Museus Histórico-Militar, instalado na Fortaleza de N. S. da Conceição, Freire

de Andrade de geologia, e outros centros de informação e cultura, como a Biblioteca Municipal, o Arquivo Histórico de Moçambique, a Repartição da Estatística, o Centro de Informação e Turismo, etc.

A cidade oferece ao visitante inúmeras atracções que a têm tornado um dos grandes centros de turismo sul-africanos e rodesianos, com moderníssimos hotéis de luxo, e principalmente uma feira de praias naturais que se estende desde a cidade até à Costa do Sol numa extensão de 15 quilómetros, passando pelo Palmar, Acampamento dos Turistas, Praia da Polana, Praia do Dragão Chinês, Praia da Sombrinha de Sol, etc.

Os seus arredores, especialmente Marracuene e a Matola, servidos por excelentes estradas, oferecem soberbos espectáculos da vida do mato. A Reserva de Caça do Maputo pode ser sobrevoada de avião, para o que existe um serviço fácil e barato de táxis aéreos.

O PORTO E O CAMINHO DE FERRO

O porto de Lourenço Marques é escalado regularmente por nacios de importantes companhias portuguesas e estrangeiras, tais como: Companhia Nacional de Navegação e Companhia Colonial de Navegação — portuguesas — Union Castle-Meal Steamship Company, Hollanda Africa Lijn, British India Steamship Navigation Company, Natal Direct Line, Lloyl Tristine, Fanel Lines Inc., etc.

Lourenço Marques é testa do caminho de ferro da República da África do Sul.

CIDADE DE TURISMO

Criado o "Prémio de Economia"

Depois de um estudo prolongado e minucioso, a Direcção dos Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique acaba de criar um «prémio de economia oficial» para o operariado das Oficinas das Divisões da Beira e de Lourenço Marques.

Esta decisão — que de há muito se vinha impondo — foi recebida com compreensível regozijo pelos ferroviários.

Este prémio tem a finalidade principal de estimular e recompensar justamente o esforço individual e colectivo do pessoal das Oficinas e, consequentemente, a produção geral. Ele é constituído por uma percentagem que traduz as variações da quantidade de trabalho produzido por cada unidade de mão-de-obra.

- contramestres;
- encarregados de oficinas;
- electricistas principais;
- chefes de brigadas;
- operários;
- operários ajudantes;
- ajudantes de oficinas.

O prémio de economia que os contramestres e encarregados de oficinas vêm actualmente recebendo será substituído pelo prémio de economia oficial. O prémio só será aplicado e abonado sobre a parte do vencimento fixo mensal que corresponder ao tempo de efectividade mensal útil, deduzido de quaisquer períodos de trabalhos moderados e descontadas todas as ausências do local

O montante do prémio

O montante do prémio individual a receber por cada agente de uma secção, com vencimento fixo ou salário mensal equivalente, será calculado levando em conta:

1. O número de horas efectivo com direito a prémio.
2. O número de horas de efectividade normal máxima no período a que o prémio se refere.
3. O valor da percentagem do prémio obtido pela secção respectiva.
4. O coeficiente de mérito pessoal.

para o pessoal das oficinas

O prémio é anual, embora seja pago mensalmente. As variações são medidas mensalmente por comparação com um período de tempo anterior, equivalente.

O pessoal beneficiado

O pessoal a quem o prémio é destinado e cujo rendimento de trabalho visa incentivar mais directamente é o pessoal considerado de carácter produtivo exercendo activamente a sua profissão dentro das secções officinais (excluindo portanto os escritórios) **PAGO OU NÃO DIRECTAMENTE PELAS OBRAS** effectuadas nas oficinas, a saber:

de trabalho dentro das horas normais de actividade officinal, sejam ou não autorizadas e justificadas. A chefia das oficinas poderá determinar, sempre que o julgue justificável, a suspensão temporária do prémio, até 10 dias, a qualquer agente, operário ou graduado, embora sem quaisquer efeitos disciplinares.

Conforme se verificar aumento ou diminuição de produtividade, assim essa percentagem será positiva ou negativa. O prémio a atribuir em dado mês será o referente ao período que tenha decorrido desde o início do ano económico respectivo, depois de deduzido o que tenha já sido pago nos meses anteriores.

Este, terá de atender aos seguintes factores:

- a) Assiduidade;
- b) Pontualidade;
- c) Flexibilidade;
- d) Atitude;
- e) Espírito de cooperação;
- f) Produtividade.

Estas fichas de mérito pessoal serão preenchidas, trimestralmente, em Janeiro, Abril, Julho e Outubro e os coeficientes obtidos afectarão o prémio no trimestre respectivo. Para o preenchimento destas fichas será nomeada anualmente uma comissão de três membros. As classificações serão con-

(Continua na página 422)

do Caminho de Ferro da Beira

Subsídios para a história dos

Caminhos de Ferro em Portugal

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 413)

N.º 4

Material para via e pontes

Quantidades por miriâmetro	Quantidades por miriâmetro de linhas a construir	Designação dos objectos
650.000 quilogramas	—	Carris de aço
87.500 quilogramas	—	Peças de fixação
3,75	—	Mudanças de via
A quantidade será fixada segundo os projectos aprovados	—	Vigas armadas de ferro para pontes e passagens superiores com todos os seus acessórios
25 quilos	—	Ferramentas e utensílios de ferro
25 quilos	—	Ferramentas e utensílios de aço
	Material circulante	
2	—	Locomotivas
6	—	Carruagens para passageiros
20	—	Vagões para mercadorias

Acessórios de via, mobília para estações, etc.

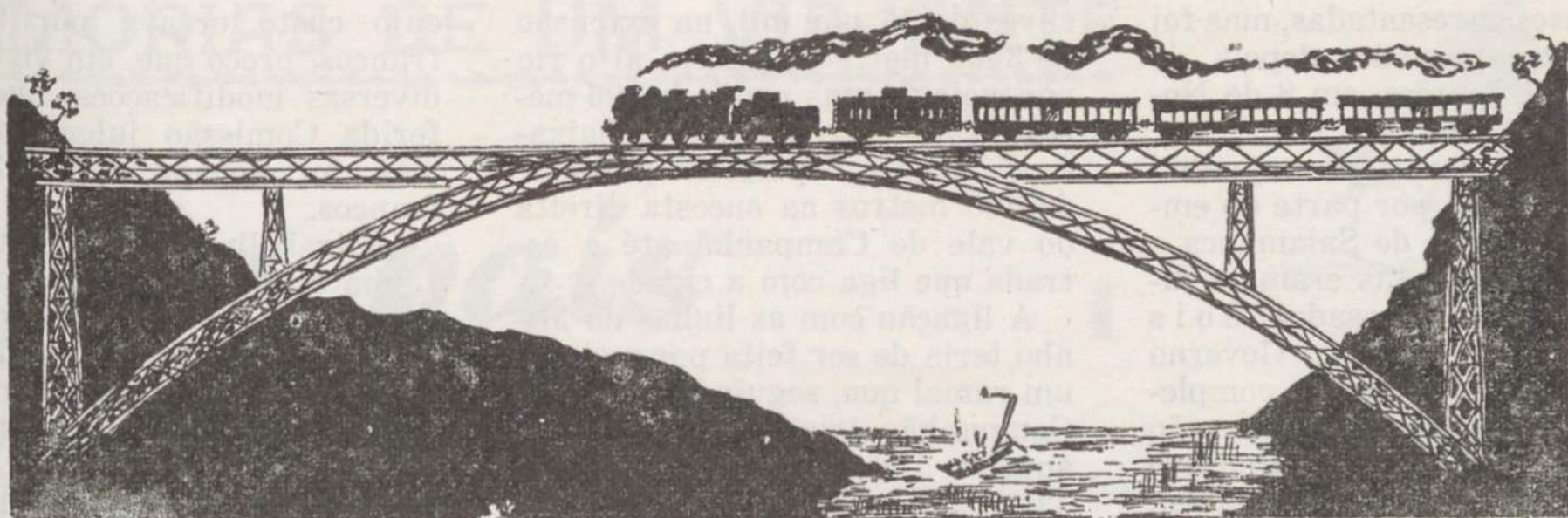
Quantidades por miriâmetro	Quantidades por miriâmetro de linhas a construir	Designação dos objectos
—	2	Postos de sinais semafóricos ou de disco
—	2,5	Candeeiros para estações
—	2	Relógios de parede
—	3,75	Candeeiros de mesa
—	12,5	Lanternas para carruagens
—	0,025	Máquinas para fazer bilhetes
—	1,25	Máquinas para marcar bilhetes
—	1,50	Prensas para copiar
—	7,50	Cornetas de sinais
—	7,50	Lanternas de sinais com vidros de cor

N.º 5

Telégrafos

Quantidades por miriâmetros de linha a construir	Designação dos objectos
2,500 quilos	Arame galvanizado
25	Tensores de ferro galvanizado
300	Isoladores de porcelana
15	Elementos de pilhas com todos os pertences
1,70	Caixas de folha de ferro, idem.
1,25	Receptores
1,25	Transmissores Breguet
2,50	Bússolas verticais
5 quilos	Arame forrado de gutapercha
1,25	Arame forrado de seda
1	Estojo completo de ferramentas para telégrafos
4 quilos	Ferramenta de aço

(Continua na página 422)



A ligação Lisboa-Porto por caminho de ferro

O primeiro projecto regular apresentado para a ligação de Lisboa com o Porto, por caminho de ferro, foi enviado, em 11 de Fevereiro de 1862 por D. Eugénio Page, director da empresa construtora, ao engenheiro fiscal, Joaquim Nunes de Aguiar.

Vencia o Douro por meio de uma ponte metálica de 9 vãos, dos quais os dois de cada lado com 55,998 metros de abertura, e os três centrais com 67,027 cada um. O tipo do tabuleiro seria o adoptado para as passagens do Tejo na linha do Leste, e do Mondego e do Vouga, na do Norte, com pilares de ferro fundido cheios de betão. Quase dois anos depois, em 30 de Julho de 1864, o director da empresa construtora, Angel Arribas e Ugarte, enviava novo projecto para a passagem do Douro, proposto para aquela empresa e considerado por esta como a solução que melhor satisfazia as condições de estabelecimento das mais fáceis comunicações entre o Porto e a sua estação e entre esta e o rio por embarque e desembarque de mercadorias, e ainda da linha do Norte com as do Minho e Douro.

Nesse projecto não era, porém, estudada a solução da ponte, considerando a empresa inútil esse trabalho enquanto o Governo não aprovasse o traçado proposto.

Mas o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, João Chrysóstomo de Abreu e Sousa, responde, em 24 de Novembro e, de acordo com o parecer do Conse-

lho Superior de Obras Públicas, que deve ser elaborado o projecto completo da passagem do Douro e satisfazendo melhor à colocação da estação do Porto e à ligação com as linhas ao norte do Douro, e sugere ainda a localização da estação do Porto no Prado do Repouso ou nas Fontainhas por servir melhor o comércio da cidade, e considerar impróprio o local proposto junto do esteiro de Campanhã. Não se conforma, porém, a empresa que, em 18 de Novembro, contesta que levar a linha ao Prado do Repouso equivaleria a exigir a construção de mais 8 kms. de linha do que aqueles que é obrigada a construir, o que, além das consideráveis dificuldades de construção, obrigaria a expropriações caras e morosas pelas questões que iriam levantar.

D. José de Salamanca, em nome da empresa construtora, apresenta, então, duas bases para solucionar o caso: colocar a estação no Prado do Repouso, como o Governo sugere, mas pagando-lhe este, pelo excesso de quilómetros de aí resultante, subvenção igual à dos já construídos e entregar-lhe o Governo, já expropriados e pagos, os terrenos necessários.

Em compensação, prontifica-se a construir a linha do Porto a Braga e de aí em direcção à fronteira pela mesma subvenção quilométrica abonada para a linha do Norte.

A companhia, de acordo com a empresa construtora, apresenta, em Abril de 1865, proposta em

termos idênticos, mas hábilmente conjuga essa proposta com a resolução do problema dos tabuleiros das pontes para a 2.^a via. Era o caso que, segundo o contrato original para concessão das linhas do Norte e Leste, deveriam desde logo ser construídas as obras de arte para via dupla, incluindo os tabuleiros metálicos para a segunda via, embora de início fosse assente a linha só para via única.

Procurou sempre o empreiteiro eximir-se ao cumprimento dessa cláusula, chegando mesmo a recorrer para o Tribunal arbitral; mas este, como não podia deixar de ser à face do contrato, confirmou, por sentença de 10 de Agosto de 1863, a deliberação governativa.

Depois de demoradas negociações, sob a pressão de todas as circunstâncias e no desejo de facilitar a ligação com o Porto, que a opinião pública reclamava, acabou o Governo por fazer com a Companhia o acordo de 27 de Novembro de 1865 para complemento da Linha do Norte. Para isso, submeteu à aprovação da Câmara dos Deputados um projecto de lei, no qual sob determinadas condições concedia à Companhia a autorização para a não colocação dos tabuleiros da 2.^a via, devendo a linha do Norte ser concluída até ao Porto, cuja estação terminal era fixada no Campo do Cirne.

Foi demorada a discussão na Câmara deste projecto de lei, surgindo dificuldades para aprova-

ção de bases apresentadas, mas foi finalmente aprovado, depois de várias modificações, em 8 de Novembro de 1869.

Encontrou, porém, a companhia nova resistência por parte do empreiteiro D. José de Salamanca e de tal modo e tantas eram as dificuldades que, passados dois anos, em 1872, ainda o Governo intimava a Companhia a completar a linha do Norte, e esta, não podendo compelir o empreiteiro ao cumprimento da referida lei, acaba por declarar que terminava ela os trabalhos e que apresentava nova solução, tornando muito menos extensa a ligação das «Devesas» com o Porto, com grandes vantagens para os passageiros e mercadorias pelo menor percurso e fácil ligação com as linhas ao norte do Douro.

É aqui que surge o papel preponderante e decisivo do então director da Companhia, Manuel Afonso de Espregueira.

Tinha sido forçado a deixar a direcção da Companhia Real o engenheiro Le François por motivo de um grave conflito com o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira, nomeado director da Companhia em 17 de Abril de 1872. E, de facto, dentro de poucos dias, o novo director apresentou a solução por um novo traçado mais curto e vantajoso e de tal modo convincente que, em sessão de 1 de Maio, o Conselho de Administração lhe abre um crédito extraordinário para os necessários estudos e, sob proposta daquele, encarrega desse estudo o engenheiro Pedro Inácio Lopes.

Por essa solução, a ligação seria feita entre a Serra do Pilar e o monte do Seminário, que lhe fica em frente na outra margem, sendo a passagem do Douro feita precisamente no ponto onde as suas margens são mais escarpadas e o vale mais fundo, por meio de uma ponte que constitui uma das concepções mais arrojadas em construção desta ordem.

É a solução que foi adoptada e todos nós conhecemos.

Das várias soluções, que no decorrer de todos estes anos foram apresentadas, três traçados se podem considerar como dignos de estudo e merecendo mais larga referência: são os que ficaram conhecidos por: traçados de Campanhã, de Campo do Cirne e do Seminário. O *traçado de Campanhã* partia das «Devesas», descia pela encosta esquerda do Douro até ao lugar de Areinho, em de-

clives de 15 por mil, na extensão de 3400 metros. Passava aí o rio por meio de uma ponte de 506 metros, a 23 metros acima de baixamar, seguia depois em patamar de 760 metros na encosta direita do vale de Campanhã até à estrada que liga com a cidade.

A ligação com as linhas do Minho teria de ser feita por meio de um ramal que, seguindo o vale de Campanhã, iria entroncar com aquelas linhas próximo de Rio Tinto, a cerca de 6 kms. da estação de Campanhã.

A comunicação da estação terminal da Linha do Norte com a cidade só poderia fazer-se pela íngreme Rua de Freixo ou pela estrada marginal do Douro, longa e por vezes coberta pelas cheias, portanto, em qualquer dos casos, em péssimas condições.

A execução deste traçado apresentava, além disso, bastantes dificuldades, no movimento de terras, obras de arte e, principalmente, na grande ponte sobre o Douro, cujas fundações teriam de descer a 25 e 30 metros abaixo do nível da baixamar.

O projecto do traçado *Campo de Cirne*, apresentado mais tarde, era de execução difícil e morosa. Tornava-se necessário fazer um corte de 17 metros de altura em rocha dura, e a ponte sobre o Douro apresentava as mesmas dificuldades nas fundações, tendo de descer 36 metros abaixo da linha de baixamar. Finalmente o *traçado do Seminário*, da autoria do engenheiro Manuel Afonso de Espregueira e que foi executado, segue na directriz dos anteriores desde Gaia até às proximidades da rua da Bandeira, ali desviava-se para a esquerda, atravessando a Serra do Pilar.

Mas acabaria por ser aprovado o projecto da casa Eiffel & C.,

cujo custo orçava por 965 000 francos, preço que, em virtude de diversas modificações, que a referida Comissão julgou necessárias, foi elevado para 1 200 000 francos.

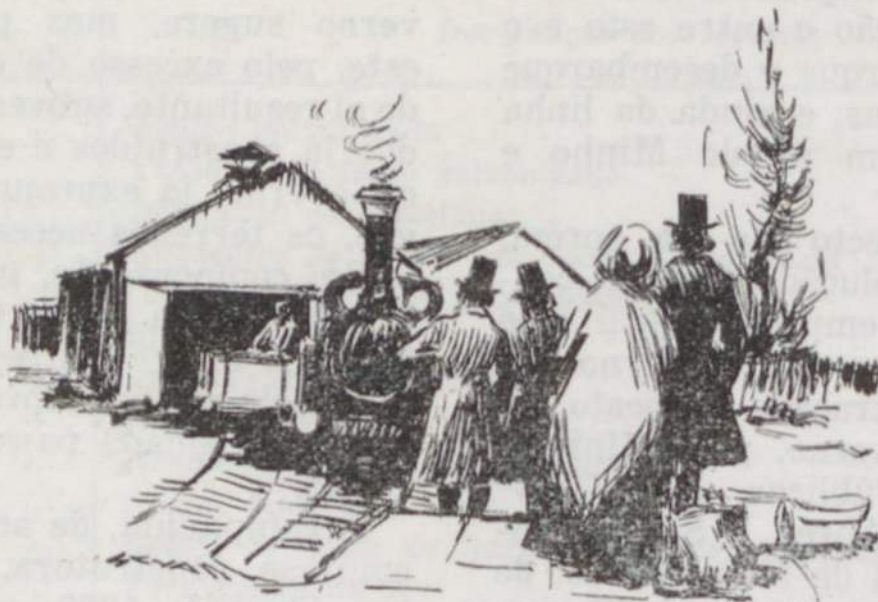
Os trabalhos para conclusão da Linha do Norte, de acordo com o novo projecto aprovado, começaram em 26 de Abril de 1875. Pela natureza especial da obra, sem igual na Europa nessa data, foi necessário proceder a estudos muito minuciosos e demorados e, por isso, só em 5 de Janeiro de 1876 foi possível começar com as fundações.

Em 23 de Setembro achavam-se concluídas todas as cantarias e alvenarias dos encontros e pilares, montados os pilares metálicos e a parte do tabuleiro, que se podia construir sem o arco.

Começaram então os trabalhos preparatórios para a montagem do arco, mas as grandes chuvas e inundações desse inverno só permitiram colocar a primeira peça em 1 de Março de 77.

Considerados os trabalhos concluídos, em 25 de Setembro de 77, foi nomeada em 20 de Outubro uma comissão composta dos engenheiros João Crisóstomo de Abreu e Sousa, João Joaquim de Matos e Cândido Xaxier Cordeiro, para examinar a última secção da Linha do Norte e proceder às necessárias provas da ponte sobre o Douro. Concluídas estas e verificado que a construção satisfazia a todas as condições técnicas, foi inaugurada a ponte, em 4 de Novembro de 1837 e, com ela, o último troço da linha do Norte.

Levara quase 13 anos e meio depois da linha ter chegado às «Devesas». Estava, porém, estabelecida a ligação efectiva de Lisboa com a capital do Norte por caminho de ferro.



MEMÓRIAS DE UM VIAJANTE

No país



I

Na infindável estepe verde que é a pradaria, um vulto crescia, afastando-se da linha imóvel e longínqua do horizonte. No cômodo próximo, estacou de súbito. Sondou os longes à sua frente, ouviu os zéfiros que lhe assobiavam à volta e mediu o Sol alto que escaldava a terra.

Era Cochise, o grande chefe «apache» da tribo dos «Chiricahuas», que regressava de uma conferência com «Urso Branco». Aí veio a saber da terrível e infundada acusação que sobre ele impendia. Cochise era um homem alto, inteligente, corajoso, diplomata. Se fugisse, se se mantivesse longe da justiça dos brancos, os brancos julgá-lo-iam culpado e logo, por sua culpa, pagaria todo o seu povo e as indefesas crianças e as velhas «squas».

Não! Cochise, iria, com uma escolta, avistar-se com o comandante do destacamento do 7.º de Cavalaria, o tenente George Bascon e provar-lhe-ia o erro em que lavrava, porquanto ele, o grande chefe dos «apaches», estava na altura do rapto da criança

que alguma coisa de anormal se estava a passar no exterior ficou tenso. A boca da tenda, de súbito, ficou obstruída por três soldados, de baioneta calada. Cochise olhou Bascon nos olhos, cuspiu-lhe na cara e, enquanto rapava de uma faca, gritou:

— Hei-de voltar, e hás-de arrepender-te, «cayote» traíçoeiro.

Rápido como um raio, saltou para o lado oposto onde se postavam os soldados, e de um só golpe fendeu a lona de alto a baixo, escapulindo-se por ali e embrenhando-se na escuridão.

Logo que pôde parar, sentou-se e chorou. Chorou a sorte dos seus «bravos» que ficaram nas mãos do desleal militar e chorou ainda pelas consequências inevitáveis que se avizinhavam. Era a guerra que estendia o seu manto negro que iria envolver o seu povo, matar o sorriso das crianças indefesas e devorar as velhas e pachorrentas «squas»...

No dia imediato, mandou uma mensagem ao tenente Bascon, pedindo-lhe para libertar os seus

das estepe

branca de que era acusado, a muitas luas de distância. Nem ele, Cochise, nem o seu povo tinham alguma coisa a ver com a sorte dessa inditosa criança. E a demonstrar isso mesmo, oferecer-se-ia para tomar parte activa nas buscas e nas batidas da pradaria que conhecia como ninguém. E partiu, com seis «bravos», ao encontro do tenente Bascon.

Quando penetrou no bivaque dos «facas longas» notou a tensão do ambiente mas não deu mostras de qualquer inquietação. Nada tinha a recear. Os brancos eram justos — assim o acreditava — e a razão estava do seu lado.

Bascon recebeu-o na tenda, ordenando que a escolta do pele-vermelha, aguardasse à entrada. Cochise disse do motivo por que ali se apresentava voluntariamente e deu conta do seu oferecimento para tentar recuperar a criança desaparecida.

De repente, aos seus ouvidos treinados chegou um insólito e ligeiro ruído. Logo o identificou, e sabendo

guerreiros e afiançando-lhe, uma vez mais, a sua inocência. Por única resposta, Cochise veio a saber que o mensageiro ficara, também, como refém. Tinha de fazer alguma coisa, alguma coisa que pudesse parar o terrível estado dos acontecimentos. E partiu, com vinte homens, para a sua pradaria amada em busca da presa que o acaso quis não tardasse.

Como diabos saltaram sobre o grupo que escoltava a diligência, e, depois de terem aprisionado sete dos componentes da caravana, bateram em retirada, desaparecendo sem deixar rasto.

O pérfido oficial americano recebia nesse mesmo dia uma mensagem de Cochise no qual se lhe dava parte do cometimento e lhe propunha a troca de prisioneiros. Esta era a única e a última plataforma para a subsistência da paz. Em resposta, o tenente americano, após ter flagelado um dos peles-vermelhas, fez encavalitá-lo no dorso de uma muar e soltou-o nas imediações do acampamento dos «Chiri-

verdes

cahuas». Um batedor avistou-o e levou-o ao chefe que já nada pôde saber: o pobre guerreiro, esvaindo-se em sangue, morrera.

Cochise sabia: era a guerra! E nessa noite, à luz vermelha e bruxuleante das fogueiras, os guerreiros saltaram, esbocejaram e gritaram os seus cânticos. O machado de guerra fora desenterrado.

Três dos prisioneiros brancos foram mortos nessa mesma noite e entregues os seus cadáveres no acampamento dos soldados. A resposta foi pronta e três índios foram fuzilados. A horrorosa réplica não se fez demorar, e os restantes presos foram sacrificados à ordem de Cochise.

Foi na noite de 28 de Abril de 1871 que, apanhando Cochise longe do seu acampamento, entregue à caça de búfalos para sustento do seu povo, um Pautano Wash, Bascon desferiu um traiçoeiro golpe, atacando o acampamento dos «apaches» em Arivaipa, que não dispunha de mais de seis guerreiros para velarem pelo sono das velhas e das crianças. Como feras, os brancos norte-americanos soltaram sobre os desgraçados que dormiam, e ali, num ápice, atravessaram à ponta de baioneta 108 mulheres e crianças, levando ainda 29 «squaws» como reféns.

Não tem descrição a dor e a cólera de Cochise. Ele viu o quadro dos soldados a descer a colina, na calada da noite a irromper pelo acampamento indefeso e empalar mulheres e sufocar gritos de crianças estremunhadas, e estrangulá-las e quebrar-lhe os ossos tenros. Foi um espectáculo de pesadelo, de orgia maquiavélica, de inferno.

Um grito bravo, impossível, desumano cortou o silêncio de desolação e morte. Cochise matou. Matou velhos e crianças, matou tudo quanto fosse «branco». Um dia — o dia de Natal de 1872 — o chefe «apache» saíra numa sortida com 128 homens. Porque não podia deixar a sua tribo à mercê de qualquer ataque como o daquele trágico dia de Fevereiro, Cochise dirigiu o seu povo, com antecedência, para o «canyon» que ficava às margens do Rio Salado, nos Quatro Picos — o grande «canyon» Avellanch.

Cochise foi à guerra, saído do campo «G» o major William E. Brown, guiado por um índio traidor — Joe Nantage —, encaminhou-se para as imediações do Salado.

A aproximação foi extremamente cuidadosa. Brown, não vendo o menor vestígio da passagem dos «apaches» começou a suspeitar de uma emboscada preparada por Nantage. Mas não. Este, ao cabo de algum trabalho, descobrira a pista dos seus irmãos e, tomando por um caminho secreto, conseguiu desembocar à entrada do «canyon» sem que as sentinelas disso se apercebessem. Os soldados de Brown que, por indicação do General Croker, que cobria a retaguarda, tinham abandonado na montanha todo o peso julgado supérfluo — para levar só as armas e as munições — dispuseram-se cuidadosamente em semicírculo. Um índio, à boca do «canyon» bebia água. Um tiro, um grito abafado e um corpo caiu

inerte. Um outro índio, surpreso, apareceu. Novo tiro e outro corpo tombou sem vida. Então rebentou tremenda fuzilaria. Os «apaches» de Cochise estavam irremediavelmente perdidos e encurralados. A hecatombe ia começar. De repente uma vaga de surpresa suspendeu o tiroteio. Pelas escarpas agressivas do «canyon» dos Quatro Picos, elevava-se uma melopeia triste e saudosa. Eram os velhos, as mulheres e as crianças que entoavam o «cântico da morte». Entre o fuzilar das armas e das vozes amarguradas dos índios, ressoou, bravo e altivo o grito de guerra dos «apaches» «Chiricahuas» que, saltando sobre os corpos dos irmãos caídos, vinham cá para fora morrer ao sol, morrer a lutar ao sol. Os tiros, o grito dos guerreiros, o cântico da morte. Um quadro pintado com tintas infernais, numa composição heróica e patética. O Sol ia morrendo no horizonte. Com a última nota do «cântico da morte» extinguia-se o último alento de vida do último «bravo».

Sombras, o cheiro acre da pólvora, o odor doloroso e penetrante do sangue, os gemidos dos feridos, o bracejar apavorado de uma criança perdida em busca da mãe. Cena de pesadelo, de horror, de fantasmagoria. Todos mortos. Todos os «Chiricahuas» mortos. Só um lograria fugir àquela armadilha infernal. Fugiu para matar. Para matar um traidor — Nantage — para vingar um povo no cruel general Croker. E matou.

Era Cochise.

Laminite

produto da **SONAE**

TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

... SIM! Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige um revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação • Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS

SEDE e FÁBRICA
Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telef. 994196/7
Apartado n.º 11

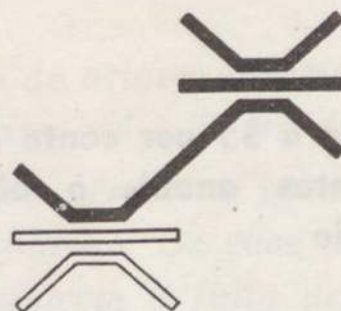
LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Tel. 772259

Concursos do Ano Internacional de Turismo

As Nações Unidas proclamaram 1967 como «Ano Internacional do Turismo», por iniciativa da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, organização técnica que agrupa 99 países e 77 organizações internacionais e nacionais, com vista a estimular o interesse pelos problemas do Turismo no ano corrente.

O público em geral, os estudantes, o pessoal dos organismos oficiais do Turismo e os jornalistas e escritores de turismo podem inscrever-se nas competições programadas: «O melhor artigo sobre o Ano Internacional do Turismo», destinado à Imprensa Turística; «Concurso Fotográfico», destinado a fotografias, a cores ou a preto e branco, nas seguintes categorias: fotografia artística, fotografia para a promoção do turismo e fotografia apresentando um interesse humano; «Concurso de Cartazes», especialmente editados para o Ano Internacional do Turismo, à base do «slogan» «Turismo, passaporte para a Paz»; «Concurso de Ensaios», reservado aos estudantes dos Cursos de Estudos Turísticos da União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo.

Em Portugal, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses dá todas as informações.



Pensa-se numa «cidade turística» NOS PAÍSES NÓRDICOS



Os povos escandinavos encontraram no turismo, cada vez mais divulgado e mais ao alcance de todas as bolsas, uma maneira de compensarem a relativa falta de Sol existente no extremo norte da Europa.

O «Conselho Nórdico», formado por parlamentares da Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia, resolveu estudar a possível criação de uma pequena «cidade turística» localizada no sub-tropical, em qualquer país em desenvolvimento.

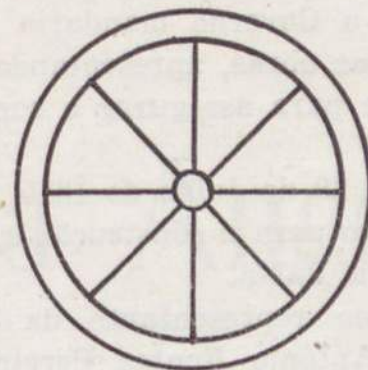
O projecto inclui a compra de uma área relativamente isolada, mas com boas condições de aproveitamento para a edificação de uma pequena cidade, com diversos tipos de acomodações, a preços convenientes e com serviço de primeira classe.

Clube de Turismo do Atlântico

Com a presença de entidades oficiais e particulares, nomeadamente relacionadas com o turismo, foram inauguradas as instalações do Clube de Turismo do Atlântico. Propõe-se promover actividades turísticas com o fim de facilitar o descanso e o aproveitamento do tempo livre, e para-turísticas, visando o aperfeiçoamento espiritual e físico dos sócios.

O Clube de Turismo do Atlântico propõe-se, ainda, a facultar aos associados casas de férias, aldeamentos turísticos, residências e hotéis, e através de programas especiais de agências de viagens, organizar estadas, viagens e passeios no País e no estrangeiro, ao longo de todo o ano, com o máximo de economia e facilidade.

Na cerimónia inaugural, saudou os convidados o sr. dr. António Ávila, presidente da direcção do clube, que se referiu aos objectivos da instituição. Durante um beberete que foi oferecido aos convidados, generalizou-se uma ampla troca de impressões sobre as perspectivas do turismo português.



Criado o “Prémio de Economia”

(CONTINUAÇÃO DA PAGINA 415)

fidenciais e dadas em conjunto pelos três membros, todos presentes. Da classificação será dado conhecimento ao interessado, mas de maneira absolutamente confidencial.

Limitado a 35 por cento dos vencimentos anuais o abono do prémio

Devido aos descontos que resultam da aplicação da fórmula procedente, verificar-se-á, normalmente, um saldo positivo em relação ao valor global máximo do prémio a distribuir mensalmente.

Nas mesmas condições do prémio de economia oficial, esse saldo será distribuído, como um prémio igual à medida aritmética dos prémios das secções ou da oficina onde prestar serviço, aos agentes seguintes:

- Pessoal das secções de Contabilidade, Secretaria, Desenho e do Depósito de Materiais;
- Apontadores;
- Guardas das oficinas;
- Auxiliares de secretaria, de fiéis de Depósito e de desenhadores;
- Capatazes.

O abono do prémio de economia anual é limitado a 35 % dos vencimentos anuais de serviço efectivo. A forma de atribuição do prémio será necessariamente revista de 5 em 5 anos ou quando haja modificações profundas na produção provocadas, por exemplo, por uma organização científica do trabalho ou qualquer outra razão. Os encargos com o pagamento deste prémio de economia oficial, que entrou em vigor a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, serão levados à conta das Despesas Gerais de Oficinas.

Subsídios para a história dos

Caminhos de Ferro Portugueses

(Continuação da pág. 416)

Em 26 de Maio de 1884 foi assinada a Lei aprovando o contrato provisório para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa.

Foi assim convertido em definitivo nos termos do Decreto de 6 de Outubro de 1883 o contrato provisório celebrado em 15 de Outubro entre o Governo e a Companhia Real.

A concessão não se tornaria efectiva sem que esta Companhia, no prazo de três meses, contados da publicação desta Lei, não concordasse em modificar, com a aprovação do Governo, os seus Estatutos por forma a observar a disposição do § 1.º e assegurar a eficaz Fiscalização do Estado.

Para o cumprimento desta cláusula, observar-se-ia o disposto nos Art.ºs 20.º e 25.º dos Estatutos de então.

Se a Companhia não aceitasse e não cumprisse estas condições, ficava o Governo autorizado a contratar imediata e directamente a construção e exploração da linha.

Se houvesse companhia ou empresa que tomasse a construção, o Governo mandaria imediatamente proceder à execução das obras, apresentando os projectos que julgasse conveniente para assegurar a construção e conclusão desta linha férrea.

Em 29 de Julho de 1885 foi lavrado o termo do contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa.

Como representante da Companhia Real assinou este termo António Fontes Pereira de Melo, como segundo outorgante.

Tendo aquela Companhia satisfeito, pela reforma dos Estatutos, aprovados por alvará de 25 de Junho daquele ano, às condições que a Lei de 26 de Maio de 1884 estabelecera,

para que pudesse converter-se em definitivo o contrato provisório de 15 de Novembro de 1883, pelo qual tinha sido feita à mesma Companhia a concessão da linha férrea da Beira Baixa e tendo ainda a Companhia efectuado no prazo marcado o depósito definitivo de 360.000\$000 réis, foi resolvido por este termo tornar definitivo o referido contrato provisório, termo que se transcreve na íntegra:

Termo do contrato definitivo para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa

No dia 29 de Julho de 1885, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e Gabinete do Ministro, aonde vim eu Viriato Luís Nogueira, Secretário do mesmo Ministério, ali se achavam presentes: de uma parte o Illmo. e Exmo. Snr. Conselheiro do Estado António Maria de Fontes Pereira de Melo, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Guerra interinamente encarregado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, primeiro outorgante em nome do Governo e da outra parte o Snr. António Maria Fontes Pereira de Melo, segundo outorgante, e como procurador e representante que mostrou ser da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, como consta do documento que fica arquivado na Repartição a meu cargo, assistindo também a este acto o Illmo. e Exmo. Snr. Conselheiro de Estado João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Martens, Procurador Geral da Coroa e Fazenda e por ele Exmo. Ministro, foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo declaradas, que, tendo

(Continua no próximo número)

Uma nova descoberta do turismo mundial

O Alasca estende-se sobre 1,5 milhão de quilómetros quadrados, ou seja uma superfície duas vezes e meia maior do que a do Texas, seu imediato em extensão. Há 35 mil anos, os homens começaram a deslocar-se da Ásia para a América pelo estreito de Bering e pelas Aleutas. Por causa dos gelos e de alguns fenómenos geológicos, a travessia era ainda mais reduzida do que hoje.

Segundo os etnólogos americanos, eram de diversa origem as populações que passaram de um continente para o outro. Mas duas raças principais se instalaram no Alasca: os esquimós e os peles-ver-

melhas. Do Alasca, os povos de origem asiática espalharam-se por toda a América até à Terra do Fogo.

Hoje, o Alasca é um novo atractivo para os turistas, que começam a descobri-lo. Os cães de trenó puxando uma carruagem, suprem a falta de outros veículos.

Os «totens» dos peles-vermelhas, os costumes dos esquimós, a atracção do Grande Norte chamam já um grande número de visitantes, da mesma forma que a caça ou, mais ainda, a pesca. O Alasca é o paraíso dos pescadores de salmões.

Jornalistas Portugueses

condecorados

O Ministro de Informação e Turismo de Espanha, Fraga Iribarne, concedeu a «Medalha de Mérito Turístico» aos jornalistas portugueses Armando de Lucena e Artur Maciel, redactores do Diário de Notícias, em atenção aos méritos que ambos patenteiam em relação à difusão dos atractivos turísticos espanhóis, dos quais são completos conhecedores.

Vão realizar-se Marchas Populares em Lourenço Marques

O Clube dos Lisboetas, de Lourenço Marques, esboçou um programa de realizações que pensa levar a efeito no ano corrente, no qual prevê a organização dos festejos dos santos populares com a apresentação de uma «Grande Marcha Popular do Clube dos Lisboetas».

Além do objectivo que o clube pretende alcançar com a realização da Marcha Popular, que é continuar uma tradição genuinamente portuguesa, praticada essencialmente na Metrópole, a Marcha Popular será colocada à disposição das comissões de turismo.

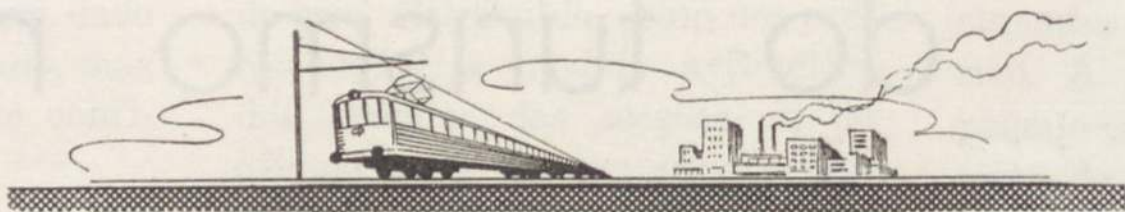
600 vagões de caminho de ferro para Angola

A indústria moçambicana candidatou-se a um importante fornecimento de material ferroviário para Angola — 600 vagões. O concurso foi aberto pela Companhia Mineira do Lobito, tendo concorrido empresas alemãs, sul-africanas, japonesas e inglesas.

A encomenda é da ordem dos 150 mil contos.

A empresa moçambicana concorrente já forneceu, nos seus 5 anos de existência, 1300 vagões para os Caminhos de Ferro de Moçambique, para os Caminhos de Ferro da Beira e para a Suaziland Railways.

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

O Caminho de Ferro Federal Alemão continua a proceder a obras de modernização da sua rede, em todos os domínios. Em matéria de electrificação, 200 km de linhas virão juntar-se aos 7000 em exploração que havia em fins de 1966.

O parque de material motor será enriquecido com 107 locomotivas eléctricas, 84 Diesel e 7 composições automotoras de elemento triplo, o que provocará uma diminuição de 250 locomotivas a vapor, ou seja uma economia de carvão, que ultrapassará as 500 000 toneladas.

O parque de material rebocado será aumentado com 78 carruagens-couchetes, 21 carruagens TEE, 105 carruagens de 2.^a classe, 10 carruagens de 1.^a e 2 W.R.; no referente a material para transporte de mercadorias, a DB vai adquirir 228 vagões especiais, dos quais 45 frigoríficos, e 27 veículos «porta-containers».

O equipamento da rede com postos de sinalização modernos será continuado, o que, em fins de 1967, perfará 800 postos. No domínio da segurança, serão equipadas 300 locomotivas com controlo automático de velocidade e, paralelamente, 800 km de linha com instalações fixas correspondentes.

Entre Dusseldorf e a próxima cidade de Grath está prevista, no Outono de 1967, a entrada em serviço do primeiro troço da rede de transportes rápidos a curta distância, cuja construção está projectada entre o Reno e o Rur. Paralelamente entrará em exploração uma secção do caminho de ferro urbano de Hamburgo, e serão prosseguidos os trabalhos de ligação da estação central à estação oriental de Munique, devendo esta artéria subterrânea estar concluída em 1972, em que se devem desenrolar os Jogos Olímpicos na capital bávara.

BRASIL

Uma organização particular tomou a iniciativa de promover um circuito turístico Rio-S. Paulo utilizando as automotoras da Central do Brasil entre as duas cidades, e ônibus para os percursos locais.

Dotadas de ar condicionado, amortecedores hidráulicos, poltronas reclináveis, as automotoras oferecem conforto razoável para esse tipo de excursões e completam a viagem entre Rio e S. Paulo em 7 horas (485 km). A tarifa estabelecida foi de 60 mil cruzeiros, incluindo refeições, numa viagem programada para deixar o Rio às 22 horas de sábado e regressar às 6 horas de segunda-feira.

ESPAÑA

O comboio «Talgo» alcançou a velocidade de 180 quilómetros/hora numa prova efectuada entre as cidades de Sevilha e Córdoba, sendo esta a primeira vez que se efectuaram provas de velocidade de tanta importância em Espanha.

Nesta fase experimental, o «Talgo» espanhol superou a velocidade do «Mistral», igualando a dos novos comboios japoneses.

JAPÃO

A Toshiba, uma das maiores firmas japonesas de material eléctrico, adquiriu 71,4 % das acções da Irne (Irmãos Negri S/A), de S. Paulo.

A ideia é de aumentar a produção de equipamentos no Brasil, pela qual a Toshiba poderá ampliar a sua participação nos mercados supridos pela indústria brasileira.

Os investimentos estrangeiros no Brasil, através da compra ou participação majoritária nos mais variados ramos do comércio e da indústria, vêm crescendo constantemente.

REVISTA «OLIVA»

Recentemente editada, recebemos esta excelente publicação — o n.º 50, de Fevereiro —, que insere vários temas literários e apresenta actualizados modelos de elegância.

«Oliva», que tem a dirigir-la a distinta poetisa Alice de Azevedo, publica, em primeiro plano, uma magnífica composição sua «Aquele Pequeninha», e, entre outras, mais as seguintes: «A casa onde Beethoven veio ao mundo», por Hugo Rocha; «A menina que via passar os comboios», por Maria Helena; «Cartas de mulheres célebres», por Jorge Ramos; «As bodas de ouro de Amélia Vilar»; «Sinfonia em branco», por Carlos de Riobom; «Página infantil», por Martha de Mesquita da Câmara; «Livros» (crítica literária), por J. R.; «Senhoras, isto é convosco», por Casimiro Mourato; «Florença — cidade de encanto», por Olívia de Riobom; «Páginas de Moda»; «Boa conversação... má conversação...», por Enedima Costa; «Culinária».

O aspecto gráfico é esmerado, sendo sugestivo e atraente o colorido, quer no exterior, quer no interior, trabalho que pertence à Empresa de Publicidade do Norte.

novidades = literárias

AS POBRES SUSANAS — Romance de Manuel de Campos Pereira

Com a 8.^a edição deste romance, publicado pela Livraria Portugal, o ilustre escritor dr. Manuel de Campos Pereira tem o prazer de verificar que, com a nova e recente impressão, a sua obra inicia o 40.^o milhar de uma larga e consagrada tiragem. O que é este romance? Em poucas mas luminosas linhas, o romancista, no pórtico da obra, faz-nos a síntese, tocada de poesia e piedade humana, da sua admirável produção literária:

«Fiz este livro a pensar em vós, lindas ingênuas desventuradas, que passais pelas ruas com o perfume e a alegria das primeiras flores. Voltam-se os olhos cobiçosos para admirar a graça da vossa elegância, do vosso donaire, das vossas cinturinhas delgadas que apetece abraçar...; e todas vós, de corações imaculados como as mãos de Jesus, ides sonhando, alvoroçadas, nas ilusões do Amor... Ides sonhando e sorrindo — tão frescas como as violetas que à vossa roda se vendem...; e eu que vos amo, e tenho a presunção de conhecer o mundo, fico temendo que, um dia, as vossas almas andem também pelas ruas, nos açafates da Vida, como os ramos das violetas...»

Além da sua grande tiragem, este romance está também consagrado com uma tradução em francês: «Les Pauvres Suzannes», por Felix Blanval. — Editions du Scorpion.

Mas oiçamos uma grande voz portuguesa, que não envelheceu nem se calou, a voz de Manuel Teixeira Gomes: «O estilo de Manuel de Campos Pereira, leve e luminoso, adapta-se a todas as situações, sem nunca lhes entorpecer o movimento — a vida —, condição essencial para o êxito desse género de trabalho».

Com ternura, com piedade pelos vencidos da vida fecham-se as páginas deste romance.

ENTRANDO DE CARAS — CRÓNICAS TAURINAS DA TEMPORADA DE 1966 — Por Solilóquio

O distinto oficial da nossa Marinha de Guerra, sr. Cristóvão Moreira, é um notável cronista da «Festa Brava». Já publicou três volumes de grande interesse: «Ao sol da Ibéria» (1965); «Broncas e Olés» (1966); e «Entrando de Caras» (1967). Este seu último volume, referente à temporada de 1966, é dedicado a alguém que merece de todos os aficionados a maior consideração. Vamos transcrever integralmente essa dedicatória: «A D. Bernardo da Costa (Mesquitela) que, na aridez do deserto das letras taurinas desta terra, foi o ímpar cronista da Festa. A essa velha árvore que muitos ventos açoi-taram, e a todos soube teimosamente resistir, firme, senhorial, de pé».

Como D. Bernardo da Costa, o sr. João Cristóvão Moreira, também grande e imparcial cronista da «Festa Brava», merece a nossa maior estima. Ambos escritores de mérito, ambos vendo na «Festa Brava» uma grande arte, que tem de ser servida com heroísmo e com verdade, ambos são dignos, por tudo, do nosso afecto e, portanto, da nossa admiração.

Aficionado das corridas de grande interesse, realizadas no Campo Pequeno, Coruche, Vila Franca de Xira, Nazaré, Chamusca, Cartaxo, João Cristóvão Moreira também assistiu a grandes corridas em Madrid, Valladolid e Salamanca. O excelente livro fecha com as palavras proferidas na homenagem promovida em Évora pela Tertúlia Tauro-máquica Alentejana ao jovem e já muito distinto toureiro José Núncio.

A VIDA QUOTIDIANA DOS EXÉRCITOS DE NAPOLEÃO — Por Marcel Baldet

Na magnífica colecção «A Vida Quotidiana» da editorial «Livros do Brasil», acaba de aparecer mais um volume de grande interesse, da autoria do notável escritor Marcel Baldet: «A Vida Quotidiana nos Exércitos de Napoleão».

Nenhum período da história francesa foi tão fértil em depoimentos escritos, memórias, recordações ou estudos críticos sobre os factos e as personagens que o ilustraram, como os dez anos do reinado de Napoleão — quinze, se englobarmos o período consular.

Prosador de expressão aliciante — os franceses sempre souberam conciliar arte e erudição — este volume lê-se da primeira à última página com encanto. Traduzido por Maria José Teixeira de Vasconcelos, é uma fonte inesgotável de informações sobre a vida diária dos soldados do Império, desde os recrutas até aos marechais. Despojados pelos seus companheiros nos campos de batalha, nenhum sofrimento pôde abalar-lhes a fidelidade. Foram heróis, mas como o escritor nos diz, não foram santos. Contudo, a lenda que à sua volta se formou não sofre com isso. Pelo contrário: engrandece-se, recuperando a sua dimensão simplesmente humana.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL