

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

CONFIOU AS MÁQUINAS

SCIAKY

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

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

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º E. — LISBOA

★

TELEFS. 65 12 29 / 65 12 20 / 65 18 12

DELEGACÃO NO PORTO

•

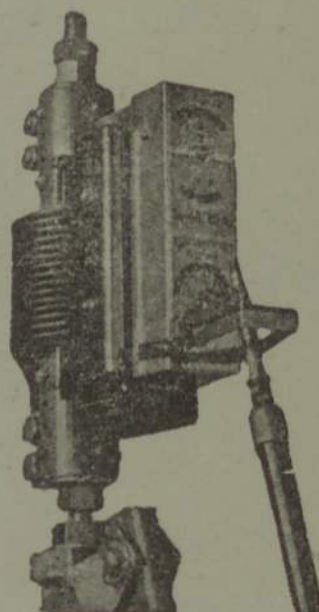
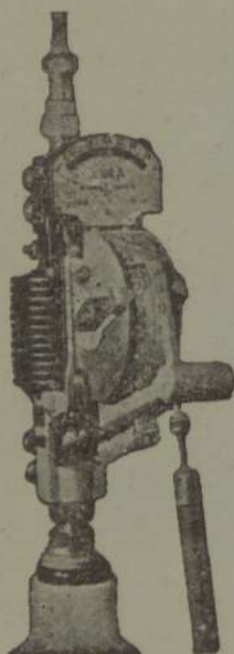
RUA DE SANTOS POUSADA, 571

•

TELEFONE 5 69 21



RELÉS



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

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

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS
DE FERRO PARA O SEGURO DE MER-
— CADORIAS E BAGAGENS —



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPÊA

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

ELVAS

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por **L. DE MENDONÇA E COSTA**

Propriedade de **CARLOS D'ORNELLAS** (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º 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

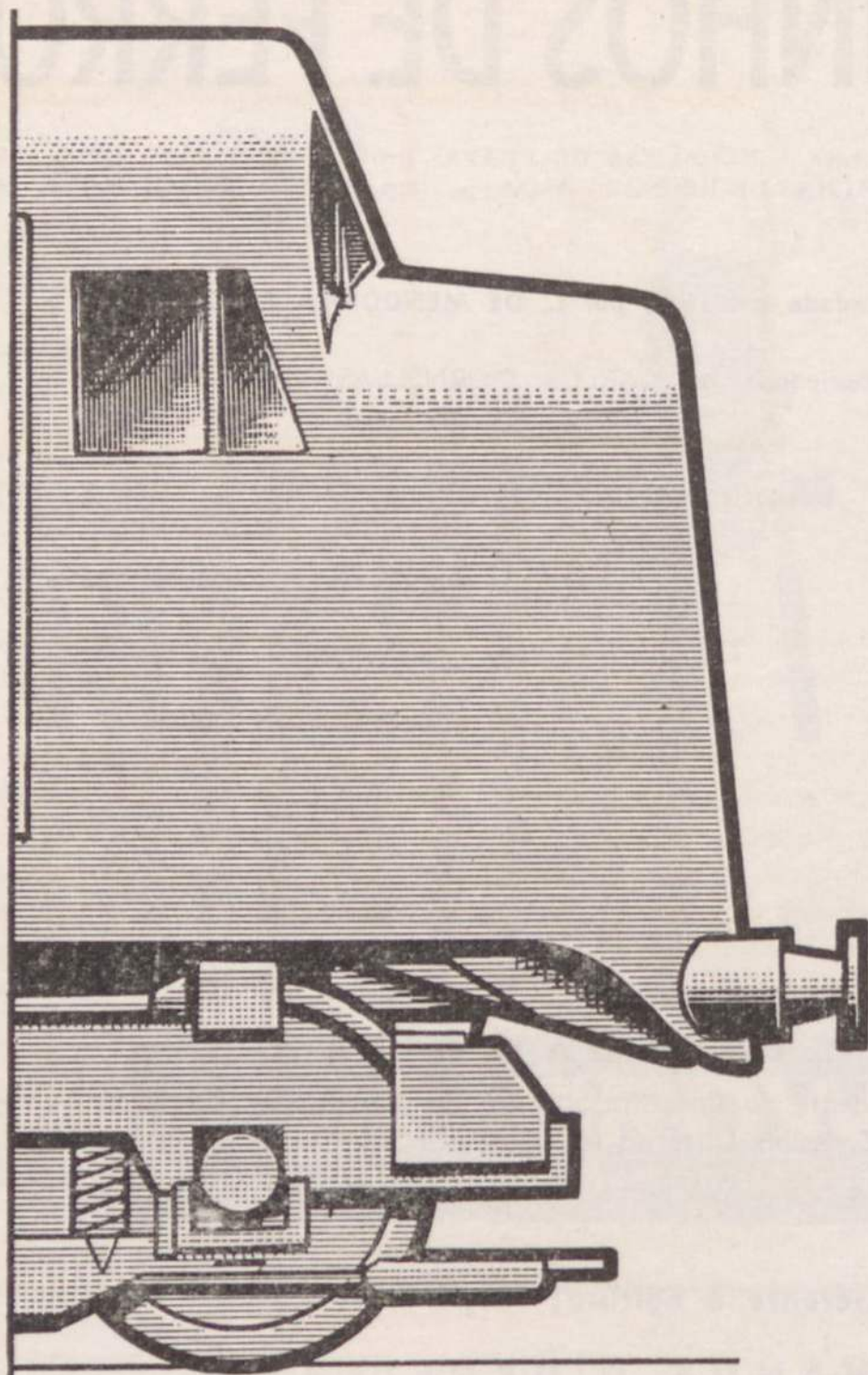
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

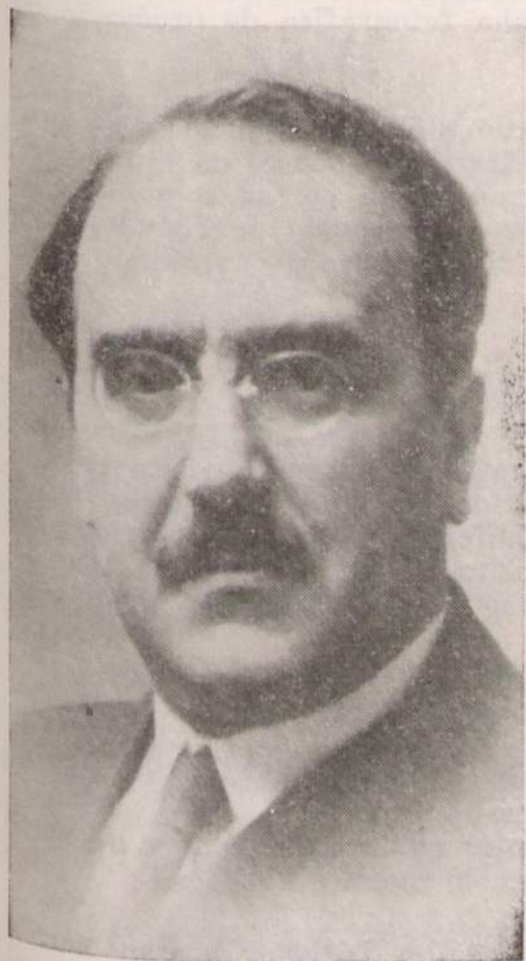
CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumario

Jornal da Quinxena	47
Turismo	48
Ligação ao Malavi do Caminho de Ferro de Nacala	49
Rebelo de Bettencourt	51
Eleita a «Rainha dos Ferroviários»	53
As Receitas de Divisas Provenientes do Turismo ...	54
1 640 000 contos foram investidos nos últimos 17 anos nos Caminhos de Ferro da Beira	55

Linhas Portuguesas	56
Mala de Viagem	57
Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal	58
Reunião dos Ferroviários Portugueses e Espanhóis ...	59
O que dizem de nós	60

Jornal da Quinzena



Fidelino de Figueiredo

Com a morte de Fidelino de Figueiredo, desaparece uma grande figura da vida portuguesa deste século, que deixa uma obra que tem o selo imperecível das coisas que não morrem. Mestre de várias gerações que frequentaram as suas aulas ou se acercaram da sua extraordinária obra, constituída por dezenas de volumes da história da literatura nacional e especulação filosófica, quer em Portugal quer no estrangeiro, em mais de sessenta anos de proba e fecunda actividade, realizou uma obra de profunda significação, de interferência e projecção internacionais, que abrange desde as afirmações historicistas e científicas do princípio do século até às perspectivas filosóficas mais recentes,

Fidelino de Figueiredo foi caso verdadeiro e único nos homens da sua geração, até nos mais lúcidos e mais evoluídos. Continuou em milhares de páginas as exaustivas investigações e exégeses levadas a cabo por Teófilo Braga, de quem foi aluno, e de Carolina Michaelis. Para além de ter realizado uma obra de amplos e afirmativos recursos nos domínios da crítica literária e histórica, dedicou-se nos derradeiros anos da sua vida à especulação filosófica e à erudita peregrinação em torno das realidades do nosso tempo, nas suas diferentes contingências e circunstâncias. O Governo condecorou-o: era grande-oficial da Ordem de Santiago. Pertencia à Academia das Ciências, que renunciou em 1945, à Academia Brasileira de Letras e a muitas outras categorizadas instituições culturais.

• Entrou no 98.º ano de publicação o «Diário dos Açores», de Ponta Delgada, que sendo o quotidiano mais antigo e de maior circulação do Arquipélago, é também um dos mais antigos do país. Desde Tavares de Resende, seu fundador, a Manuel Resende Carreiro, seu sobrinho e continuador de 1892 a 1939, e em seguida, depois desta última data, na posse e direcção dos ilustres jornalistas drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro, que renovaram o aspecto gráfico e introduziram novas secções, de muito interesse, o «Diário dos Açores» tem estado na posse da mesma família, caso único na Imprensa portuguesa. Ao sempre jovem «Diário dos Açores» os nossos melhores cumprimentos.

• Está publicado mais um número da revista «Portugal de Quem e de Além-Mar», de que é proprietário, editor e director o jornalista Santos Guerra. Este número consagra as primeiras pá-

ginas ao importante centro vidreiro que é Marinha Grande e refere-se com os mais justos louvores ao eng.º dr. Acácio Duarte, que exerceu durante cerca de quatro décadas o cargo de administrador da Fábrica-Escola Irmãos Stephens. O ilustre jornalista e nosso prezado amigo Alfredo Gândara, do Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, colabora com um notável estudo sobre «As bases históricas e morais do desenvolvimento da indústria do vidro na Marinha Grande». Afonso Lopes Vieira, que viveu em S. Pedro de Muel, é recordado num belo artigo de J. Inocêncio Silva.

• Anuncia-se que de 9 a 23 de Junho vai efectuar-se a VIII Feira Internacional de Lisboa, certame durante o qual serão organizadas visitas colectivas de diversas agremiações, proporcionando-se-lhes um horário especial.

• A Casa de Repouso dos Motoristas, em Camarate, comemorou o 17.º aniversário da sua fundação. À Imprensa foi oferecido um almoço em que estiveram presentes além dos redactores dos diários, representantes de revistas técnicas, entre elas «Rodoviária», «Os Transportes» e «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

• No próximo dia 23 realiza-se, em acto solene, a entrega da chave de uma moradia na Rua Coronel Raul de Oliveira, no Entroncamento, ao sócio n.º 78 do 4.º escalão, sr. António Pascoalinho; em grande ritmo, o «Lar Ferroviário» continua a construir excelentes casas económicas para os agentes dos nossos caminhos de ferro.

• No decorrer de um jantar efectuado num hotel da capital foi feita a entrega do prémio Skal-1966 ao sr. eng.º Vaz Pinto, prémio que lhe foi atribuído pela notável acção de fomento turístico desenvolvido pela companhia a que preside. Presidiu o sr. conde de Caria e assistiram o Secretário Nacional da Informação, dirigentes de várias empresas turísticas, delegados do turismo oficial estrangeiro, hoteleiros e agentes de viagens.

• Na Casa do Ribatejo inaugurou-se o IV Salão de Motivos Ribatejanos em que tomaram parte 86 artistas plásticos. Um grupo de campinos das lezírias do Tejo e Sado prestou a guarda de honra.

• No gabinete da chefia da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes foi conferida posse ao eng.º Alfredo Stoffel no cargo de subdirector daqueles serviços, para que havia sido nomeado recentemente.

• Oferecida pela direcção de um hotel do Estoril, efectuou-se um beiberete, durante o qual foi entregue ao actor Peter Van Eyck a medalha de turismo do Commissariado Nacional de Turismo. Além do festejado intérprete de «Fim de semana com a morte», estiveram presentes àquela reunião outros artistas que participaram neste filme.

• «Regresso muito satisfeito por ter encontrado ambiente favorável ao incremento da corrente turística norte-americana para Portugal» — afirmou Teodoro dos Santos no seu regresso a Lisboa, depois de ter efectuado nos Estados Unidos uma breve campanha de promoção do turismo português.

(Continua na página 60)

Turismo

ENTRE NÓS



A Comissão Municipal de Turismo de Braga vai organizar uma exposição documental do programa da cidade, no decorrer deste último século.

A exposição, além de outros documentos, reunirá uma colecção rara de fotografias e bilhetes postais, através dos quais o bracaraense de hoje poderá analisar a transformação urbanística da capital do Minho.

A colecção, que inclui verdadeiras raridades, será apresentada ao público no decorrer das

Festas da Cidade e será montada nos salões do edifício do Turismo.

NA GRÉCIA

Em 1966 pela primeira vez o número de turistas que visitaram a Grécia ultrapassou um milhão. Cerca de 990 mil viajaram independentemente e os restantes integrados em grupos.

MANEIRA ORIGINAL DE FOMENTAR O TURISMO E O CASAMENTO EM ROTHENBURG

Rothenburg no Tauber, a cidade medieval situada no vale do rio Tauber que parece ter sido recortada de um livro de histórias encantadas, oferece um programa completo para uma romântica lua-de-mel.

Esta atraente oferta inclui em primeiro lugar um passeio em carruagem nupcial branca e dourada, puxada pelos tradicionais cavalos dos contos de fadas.

Todos os pares «casados de fresco» que anunciam previamente à Delegação de Turismo de Rothenburg a sua visita, recebem no quarto do hotel, juntamente com um presente do município, o convite para um beberete na Câmara Municipal e um cartão que dá direito a assistir a várias manifestações de carácter cultural e a visitar as

principais curiosidades turísticas da cidade.

Quando o casamento é efectuado na própria cidade, então o programa é muito mais tentador!

Uma maneira curiosa em Rothenburg de fomentar o «casamento» e o «turismo»!



ESPAÑHA

Inaugurou-se em Cáceres o Hotel Alcantara, que possui 60 quartos com casa de banho, aquecimento e telefone, restaurante-cafetaria, bar e salão comercial.

— Pela segunda vez sucessiva a Espanha obteve o prémio anualmente outorgado à Associação Americana de Agentes de Viagem à melhor campanha fotográfica de promoção de Turismo.

— O Ministro de Informação e Turismo, no discurso pronunciado na inauguração do Parador Nacional de Turismo de Monterrey, em Verim (Orense), (que perfaz o número 65 dos estabelecimentos turísticos propriedade do Estado), deu a conhecer as mais recentes cifras sobre a capacidade hoteleira espanhola.

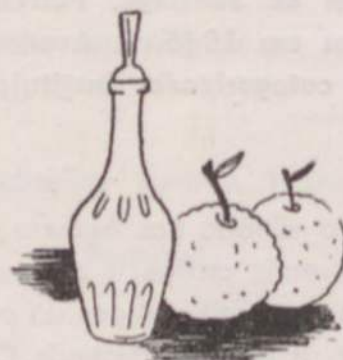
— A Espanha está mantendo com os países do Leste as melhores relações turísticas. Escalou há pouco o porto de Barcelona a motonave búlgara «Nessebar», com mais de 300 passageiros daquele país; confirma-se também a visita para o próximo mês de Maio ao citado porto do paquete soviético «Iván Franko» e antes de finalizar o ano de 1967 vários portos espanhóis receberão a visita de outro transatlântico da União Soviética: o «Terechenko», fretado por uma agência de viagens alemã.

— No cruzamento do quilómetro 74 da estrada geral Madrid-Lisboa com o quilómetro 40 da estrada de Toledo a Valladolid por Avila, vai construir-se um Motel com 30 quartos duplos com banho, além de restaurante, cafetaria, piscina e amplas zonas de estacionamento; numa segunda fase de construção serão construídos mais 30 quartos.

— O Ministro de Informação e Turismo visitou vários Paradores em construção na Galiza. Percorreu também as instalações do novo Parador «Conde de Gondomar» e as obras da «Hostería Vieja del Castillo» em Bayona. Seguidamente deslocou-se a Tuy para inspeccionar as obras do futuro Parador nacional.

O VINHO DO RENO — CARTAZ TURÍSTICO DA ALEMANHA

As principais regiões vinícolas da Alemanha espalham-se pelas colinas do Reno, Mosela e seus afluentes. Embora os vinhos que aí se cultivam sejam de excelente qualidade e possuam características muito especiais, o vinho do Reno é, talvez, o mais conhecido e apreciado em todo o Mundo.



Sob o patrocínio do burgomestre de Mogúncia, Jockel Fuchs, a Associação «Vinho do Reno» realizou no Palácio Eleitoral da cidade uma recepção em que foram apresentados diferentes vinhos da região: Mittelrhein, Rheinpfalz, Rheingau, Rheinhessen e Rheinnahe. Coincidindo com esta manifestação, a Rainha do Vinho, de Bad Kreuznach, iniciou uma viagem de propaganda e divulgação à volta do mundo, onde a sua participação em vários acontecimentos de carácter «turístico» e «vinícola» ajudará a fortalecer em terras distantes a fama do vinho do Reno e a manter intacta a tradição do vinho alemão que é, nos seus múltiplos aspectos, um dos melhores cartazes turísticos da Alemanha.

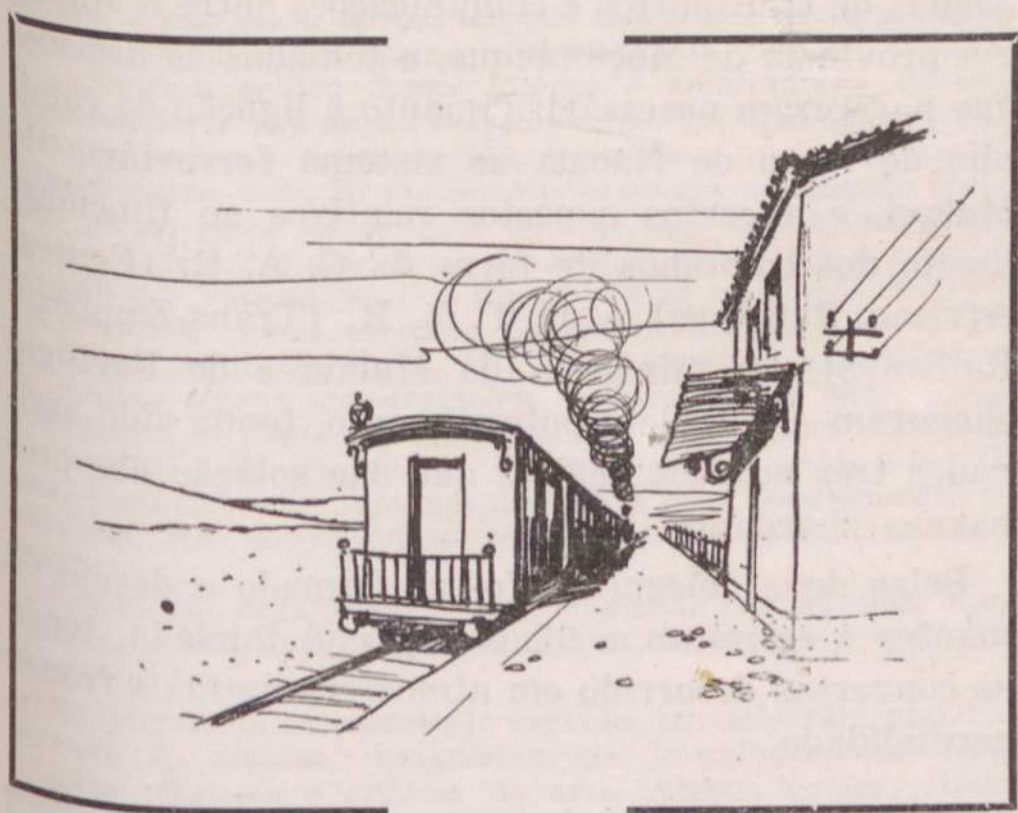
NA HUNGRIA

Em 1966, a Hungria foi visitada por 3 milhões de turistas estrangeiros, ou sejam mais 900 000 do que em 1965, anunciou um informador governamental.

Ligação ao Malavi do Caminho de Ferro de Nacala

**Firmas
japonesas
estão
interessadas
na construção
do ramal
ferroviário
de Nova Freixo
à fronteira**

Procedente do Malavi, chegou à Beira uma missão japonesa constituída pelos srs. C. Oda, chefe da missão, Hakafhima Arimoto, Ide, Kikichi, Hirose e Kodama, que representam, respectivamente, as seguintes empresas: Nipon Koei Comp., Ltd., Mitsui Trading, Nichimene Comp., Ltd., e Nissho Comp., Ltd.



Aquelas individualidades, que se deslocaram a Blantyre para discutir com o Governo do Malavi os pormenores da construção do troço de ligação do caminho de ferro daquele país ao caminho de ferro de Nacala, visitaram as instalações do porto da Beira e, antes de regressarem ao seu país, vão apreciar, localmente, as condições do porto de Nacala, no Norte da província.

O concurso para a construção do ramal de Nova Freixo à fronteira do Malavi, do caminho de ferro de Moçambique que hoje vai do porto de Nacala ao Catur encerra-se no fim de Abril.

A abertura das propostas realizar-se-á na Divisão de Estudos e Construção dos Caminhos de Ferro de Moçambique, em Lourenço Marques, e cada concor-

rente deverá apresentar um depósito provisório na importância de 947 000\$00.

Com a futura linha a entroncar em Nova Freixo, o porto de Nacala ficará em condições de prestar óptimos serviços a toda a África Central, oferecendo, em certos casos, também uma rota de alternativa para regiões que hoje são servidas pelo porto da Beira.

É de crer que Nacala se torne em breve, deste modo, o terceiro porto de Moçambique. Para isso está a contribuir de forma notável o desenvolvimento, em escala verdadeiramente importante, de fábricas e instalações gasolineiras que têm sido ultimamente montadas naquela zona do Norte da província.

O ramal terá 114 quilómetros de extensão

Ficará concluído dentro de dois anos e terá 114 quilómetros, o ramal ferroviário que no Malavi estabelecerá a ligação com a linha de Nacala, em Moçambique.

Segundo uma informação, os trabalhos de construção daquele ramal foram agora adjudicados por 329 mil contos.

Será de seis polegadas o carril a utilizar no novo ramal, que começará na pequena cidade de Mpinde, no Vale do Chire, e terminará na linha de Nacala, na povoação de Mecanhelas.

O importante empreendimento está dentro das directrizes perfilhadas pelo Governo de Portugal, de facilitar o acesso ao mar aos países seus vizinhos que dele necessitem, constituindo também um exemplo e uma lição que deveriam ser meditados por algumas nações cujas atitudes obedecem a «princípios morais» bastante antagónicos dos nossos.

O novo ramal e a Imprensa moçambicana

A anunciada construção do ramal ferroviário entre Nova Freixo, no distrito moçambicano do Niassa, e a fronteira da vizinha República do Malavi, estabelecendo assim a ligação ferroviária daquele país ao porto português de Nacala, continua a ser referida com destaque em toda a Imprensa diária de Lourenço Marques.

«Com a construção deste ramal — salienta o «Notícias» — para cuja construção a direcção dos caminhos de ferro abriu recentemente concurso público, a República do Malavi, que já se ligava ao mar pelo porto da Beira, através da Trans-Zambezia Railway, terá esta via como alternativa para a intensificação das suas relações económicas com o mundo exterior.»

Com cerca de 78 quilómetros de extensão, o novo ramal, que entesta na estação de Nova Freixo (ao quilómetro 538 da linha de Moçambique), atinge a fronteira do Malavi num ponto da região de Madziabango, a 23 quilómetros a norte da povoação de Mecanhelas.

A escolha deste ponto nasceu da necessidade de se evitar a zona pantanosa que se estende para lá da fronteira e se perde nas margens do rio Chiure, pois era a única passagem poupada às inundações na época pluviosa.

A partir de Nova Freixo, o ramal segue a orientação geral — sudoeste — até ao quilómetro 57, de onde inflecte para oeste até à fronteira. Atravessa uma região bastante povoada, onde a população se dedica à vida agrícola, sobretudo nas terras marginais do rio Muanda e ao longo da estrada Nova Freixo-Mecanhelas onde existem agora apenas algumas cantinas e lojas do mato. Aquela área será, naturalmente, incrementada com a implantação da via férrea.

Para lá da fronteira o trabalho da ligação ferroviária é realizado pelo Malavi. O traçado prolonga-se por uma extensão de 114 quilómetros passando por Liwond e inflectindo para sudoeste em direcção a

Mpimbe, aí entroncando no caminho de ferro do Malavi que liga com a Trans-Zambezia Railway, a qual, por seu turno, vai entestar no porto da Beira.

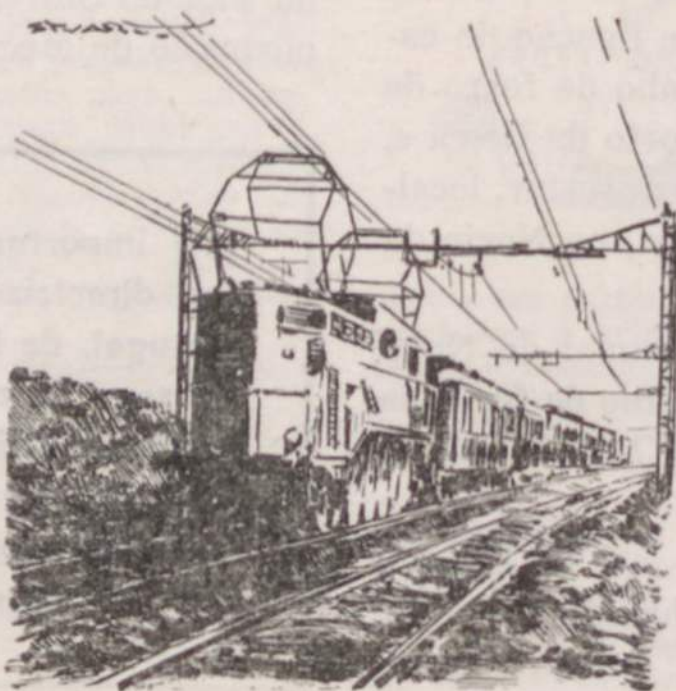
A missão japonesa, composta por sete elementos em representação de quatro firmas, que estudou no Malavi a possibilidade de adjudicação do assentamento da via, construção de pontes e demais trabalhos entre Lillongwe e a fronteira portuguesa, visitou entretanto, em Moçambique, os portos de Nacala e da Beira, antes de seguir para Lisboa.

Três acordos básicos assinados em Lisboa

Visitou Lisboa uma delegação da República do Malavi, composta pelo ministro dos Transportes e Comunicações, sr. John Msonthi, e pelo ministro das Finanças, sr. John Tembo, que, durante a sua estada, foram recebidos pelo sr. Prof. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho, e tiveram prolongadas conversações com os srs. ministros portugueses dos Negócios Estrangeiros e do Ultramar. Simultaneamente, reuniram-se os técnicos da delegação do Malavi e da delegação portuguesa.

Durante as conversações, foram abordados problemas de transportes e comunicações entre o Malavi e a província de Moçambique, e tomadas as decisões que pareceram necessárias quanto à ligação do caminho de ferro de Nacala ao sistema ferroviário do Malavi, e a certos aspectos relativos ao funcionamento dos caminhos de ferro da C. A. R. (Central African Railways) e da T. Z. R. (Trans-Zambezia Railways). Os ministros do Malavi e de Portugal chegaram a completo entendimento, tendo sido assinados três acordos básicos que dão solução aos problemas abordados.

Pelas duas delegações foi reafirmado o desejo de manter e estreitar a colaboração já iniciada, tendo as conversas decorrido em atmosfera da mais franca cordialidade.



Rebello de Bettencourt

recebeu uma significativa
manifestação de apreço
dos seus amigos e admiradores



A homenagem prestada a Rebello de Bettencourt, poeta, escritor e jornalista, que há cerca de quarenta anos tem o seu nome ligado à existência da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de que é redactor responsável e de cuja direcção é secretário-geral, constituiu (certamente como ele o desejou) uma reunião de sinceros amigos à sua volta, que para reafirmar essa

«Gazeta dos Caminhos de Ferro», ladeado pelo homenageado, pela poetisa Anita Patrício, Alfredo Gândara, antigo presidente do Sindicato Nacional dos Jornalistas, eng.º Frederico de Sousa, presidente da Casa dos Açores, poetisa Maria Pimentel Montenegro e jornalista Santos Guerra. Abriu a série de brindes o eng.º Luís da Costa, que num improviso felicíssimo realçou a dedicada e brilhante cooperação que Rebello de Bettencourt tem prestado a esta revista. Deu depois a palavra a Jorge Ramos, que fez nestes termos o elogio de Rebello de Bettencourt, como jornalista, escritor e poeta:

A Rebello de Bettencourt, que na arquitectura dos seus poemas nos deu o exemplo estético de saber depurar a poesia da palavra inexacta ou desnecessária, outra coisa não quero oferecer-lhe neste momento senão aquilo que uma palavra exacta, e cada vez mais necessária, pode exprimir: Amizade. Ela, por si mesma, quando a nossa alma, melhor que todas as formas de eloquência sabe exprimi-la, pela secreta linguagem do espírito que engeita as expressões verbais, já vem igualmente depurada por uma sinceridade isenta de lugares-comuns — como água límpida que servisse de espelho a nossas ideias e sentimentos. Permitam Vossas Excelências que esta nova mensagem de afecto de uma velha camaradagem, seja transmitida no que pensei escrever, e não no que imaginaria dizer espontaneamente. Recordarei o que, não há muito, afirmou Norberto Lopes, esse grande nome da Imprensa: «Nós, os jornalistas, temos mais facilidades de improvisar escrevendo, do que falando». Acrescentarei que, quando um jornalista fala de outro jornalista (que é neste caso um irmão de ofício) para lhe testemunhar em seu nome, e no de outras pessoas, o apreço pela personalidade e pela obra, terá de fazê-lo pondo acima das preocupações da forma literária, essa eloquência indefinível e anónima que é, segundo uma expressão popular, a voz do coração.

Entre nós, é costume já tradicional realizar uma homenagem a propósito de qualquer acontecimento. Para esta hora de convívio, Rebello de Bettencourt não necessitou senão que se reunissem aqui muitos daqueles que o estimam e admiram. Neste abraço de amizade, é possível que à sua volta estejam pessoas dos mais variados sectores do pensamento, e das mais diferentes ideologias. Ser-lhe-á grato constatar que acima de tudo isso, para além dos conceitos e das convicções que tentam separar os homens, existe um sentimento que os une, um sentimento que não se improvisa, um sentimento que não se pode condicionar a esta ou àquela fórmula, um sentimento que me parece ainda não foi proibido: a Amizade.

Esta homenagem é também uma dívida de gratidão. Os jornalistas são umas criaturas predestinadas, para as quais o livro do Destino reservou páginas em branco, que terão de ser preenchidas com a aventura, o sonho, a inquietude. Trazem já do ventre materno a vocação para a tarefa árdua, incompreendida e inglória, pela qual se sacrificam: Vivem por ela, e a ela se dão inteiramente. É sempre uma paixão e um vício, muitas vezes um sacerdócio e um heroísmo, raramente uma simples função ou um emprego. É a mais terrível e a mais bela das profissões. Em troca do que oferece exige demasiado. O deve e o haver desta contabilidade de esforço sobre-humano e de compensações espirituais, está na folha de



estima, e com ela o apreço em que tem a sua obra, promoveram um jantar efectuado no restaurante da Casa do Alentejo. Ali afluíram muitos desses amigos e admiradores, quantos puderam ter a satisfação dessa inesquecível hora de convívio, *em que cada um experimentou, como disse, no seu brilhantíssimo discurso, o dr. Bruno Bonoto, como que a sensação invulgar, quase rara, de ser um parente dos outros, porquanto estava a decorrer uma festa de família que tinha o calor da emoção e o entusiasmo das coisas que só o coração realiza.* Na verdade, aquele encontro de velhos amigos e camaradas de Rebello de Bettencourt, foi, nesse aspecto, bem diferente de muitas outras manifestações de homenagem onde, protocolarmente, se proferem discursos sem estar presente a vibração autêntica da sinceridade. Por motivos poderosos e inadiáveis, bastantes não puderam assistir a esta demonstração de simpatia. Mas estiveram em espírito, enviando as suas mensagens.

A comissão organizadora era constituída por Manuela Montenegro, Anita Patrício, Maria Pimentel Montenegro, Santos Guerra e Jorge Ramos.

No jantar, primorosamente servido, participaram algumas dezenas de pessoas, designadamente jornalistas, escritores, artistas plásticos e críticos de arte. Alguns nomes: Dutra Faria, director da Agência ANI; conde de Azinhaga, filho do marquês de Rio Maior, e, portanto, descendente em linha recta do marquês de Pombal; dr. Vital Baptista, criador com Raul de Carvalho do Museu-Biblioteca de Vila Franca de Xira; pintores Domingo Rebello, Martinho da Fonseca e Domingos Saraiva; prof. dr. Alfredo Pequito, insigne helenista; publicista dr. Busquetes de Aguiar; comodoro Carlos Henriques; a pintora Maria Helena Patrício Leite, discípula das mais distintas de Domingos Rebello; coronel de engenharia Santos Macedo; tenente José de Sousa Nazaré, antigo presidente do Município de Vila Franca de Xira; Bruno Bonnoto, antigo director do Turismo Italiano e actualmente correspondente de vários jornais de Itália; jornalistas Mário de Oliveira, do «Século»; Maria Mendonça, chefe da redacção do «Eco do Funchal»; Oliveira Santos, director da revista «Rodoviária», que representava o jornalista Alves Gago, director da «Gazeta do Sul»; Joaquim Rosendo, director da revista «Transportes»; Santos Leite, director de «O Sesimbrense»; eng.º Manuel Subtil, escritor António Luís de Andrade, António Borga, Armando Dias, Manuel Nunes Cunha, dr. José de Sousa Carusca, Antero Muralha (evocamos aqui o nome de seu pai, o grande jornalista Pedro Muralha, que foi director de «A Vanguarda»), Santa Clara da Cunha, antigo director da revista «Juventude», e esposa, etc.

Presidiu ao repasto o eng.º Luís da Costa, presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres e director da

serviços de Rebelo de Bettencourt. Não é simples digressão atravessar sobre o rio das mais desencontradas opiniões uma ponte que tem cinquenta anos de comprimento. Ao longo desse meio século de jornalismo, Rebelo de Bettencourt dá-nos um raro exemplo de coerência: por natural imposição da sua maneira de ser, quis ficar fiel a si próprio, à sua visão do mundo e dos homens. A independência de carácter do homem da Imprensa, reflecte-se no homem de letras. Bastaria esta integridade moral, hoje tão precária, para justificar o estarmos aqui. Todos nós devemos a Rebelo de Bettencourt alguma coisa, se nos lembrarmos da isenção e da dignidade com que ele serviu o País, colocando acima de tudo o sentimento imutável da Pátria. Pode tomar-se como um dos mais dignificantes exemplos de probidade moral na história da Imprensa portuguesa toda a actividade que ele desenvolveu, há longos anos, como redactor de diversos jornais, deixando em cada redacção o reflexo de uma personalidade e de um talento que não necessitam de adjetivos. Se tivéssemos de traçar a biografia de Rebelo de Bettencourt reportar-nos-íamos a uma época que, vista de certo ângulo, nos desenha aspectos fascinantes e paradoxais. Época em que na vida social os êxitos eram fáceis, e na vida literária e artística todas as portas se abriam. Simplesmente o jornalista, salvo raríssimas excepções sem qualquer peso na balança pela qual se pudesse aferir do seu talento, continuava à margem destas rútilas apoteoses, reduzido a mero espectador, diminuído, subestimado, receoso até de ser devorado vivo por tantas celebridades, mais ou menos como um rato que do seu buraco assiste a um banquete de gatos... Aos homens da pena que transferem o dia-a-dia do mundo para as gazetas, aos articulistas que se debruçam sobre um assunto, era-lhes vedado subir, mesmo degrau a degrau, a escada que outros apressadamente galgavam.

Uma das fatalidades desta visão incorrecta do verdadeiro mérito, era o não se destrinçar a autenticidade dos valores. O lugar que competia a Rebelo de Bettencourt seria um dos mais altos nessa escala de valores. Trocando a sua banca na Imprensa diária pelo lugar que há mais de trinta anos ocupa como redactor responsável da velha e prestigiosa «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de cuja direcção é secretário-geral, o jornalista continuou-se e afirmou-se. Os jornalistas nunca desertam da profissão: mudam de pouso, às vezes, como as aves errantes. Mas ficam, permanecem. Ele saboreou o que havia ainda de agradável na profissão e conheceu-lhe o gosto amargo. Soube como poucos compreender que para o jornalista a Vida não é um espectáculo atraente, mas, sim, muitas vezes, uma maneira difícil de respirar.

Não vou falar-lhes do poeta de «Vozes do Mar e do Vento» porque outros, melhor do que eu, sabem e podem evocar esse encontro da inspiração com a Beleza, e sublinhar o espírito criador que trouxe à nossa lírica uma das vozes mais altas e mais puras. Mas não esqueço o escritor que moldou com a argila de uma prosa ágil e rica de cambiantes, a um tempo delicada como filigrana e robusta como um cedro, algumas das melhores crónicas que se têm escrito na nossa língua — muitas delas rescendendo ao cáldo aroma da sua ilha distante.

É quase um milagre que um escritor possa ser jornalista ou um jornalista possa ser um escritor. Um dos nossos maiores prosadores, Fialho de Almeida, confessava a sua inaptidão para redigir em alguns minutos um artigo — uma das exigências da profissão do jornalista. Diz-se também que esta arte de fazer jornalismo, filha da vertigem, evita qualquer aliança com a serena operação de cinzelar o estilo — que é a arte, sem pressas, do escritor. Há, contudo, raríssimos exemplos que hoje ainda mantêm esse equilíbrio entre duas formas de expressão que dir-se-iam antípodas. Rebelo de Bettencourt é um dos que conseguiram esse milagre.

O escritor realizou-se por si, indiferente às ruidosas e efémeras glórias da nossa vida literária, que, como Vossas Excelências sabem, começam quase sempre no Chiado, onde se continua a fabricar, em escala industrial, génios de vinte centímetros. Continuou a sua obra com a casta voluptuosidade de quem escreve enamorado pela magia da palavra, sedução que ele, excelente conhecedor da língua, sabe donde dimana e como pode ser aproveitada.

Eu gostaria de partilhar desse privilégio para poder transmitir numa linguagem mais expressiva aquilo que todos nós queremos dizer a Rebelo de Bettencourt, e que, afinal, se resume em duas palavras: Amizade, Admiração.

Seguidamente usaram da palavra: o pintor Martinho da Fonseca, para enaltecer o valor intelectual do homenageado e a sua categoria de crítico de arte, e transmitir-lhe o apreço em que o têm todos os artistas; Coimbra de Resende, que leu uma poesia de saudação a Rebelo de Bettencourt; dr. Bus-

quets de Aguilar, que recordou Carlos de Ornelas, de quem traçou um sugestivo perfil como homem de extraordinário dinamismo, e saudou em Rebelo de Bettencourt «a sua perpétua juventude»; pintor Domingos Saraiva, que em nome dos artistas plásticos testemunhou ao homenageado o quanto estes lhe estavam gratos pela compreensão e competência; Eng.º Frederico de Sousa, comodoro Carlos Henriques, que evocou a memória de Guilherme de Moraes a propósito de um livro publicado em Angola sobre as ilhas dos Açores; Dr. Vital Baptista; Santos Guerra, que realçou ter aquela homenagem o significado de um acto de justiça no qual se encontravam associados escritores, jornalistas, poetas, artistas; o Dr. Bruno Bonoto, também atentamente escutado, que fez, num notável improviso, o elogio de Rebelo de Bettencourt, dizendo da sua agradável surpresa por aquela reunião possuir um cunho de festa de família, vincadamente sincero, a que não está habituado. As suas palavras foram frequentemente interrompidas por demoradas salvas de palmas. Ao terminar, ofereceu ao homenageado o artístico exemplar de uma obra sobre a Itália, em cujo ante-rosto tinham sido apostas as assinaturas de todos os presentes. Falaram ainda Santa Clara da Cunha, e a jornalista Maria Mendonça que «trazia o abraço dos jornalistas ilhéus — da Madeira e dos Açores». Vibrantemente aplaudida em muitos passos da sua formosa oração, afirmou quanto era querido de todos os açorianos Rebelo de Bettencourt, a quem as belezas do arquipélago tanto devem à sua exaltação lírica.

A poetisa Anita Patrício recitou poemas de Rebelo de Bettencourt, e a poetisa Manuela Montenegro leu versos de sua autoria e de sua irmã Maria Pimentel Montenegro.

Rebelo de Bettencourt, bastante emocionado, agradeceu a prova de simpatia que lhe prestavam.

Foram lidas mensagens, telegramas e cartas de várias entidades, entre elas, as de: poeta Oliveira San Bento, e jornalistas José Barbosa, director de «A Ilha», e Vítor Cruz, de Ponta Delgada; directores do «Diário dos Açores»; major Mateus Moreno, recordando a camaradagem da revista «Alma Nova»; poeta Luís Amaro, escritores Joaquim Paço de Arcos, Julião Quintinha (lembrando a camaradagem na antiga revista «Turismo»), Aleixo Ribeiro, Correia da Costa, João Cabral do Nascimento, Luís de Oliveira Guimarães, Roberto Nobre; poetisas Alice de Ozevedo, do Porto (que se fez representar por Jorge Ramos), Maria Normand e Carmen Judith; Drs. Nuno Simões, Vítor Santos, Alfredo Guisado, Ascensão Contreiras; D. Fernanda de Ornelas, directora-gerente da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; escritoras Dr.ª Adelaide Félix, Manuela Reis; do grande jornalista Hugo Rocha, chefe de redacção do «Comércio do Porto»; Dr. Felner da Costa; Eng.º Armando Cameira; Dr. António Câmara; pintor Rosa Mendes; Dr. José Jacinto Nunes; escultora Úrsula Montez e Paulino Montez, arquitecto e director da Escola de Belas-Artes; Dr. Jaime Dias Simão, presidente do município de Vila Franca de Xira; Dr.ª Emília Félix, directora da Torre do Tombo; Dr. Vasco Bettencourt Furtado; jornalistas Fausto Nunes Dias, Adérito Cabral, Leal de Zêzere, Custódio Vieira, Manuel Pintassilgo (chefe de redacção do «Diário da Manhã»); Padre Dinis da Luz; Dr. Reis Gomes (que se fez representar pelo jornalista Santos Guerra); brigadeiro Macieira Santos, antigo presidente da Casa dos Açores; Carmen Iglésias Marques; Eng.º Sidónio Pais; Jerónimo Marques, da Casa do Algarve; Félix Perneco; publicista Emílio Barbosa Estácio; general Ferreira Marques, antigo presidente do Cenáculo «Tábua Rasa»; comendador Sousa Pinto, director da editorial Livros do Brasil; Gama Reis; Raul de Carvalho, director da Biblioteca-Museu de Vila Franca de Xira; senhora de Beirão da Veiga; Maurício Monteiro, presidente da Casa do Algarve; Dr. Heibst, delegado do Turismo Alemão, etc.

A revista «Portugal d'Aquém e d'Além-Mar» associou-se à homenagem com estas palavras, que gostosamente transcrevemos:

«A comissão organizadora desta homenagem é constituída pelas poetisas Anita Patrício e Manuela Montenegro e pelos jornalistas Jorge Ramos e Santos Guerra.

Como no geral se relegam ao ostracismo os intelectuais que merecem este nome, apenas se pretendeu com esta homenagem não deixar no esquecimento um espírito curioso e interessante que há mais de cinquenta anos lida exuberantemente com as musas e enfileira nas lides jornalísticas.

Daqui nos associamos, com amizade e admiração ao justo acto que vão consagrar a Rebelo de Bettencourt, nosso brilhante camarada como antigo director da revista «Viagem» e agora secretário-geral da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

ELEITA A

"Rainha dos Ferroviários"

A Grande Noite da Primavera de 1967 do Clube Ferroviário de Portugal, realizada na magnífica sala de espectáculos daquela agremiação, na Rua de Santa Apolónia, com a presença dos Srs. Eng.ºs Costa Macedo, administrador da C. P., Horta e Costa, Vasco Viana, Leitão Marques e Batalha Jardim e Dr. Helio Cardoso, funcionários superiores da C. P., e ainda dos Srs. Artur Ferreira e Gonçalo Correia, respectivamente, presidentes da assembleia geral e da direcção, do C. F. P., e numerosa assistência, constituiu um excelente e alegre espectáculo de variedades, culminando com a eleição da «Rainha dos Ferroviários».



A festa começou com «Glórias do Passado», o recordar de belas e antigas canções, e tantas, ainda, no ouvido da gente de outrora e de hoje, interpretadas por rapazes e raparigas do Grupo Cénico do C. F. P. e sublinhadas com prolongados aplausos. Exibiram-se, seguidamente, conhecidos artistas profissionais, entre eles, Artur Garcia e Gonçalo Correia.

A Grande Noite da Primavera terminou de madrugada com a eleição da «Rainha dos Ferroviários», a menina Maria Alice Bastos, de Lisboa, escolhida entre representantes de centros ferroviários de Lisboa, Porto, Entroncamento, Barreiro e Figueira da Foz.

TÁXIS-COMBOIOS

As cidades do futuro poderão contar, entre os seus transportes públicos, com os táxis-comboios.

Trata-se de pequenos veículos eléctricos, montados sobre carris e que seguirão automaticamente para o destino desejado pelo utente, mediante a introdução, num computador, de um cartão perfurado, como bilhete.

O táxi-comboio foi já objecto de uma proposta da ministra dos Transportes inglesa, sr.ª Castle, que anunciou o começo dos estudos sobre o caso.

Eng.º Mário Costa

O «Diário do Governo» publicou uma portaria que, precedendo resolução do Conselho de Ministros, renova o mandato do sr. eng.º Mário Melo de Oliveira e Costa como administrador por parte do Estado na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Informações turísticas
sem palavras

Os turistas que viajam de comboio nos países estrangeiros vão futuramente «colher» as suas informações nas estações de caminho de ferro sem as habituais dificuldades de língua.

Graças a um concurso promovido pela Delegação Internacional dos Caminhos de Ferro, com sede em Paris, surgiram já 47 «Piktogramme», compostos de gravuras e sinais elucidativos sobre as mais importantes indicações ferroviárias; nesta competição, em que participam não só funcionários dos Caminhos de Ferro como ainda desenhadores e arquitectos de vários países da Europa, devem ser escolhidas as melhores composições gráficas para 14 símbolos ilustrados.

O júri, que reúne técnicos da França, Bélgica, Alemanha, Suíça, Áustria e Suécia, anunciará em Abril corrente quais os símbolos escolhidos.

Não há boa garrafeira...



sem
Espumantes Naturais
RAROSEIRA

Caves da Raposeira
Lamego



As Receitas de Divisas Provenientes do Turismo



É do conhecimento geral que a expansão do Turismo tem vindo a acentuar-se por forma espectacular. De 1 509 796 estrangeiros entrados pelas fronteiras metropolitanas em 1965, passou-se para 1 929 498 em 1966, segundo os elementos fornecidos pelo Secretariado Nacional de Informação. O acréscimo de



27,8 por cento é bastante expressivo, só por si, para demonstrar a importância deste afluxo estimulador na nossa economia.

Por nacionalidades dos turistas que nos visitaram no ano findo, verifica-se que os quatro primeiros lugares foram ocupados pelos espanhóis (836 053), ingleses (253 615), norte-americanos (224 572) e franceses (184 689), que apresentaram, respectivamente, acréscimos de 41, 15, 21 e 4 por cento. Manteve-se



assim inalterada a posição das principais correntes turísticas, que representavam, no seu conjunto, 77,7 por cento do total de visitantes estrangeiros entrados na Metrópole durante o ano. No entanto, os austríacos (com uma progressão de 51,4 por cento), suíços (50,8 por cento), dinamarqueses (61,2 por cento), noruegueses (53,6 por cento) e suecos (36,9 por cento) marcaram acentuada expansão, comprovando o esforço desenvolvido no sentido de atrair outras correntes de turistas.

O incremento do afluxo de turistas durante os últimos anos fez do turismo um dos sectores de actividade económica que em Portugal frui de boas perspectivas de desenvolvimento e rentabilidade. Os poderes públicos continuaram a prestar apoio à valorização turística, quer efectivando empreendimentos de natureza infra-estrutural, quer dando assistência técnica e financeira à iniciativa privada. Aumentou entretanto a capacidade hoteleira, pois foram construídas algumas dezenas de novas unidades, outras 36 encontravam-se em fase de construção, e mais 215 tinham projecto aprovado, o que, no conjunto, contribuirá para dotar o equipamento hoteleiro com mais 32 mil camas.

Depois de apontar estes aspectos representativos, o relatório há pouco publicado do Banco de Portugal acentua que a presumível evolução da procura por

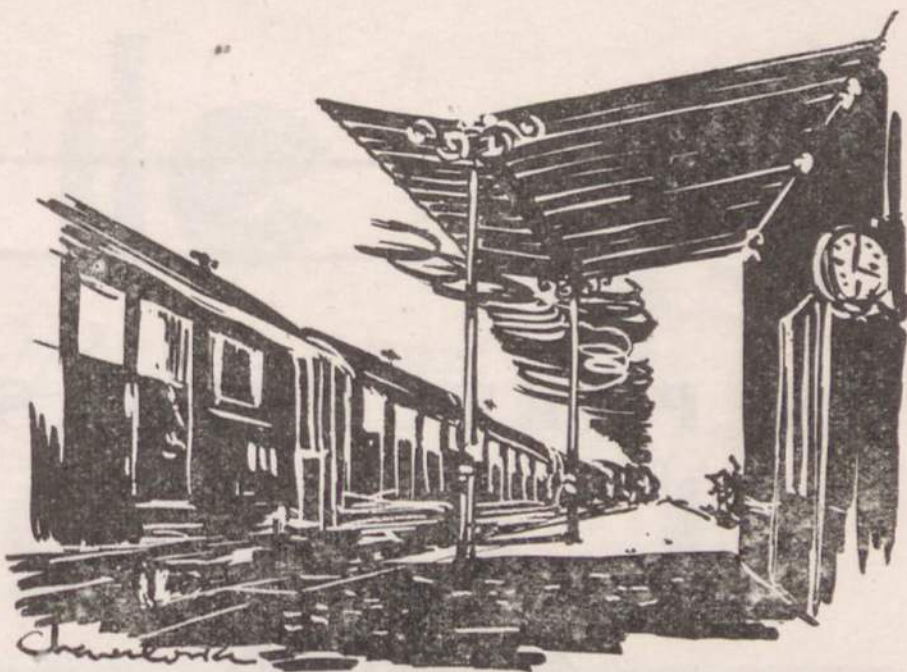


parte dos turistas, que se afigura muito promissora para os anos vindouros, tem exigido a maior atenção das entidades oficiais no que respeita à criação de condições capazes de apoiar e fomentar um equivalente movimento de oferta e de modo a conseguir-se, no decorrer do tempo, posição satisfatória de equilíbrio. Nesse sentido, segundo o referido relatório, terá o 2.º Congresso Nacional de Turismo, realizado em Lourenço Marques no mês de Outubro transacto, prestado valioso contributo, porquanto foram nele ventilados os variados e complexos problemas relacionados com este sector. Por seu turno, decorreram em Lisboa reuniões do grupo de trabalho criado no quadro da E. F. T. A., visando o estudo de programas ligados à promoção do turismo em Portugal.

**ultrapassaram
sete milhões de contos
no ano transacto**

1 640 000

contos



Foi inaugurado, recentemente, o novo edifício da Estação dos Caminhos de Ferro da Beira, que passou, assim, a dispor de instalações condignas com o movimento e a importância que hoje tem para a economia da Província.

Na cerimónia inaugural, a que presidiu o governador-geral de Moçambique, sr. general Costa Almeida, e a que assistiram as principais autoridades e individualidades da Província, o sr. eng.º Fernando Seixas, director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, proferiu um discurso em que salientou: «Para se ajuizar do que tem sido o esforço gigantesco do Estado, no Caminho de Ferro da Beira, e o labor de todos os ferroviários para bem servir não só a economia do distrito de Manica e Sofala cujo território atravessa em toda a largura, mas muito especialmente os países do interior desta parte de África que não tem fronteiras com o mar, como seja o Malavi, a Rodésia, a Zâmbia e o próprio Catanga, na República do Congo, assegurando a saída dos seus produtos para todo o Mundo e garantindo-lhes um serviço de transporte e ma-

a cuja inauguração oficial se procede neste momento e a que se seguirá a da gare da Manhava acabada de referir.

«Traduzidos em números todos estes melhoramentos e aquisições de equipamento destes 17 anos de vida do Caminho de Ferro, representam o investimento da elevada importância de um milhão e trezentos e quarenta mil contos que se pode subdividir em quatro grandes rubricas: na rectificação do traçado e renovação da via: 470 mil contos; em edificações (armazéns, oficinas, estações, residências do pessoal, instalações sociais e outros): 303 000 contos; em locomotivas, automotoras, carruagens, furgões e vagões: 508 000 contos; e em equipamento oficial: 590 mil contos.

«Além destas importâncias, estão cativos e foram já autorizados para novas obras e aquisições em curso mais cerca de 300 000 contos, o que eleva a importância indicada para 1 640 000 contos».

O novo edifício divide-se, sob o aspecto funcional, em três sectores de carácter mais ou menos indepen-

foram investidos nos últimos 17 anos

nuseamento seguro e eficiente, basta mencionar que houve necessidade de renovar toda a superestrutura da linha da Beira, empregando carril mais pesado, trabalho que ainda continua; de substituir por novos e de construção definitiva todos os edifícios, estações e armazéns, pois pode dizer-se que nem um só foi possível recuperar tão precária era a sua construção; de levantar novas e modernas oficinas onde é reparado todo o seu material circulante e de tracção, de que não se recebeu uma única unidade pelo que houve que adquirir tudo de novo; de alargar, em função do aumento do tráfego, todas as instalações; de edificar numerosas residências para melhor instalar o seu pessoal; de construir uma gare para mercadorias de pequena velocidade na Manhava para melhor servir esta cidade, com a particularidade de ser a primeira que se constrói em Moçambique, visto que instalações similares só começarão a ser construídas em Lourenço Marques em fins do corrente ano; e, finalmente de, como cúpula de todos estes melhoramentos, construir este magnífico e imponente conjunto de edifícios da administração e estação central

dente e que correspondem a cada uma das funções que desempenham: o corpo do átrio que, com a zona do cais, forma a estação propriamente dita; o corpo da administração e a zona exterior.

No corpo do átrio encontram-se as zonas para o público, turismo, informações e lojas e ainda bar-restaurante e sanitários; na zona do cais, estão os serviços de utilidade pública, como a alfândega, polícia, posto de socorros, arrecadação de malas, sanitários públicos, os serviços do comando do cais com a estação, telégrafo, chegada e expedição de mercadorias de grande velocidade, etc.; serviços internos como comunicações e salas de espera, e ainda a gare constituída por três cais cobertos de 250 metros de extensão; e no corpo da administração, que se desenvolve em altura, encontram-se distribuídos pelos seus oito pisos, a direcção de exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, a administração da própria estação, os serviços de Movimento, de Contabilidade, Fiscalização e Tesouraria, e de Via e Obras, a secção de saúde e as brigadas. Na zona exterior ficam os acessos e os parques de estacionamento.

nos Caminhos de Ferro da Beira

L I N H A S

PORTUGUESAS



A C. P., empenhada no louvável objectivo de incrementar o conhecimento turístico das terras em que se produz o vinho do Porto, vai iniciar brevemente a renovação da linha Porto-Marco.

Numa primeira fase, essa renovação processar-se-á até ao Marco de Canaveses — o que diminuirá, em cerca de 40 minutos, o total de 2 horas que ora leva o trajecto Porto-Marco. Mais tarde, terá então lugar a renovação da restante parte da linha do Douro, renovação essa que deverá principiar em Barca de Alva, para terminar no Marco. Esta beneficiação, há muito aguardada, não deixará de trazer enormes vantagens para toda a região duriense.

- A partir do próximo dia 20, todas as estações de caminho de ferro vendem bilhetes e aceitam a despacho bagagens e mercadorias, incluindo pequenos volumes, para Penamacor-Central, Meimoa, Benquerença-Central, Vale de Senhora da Póvoa, Terreiro das Bruxas e Santo Estêvão-Central.

Por seu turno, em Penamacor-Central, Benquerença-Central e Santo Estêvão-Central vendem-se, igualmente, bilhetes e expedem-se bagagens e mercadorias, incluindo pequenos volumes, para qualquer estação de caminho de ferro ou para qualquer localidade servida pela camionagem combinada.

- A partir de 5 do corrente, todas as estações despacham mercadorias, incluindo pequenos volumes, para Rio de Moinhos (Abrantes-Central).

- A fim de melhorar o transporte de passageiros que embarcam na Beira Baixa, com destino a França ou além, a C. P. estabeleceu, às terças e sextas-feiras, uma carruagem directa, com transbordo de Castelo Branco a Hendaia, com o seguinte horário: Castelo Branco, partida às 10.15; Guarda, partida às 13.35; Hendaia, chegada às 4.25; e Paris, chegada às 16.05.

- A partir do dia 17 do corrente são feitas algumas alterações ao Horário em vigor nas Zonas Norte e Centro.

O pormenor das alterações consta dos cartazes afixados nas estações para consulta do público, que também pode obter esclarecimentos nas Secções de Informações da C. P.

- No ano consagrado ao Turismo Internacional o Lisboa-Expresso (TER) dá mais facilidades nas deslocações a Madrid, com as ligações diárias:

Saída de Lisboa, às 9.40; chegada a Madrid, às 19.00;
Saída de Madrid, às 10.45; chegada a Lisboa, às 19.40.

FEIRAS E EXPOSIÇÕES INTERNACIONAIS

PORTUGAL NA FEIRA DE BULAVAIO

Portugal, por intermédio da Metrópole, de Angola e de Moçambique, é um dos dezanove países representados na Feira de Bulavaio, que em Maio se realiza na Rodésia — informa o diário «O Lobito», citando a directora da organização, Zoe Shearer.

Portugal terá em Bulavaio um pavilhão permanente que, segundo «O Lobito», deve ser aproveitado convenientemente para uma boa propaganda turística, com a apresentação de cartazes, fotografias de grande formato, postais, desdobráveis, monografias e guias turísticos em língua inglesa.

No recinto da Feira ou na Televisão rodésiana — sugere o jornal — poderiam ser apresentados documentários sobre as diversas facetas da vida portuguesa.

FEIRA DA PRIMAVERA, EM FRANCFORT

Pela primeira vez, desde que se realiza a Feira Internacional da Primavera em Francfort, a cidade viu a sua capacidade hoteleira desenvolvida graças a um «componente» da frota do Reno. Desde 25 de Fevereiro que o moderno navio da «Köln-Düsseldorfer» *France* se encontra ancorado na capital do Meno e aí permanecerá até 1 de Maio, a fim de que as suas magníficas instalações «hoteleiras» (200 camas) possam permitir uma estadia confortável a grande parte dos visitantes da feira.

EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE NÁUTICA

A «Exposição Internacional de Náutica 1967» realizada, recentemente, em Berlim constituiu um acontecimento de grande nível no meio económico e desportivo de todo o mundo: assinou-se a presença de 323 expositores, dos quais 121 eram berlineses, 150 provenientes da Alemanha Ocidental e 52 do estrangeiro. Entre os países participantes contavam-se firmas da Áustria, América, Bélgica, França, Itália, Portugal, Rússia, Suécia, entre outros. Tudo o que se relaciona com desportos náuticos e técnica de navios esteve presente nesta interessante exposição em que se contavam mais de 500 barcos de todos os modelos.



**Equipamento original das automotoras ALLAN
e das novas unidades UDD
a entrar em serviço**

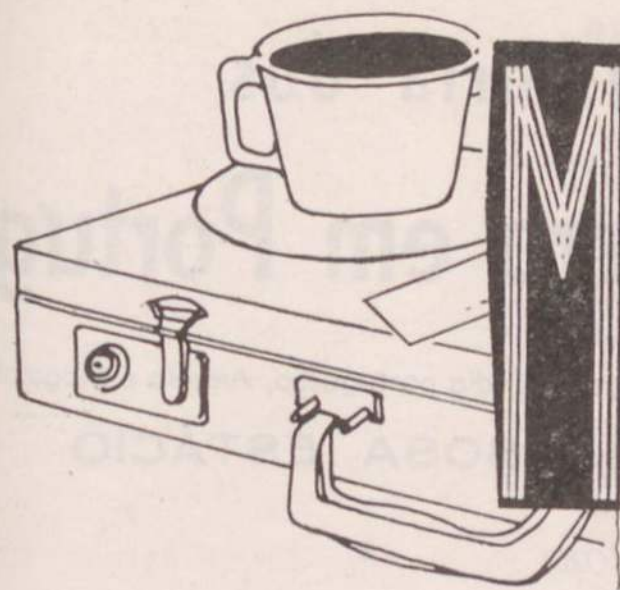
Material de injeção «DIESEL» e eléctrico
para motores industriais, marítimos e de
camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62

L I S B O A

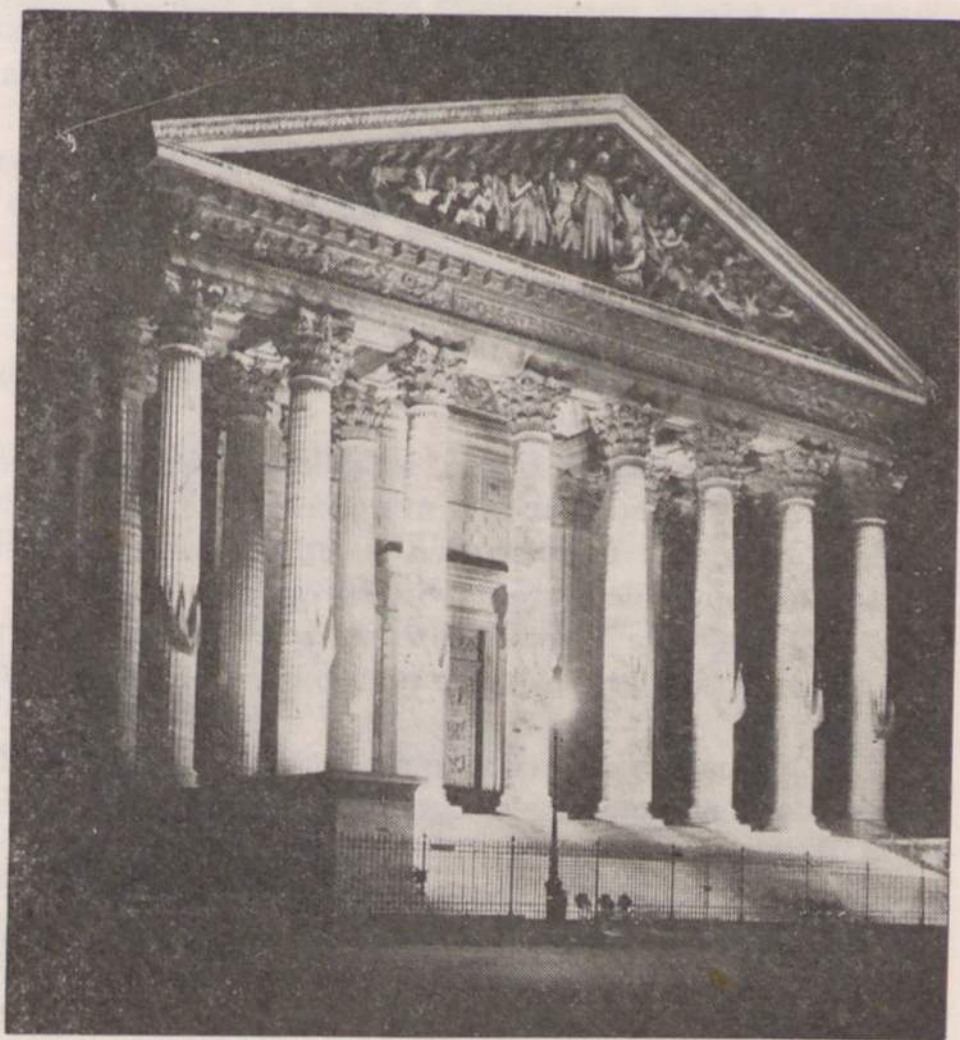


MALA de Viagem

por Jorge Ramos



A igreja de Santa Maria Madalena, «la Madeleine», assim abreviada, para os parisienses, é a mais bela de todas as igrejas de Paris. Constant d'Ivry começou a construí-la em 1764, com um projecto inspirado em S. Muis-dos-Inválidos. Treze anos passados ainda apenas estavam erguidas as paredes. Conture retoma os trabalhos de construção, mas estes ficam paralisados de 1790 a 1806. Pensa-se então em destinar o edifício às utilizações mais diversas: Bolsa, Biblioteca, Banco de França. Em 1805, Napoleão ordena que o templo seja consagrado à glória do Grande Exército, mas o projecto inspirado em S. Luis-dos-Inválidos. Treze anos passados é Vignon quem executa o novo plano e, lentamente, começa a levantar-se o templo grego. Em 1814, Luís XVII decide que a Madalena se torne numa igreja. Todavia, só foi aberta ao público em 1842. Tem, na verdade, todas as características de um templo grego. Ergue-se sobre um pedestal de cem metros de comprimento e 46 de largura, ao qual se sobe por onze degraus, e rodeado por 52 colunas de ordem coríntia de 15 metros de altura e 2 de espessura. A decoração interior é riquíssima de pinturas, esculturas, doirados e incrustações de mármore.



Um país com sete fronteiras

Um dos países cuja história está ligada aos grandes acontecimentos que tiveram extraordinária influência na vida da Europa, é a Jugoslávia, com os seus 250 mil quilómetros e quinze milhões de habitantes — a nação com maior número de fronteiras (nada menos que sete, com a Itália, a Áustria, a Hungria, a Roménia, a Bulgária, a Grécia e a Albânia) e que fundiu em si outros povos, outrora monarquias cujas cabeças coroadas provinham da mais recente realeza. Seis repúblicas federadas: a Eslovénia, a Croácia, a Bósnia, a Sérvia, o Montenegro e a Macedónia; cinco povos: os eslovenos, os croatas, os sérvios, os montenegrinos e os macedónios.

Não há um dialecto a que, com propriedade, se possa chamar jugoslavo, mas quatro línguas: esloveno, croata, sérvio e macedónio, com dois alfabetos (o latino e o cirílico). Esta diversidade de raças pratica três religiões: a católica, a dos sérvios ortodoxos e a muçulmana. Capital: Zagreb (nome hoje popularíssimo através dos romances e dos filmes de espionagem) a velha Agram, capital da Croácia quando a águia bicéfala do império austro-húngaro cobria o país com as suas asas... É a cidade dos jardins. E é também uma das capitais de maior movimento rodoviário entre o *Stoje!* («Esperem») e o *Iti!* («Passem») sinais luminosos existentes em todas as ruas largas e avenidas. Quem vai a Zagreb não pode fugir à tentação de visitar Rijika, a Fiume que evoca D'Annunzio, o poeta-condottiere e a sua aventura logo a seguir à guerra de 1914. Qualquer coisa de italiano permanece na alma da cidade.

Por uma linha férrea de via estreita um pequeno comboio de cinco carruagens leva-nos a Mostar, a «cidade branca». É uma escalada até ao planalto de Ivan, que separa a bacia do Mar Negro da bacia do Adriático. É ali que se podem ouvir as mais belas canções nostálgicas acompanhadas à *guzla*, guitarra de uma só corda com uma cabeça de cavalo esculpida na madeira. Bebe-se o *hafir*, a bebida nacional. Nas ruas estreitas,

que lembram os *souks* de Túnis, aglomeram-se os cesteiros, os fabricantes de sandálias, os caldeireiros batendo o cobre. Um bazar de cores vivas, uma multidão com os seus trajes regionais e uma luz doirada tudo envolvendo cariciosamente...

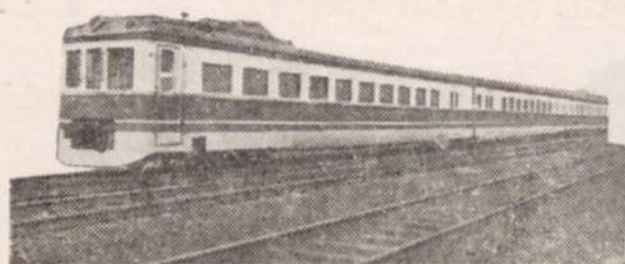
ESTOCOLMO

e os seus túmulos Vikings

Cerca de cento e trinta mil pedras rúnicas, túmulos da época dos Vikings e outros monumentos antigos, têm sido descobertos em Estocolmo e nos arrabaldes da grande cidade sueca. Foi na época da Idade do Bronze, 1500 anos antes de Cristo, que se iniciou a colocação de montes de pedras sobre os mortos. O corpo era incinerado juntamente com alguma relíquia simbólica — por exemplo, um barco viking, que deveria conduzir o morto «para o outro lado da praia». A cinza colocava-se numa urna e construía-se um monumento de pedra à volta. As pedras eram dispostas em forma de arco, triângulo ou barco. O tamanho desta tumba relacionava-se com a importância do finado na hierarquia do povo. O número de túmulos aumentou na Idade do Ferro (500 anos antes da nossa era) bem como na época dos Vikings, que se estende até ao ano 1060 da nossa era. Comprovou-se que a parte onde se ergue Estocolmo fora bastante povoada nos últimos tempos, encontrando-se elevado número de túmulos em vários subúrbios da capital.

Mais importantes que os túmulos são os antigos fortes de pedra, de acesso difícil, e que serviam para proteger as mulheres, as crianças e o gado contra as incursões do inimigo.

Alguns dos mais interessantes fortes podem ser vistos em Upplands e Väsby, nas cercanias de Estocolmo. O Departamento de Antiguidades Nacionais decidiu, em colaboração com a Administração Rodoviária de Estocolmo, colocar letreiros nos inúmeros monumentos antigos, com a tradução das inscrições para o sueco moderno. A maior parte dos epitáfios são bastante lacónicos, como por exemplo: «SVEN ERIGIU ESTA PEDRA PARA SEU TIO BJÖN».



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

§ único. — No levantamento de cada um destes depósitos se observarão as regras estabelecidas nos contratos citados no artigo 2.º.

Art.º 8.º — Na construção dos caminhos a que se referem os artigos antecedentes, os carris empregados não poderão ter peso inferior a 35 quilogramas por metro corrente, sendo de ferro laminado, e o peso correspondente sendo de aço.

§ único. — Os caminhos serão construídos para uma só via, com excepção dos túneis, que terão a largura necessária para duas vias.

Art.º 9.º — Depois de feita a adjudicação dos caminhos de ferro, de que tratam os artigos precedentes, é o Governo autorizado a contratar a construção e exploração das seguintes linhas de caminho de ferro de via estreita:

1.º — O ramal de Viseu que, terminando nesta cidade, partirá do ponto que for designado no caminho de ferro da Beira Alta;

2.º — O ramal da Covilhã que, terminando nesta cidade, partirá do ponto que for designado no caminho de ferro da Beira Baixa.

§ 1.º — A adjudicação destas linhas será feita em concurso público para cada uma separadamente e versará a licitação sobre a subvenção quilométrica, que será paga em dinheiro depois de terminada a construção de cada uma das respectivas linhas.

§ 2.º — A adjudicação poderá ser feita directamente a quem se oferecer a contratar qualquer destas linhas sem nenhuma subvenção ou encargo do Estado mais do que a permissão de entrada livre de direitos de materiais necessários para a construção.

§ 3.º — Se a empresa adjudicatária, de que tratam os artigos precedentes, se oferecer a contratar a construção e exploração de todas ou de qualquer das linhas, nos termos do parágrafo antecedente, terá a preferência a qualquer outro concorrente.

Art.º 10.º — O Governo não é obrigado a fazer qualquer das adjudicações ordenadas nos artigos desta lei, quando julgar que é prejudicial aos interesses públicos e do tesouro a proposta de menor subvenção das que forem feitas no respectivo concurso.

Art.º 11.º — O Governo dará conta às cortes do uso que fizer das autorizações concedidas nesta lei.

Decreto abrindo concurso para a construção do Caminho de Ferro da Beira Alta

Decreto abrindo concurso para a construção do caminho de ferro da estação de Coimbra ou suas proximidades, por Santa Comba Dão ou suas proximidades, à fronteira de Espanha, ligando-se ao caminho de ferro de Salamanca.

Decreto abrindo segundo concurso para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Usando da autorização concedida ao meu Governo no artigo 1.º de 26 de Janeiro deste ano, e vistas as disposições da mesma lei conformando-me com o parecer do conselheiro procurador geral da fazenda:

Hei por bem Decretar o seguinte:

Art.º 1.º — Por espaço de sessenta dias se abre novo concurso para a construção e exploração de um caminho de ferro que parta da estação de Coimbra ou das suas proximidades, na linha do norte, siga por Santa Comba Dão ou suas proximidades, e termine na fronteira de Espanha, ligando ao caminho de ferro de Salamanca, no ponto já demarcado por acordo do Governo de Portugal com o de Espanha.

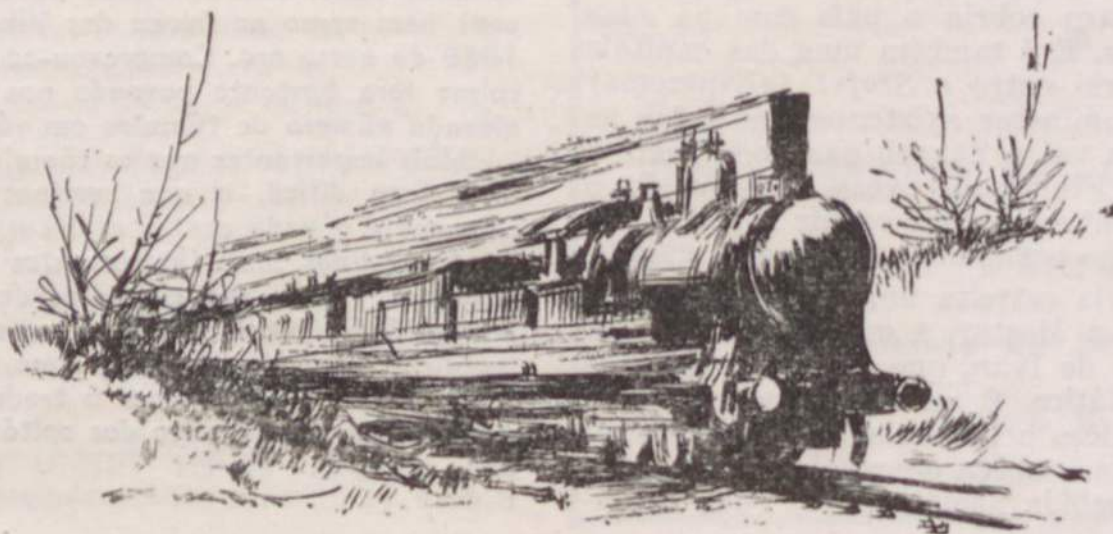
§ Único — O prazo do concurso começa a correr no dia 12 de Setembro e termina no dia 11 de Novembro do corrente ano, às quatro horas da tarde.

Art.º 2.º — A construção e exploração do caminho indicado no artigo 1.º, será contratada segundo as condições e cláusulas, que baixam com este programa, assinadas pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Art.º 3.º — Nenhum licitante será admitido ao concurso sem ter previamente depositado no Banco de Portugal, à ordem do Governo, a quantia de 135.000\$000 réis em dinheiro, ou o valor correspondente em títulos da dívida pública portuguesa de 3 por cento, segundo o seu valor no mercado.

Art.º 4.º — A base da licitação será o Quantum da subvenção quilométrica. A subvenção será paga nos termos do artigo 26.º das condições a que se refere o artigo 2.º deste Decreto.

(Continua no próximo número)



REUNIÃO DE FERROVIÁRIOS PORTUGUESES E ESPANHÓIS

Na sede do Sindicato dos Ferrovieiros do Norte efectuou-se a 1.^a Reunião Regional de Ferrovieiros Hispano-Portuguesa.

Presentes, além de delegados espanhóis da Renfe e da Alfândega, os srs. Dr. Ramos Tabora, director da Alfândega de Lisboa, e dr. Santos Carvalho, subdirector da Alfândega do Porto; eng.^o Canavexes Junior, chefe da Região, eng.^o Lopes Montoia, eng.^o Francisco Bernardo, dr. Cândido dos Reis, eng.^o Batalha e inspector Américo Costa, pela C. P.

Tema principal da reunião: assegurar a simplificação dos tempos de paragens dos comboios internacionais nas estações fronteiriças, nomeadamente Valença, Barca de Alva e Vilar Formoso, principalmente pela adopção de medidas especiais de revisão a tomar pelos serviços de Alfândega dos dois países.

Tratou-se particularmente da intensificação de relações ferroviárias entre Porto-Vigo e vice-versa com extensão de serviço directo a Lisboa. Os delegados da C. P. na parte respeitante à linha do Douro insistiram pela criação dos serviços internacionais directos a Salamanca para as correntes turísticas e trataram da organização de circuitos turísticos a realizar entre Porto e Salamanca.

CARREIRAS MARÍTIMAS GREGAS ENTRE A EUROPA E A AFRICA INSTALAÇÃO DE UMA AGÊNCIA NA BEIRA

Uma importante companhia de navegação grega, proprietária de 70 transatlânticos, vai criar um serviço regular entre a Europa e vários portos africanos, entre os quais Mombaça, Dar-Es-Salam, Beira, Lourenço Marques e Durban.

As principais agências de companhias de navegação de Lourenço Marques, da Beira e do Malavi juntar-se-ão para formar uma agência de expedidores com o capital de dois milhões de escudos tendo como principal objectivo o despacho, embarque e recepção de mercadorias exportadas ou importadas pelo Malavi através dos portos da Beira e de Nacala.

Decorrerão durante cerca de uma semana em Mbabane, capital da Suazilândia, as conversações agora iniciadas entre representantes daquele território, de Moçambique e da África do Sul, consideradas da maior importância para o futuro económico da Suazilândia, que brevemente ascenderá à independência.

O jornal «The Star», de Joanesburgo, informa que funcionários superiores daqueles dois países e de Portugal discutirão a utilização da água dos rios que correm através do Sul do Transval, da Suazilândia e da região meridional desta província como base possível para um acordo formal.

«PREVIDÊNCIA DOS FERROVIÁRIOS DE PORTUGAL»

Desta prestigiosa Associação de Socorros Mútuos, com sede no Porto, Rua Chã, a cuja dedicada Direcção preside o sr. Joaquim Moreira Vinhas, que, nessa qualidade, vem revelando há muito um grande interesse pela causa do mutualismo, recebemos o Relatório referente ao exercício de 1966.

O número dos associados da Previdência dos Ferrovieiros de Portugal, em 31 de Dezembro de 1965, era de 7086, tendo saído (por morte, reforma e eliminação), 509. Como foram admitidos apenas 4, transitaram 6581 para o ano de 1966.

Transcrevemos do Relatório esta passagem: «Continuamos valorizando o nosso património, mediante actualização de rendas embora, paralelamente, tenhamos suportado o pesado encargo de 294 368\$40 com despesas de conservação de imóveis, até porque estes, dado o seu envelhecimento natural, no-lo impuseram. Deste facto, a quebra também natural no rendimento efectivo concernente à nossa gerência, se bem que recuperável no decurso de gerências futuras. Que conseguimos reduzir as despesas de administração, de escudos 204 871\$90 (verificadas no ano de 1965) para 163 411\$80, isto é, uma limitação de 41 460\$10 que poderemos atribuir, como benefício legítimo, à fusão das duas instituições (Reformado e Previdência do Ferrovieiro Português)». E desse Relatório transcrevemos mais estas linhas:

«Esclarecemos-vos de que algumas diligências fizemos no sentido de investirmos parte do capital disponível na compra ou construção de imóveis — por se nos afigurar o mais seguro investimento — mas não conseguimos concretizar o nosso intento nas condições favoráveis que prevíamos e desejávamos. Recomendamos, entretanto, este assunto à futura gerência.»

Ao sr. Joaquim Moreira Vinhas e a todos os dedicados colaboradores, os nossos cumprimentos e felicitações pelo bom êxito da sua gerência.

Jornal da Quinzena

(CONTINUAÇÃO)

• Com a presença do chefe dos Serviços de Turismo da Câmara Municipal de Sintra, a Junta de Freguesia de Rio de Mouro ofereceu um almoço regional aos jornalistas a fim de lhes testemunhar o seu agradecimento pela colaboração prestada à Feira da Primavera efectuada na Tapada das Mercês. Assistiram representantes da Imprensa diária e de diversas publicações, entre elas a «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

• Por despacho do ministro das Corporações, foi aumentado para 11 000\$00 mensais o limite das pensões concedidas pela Caixa de Previdência dos Ferroviários, bem como as atribuídas aos inscritos na Caixa de Previdência dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, nos termos dos respectivos estatutos de 1930.

• Regressaram ao Brasil os onze directores de agências de viagens brasileiras que a convite de uma companhia de aviação visitaram o Porto, Braga, Viana e outras localidades nortenhas.

• O governador-geral de Angola, tenente-coronel Rebocho Vaz, deu posse ao novo director do Centro de Informação e Turismo de Angola, tenente-coronel Fernando Ilharco, tendo nessa altura proferido um discurso do qual destacamos o seguinte passo: «Programar para o próximo futuro uma acção que sirva a Informação e o Turismo, a Indústria Hoteleira e a Propaganda da Província, é trabalho que terá de ser objecto de ponderada meditação, e ao mesmo tempo, de rápidas decisões.

• Segundo o programa distribuído pelas autoridades de Orense, o III Festival Hispano-Português da Canção do Minho terá o seu

1.º encontro em 15 de Maio, em Braga, altura em que serão escolhidas as seis canções minhotas, que com outras canções galegas competirão na decisão final, que se efectuará de 28 a 30 de Junho naquela cidade galega.

• Partiu para a Suíça a delegação portuguesa chefiada pelo comissário-adjunto do Turismo, dr. Vaz São Paio, e composta pelo director do Gabinete de Estudos do C. do Turismo, dr. Manuel Rocha, arquitecto Teixeira Guerra, e dr. Álvaro de Sousa, chefe das Relações Públicas, a fim de participar numa sessão de trabalhos da EFTA, sobre o desenvolvimento do turismo em Portugal.



O QUE DIZEM DE NÓS

A propósito da justíssima homenagem que tivemos a honra de prestar ao insigne escritor espanhol Eduardo Zamacois, por ocasião do seu 90.º aniversário e pela publicação de «Un hombre que se vá...», interessante livro de memórias, recebemos do ilustre novelista de «Memórias de uma carruagem de caminho de ferro» uma carta em que se diz muito sensibilizado pela publicação do artigo que lhe dedicámos.

Vão para vós — conclui o grande romancista — as minhas duas mãos cheias de sincero afecto.

De «GAZETA DO SUL»:

«Mais um número desta útil e interessante publicação, em que muitas páginas nos despertaram interesse e curiosidade: páginas sobre turismo; notícias variadas sobre outros países e outros caminhos de ferro mais ou menos evoluídos que os nossos; capítulos onde ficamos a conhecer melhor a nossa terra e as nossas gentes; referências a escritores e artistas que na sua obra celebrizaram os comboios, etc., etc.

Bem ilustrada, com uma paginação agradável, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» folheia-se com gosto e lê-se com prazer.

Parabéns aos seus redactores e organizadores.

PROF. DOUTOR JOÃO FARIA LAPA

O nosso ilustre colaborador e velho amigo, sr. Professor Doutor João Faria Lapa, Administrador da Caixa Geral de Depósitos, e que também faz parte do nosso Conselho Directivo, enviou-nos cumprimentos de felicitações pelo aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o que muito nos sensibilizou.

Os nossos melhores agradecimentos.



... com colaboração de muito interesse... (República).

... sempre actualizada e atractiva na sua informação... (Jornal do Comércio).

... com excelente colaboração, além de noticiário de muito interesse... (A Ilha).

... com texto bastante sugestivo e excelente apresentação gráfica... (Diário de Notícias).

ISTO E AQUILLO...



Turisticamente, Condeixa vive à sombra das históricas Ruínas de Conimbriga, deixando-se embriagar e adormecer numa manifestação mais ou menos eloquente de que os louros conquistados chegam e sobejam para satisfazer os apetites. Os tempos que vão correndo não se compadecem com esses adormecimentos e, muito embora às Ruínas de Conimbriga consigam sempre arrastar turistas curiosos e estudiosos — convimos que aquela beleza histórica não se pode ver em toda a parte e Condeixa pode-se orgulhar de a possuir intra-muros, como uma coisa rara muito sua — não há, infelizmente, o aproveitamento inerente à repercussão que, sem dúvida, tem aquele importantíssimo documento vivo de origem pré-romana.

(De «O Despertar», de Coimbra).

Daqui nos parece lícito perguntarmos o que se tem feito, de há uns 10 anos para cá, de positivo, de útil, de lucrativo, de inteligente, no que se chama de Indústria do Turismo, com vantagem para as Beiras — mormente, é óbvio, para o distrito de Viseu.

Descobriu-se (ou inventou-se?), ultimamente, uma «riqueza», um «filão» no «Artesanato beirão». O que «isto seja, o futuro no-lo dirá». Mas desde já nos parece legítimo garantir

que não deixará de ser mais fogo de vistas do que real préstimo para um «artesinato» só tradicional e aliás paupérrimo, por desprezado, nalgumas aldeias, pouquíssimas, do distrito de Viseu.

(Do «Jornal da Beira»)

Os jornalistas convidados para um aperitivo, pela direcção do Clube dos Exploradores, com sede nesta cidade, viram-se um pouco embaraçados quando se lhes deparou uma estranha ementa: fritos de gafanhoto, de formiga e de olhos de carneiro. Mas um dos anfitriões, o biólogo Lucien Pohl, tranquilizou-os. Afagando o seu copo de «whisky» com soda, animou-os assim:

«Comam, comam... Já comi essas coisas muitas vezes. Em África, os gafanhotos e as formigas são alimentos muito comuns...»

O aperitivo precedeu um banquete, no Waldorf Astória, desta cidade, e em que os membros daquele Clube se deliciaram com acepipes como urso polar assado e ratos fritos.

(Do «Jornal de Benguela»)

OLIVENÇA — TERRA PORTUGUESA!

A Espanha não quer ceder os direitos que antigos tratados lhe outorgaram sobre Gibraltar.

Da mesma forma Portugal não prescinde dos que lhe foram conferidos e reconhecidos em actos idênticos desde longos anos, sobre Olivença, que permanece na posse da nossa vizinha Espanha.

(«Gazeta de Cantanhede»)

FEIRA DE BRINQUEDOS

Uma pista onde circular 25 comboios eléctricos constitui a principal atracção da Feira Internacional de Brinquedos de Nova Iorque, innaugurada com a participação de 30 países.

Fabricada na Alemanha Federal, esta pista é considerada a maior do Mundo e levou 30 000 horas a construir.

(«Jornal do Fundão»)

Caminho de Ferro de Benguela

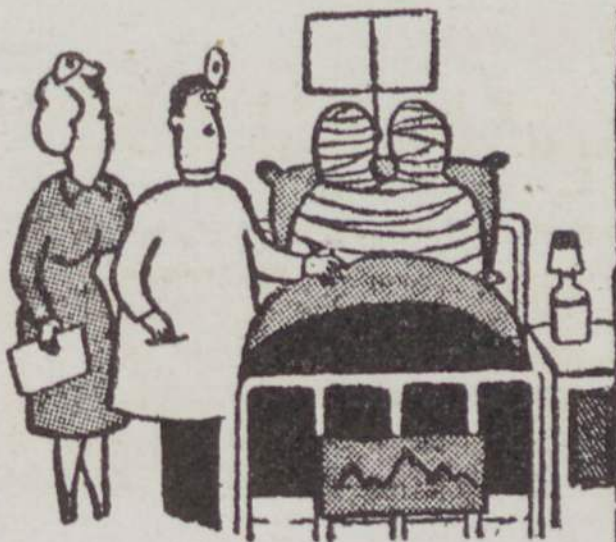
1414 Km. através de Angola

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

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

No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS



— Tiveram um acidente durante a viagem de núpcias...



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL