

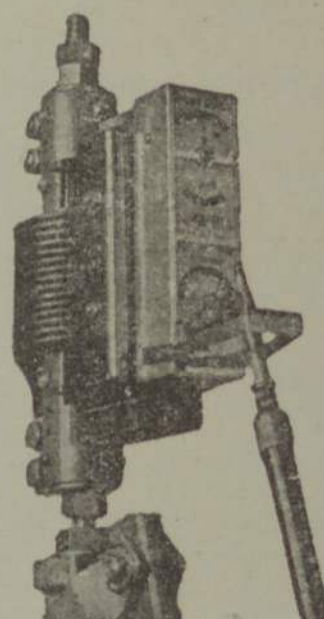
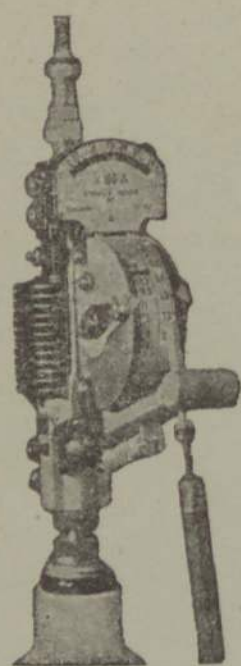
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO





RELÉS



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

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

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

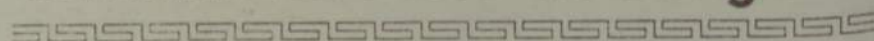


*Alberto Maria Bravo
& Filhos*



PRAÇA DE LONDRES, 3-3.º
LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela



1414 Km. através de Angola

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

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º 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

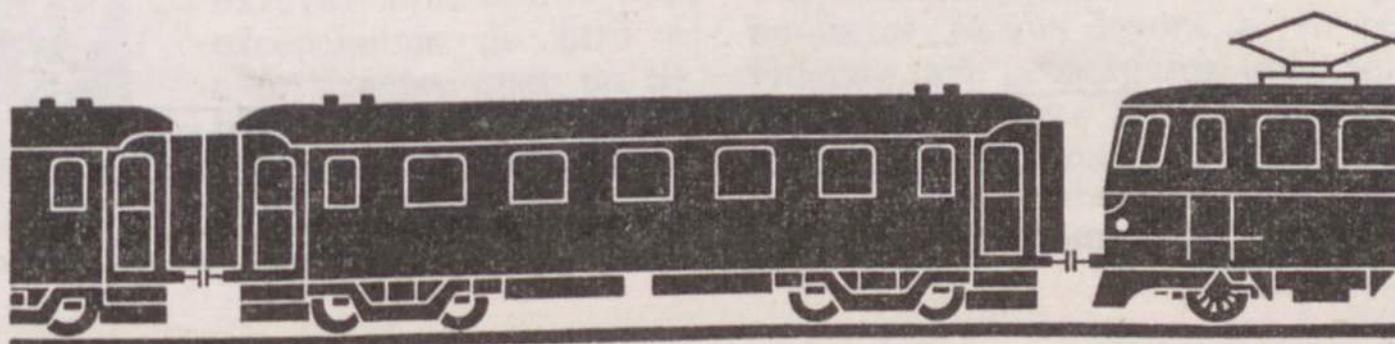
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

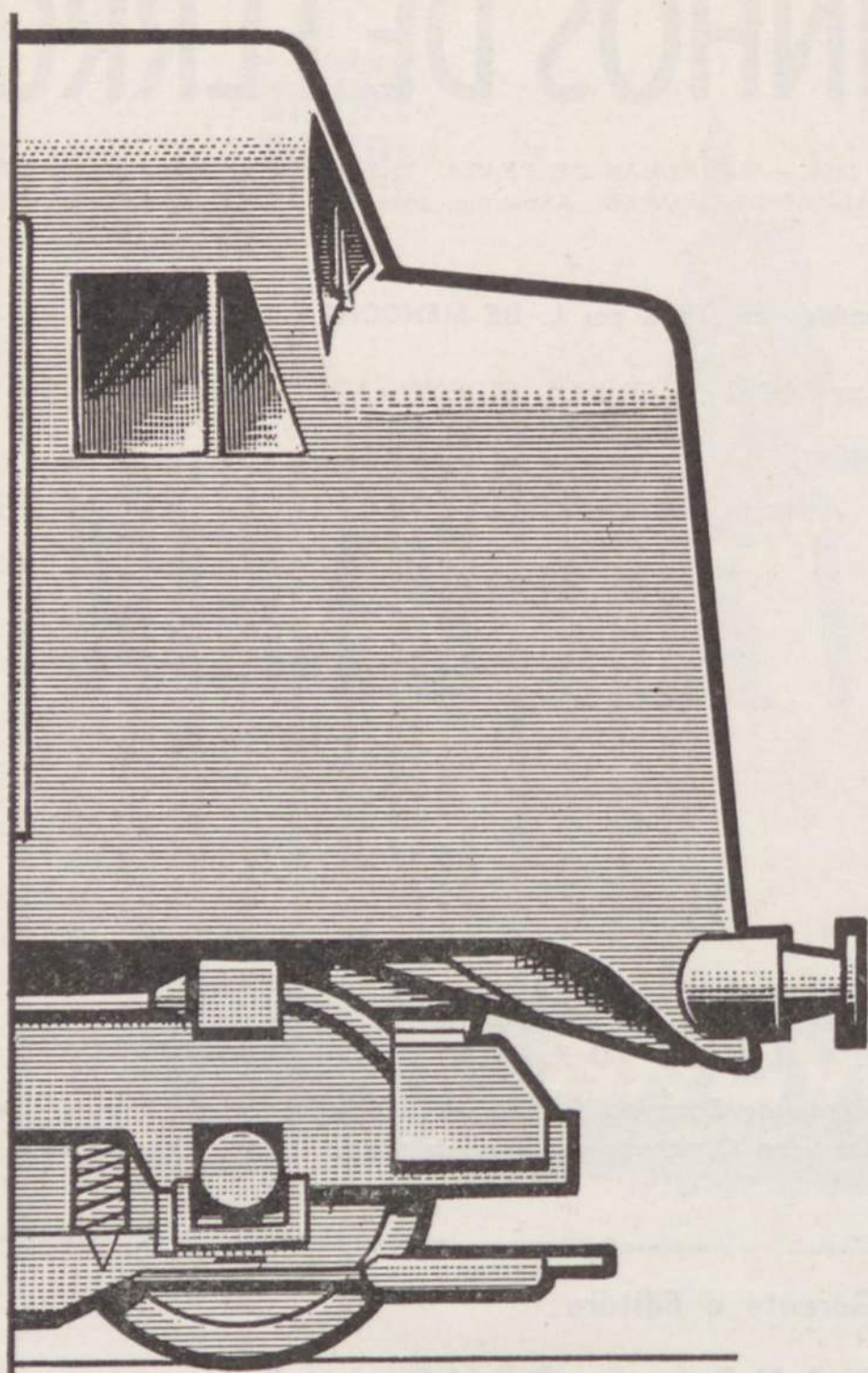
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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 Aguilár

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Para o desenvolvimento do Turismo em Portugal ...	75
Na Rodésia — Criticado o relatório sobre um ramal ferroviário	76
Aveiro — A cidade e a ria	77
Excursão turística ao Alto Douro	78
Linhas Estrangeiras	79
Pequena história de um grande castelo	81
Ano Internacional do Turismo	82

Toutankhamon	83
Há 63 anos foi aprovado o projecto da fachada da Estação de S. Bento	84
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	85
Panorama	86
Cartaz do livro	87





Para o desenvolvimento do Turismo em Portugal

NOVA REUNIÃO EM BERNA DO GRUPO DE TRABALHO

Em Berna reuniu-se pela terceira vez o Grupo de Trabalho instituído pelo Comité de Desenvolvimento Económico da E. F. T. A., a pedido do Commissariado do Turismo, para estudar e divulgar as condições de investimento no turismo de Portugal.

O Grupo de Trabalho é presidido pelo Prof. Paul Risch, da Universidade de Berna e director do Instituto de Estudos Turísticos da Suíça.

Os restantes membros, além da delegação portuguesa, são: Mr. Burgess, do Secretariado da E. F. T. A.; Mr. Croft, presidente da Associação dos Hoteleiros Ingleses; Dr. Joséf Prunster, austríaco, e Mr. Melchior, dinamarquês.

A delegação portuguesa foi presidida pelo Dr. Manuel Vaz de São Payo, comissário-adjunto do Turismo e composta pelo Dr. Manuel Rocha, director do Gabinete de Estudos e Planeamento, Arq.º António Teixeira Guerra, consultor para o planeamento e Dr. Álvaro de Sousa, chefe da Secção de Relações Públicas do Commissariado do Turismo.

Dentre as conclusões a que chegou o Grupo de Trabalho são de mencionar: — São consideradas óptimas as condições naturais apresentadas pelo território metropolitano (especialmente o Algarve), no que respeita a viabilidade económica dos investimentos no turismo; as autoridades portuguesas concedem as maiores facilidades aos investidores, tanto nacionais como estrangeiros.

Tais facilidades traduzem-se quer na atribuição da utilidade turística a muitos empreendimentos, os quais, deste modo, automaticamente, gozam de importantes isenções fiscais, assim como ficam em condições de concorrer ao crédito oficial em condições excepcionais de juro e amortização, quer no liberal tratamento dado ao capital estrangeiro quanto a facilidade de trans-

ferência; — Foi ainda considerada de fundamental importância a não discriminação no tratamento dos capitais estrangeiros relativamente aos nacionais o que, para o sector do turismo, se reveste de capital interesse dadas as vantagens, traduzidas em maiores níveis de procura, de que normalmente se revestem as participações de investimento por parte de grandes cadeias de hotéis, de agentes de viagens ou mesmo de transportadores.

O Grupo de Trabalho vai propor a publicação, através da E. F. T. A., de um desdobrável destinado aos investidores potenciais estrangeiros (grandes bancos, cadeias internacionais de hotéis, grandes agências de viagens, etc.) os quais, em participação com os capitais portugueses, colaborarão na realização dos planos de desenvolvimento turístico do País.

Foi solicitado, após a análise e divulgação das condições de investimento especialmente no Algarve, o estudo das possibilidades e condições da participação estrangeira, conjuntamente com capitais portugueses, no desenvolvimento turístico da Madeira, assim como doutras regiões que pelas suas condições naturais aconselhem o investimento no sector turístico como factor de desenvolvimento económico e social.



Em todos os casos competirá ao Commissariado do Turismo acompanhar toda a acção de investimento no sector, já que deverá, a par no máximo desenvolvimento, ser prosseguida uma política de justo equilíbrio, quer nesse mesmo desenvolvimento, quer na distribuição de participações e benefícios, daqueles decorrentes, entre nacionais e estrangeiros.



NA RODÉSIA

CRITICADO
O RELATÓRIO SOBRE
UM RAMAL FERROVIÁRIOa Comissão de Matabeleland
avista-se com Smith

A Comissão de Matabeleland repudiou o relatório da Comissão do Ramal de Beitbridge e pede ao Governo para pôr de lado, de momento, os planos quer do ramal de Rutenga ou de West Nicholson com Beitbridge e empregar o dinheiro no fomento geral de Matabeleland, segundo noticia o «Rhodesia Herald».

Os comentários da Comissão sobre o relatório foram apresentados num memorando ao primeiro-ministro, Ian Smith, por uma delegação.

O memorando combina uma análise crítica dos defeitos do relatório da Comissão, com um esboço das perspectivas e necessidades de desenvolvimento, em Matabeleland.

Diz assim: «Construir uma linha ferroviária que não aumentará proporcionalmente a economia rodésiana nesta altura, mas que poderá retardar a taxa de desenvolvimento de Bulawayo e ao mesmo tempo sobrecarregar os Caminhos de Ferro da Rodésia com prejuízos consideráveis durante anos, qualquer que seja a linha construída, é correr um risco desnecessário em tempos já de si difíceis.»

O memorando alega que o relatório é «inconcludente e insatisfatório» e é inaceitável pelo número de razões seguintes:

— É prematuro falar de uma necessidade económica para qualquer via para Beitbridge, no momento;

— A Comissão falha ao estabelecer a necessidade de um ramal directo com a África do Sul; e falha ao avaliar satisfatoriamente as vias alternativas envolvidas.

O memorando comenta: «A nossa discórdia é que o interesse nacional da Rodésia será melhor servido se se não construir qualquer das linhas durante os anos mais chegados. Seria melhor, empregar o dinheiro que se empregaria na linha ferroviária, em desenvolver a economia do país.»

O memorando recomenda o encorajamento das indústrias de exportação e desenvolvimento rural em larga escala, baseado em projectos de irrigação, em Matabeleland.

Também sugere o fomento dos serviços de camionagem de Bulawayo para Beitbridge, para auxiliar a compensar a perda dos mercados zambianos pelas indústrias de Matabeleland.

São sempre altamente expressivos do valor económico e respectiva projecção na vida nacional os elementos estatísticos relativos a determinada actividade, mormente se se trata de meios de transporte, como os caminhos de ferro.

A rede ferroviária do continente totaliza 3639 km, sendo 425,5 km em via dupla (na maior parte electrificada, entre Lisboa e Vila Nova de Gaia). De via larga temos 2832,7 km e de via estreita 758,3 km, distribuídas por 55 linhas e ramais, incluindo as particulares. Toda esta rede está aberta à exploração, excepto o ramal da Senhora da Hora a Matosinhos (da linha da Póvoa) que foi encerrado ao tráfego.

Reportando-nos ao material circulante da rede explorada pela C. P., verifica-se a existência seguinte:

Os Caminhos de Ferro
em
Portugal

Locomotivas: a vapor, 245; Diesel-eléctricas, 54; eléctricas, 35; automotoras, 110; tractores, 36.

Carruagens: 895 e W. L., 16.

Vagões: 8433 e mais 903 particulares.

Furgões: 268 e mais 4 particulares.

Ambulâncias postais (dos C. T. T.): 44.

No que respeita à linha da S. E., a existência:

Locomotivas: Eléctricas, 3; automotoras eléctricas, 21.

Carruagens: 49.

Vagões: 6 e mais 3 particulares.

Durante o ano de 1965 foram transportados 126 502 000 passageiros, sendo 93 343 000 nas linhas da C. P. e 33 159 000 na linha do Estoril, com 4594 milhões de lugares-km oferecidos, dos quais foram utilizados 2970 milhões, de lug.-km o que, feitos os cálculos, dá um coeficiente de utilização para a C. P. de 0,60 e para a S. E. 0,88.

A receita do transporte de passageiros foi, respectivamente, de 544 103 contos e 58 923 contos, dando a média de 5\$82 por passageiro para a C. P. e 1\$89 para a S. E.

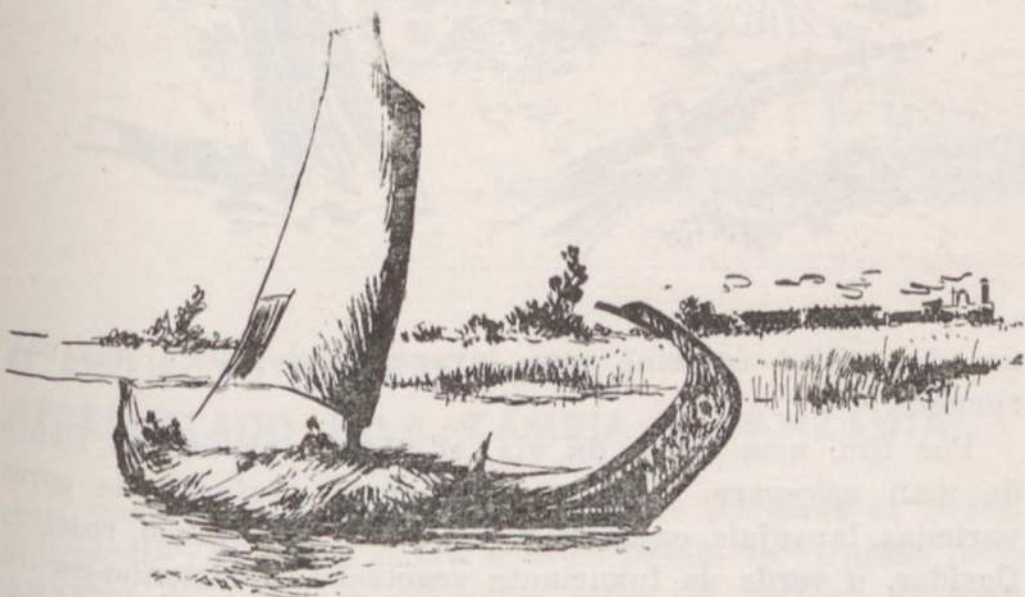
No que respeita ao transporte de mercadorias, (em toneladas) foi de 3 689 779 e 31 124 respectivamente repartidas pela C. P. e S. E., cujo rendimento alcançou 346 897 contos na rede daquela Companhia e 2022 contos na rede do Estoril.



AVEIRO

pelo jornalista

OLIVEIRA SANTOS



Uma fascinante paisagística de terra e água, que se prolonga por meia centena de quilómetros, é o grande cartaz turístico de Aveiro. A ria, obra pródiga que a Natureza concebeu em milénios, dá cor e vida a Aveiro e identifica uma região de encantos, de sonhos e de lendas. Percorrer a ria, sobre a terra ou sobre a água, é um deleite para o forasteiro, como o é também, e sempre, para o próprio aveirense, que conhece todos os segredos das lagunas e canais.

Mas Aveiro é também a cidade e é a cidade, de airosa e agradável feição e de original fisionomia, que primeiro se mostra ao turista. Nascido há mais de mil anos, no já remotíssimo ano de 959, o modesto núcleo populacional que se formou à beira das águas, só adquiriu alguma importância, depois da fundação na nacionalidade portuguesa, quando o litoral ficou livre da pirataria mourisca e a salinagem, as pescarias e os transportes marítimos se valorizaram e intensificaram, em consequência do desenvolvimento do país. Oitocentos anos depois, 1759, o marquês de Pombal elevou Aveiro à categoria de cidade e uma nova Aveiro surgiu, não cessando de se expandir e de se alindar, acompanhando ao mesmo tempo o progresso da Nação. Hoje, Aveiro, com os seus destinos ligados à ria, é uma das mais atraentes cidades de Portugal, enquadrada numa paisagem inigualável do nosso litoral.

Encerrando verdadeiras preciosidades em talha dourada, a notável Igreja de Jesus não tem igual em todo o país. Faz parte de um antigo convento, onde, em riquíssimo túmulo do século XVII, dorme o sono eterno a filha de D. Afonso V, que em Aveiro professou e morreu, vindo mais tarde a ser canonizada sob o nome de Santa Joana. O tecto apainelado que cobre a capela-mor desta igreja é formosíssima; a naturalidade do «Retrato da Infanta», em traje de corte, é impres-

sionante. No antigo convento está instalado o Museu Regional, considerado um dos melhores museus portugueses de arte conventual e religiosa.

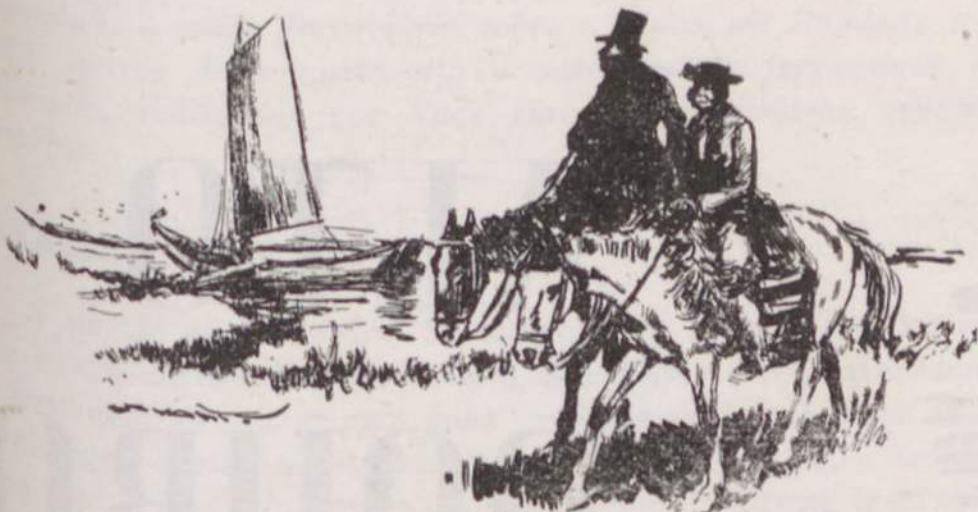
Querendo prosseguir no seu deambular pela cidade, o forasteiro encontra sempre algo de interesse, para ver e apreciar. Não longe do Convento de Jesus, estão outros dois templos que justificam uma visita. São as igrejas da Misericórdia e das Carmelitas. A primeira é uma igreja pré-barroca, que ostenta o mais famoso e rico portal dos templos congêneres das Misericórdias do norte do País. A Igreja das Carmelitas, considerada monumento nacional, é, como a de Jesus, riquíssima em talha dourada. Mais longe, a curiosa Capela do Senhor das Barrocas, de planta octogonal, pelas suas linhas e ornamentações exteriores, é um templo muito apreciável.

Deverão ainda citar-se o edifício dos Paços do Concelho, com a sua altaneira e elegante torre, o lindíssimo Cruzeiro de S. Domingos, gótico-manuelino, e, além de quantos recantos pitorescos a cidade está repleta, o frondoso Parque Municipal, com um bonito lago, patinagem, «court» de ténis e casas de chá, que constitui um dos mais aprazíveis locais de Aveiro.

Terminada a visita à cidade, é à ria que todos se dirigem e é para a ria que os aveirenses encaminham os visitantes. Uma estrada «aquática», que há uns anos atrás seria inconcebível, proporciona um passeio inesquecível, entre um labirinto de canais. A panorâmica é de uma suavidade estranha e impressionante. É a imensidade das águas, salpicadas por pedaços de terra. Assim se alcança a pitoresca Gafanha e vem depois a Barra, com o farol mais alto de Portugal (61 metros), dominando um vasto horizonte de terra e mar. O oceano está ali, recebendo as águas do rio Vouga, que fizeram nascer a ria.



A
CIDADE
E
A
RIA



A caminho da Gafanha (1880)

EXCURSÃO TURÍSTICA

Reuniu cerca de 150 excursionistas o último passeio turístico efectuado no dia 7 a terras do Douro e limítrofes e organizado pela C. P. e pela Empresa Geral dos Transportes. Foi na estação de S. Bento que entrou o contingente maior, mas, pelo caminho, novos viajantes se reuniram aos já existentes. A jornada começava do melhor modo. Não obstante a hora matinal (7.15 horas), imperava a boa disposição, uma boa disposição que se manteria até final, percorrido um dia extremamente cansativo, mas repleto de momentos de êxtase e admiração, proporcionados pelas belezas ímpares e inigualáveis das regiões visitadas.

Na moderna automotora n.º 36 011, constituída por uma «Myfc.» e uma «yfc.», seguiam, além dos representantes da imprensa do Porto, os Srs. Eng.º Francisco Bernardo, chefe do sector do Movimento e Tracção; inspector Américo Costa, chefe do Posto de Comando; inspectores António Rodrigues Coutinho, Moreira Coelho e Ricardo de Almeida, respectivamente dos Serviços Comercial, do Tráfego e da Exploração; João Rodrigues, subdirector no Posto da E. G. T.; e Borges de Almeida, subgerente, nesta cidade, da mesma empresa.

À frente, conduzindo a composição, estava o maquinista de 1.ª classe Sousa Paiva, na companhia do chefe dos maquinista Perfeito Vieira e do condutor Júlio Pereira de Almeida.

Mediante um excelente e bem elaborado programa, com notas explicativas sobre os locais a percorrer, da autoria do inspector António Coutinho, os passageiros iam-se inteirando dos pontos de passagem...

★

Valongo e as suas pedreiras de lousa. Atravessada a planura que o ria Sousa fertiliza e a que dá beleza, surge Caíde, o ponto de cota mais alta de toda a linha do Douro. Segue-se um grande túnel, a descida pelo vale de Vila Meã até ao Juncal, através de vales verdejantes, que nos anunciam a proximidade do rio que dá o nome à linha. Novo túnel aparece pelo caminho, com a particularidade de ser o mais «regado» dos túneis de Aquém-Mondego — a água precipita-se, em catadupas, do seu tecto, dando-nos a impressão que atravessamos



um dispositivo especial para lavagem automática das caruagens.

Por fim, uma curva da via, ei-lo que aparece, «o Douro de mau navegar». Lado a lado, numa profusão de cores variadas, laranjais, casas alegres e caiadas de branco, roseiras floridas, o verde da luxuriante vegetação, o castanho-escuro dos montes em redor. E, lá no fundo, caudaloso e insatisfeito, correndo sem pressas a caminho da foz, o curso do rio. Estamos em Pala!

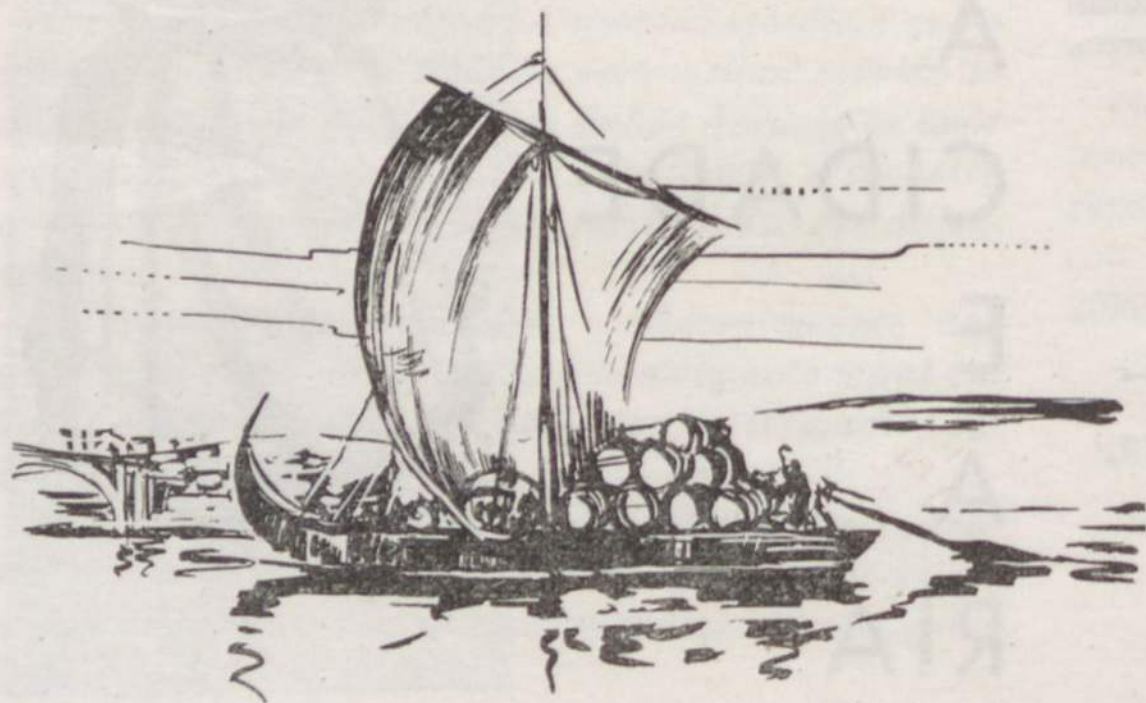
As margens do Douro alargam-se — Caldas de Aregos, Barqueiros, Rede. O casario é mais denso — Caldas do Moledo, Godim, Régua. A vista espraia-se em centenas de metros sem fim, até aos pontos mais elevados que fecham o horizonte: S. Domingos de Queimada, Avões e Penajóia, Loureiro e Fontelas, Poiars da Régua e Canelas.

Mais adiante, o rio Corgo dá uma nota de ternura, marginado por uma estreita linha de caminho de ferro que parece de brinquedo. Contudo, nela, os comboios rodam bem e o material, apesar de antigo, lá vai satisfazendo plenamente o que dele exigem.

Do lado de lá do Douro, quintas e mais quintas, com quilómetros de extensão, onde «nasce» uma bebida incomparável e deliciosa, dos maiores (senão o maior) cartazes de propaganda do nome de Portugal: o Vinho do Porto. Pouco depois, Bagaúste, onde a Hidouro vai iniciar, brevemente, as obras de uma nova barragem.

Pinhão, o povoado moderno que se ufana da sua excepcional e privilegiada localização e da sua importância comercial. S. Mamede do Tua, onde o comboio inaugural chegou em 1 de Setembro de 1883 e donde partiu, em 10 de Janeiro de 1887, numa nova arrancada até ao Pocinho. E chega a estação de Tua, percorridos 142,5 quilómetros de uma linha ampla e gloriosa de tradições.

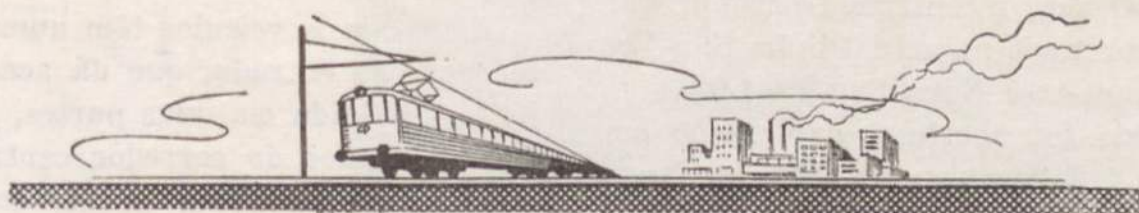
O primeiro troço do percurso estipulado estava percorrido. Eram 10.45 horas quando a composição parou no Tua.



AO

ALTO DOURO

Linhas Estrangeiras



O PROJECTO DA VIA FÉRREA APRESENTADO PELA ZÂMBIA E TANZÂNIA

O conselho de administração do Banco Africano de Desenvolvimento (B. A. D.) tomou nota do pedido apresentado pelos governos da Tanzânia e Zâmbia sobre um projecto de construção de uma via férrea que permitiria ligar a rede de caminhos de ferro da África Central, na Zâmbia, com a rede da África Oriental, na Tanzânia.

De um comprimento de 2000 km e de um custo superior a 300 milhões de dólares americanos, esta linha constituiria uma via de comunicação directa entre a zona produtora de cobre, na Zâmbia e o porto de Dar-es-Salam, na Tanzânia.

Um estudo da viabilidade da via férrea, elaborado por conta dos governos interessados e que o banco analisou atentamente, mostra que os investimentos necessários se justificam. O B. A. D. vai prosseguir o exame deste projecto e, segundo as conclusões a que chegar, ajudará, se os governos da Tanzânia e da Zâmbia conseguirem os fundos necessários para o estudo técnico detalhado do projecto e, enfim, à construção desta via férrea.

ALEMANHA

«Deutschland mit der Bahn» (Alemanha de Comboio) conquistou para o país germânico mais um honroso 1.º prémio. Numa competição de cartazes turísticos de todo o mundo, recentemente efectuada nos Estados Unidos e organizada pela American Society of Travel Agents, o cartaz dos Caminhos de Ferro Federais «Deutschland mit der Bahn» conquistou o 1.º prémio pela sua extraordinária composição gráfica e pela interessante harmonia de colorido. O cartaz, desenhado por Hans Schmandt de Dietzenbach, será mais um motivo de orgulho para os Caminhos de Ferro Federais e um eficaz meio de propaganda para o turismo da Alemanha no estrangeiro.

ÁUSTRIA

Estão concluídas duas obras de engenharia de projecção mundial: a ponte ferroviária sobre o Tigre, em Bagdade com 395 metros de comprimento e outra ponte ferroviária na Malásia, realizadas por duas empresas austríacas especializadas.

BRASIL

A partir de Fevereiro, as composições de luxo da Central do Brasil entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte começaram a circular com duas comissárias de bordo em cada carruagem-restaurante, especialmente seleccionadas e treinadas dentro das exigências: mais de 1,60 m de altura, instrução média, 21 a 30 anos, boa aparência e nenhum compromisso com marido ou família, para servir como recepcionistas.

A ideia das «trem-moças» já é antiga no Caminho de Ferro da Central do Brasil e não se tem conhecimento de qualquer outro caminho de ferro no Mundo que empregue esse sistema. Durante os primeiros dias de experiência, a recepcionista receberá 150 mil cruzeiros mensais e depois será aumentada em 50 mil cruzeiros, com todas as vantagens da equipagem.

— Encontra-se na última fase de construção a terminal do Tubarão. Actualmente os minérios são transportados desde os jazigos que a Companhia Vale-do-rio-Doce possui em Itabira até Vitória, em comboios, isto é, utilizando cinco locomotivas que arrastam 140 vagões especiais com capacidade de carga de 72 toneladas cada um.

ESPAÑHA

Realizaram-se recentemente experiências de velocidade na província de Sevilha, na secção de 30 km de S. Jerónimo a Los Rosales com um comboio «Talgo». Tratava-se da automotora «Virgen del Carmen», com três carruagens «Talgo» sómente a reboque, e a velocidade média de 120 km/h teve uma ponta de 180 km/h.

— Concluíram-se 414 moradias em Madrid e seis em Oviedo para o pessoal ferroviário. Também foram concedidos empréstimos no valor total de 106,3 milhões de pesetas a diversas cooperativas ferroviárias para a construção de moradias. Foram melhoradas as condições de trabalho em várias oficinas e em diferentes locais, e dormitórios destinados ao pessoal.

ESTADOS UNIDOS

Está sendo construída uma linha experimental em Uikin, no norte do Estado de Nova Iorque, e que será suceptível de ser prolongada ao Canadá, até Montreal.

FRANÇA

No próximo serviço de Verão dos comboios de passageiros que entrará em vigor em 27 de Maio, alguns grandes comboios rápidos franceses melhorarão de forma sensível a sua velocidade: O «Capitole» (Paris-Tolosa) realizará entre Paris e Limoges (400 km) uma média de 137 km/h com máximas de 200 km/h em Sologne, ligando as duas cidades em 2 horas e 54 minutos. O «Sud-Express» (Paris-Irum), ligará Paris a Bordéus sem uma paragem (581 km), em 4 horas e 28 minutos, com uma média de 130 km/h. Por último os melhores comboios rápidos da linha Paris-Lille (251 km) ligarão estas duas cidades em duas horas exactamente, a uma média de 125 km/h.

HOLANDA

O tráfego de mercadorias nos caminhos de ferro totalizaram o ano passado 1780 milhões de toneladas. A Jugoslávia exportou para a Holanda 106 locomotivas e carruagens.

ISRAEL

Em 1966 os pavilhões da Feira de Telavive foram visitados por um total de 13 milhões de visitantes. Estavam expostos numerosos elementos ferroviários construídos no país.

JAPÃO

A linha de Tóquio a Shin-Osaka, recentemente criada, vai prolongar-se para o oeste entroncando na actual linha San-Yo, entre Osaka e Okayama. Chamar-se-á Nova San-Yo Line.

— A nova linha de Tokaido foi aberta à exploração em 1 de Outubro de 1964. No dia 1 de Outubro de 1966, os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão fizeram um balanço rápido aos dois anos de exploração desta via que liga Tóquio a Osaka (515 km). O número de passageiros transportados elevou-se a 62 milhões. Actualmente a média quotidiana é de 100 000 passageiros nos dias úteis e de 110 000 nos dias de fim-de-semana. O recorde foi batido em 10 de Outubro de 1966 com 199 500 passageiros transportados. Esse mesmo mês é detentor do recorde mensal com 4 439 000 passageiros. De 1 de Outu-

SUIÇA

Dez novas carruagens-restaurante para o serviço internacional acabam de aumentar o parque do material rolante dos Caminhos de Ferro Federais. Essas carruagens vêm ajuntar-se às 36 já existentes, de aço, e às cinco carruagens-bar que os C. F. F. já possuem; destinam-se principalmente às linhas Bâle-Milão e Lausana-Milão.

Estes novos veículos têm numa das extremidades uma plataforma de entrada, que dá acesso directo à grande sala de jantar dividida em duas partes, por uma parede envidraçada. Um dos lados do corredor central está dotado de mesas de quatro lugares; o outro de mesas de dois lugares apenas. O número de lugares oferecidos é de cinquenta e dois. As carruagens possuem janelas com vidraça dupla, lâmpadas fluorescentes, portas de intercirculação, de comando pneumático, e ar condicionado.

Todas as instalações eléctricas da carruagem podem funcionar com as cinco espécies de corrente usadas no tráfego internacional.

Linhas Estrangeiras

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

bro de 1964 a 1 de Outubro de 1966, o número de comboios-quilómetros foi de 32 000 000, ou sejam 40 viagens Terra-Lua ida e volta. Foram assinalados apenas alguns acidentes sem gravidade, e a sua média atingiu seis acidentes por milhão de comboios-quilómetros. É preciso notar igualmente que nenhum desses acidentes deu lugar a prejuízos corporais nos passageiros.

PÉRSIA

Foi recentemente firmado um acordo entre a Roménia e a Pérsia, ao abrigo do qual este país enviará para a Pérsia locomotivas no valor de 15 milhões de dólares, enquanto receberá petróleo e outras mercadorias pelo mesmo valor.

POLÓNIA

Em 1966 foram electrificadas 327 quilómetros de linhas. Atinge 2254 quilómetros a extensão das linhas electrificadas.

— Realizou-se em Varsóvia uma Conferência Nacional sobre a Electrificação Ferroviária, na qual tomaram parte cerca de 700 peritos nacionais e assistiram também 400 delegados de países de todos os continentes.

RÚSSIA

No troço Torbinn-Okoulovk (40 km) da linha Moscovo-Leninegrado, os caminhos de ferro soviéticos acabam de efectuar vários ensaios de velocidade com a nova locomotiva que atingiu 210 quilómetros. Estes resultados permitem supor que a velocidade dos comboios de serviço regular será de 190 quilómetros, o que tornará mais rápidas as ligações entre Moscovo e Leninegrado.

SUESTE ASIÁTICO

O Banco Mundial aprovou um empréstimo de montante equivalente a 30 milhões de dólares ao Departamento de Serviços Públicos de Singapura, destinados à compra de material ferroviário.

TURQUIA

A Organização para o Fomento internacional norte-americano concedeu à Turquia um crédito de 75 milhões de dólares para a aquisição, nos Estados Unidos, de diverso material ferroviário.

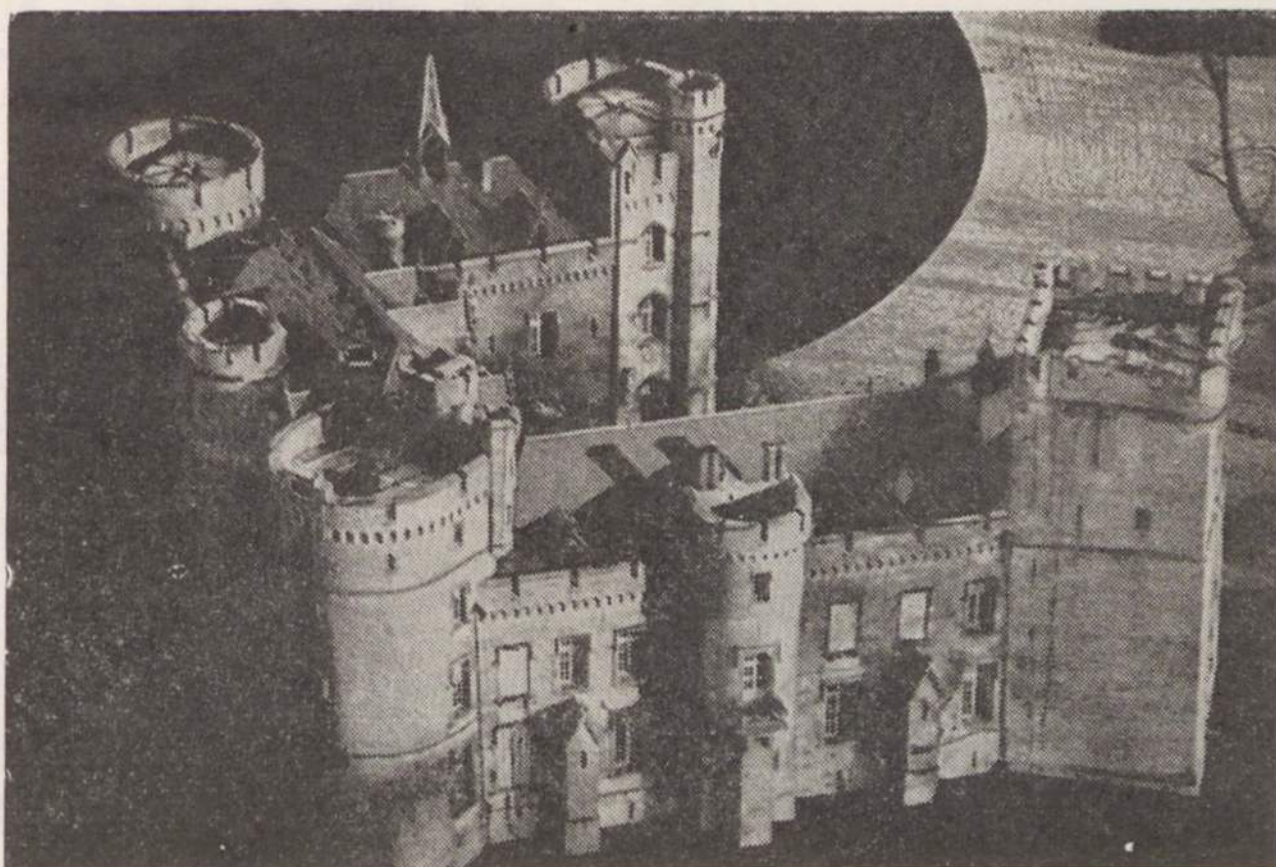
VIETNAME DO SUL

O obsoleto sistema ferroviário que existia há alguns anos, está sendo substituído de acordo com um programa de modernização. Uma elevada quota é financiada com um montante de 9,7 milhões de dólares, do «Development Loan Fund», obtidos através de um acordo assinado em Agosto de 1960 entre os Estados Unidos e o Vietname.

Este programa de modernização inclui o fornecimento de locomotivas Diesel-eléctricas, carruagens de passageiros e de carga, peças sobressalentes, ferramentas e equipamento especial, a instalação de oficinas e a prestação de serviços técnicos.

Em 1964, os índices referentes à intensidade do tráfego por caminho de ferro foram de 124 635 mil passageiros-quilómetro e de 134 069 mil toneladas-quilómetro de carga.

pequena história de um grande castelo



O CASTELO DE CHENONCEAUX, EM FRANÇA

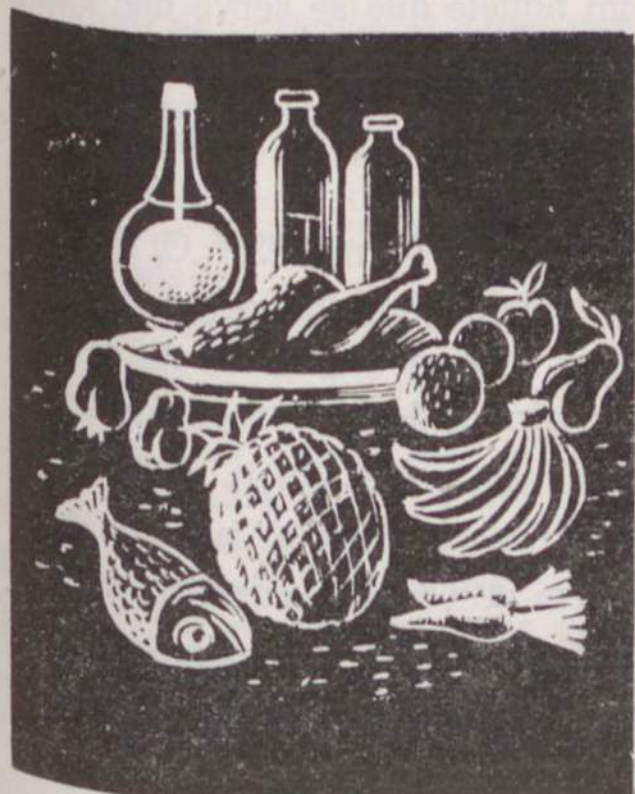
Um dos castelos mais curiosos da região de Touraine, em França, é o de Chenonceaux que, nas margens do Cher, se ergue entre alamedas de plátanos. Tomás Bohier, recebedor de finanças nos reinados de Carlos V, Luís XII e Francisco I, levou oito anos a construí-lo (1513-1521). Henrique II ofereceu-o a Diana de Poitiers. Com a morte do rei, aquela vendeu-o a Catarina de Médicis, que, por sua vez, o legou a Luísa de Lorena. Depois das festas sumptuosas e um tanto libertinas, de Catarina de Médicis, o velho castelo passou a ser o cenário lúgubre em que a inconsolável «rainha branca» passeava os seus desgostos. No século XVIII, o general Dupont adquire o castelo. É a época da Paris aristocrática. Recebe como hóspede Rousseau. Em 1864, entra na posse de Madame Pelouze, que o restaura.

A região onde se levanta este castelo, é rica de tradições e monumentos históricos. Em Montrichard

encontram-se as ruínas dos torreões fortificados construídos pelo conde de Anjou, «o Negro», e desmantelados por Henrique IV, e a Igreja de Santa Cruz, onde se efectuou o casamento de Luís XII com Joana de França, e ainda solares do século XII. Também próximo de Chenonceaux está o castelo de Guepau, em Montou-sur-Cher, e em Thésée as ruínas do monumento romano de Tasciaca; em Saint Aignan, o maravilhoso castelo edificado sobre os restos de uma fortaleza medieval; na floresta de Grobois, a velhíssima Igreja de Chatillon, onde existe um retábulo que se atribui a Leonardo Da Vinci; em Salles-sur-Cher, dois outros castelos (do século XIII e da Renascença) uma igreja que foi restaurada no século XVI depois de ter sido queimada por Coligny; e em Mennetou, um mosteiro do século XV.

Recordemos que foi em Mennetou que, em 1429, passou, a caminho de Chinon, a Donzela de Orleans — Joana d'Arc.

Os alemães e a arte de bem comer



O jornal americano «Chicago Tribune» publicou recentemente um artigo intitulado: «Os alemães comem bem e o mesmo dizem os seus hóspedes», no qual se elogiam os méritos da cozinha do país. O jornalista recomenda não só os magníficos restaurantes, mas, especialmente, as cervejarias e bares típicos que apresentam uma variada gama de acepipes, desde os pratos quentes até aos deliciosos pratos frios. O artigo termina com um hino às afamadas salsichas alemãs. Só para tornar a saborear as deliciosas salsichas de Munique, regadas com mostarda, pão preto e cerveja espumante, o escritor desejava voltar à Alemanha.

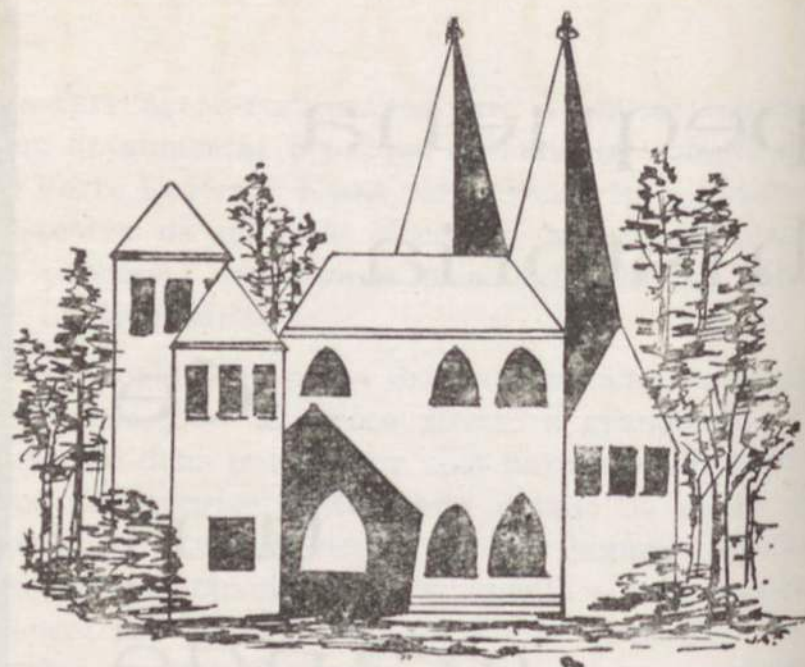
Ano Internacional do Turismo

A VOCAÇÃO TURÍSTICA DO CAMINHO DE FERRO

Por ocasião do ano internacional do turismo, foi organizada em Paris uma reunião e conferência de imprensa no Centro de Informação dos Caminhos de Ferro da Europa, em que foi salientada a vocação turística daquele meio de transporte.

O primeiro orador da reunião, o Sr. Otto Wichser, presidente dos caminhos de ferro federais suíços, insistiu na qualificação das vias férreas no transporte em quantidade e nos múltiplos serviços turísticos organizados no prolongamento dos caminhos de ferro: funiculares, teleféricos, vapores de passeio, em circuitos em autocarros, etc.

Por seu lado, o Sr. A. Haulot, comissário-geral do turismo na Bélgica, depois de afirmar que o turismo se tornou o elemento número um do comércio internacional, salientou que quando os rendimentos aumentam de 10 por cento, as despesas turísticas crescem de 15 a 20 por cento. O Sr. Haulot insistiu na necessidade de salvaguardar o aspecto humano e



cultural do turismo factor de enriquecimento e de aproximação entre os indivíduos e os povos.

O Sr. Louis Armand, secretário-geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro e membro da Academia francesa, declarou que tudo quanto tem acontecido de feliz à humanidade é devido ao entendimento e à mistura das raças. «Só se pode construir uma civilização fomentando o transporte de pessoas.



A urbanização e o turismo vão fomentar na Europa as grandes migrações nacionais e internacionais. O Sr. Armand criticou o turismo mal organizado, o que não acontece com aquele que se serve dos caminhos de ferro, por estes pouparem os nervos, facilitarem o descanso e criarem ao turista um estado de receptibilidade.»

Em França, os caminhos de ferro (S. N. C. F.) conduzem anualmente 5 milhões de franceses ao estrangeiro e introduzem em França 6 milhões de estrangeiros; na Suíça, os caminhos de ferro federais transportam 700 000 automóveis pelos túneis do Simplon e do São Gothard; na Europa, 40 000 turistas americanos serviram-se em 1966 do «euralipass» que permite viajar em treze redes internacionais. Todos estes números ilustram a importância do tráfego turístico por meio dos caminhos de ferro europeus.

TOUTANKHAMON

Um tesouro artístico fabuloso arrancado às entranhas da terra, um menino-rei surgido depois de três mil anos de esquecimento, a fascinação do ouro, a sedução da arte de mistura com a vertigem da magia, uma maldição que mata... Tudo se conjuga para que, no Mundo inteiro os homens sonhem ou se arrepiem com o nome de Toutankhamon.

O pequeno faraó, até então desconhecido, entrou na História, em Novembro de 1922, depois de um sono de vários séculos.

A partir de então, o seu tesouro, composto de perto de dois mil objectos, pertence ao museu do Cairo. André Malraux, durante a viagem que fez no ano passado ao Egipto, conseguiu autorização do Governo da R. A. U. para que trinta dentre as suas mais belas peças fossem expostas em Paris.

No meio deste tesouro incomparável, a máscara de ouro do misterioso adolescente que reinou no Egipto por volta de metade do século XIV antes da nossa era.

A história da descoberta — dever-se-ia dizer antes: da ressurreição — de Toutankhamon é uma incrível amálgama de acontecimentos felizes e de tenacidade. Não teria ela sucedido se o carro de um inglês, lorde Carnavon, detentor da terceira licença de condução passada em Inglaterra, não se tivesse enfiado num fosso, perto de uma estação termal austriaca. Lorde Carnavon, sofrendo de múltiplas fracturas, restabelecia-se dificilmente. O médico aconselhou-lhe um clima quente e seco. Percorreu então a Costa Azul e seguiu depois para o Egipto. Ali, sucumbiu — como tantos outros antes dele — ao demónio da egiptologia. Quis pesquisar. Era rico, mas desprovido de conhecimentos: juntou-se então a um especialista, o seu compatriota Howard Carter, inspector de Monumentos do Baixo e Médio Egipto.

Mas procurou onde e o quê?

O sítio indicado era Tebas, «a colina divina onde, o deus se colocara, no início do Mundo, para separar o céu da Terra», no dizer da rainha Hatchepsont, que reinou como um homem (ao ponto de se fazer representar, nas estátuas, com a barba dos faraós). Tebas substituíra Mênfis como capital do império. Os faraós eri-

giam aí os templos aos seus deuses, os seus palácios. E cavavam os túmulos na margem do Nilo, num vale estreito dominado por uma colina piramidal (imitados pelos sacerdotes, os altos funcionários e os grandes da corte).

Com as suas centenas de hipogeus (foram descobertos mais de 350 até à data), o Vale dos Reis, é uma verdadeira termiteira da morte.

Foram estes túmulos que ofereceram aos arqueólogos um campo de exploração de uma riqueza prodigiosa.

A palavra «túmulo» é enganadora. «Moradas da eternidade», diziam mais justamente os antigos egípcios. Para eles, a morte era unicamente a contrapartida — eterna — da existência que arrastavam cá em baixo: tal como a múmia era o defunto em carne e osso, mas permanente. Os mortos viviam. Era indispensável alimentá-los, vesti-los, entretê-los com concertos, danças, mulheres. É graças a esta obsecção da morte do Egipto faraónico e daquilo que no dizer de Jules Laforgue, constituía «a necessidade louca de a esconjurar», que hoje sabemos como se alojavam os agípcios, como comiam, trabalhavam, se amavam, se guerreavam.

Os frescos que ornavam as paredes dos túmulos iam fornecendo a imagem da vida egípcia. Do



filhos. O afluxo de objectos inéditos, a súbita riqueza de um «fellah» eram os índices habituais de nova descoberta.

Impunha-se então espiar, seduzir, ameaçar, subornar os gatuños: foi assim que, em 1879, se conseguiu recuperar as 32 múmias que, com os seus sarcófagos, são o orgulho do museu do Cairo.

Em 1906 aparecera na tampa de um pote de pez e sobre uma modesta taça de faiança o nome de um faraó que não figurava em qualquer lista: Toutankhamon. Carter decidiu esquadrihar-lhe o túmulo.

As possibilidades eram, no melhor dos casos, mínimas. Das investigações começadas em 1911 nada havia resultado quando a

A cólera divina e os ladrões de túmulos

mesmo modo, as múmias, os elementos do mobiliário fúnebre. O calor e a secura do clima tinham preservado, digamos «mumificado», mesmo os mais frágeis objectos. Descobriu-se, por exemplo, num túmulo da VII dinastia (por volta do ano 2700 a. C.) a mesa ainda posta, com pombos assados, peixes, bolos e pães, desidratados mas intactos. Estas descobertas eram, porém, relativamente raras. E isto porque não se encontrara um só túmulo no seu estado original. Todos, sem excepção, haviam sido pilhados. Existia ainda no princípio do século, perto do Vale dos Reis, uma aldeia cujos habitantes se tinham especializado no saque dos túmulos. O segredo de lugares desconhecidos dos egiptólogos passava de pais a

primeira grande guerra as interrompeu. Findas as hostilidades, os trabalhos recomeçaram, mas sempre em vão. Em 1922 já lorde Carnavon estava farto de pagar e Carter de procurar. A concessão devia expirar algumas semanas mais tarde. Por uma questão de consciência, Carter manda os seus «fellahs» retirar o entulho, restos de uma aldeia antiga de trabalhadores, acumulado junto à entrada do túmulo de Ramsés VI.

E a 4 de Novembro de 1922 produz-se o milagre. Aparece um degrau, talhado na rocha, depois um outro, um outro ainda, dezasseis ao todo; que conduzem a uma abertura murada sobre a qual Carter descobre o selo que contém, em caracteres hieroglíficos, o nome de Toutankhamon.

HÁ 63 ANOS

foi aprovado o projecto da fachada da Estação de S. Bento

Foi Emygdio Navarro — cujo nome está tão brilhantemente ligado ao Ministério das Obras Públicas — quem por portaria de 18 de Janeiro de 1888, autorizou a construção do lanço de caminho de ferro entre Campanhã e uma estação central a construir nas imediações da Praça de Dom Pedro, a fim de se constituir a linha urbana do Porto.

O trabalho era de árdua execução, já pelo elevado custo da linha, a assentar em parte sob um túnel, já pela dificuldade de se obter um terraplino para a estação.

À testa da direcção do Minho e Douro estava, então, o conselheiro Eng.º Justino Teixeira, que delineou e executou aquele troço.

Ora entre as ruas da Madeira e do Loureiro, na cidade do Porto, existia, ao tempo, o Convento de São Bento de Avé-Maria, que entestava com a actual Praça de Almeida Garrett, exactamente no local que se mostrava óptimo para a prevista estação dos caminhos de ferro. O elevado dispêndio da obra foi, porém, posto de parte, sugerindo-se que o edifício de passageiros ladeasse

a dita Praça de Almeida Garrett dando-lhe acesso por meio de rampas e de escadas.

Demoliu-se o velho templo conventual e deu-se início à construção por portaria de 8 de Novembro do mesmo ano. A 7 de Novembro de 1896, foi finalmente aberto à exploração provisória para passageiros e recovagens, o troço de Campanhã a São Bento, com 2077 metros de via única mas com plataforma para via dupla, como a fotografia documenta. As composições do Minho e Douro seguiam directamente até à nova estação, enquanto as da linha do Norte ficavam sujeitas à inversão em Campanhã, coincidindo com a mudança da máquina.

Em 1900, por ocasião da visita de el-rei, o Sr. D. Carlos, à cidade do Porto, colocou-se solenemente a primeira pedra no cunhal da Rua da Madeira, para a construção do edifício, tendo sido definitivamente aprovado o projecto da fachada da estação por portaria de 22 de Abril de 1904.

As tesselas de azulejos, do Mestre Jorge Colaço, que decoram o interior da Estação Central de São Bento, foram autorizadas a colocar por portaria de 10 de Janeiro de 1906.

Os Acessos Rodoviários à estação do Barreiro serão alargados

Visitou a estação ferroviária do Barreiro o Eng.º Mário de Oliveira e Costa, administrador da C. P. A visita foi motivada especialmente pelos acessos rodoviários à estação, que são demasiado estreitos para neles poderem circular os veículos pesados dos transportes colectivos. Foi reconhecida a necessidade de os alargar à custa da cedência à Câmara Municipal do espaço actualmente ocupado pela linha n.º 1 da estação, que está assente ao lado da Avenida dos Sapadores dos Caminhos de Ferro. O assunto, está mais uma vez a ser estudado e a C. P., como é lógico, não pode ceder espaço sem ser compensada através da adaptação de uma outra linha da estação ao movimento de comboios. Procura, portanto, no seu estudo aproveitar para esse fim a linha situada entre a parede sul do alpendre da «gare» e as instalações da Empresa Geral de Transportes.



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

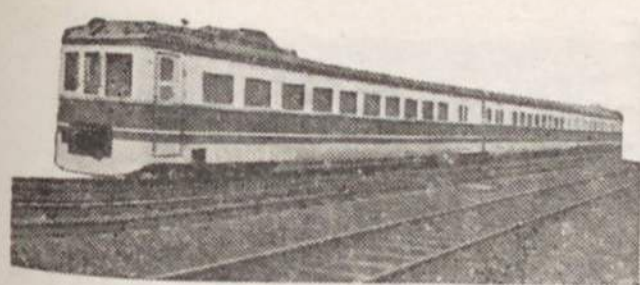
Material de injeção «DIESEL» e eléctrico
para motores industriais, marítimos e de
camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62

L I S B O A



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)

Condições para o contrato da construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Alta a que se refere o programa desta data

CAPÍTULO I

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

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

1.º — A construção de um caminho de ferro que parta da estação de Coimbra ou suas proximidades, na linha do norte, siga por Santa Comba Dão ou suas proximidades e termine na fronteira da Espanha, completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de via, estações e oficinas de pequena e grande reparação e todos os edifícios acessórios, casa da guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar as vias férreas das propriedades contíguas e em geral as obras de construção previstas ou imprevisas, sem excepção ou distinção que forem necessárias para o completo acabamento da linha férrea.

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

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

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

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

§ 2.º — O caminho será construído conforme os projectos definitivos aprovados pelo Governo e nenhuma alteração pode ser feita nesses projectos sem prévia aprovação e autorização do Governo.

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

Art.º 2.º — O caminho de ferro será construído para uma só via de carris, com excepção dos túneis que terão a largura necessária para duas vias. Nas estações haverá as necessárias vias de resguardo e de serviço.

Art.º 3.º — Quaisquer alterações ou modificações, que a empresa tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas do projecto, mas não poderão ser executadas sem prévia aprovação do Governo.

Art.º 4.º — As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite estagnação das águas, prejudicial à saúde pública.

Art.º 5.º — A largura da via deve ser de 1,67 m entre as arestas interiores dos carris, e a entrevia nos túneis será pelo menos de 1,80 m entre as faces exteriores dos carris internos de cada via. As dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes, quer em aterro, quer em excavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos, que fazem parte dos projectos.

Art.º 6.º — Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris, sendo de ferro laminado, não poderão ter peso inferior a 35 quilogramas por metro corrente e se forem de aço o mínimo peso será de 30 quilogramas. Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos.

Art.º 7.º — O caminho de ferro será fechado por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira, que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

(Continua no próximo número)





A IGREJA E O TURISMO

«A Igreja não só reconhece e defende como promove e estimula todos os valores positivos que o turismo arrasta consigo», afirmou o Papa Paulo VI durante a audiência especial que concedeu aos participantes no Congresso Mundial sobre Valores Espirituais do Turismo.

No seu discurso, pronunciado em francês, o Papa começou por fazer notar que «o turismo não constitui somente um fenómeno próprio da nossa época, mas responde a uma necessidade do homem, tendendo insistentemente, como por fenómeno irresistível, a percorrer o Mundo para descobrir outros países, entrar em contacto com populações diversas, enriquecer-se com a contribuição cultural e espiritual de civilizações diversas da sua».

Paulo VI salientou igualmente o facto de «o turismo contribuir para fazer cessar o afastamento nefasto dos povos, para desfazer os preconceitos e mal-entendidos de qualquer índole, para favorecer um melhor conhecimento recíproco».

O CASTELO DE CARLOS I DE FUENTERRABIA

O Castelo de Carlos I de Fuenterrabía (Guipúzcoa) foi doado ao Estado espanhol pela Câmara Municipal com destino à instalação de uma pousada de turismo. Mediante decreto do Ministério das Finanças foi aceite esta doação, tendo-se em conta para a conservação do seu carácter de monumento histórico-artístico, a legislação vigente sobre o assunto.

INTERCÂMBIO INTERNACIONAL DE JOVENS

Uma iniciativa do Clube de Turismo do Atlântico

O Clube de Turismo do Atlântico vai promover entre nós uma curiosa e original iniciativa: no sentido de contribuir para o intercâmbio internacional de jovens, proporcionando reciprocamente o conhecimento de novos países e costumes, a aprendizagem e aperfeiçoamento de idiomas, a possibilidade do estabelecimento de relações de amizade, decidiu estimular a recepção, por famílias portuguesas, de jovens estrangeiros em Portugal, com uma possível contrapartida em relação aos jovens portugueses. Está, para tanto, a organizar entre os seus associados um inquérito que apure da sua disposição para receberem em suas casas jovens de diversas nacionalidades.

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

Aumentou consideravelmente no ano findo o tráfego internacional

O Caminho de Ferro de Benguela, em 1966, teve uma regressão no seu tráfego de 147 182 toneladas em comparação com 1965 que registou 2 770 339 toneladas.

O movimento em 1966 acusou 2 623 157 toneladas.

Os transportes ferroviários que servem o interior angolano assinalam uma quebra de 121 044 toneladas e isso influenciou no resultado total, já que o movimento do tráfego internacional aumentou.

Este tráfego acusou 285 755 toneladas, no sentido ascendente (superior em 96 231 toneladas em relação ao ano anterior) e 495 598 toneladas quanto aos transportes para o litoral, ligeiramente inferior ao que se verificou em 1965.

TURISMO EM ÁFRICA

A Sociedade Financeira Internacional anunciou recentemente que vai patrocinar, em cooperação com investigadores americanos, ingleses e alemães, um projecto de desenvolvimento do turismo no Quénia. O programa de financiamento da indústria turística nesse país da África Negra deve envolver o montante de 6,7 milhões de dólares.

Além de participar no capital da nova sociedade criada para o efeito — Kenia Hotel Properties — com o equivalente a 560 mil dólares, concederá dois empréstimos: o primeiro, em dólares e libras esterlinas, num total de 2,25 milhões de dólares, destina-se a financiar a construção de um grande hotel em Nairobi; o segundo, no valor de 280 mil dólares, será aplicado na construção de novos pavilhões em diversos pontos turísticos do Quénia.

O SEGURO TURÍSTICO EM FRANÇA

Em virtude de uma resolução datada de 11 de Abril, o Ministério da Economia e Finanças de França autorizou ao organismo espanhol A. S. T. E. S. para contratar apólices do Seguro Turístico de Espanha naquele país.

A decisão favorável fundamenta-se no facto de que o citado seguro cobre os riscos localizados em território espanhol, advertindo-se de que a sua difusão em território francês deverá realizar-se tomando em consideração o disposto na legislação francesa aplicável.



CARTAZ DO LIVRO



CARTAZ DO LIVRO



CARTAZ DO LIVRO

**A FACA E O RIO e A INVENÇÃO DA ILHA DA MADEIRA — por Odylo Costa, Filho**

A Faca e o Rio, A Invenção da Ilha da Madeira, de Odylo Costa, Filho, que a Editorial «Livros do Brasil» acaba de publicar, é uma das obras mais notáveis da ficção brasileira moderna.

Vários críticos brasileiros e portugueses se pronunciaram acerca de *A Faca e o Rio* por ocasião do seu primeiro lançamento. Mestre Gilberto Amado exprimiu o seu entusiasmo num bilhete remetido a Odylo Costa, Filho ao findar a leitura da obra: «Li de um fôlego. Estou sem fôlego. Não tenho epítetos. Extraordinário, perfeito, não dizem bastante. Só conversando.». O ensaísta M. Cavalcanti Proença, por seu turno, anotou esta observação certeira: «A novela que Odylo escreveu coloca dois rios em paralelo. O rio da tradição multissecular, de leito profundo, carregando o casal sertanejo. E, para sofrimento do leitor, lá vão eles viajando no outro rio, o Parnaíba, tão lírico, tão amigo dos homens, mas sem forças para modificar os destinos.»

Embora delimitado por outras coordenadas, não é menos absorvente esse outro mundo de ficção representado por *A Invenção da Ilha da Madeira*, novela inédita que se incorporou em boa hora na edição lusitana de *A Faca e o Rio*. Diversas pela tessitura, pelo enredo, «até creio que na própria maneira de escrever», adverte o autor que em ambas corre o seu sangue. «A primeira vive fundo em mim: é a minha maneira de ser brasileiro — diz Odylo Costa, Filho, em nota preambular da edição portuguesa. — A segunda me reflecte numa ternura maior: é a minha maneira de entender Portugal.

O fino senso literário de Rachel de Queiroz já observara, a propósito de *A Faca e o Rio* (que denominou «bela tragédia sertaneja») a ambivalência da prosa de Odylo Costa, Filho que, no seu dizer, «tanto tem de poética e colorida quanto tem de segura e enxuta».

MADRUGADA SANGRENTA — romance policial por Hartley Howard

Hartley Howard é um autor já conhecido dos numerosos leitores da Coleção «Vampiro», desde a sua apresentação em Portugal. *Madrugada Sangrenta* é o título do seu novo romance, agora lançado na mesma coleção da Editorial «Livros do Brasil». É, talvez, o melhor romance de Hartley Howard. Um enredo inteligentemente urdido, mediante a sábia estruturação da narrativa e um recorte muito preciso do perfil psicológico das personagens, diálogo da melhor qualidade colocaram este romance no primeiro plano da lista de «best-sellers» e conferiram renovado relevo ao nome do seu autor. O próprio drama humano que este livro revela, o desfecho que o encerra, toda a direcção tomada pela acção, contribuem poderosamente para o alto grau de emotividade que desencadeia no leitor.

Madrugada Sangrenta é um dos casos, cada vez mais raros, de romance policial cuja configuração é susceptível de arrebatrar o leitor em geral.

SEGUNDO LIVRO DA SELVA — de Rudyard Kipling

Depois de ter editado *O Livro da Selva*, a «Livros do Brasil» acaba de lançar a tradução portuguesa do *Segundo Livro da Selva*, de Rudyard Kipling, na sua coleção Ilustrada.

Obra magnífica, que interessa a todo o leitor e que obtém um êxito permanente, *O Segundo Livro da Selva* desenrola, perante os nossos olhos maravilhados, o vasto campo da aventura.

O Segundo Livro da Selva é uma obra formativa por excelência. O seu valor literário corre a par com o seu valor moral. E, acrescentando a essas qualidades, destaca-se, ainda, pelas magníficas descrições da natureza e da vida.

Obra traduzida por José Francisco dos Santos, que soube vencer com felicidade os problemas postos pelo texto, as suas páginas estão profusamente adornadas de finas gravuras, que reproduzem as ilustrações da edição inglesa original.



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoínhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

*Indústrias A. J. Oliveira,
Filhos & C.ª, Lda.*

O L I V E I R A
S . J O Ã O D A M A D E I R A

Srs. Ferroviários:

Para a compra dos vossos
FATOS, SOBRETUDOS.
CASACOS DE SENHORA, etc.

Peçam amostras pelo correio a

MANUEL MONTEIRO

L A N I F Í C I O S

— C o v i l h ã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

VIAGEM AO LESTE DA EUROPA — por Vasco Callixto

Sempre de mala feita, hoje em Marrocos, amanhã na Escandinávia, andorinhando das terras cálidas de Itália à Suécia cinzenta, da brumosa Inglaterra à Finlândia do Sol-da-Meia-Noite, Vasco Callixto é um dos homens mais «viajados» deste planeta cada vez mais pequeno. Pode mesmo colocar-se ombro a ombro com aqueles que passaram a existência a saltitar de cidade em cidade, de país em país: ontem, Mendonça e Costa, que dir-se-ia trazer no bolso todos os guias de caminho de ferro, e que pisou todos os continentes; o não menos célebre o «Lopes da Vacuum»; hoje, Ferreira de Castro, Moraes Cabral «De cá para lá», e Armando de Aguiar, bisbilhotando o orbe de lado a lado.

Desta vez, Vasco Callixto, que palmilhou também quase de lés a lés meio mundo, deixando a outra metade para apetite de uma curiosidade que virá, sem dúvida, a satisfazer, oferece-nos *Viagem ao Leste da Europa*, que se lê como quem saboreia a «Carteira de um Repórter», de Júlio Verne. Depois de 35 mil quilómetros em quatro viagens descritas em livros anteriores, foi de abalada, em automóvel, até Moscovo, o que lhe permitiu permanecer uma semana na Rússia — com cerca de 3500 quilómetros percorridos em território soviético. Com este novo volume, não nos conduz apenas à Rússia, mas faz-nos viajar igualmente pelos Alpes, Norte da França, Bélgica, Alemanha, Polónia, Hungria, Áustria, Mónaco, Itália, sem nos fatigar, antes com vivo e crescente interesse. A Rússia tão longínqua para nós, homens do Ocidente, e imensa como um mundo (tão variegado de usos, costumes, pitoresco e até de etnias euro-asiáticas) dentro de um mundo, é revelada dentro também das realidades fotográficas que a pena ágil e despreocupada de Vasco Callixto fixou com arguta observação. País estranho pelas vicissitudes históricas e pelo clima espiritual que emprestou a Tolstoi, e a Tourguenef, muito da sua mística, terra onde a mais simples e desolada das planuras, sem árvores, sem horizontes, é capaz de ser motivo de romance (está o leitor a lembrar-se de «A Estepe», de Chocov...) a Rússia de Dostoiewsky, do «vodka», dos

«csars» de ontem, dos ícones, de Bóris Pasternak, do «samovar», dos poemas de Ana Akmatova, do caviar, mostra-se tal como foi e é agora, nas páginas deste livro excelentemente elaborado, cuja leitura aconselhamos tanto aos que já viajaram como aos que, porventura, tenham em perspectiva qualquer digressão. *Viagem ao Leste da Europa* encerra, para todos, trechos de inestimável valor — como narrador de episódios inéditos e como guia turístico de confiança.

J. R.

A VIDA QUOTIDIANA NO VATICANO DO TEMPO DE LEÃO XIII AO FIM DO SÉCULO XIX — por Jean-Jacques Thierry

A fim de introduzir o leitor na intimidade dos palácios apostólicos e do soberano pontífice, para reconstituir a atmosfera específica dos conclaves e dos consistórios, para tomar parte nos acontecimentos e ver os habitantes do Vaticano na sua vida diária, logo a seguir a 20 de Setembro de 1870 — quando Vítor Manuel de Sabóia acaba de arrancar a cidade de Roma ao poder temporal do Papa —, era forçoso escolher um guia experimentado nos derradeiros anos do reinado de Pio IX e nos primeiros de Leão XIII.

Jean-Jacques Thierry criou esse guia por meio de uma ficção feliz. Com efeito, nada impede que imaginemos um eclesiástico de categoria bastante modesta, secretário de um cardeal, por exemplo, que acompanhasse seu amo a Roma, pouco antes de iniciado o conclave. Admitido no recinto, integrado no séquito do príncipe da Igreja, o secretário escreve um desses diários íntimos que tornaram célebres vários conclavistas seus precursores.

O leitor não ficará certamente surpreendido ao encontrar, nesse eclesiástico, tantos conhecimentos precisos, visto que se trata de um servidor do Cardeal Pecci, futuro Papa Leão XIII. Mas, se o narrador é inventado, nem por isso a sua narração deixa de ser a própria substância da história, alicerçada numa documentação sólida e completa.

A *Vida Quotidiana no Vaticano do tempo de Leão XIII ao fim do século XIX*, de Jean-Jacques Thierry, foi traduzido e anotado por Mário Bravo, e apresenta uma sugestiva capa de Infante do Carmo.

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

E L V A S



Página de BOM HUMOR



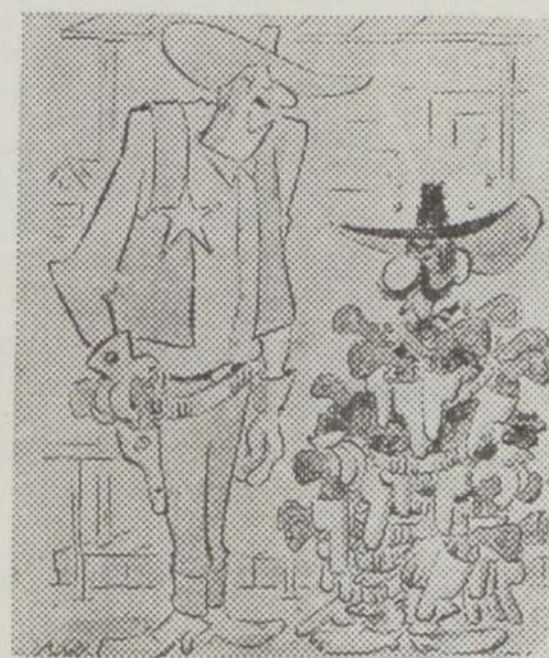
Calamidades...



... as greves em Paris



... e o trânsito em Madrid



O Ajudante de Xerife



— Eu confesso, comprava um quadro para o ajudar, mas tenho em casa tanta porcaria!

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



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL