

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

CONFIOU AS MAQUINAS

SCIAKY

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

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

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

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

★

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

DELEGAÇÃO NO PORTO

•

RUA DE SANTOS POUSADA, 571

•

TELEFONE 5 69 21

AGOSTO ALENTEJANO



ALENTEJO da planura extensa, esbraseada por este Agosto fornalhento que põe poeiraças de oiro no horizonte. O silêncio pesa, como rocha a esmagar o cenário. Não mourejam ovelhas tintinabulando nos rebuscos do pasto, nem piáfam agora as cigarras que zangarreiam em Maio. A vasta paisagem, chamerrada na ardência da tarde, estratêga-se em sínopes — é um aço auriluzente a calcinar as estevas dos soutos e a dar contorsões sequiosas à guedelha dos azinheiros. A gleba safra escalda, mas é do suor que nela cai, é dessa epopeia do trabalho escrita com a nudeza da tarefa ingente do rural alentejano, que o húmus se fecunda para as lavras do trigo. Esmoirado de trabalho o ganhão tem um curto repouso na sesta, mas a faina logo recomeça; mordida a broa de centeio — e a enxada chispa num relumbre de faúlha.

Apegado à terra, que lhe foi e será repultura, reparando alegrias e dores com a alma da terra (ridente quando as searas se empapoilam, melancólica quando, após as ceifas, a solidão a embebe desnuda na macerada tristeza dos campos) o alentejano é alegre e triste ao amanhar a courela onde espalhará a esmo as espigas da fartura, ou ao conduzir o boi pachorrento arrastando os gandanhos do arado que sulcam a crosta áspera como espicaçados por forcalha.

Pela quadra das ceifas, raparigaças lépidas andejam por centeais e trigais — e ei-lo que galreja sua trova de amor onde sinalha a malícia, e, de lá em lá, num breve intervalo da áspera faina, zanguizarra na guitarra, menrencórea toada de saudade, que abrange toda a solidão — ai dão, ai dão, do «monte» ao avermariar no bafo lilás do poente. Alma pulcra da terra, charnequinhos humildes, mãos calejadas por um esforço anónimo...

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRAFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

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

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

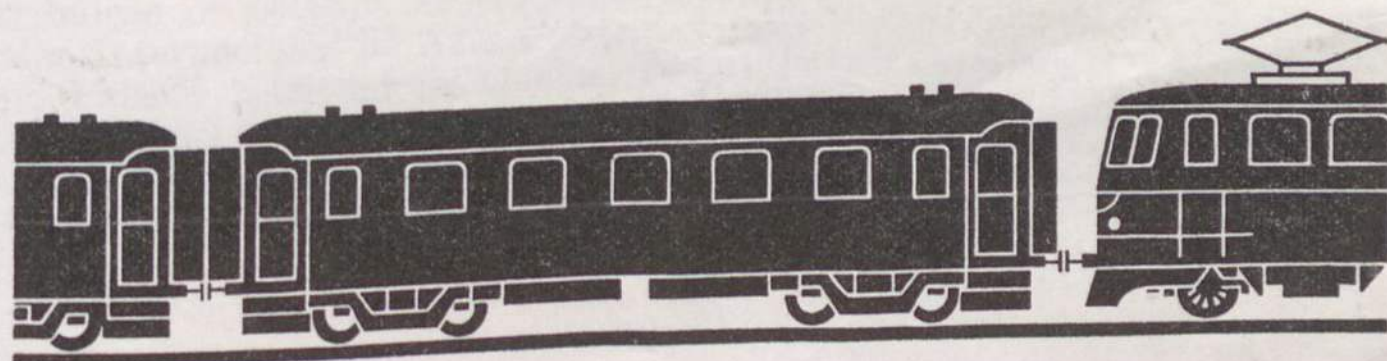
Números especiais:

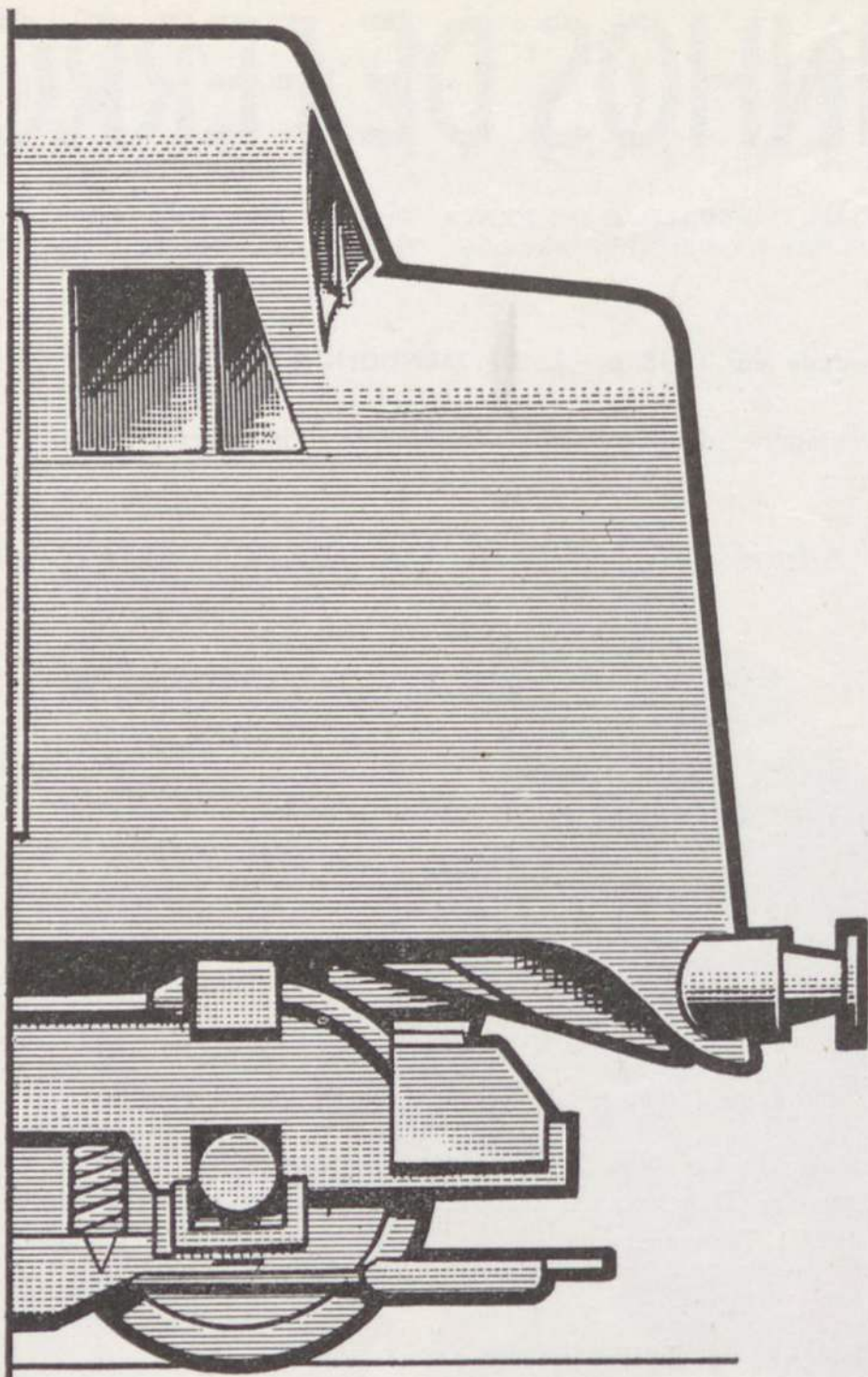
10 escudos

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO.





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DR.

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Jornal da Quinzena	164
Carta de Salisbúria	166
Portugal pitoresco	167
Panorama	168
Em Lisboa desembarcam diariamente por comboio, avião ou paquete, cerca de 10 000 pessoas	169

Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro	170
Rotas do mundo português	172
História dos Caminhos de Ferro Brasileiros	173
Linhas Estrangeiras	174
O que dizem de nós	175
Gueguerias	176
Imprensa	177

Jornal da Quinzena



A comissão incumbida do estudo do plano das novas Pousadas de Turismo do Estado formulou o seu parecer favorável quanto ao aproveitamento para o efeito, em Guimarães, do antigo Convento da Costa.

• *Tudo se conjuga para muito brevemente serem iniciados os trabalhos preliminares para se proceder ao rebaixamento da via férrea Senhora da Hora-Trindade, computado em sete metros, e que permitirá a eliminação da passagem de nível da Circunvalação.*

• Importam em 1242 contos o mobiliário e a decoração da Pousada de S. Bento, na Caniçada.

• *Foi aprovado o projecto do novo hotel à beira-mar, que muito virá a valorizar a cidade do Funchal e os respectivos serviços turísticos.*

• Baixa da Banheira, a mais jovem freguesia do concelho da Moita, recebeu a visita de bastantes turistas estrangeiros durante as festas de S. José Operário, assistindo à largada de toiros e exibição de ranchos folclóricos.

• *Pelos Serviços de Turismo de Tavira foi adquirido um novo barco destinado a apoio dos banhistas daquela praia.*

• «Com um pitoresco fundo fornecido pelos montes de Sintra e com as suas praias abrigadas e graciosamente banhadas pelo Oceano Atlântico, os Estoris e Cascais são lugares alegres, que têm todos os ingredientes essenciais para umas férias livres de cuidados» — acentua em Londres o «Financial Times».

• *Chegou ao Funchal uma excursão de madeirenses que vivem no Canadá. É a primeira excursão de madeirenses organizada pelo Canadian Madeira Club de Toronto.*

• Com a abertura da feira de gado — a maior do Alentejo — a antiga vila alentejana de Santiago do Escoural esteve em festa: as tradicionais cerimónias em honra do seu padroeiro. Ranchos folclóricos atraíram ali grande número de turistas.

• *As obras de construção do novo Casino do Estoril e das futuras instalações do Tamariz, foram visitadas pela comissão do plano de obras da zona do Estoril.*

• Estão em distribuição os boletins de inscrição e programa do I Salão Internacional de Arte Fotográfica, a realizar no Palácio Nacional de Queluz, de 23 a 30 de Setembro e de 2 a 10 de Outubro no Palácio Valenças, em Sintra, sob o patrocínio da Câmara Municipal.

• *Anualmente o Rotary Club de Scottburg consagra uma noite a um determinado país. Agora a homenagem foi, pela primeira vez, prestada a Portugal.*

• A Federação Portuguesa de Futebol foi notificada para alegar o que tiver por conveniente sobre o recurso do Clube Ferroviário da Manga (Moçambique) acerca da transferência de um futebolista.

• *Inaugurou-se no Estoril a IV Feira de Artesanato Português na qual participam representações do Ultramar.*

• Inaugurou-se em Leiria um novo hotel dotado de 54 modernos apartamentos, o que vem preencher uma lacuna na velha cidade, ponto de confluências de várias rotas turísticas.

• *Reuniu-se a direcção da Corporação dos Transportes e Turismo, que se ocupou da concessão de novos alvarás de agências de turismo.*

• «O Algarve oferece uma das mais belas extensões de areia da Europa» — lê-se na capa do primeiro número da revista norte-americana «Man About Town», na legenda de uma grande panorâmica da Praia da Rocha.

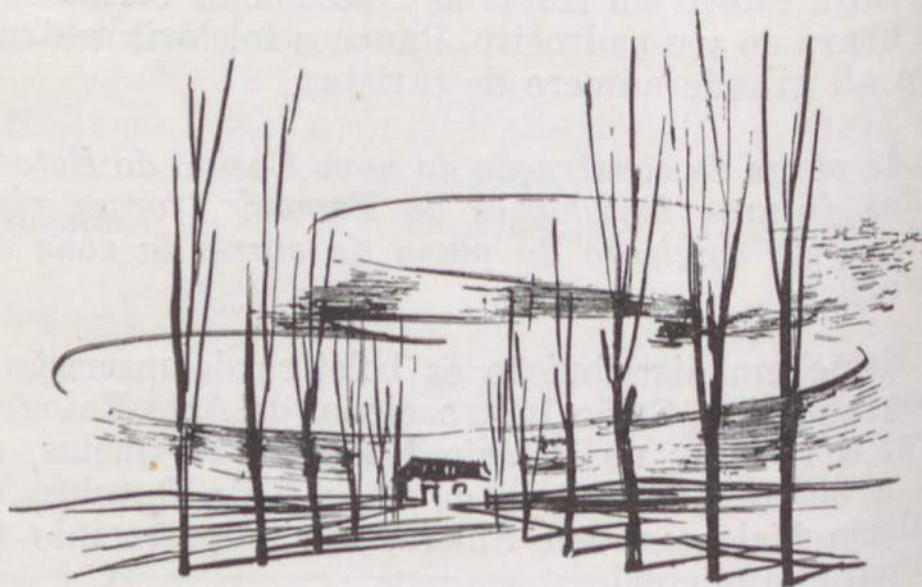
• *O secretário da Informação e Turismo de Ontario, Canadá, diz que o turismo redeu à província, em 1966, 1600 milhões de dólares (42 milhões de contos), mais 8 por cento do que no ano anterior.*

• Em Lourenço Marques encontram-se já milhares de turistas sul-africanos que procuram principalmente as suas belas praias. Os hotéis, as pensões e os acampamentos estão completamente cheios, enquanto a Ponta de Ouro (na extremidade meridional da província) regista também a afluência de milhares de turistas dos territórios vizinhos, que ocuparam a pousada e as residências locais, armaram centenas de barracas e estão também a utilizar numerosas «roulotes».

• *O turismo rendeu à Itália, em 1966, a totalidade de 912 000 milhões de liras, segundo anunciou um informador oficial.*

• A banda de música do Clube Ferroviário de Portugal que tão brilhantemente se classificou em primeiro lugar, «ex-æquo» com a banda do Corpo Musical Ferroviário de Milano, no recente Festival International des Harmonies des Cheminots, realizado em Nancy, e no qual participaram onze bandas de países europeus, exibiu-se no Jardim da Estrela, com grande êxito, perante assistência considerável.

- A folha oficial publicou o Decreto-Lei n.º 47 809, do Ministério das Comunicações, que desclassifica a linha do Vale do Lima, incluída no Plano Geral da Rede Ferroviária Continental, aprovado pelo Decreto n.º 18 190.
- Está prevista para breve a construção de um grande hotel em Bissau, com oito «suites» de luxo, dez quartos de luxo, com ar condicionado, e mais cinquenta quartos de primeira, cada um deles com casa de banho e telefone.
O novo hotel de Bissau, que terá piscina privativa, está orçado em treze mil contos, contribuindo o Estado com uma subscrição de capital da ordem dos três mil contos.
- No próximo dia 6, realiza-se em Casais de Mem Martins, Algueirão, pelas 15 horas, o acto solene da entrega da chave de uma moradia aos sócios n.ºs 8 e 185 do 6.º escalão, Srs. Fernando Marques da Silva e seu filho Luís Raimundo Chaves da Silva.
Continua, pois, em grande ritmo, a construção de belas moradias para todos os ferroviários sócios desta prestigiosa cooperativa.
- Encontra-se em Lisboa o eng.º Francis L. Brow, presidente de uma importante organização construtora de aeroportos, hotéis e centros de turismo, que se desloca ao nosso país, pela terceira vez, para estudar a aplicação de financiamentos na realização de obras de fomento habitacional, e, em especial, no grande complexo turístico da Praia Verde, Cacela, no Algarve.
- Um grupo de turistas alemães, que se deslocou a Moçambique, com a colaboração de uma companhia de aviação, a fim de tomar parte num foto-safari, depois de uma estadia em Kanga N'Tole, visitou Inhamacala e o Chitungo, seguindo para a Beira, onde iniciou uma visita aos pontos turísticos da África do Sul.
- Seguiu para Nova Iorque, por via aérea, o jornalista Milton Moniz, chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da Casa de Portugal naquela cidade. No aeroporto, onde esteve a desejar-lhe boa viagem um redactor da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», teve afectuosa despedida por parte de numerosos amigos e colegas da Imprensa.
- A Casa do Minho, com a coadjuvação do SNI e de várias Câmaras minhotas, promove a realização do 3.º Concurso Fotográfico do Minho, abrangendo a área tradicional da antiga província de Entre-Douro e Minho, visando a propaganda turística das suas belezas naturais e artísticas.
- A fim de serem integrados no filme «Sur un air de Fado», a realizar pelo cineasta francês Jean Masson, e destinado a circuitos da T.V. a cores para os Estados Unidos, terão lugar na lezíria de Vila Franca de Xira uma largada de jogos de cabrestos e um casamento de campinos.
- Realizou-se em Alhos Vedros a tradicional festa da Senhora dos Anjos, com a exibição dos ranchos folclóricos «Campinos do Sorraia», de Coruche, e «Rancho de Vila Franca». Também com a exibição dos ranchos folclóricos de Santa Maria de Zêzere e de Quires (Marco de Canaveses) se efectuaram as já popularíssimas Festas de Boticas.
- Está de visita a Portugal o escritor John dos Passos, que vem documentar-se para escrever um livro sobre os descobrimentos dos portugueses.
- O arraial minhoto promovido pela Comissão de Turismo da Praia da Aguda, com o rancho «Miradouro», foi muito concorrido por turistas estrangeiros.
- A ante-estreia do filme «Um campista em apuros» será passada no Montijo. Os exteriores foram rodados naquela vila e na estrada Montijo-Atalaia. Um filme que é, de certo modo, um cartaz turístico do Ribatejo.
- Após uma jornada brilhante por Itália, França e Espanha, regressou a Portugal o famoso Rancho Regional de Gulpilhares, que há cerca de 30 anos devotadamente se dedica com entusiasmo ao folclore gaiense.
- À maneira dos anos anteriores, vão efectuar-se em Alpiarça, de 10 a 17 de Setembro, as Festas das Vindimas, em que participará a Orquestra Típica de Santarém (35 figuras) com os seus reputados vocalistas ribatejanos.
- A medieval cidade de Confolens organiza um dos mais notáveis certames da Europa. Nele participam este ano grupos representativos da Bulgária, Espanha, França, Grécia, Líbano, Portugal, Roménia, Rússia e Suíça. O nosso país será consagrado com uma sessão especial designada de «Noite de Portugal», durante a qual intervém, além dos grupos de Santarém, o Rancho da Reguenga.
- Um dos arraiais mais sugestivos da linha de Sintra, o de Paiões (Rio de Mouro), decorreu com extraordinária afluência. Exibiu-se o rancho regional de Santo André, com grande reportório de danças e cantares típicos da região saloia.
- Com o patrocínio da Câmara Municipal da Guarda inaugura-se ali, no dia 16 de Setembro, o III Salão Nacional de Arte Fotográfica.
- Realizaram-se no tradicional ambiente de animação as Festas de S. Lourenço, em Ermesinde, abrihantadas pelo desfile dos grupos folclóricos de Paredes, Fanzeres, da Ferreirinha (da Foz do Sousa), Cantarinhas da Triana (Areosa) e Fontineiros da Maia.
- Com a exibição do rancho de Moselos, arraial e fogos de artifício, efectuaram-se as Festas dos Arcos, em Paços de Brandão.



Carta de Salisbúria

Aumento das tarifas ferroviárias entre a Rodésia e a Zâmbia

As tarifas da Rhodesia Railways, numa extensa variedade de tráfego, em ambas as direcções, entre a Rodésia e a Zâmbia, serão aumentadas, algumas delas substancialmente, a partir de Agosto. Todavia,



Aspecto parcial de Porto Amélia

as tarifas sobre o tráfego do cobre da Zâmbia, através da Rodésia, com destino aos portos de Moçambique, não virão a ser aumentadas. Este aumento está implícito numa declaração feita pelo ministro dos Transportes.

A declaração diz que o comissário para os Caminhos de Ferro deu instrução para que, com efeito, a partir de Agosto, as tarifas da Rhodesia Railways permanecerão em vigor. Todavia, todas as tarifas padrão serão calculadas na base do número de milhas de e para a ponte do Victoria Falls. As tarifas padrão são numeradas de 1 a 14, além das especiais — escala mineral e escala das carruagens-tanques.

Não haverá, de momento, nenhuma alteração nas tarifas consideradas «em trânsito» e não baseadas no número de milhas. Um exemplo disso é o cobre proveniente das minas de cobre da Zâmbia, destinado à exportação através dos portos da Beira e Porto Amélia.

A declaração acrescenta que não haverá alteração no que respeita às tarifas de passageiros ou mercadorias que não atravessem a ponte de Victoria Falls. O que a declaração pretende é que, em vez do antigo sistema de taxas, as mercadorias catalogadas nas tarifas especificadas que constituem o grosso do transporte dos caminhos de ferro passem a pagar numa base de número de milhas de e para Victoria Falls, em ambos os países.

O total dos dois pagamentos, que a partir de agora irão entrar em vigor deverá ser superior ao das taxas antigas, baseadas no sistema de tarifas decrescentes.

(Do nosso correspondente FERNANDO HENRIQUES)

Carta de Bona

O comboio «não deve ultrapassar o avião pela esquerda»

O Secretário de Estado do Ministério dos Transportes, Börner, referiu-se com grande cepticismo aos planos da Viação Férrea Federal da Alemanha na sua maior parte ainda não estruturados, de querer estabelecer, dentro de alguns anos, um tráfego rápido com velocidades que chegam até 200 km/h. Propósitos como estes (assim se expressou Börner no Congresso do Sindicato dos Ferroviários da Alemanha), dificultam realizar uma discussão objectiva no sentido de restabelecer a Viação Férrea. Um importante capítulo do programa da política de transportes cuja elaboração o ministro dos Transportes pretende ter terminado para princípios do Outono, procura estabelecer a melhor divisão de tarefas possível entre os

diversos meios de transporte e isto num âmbito de economia geral e não só puramente comercial. A tarefa da ferrovia não pode ser encarada sob o ponto de vista de querer «ultrapassar a aviação pela esquerda».

A lei de estabilidade demonstra que determinadas situações podem exigir intervenções especiais. Isto também é válido para a política de transporte. Börner, que unicamente defendeu a sua opinião pessoal, julga que a relação trilhos/estrada depende de que as cargas pesadas para longas distâncias sejam transportadas pelos trilhos e não pelas estradas.

Considera imprescindível uma normalização das contas na Viação Férrea, que seja, uma compensação financeira através do Estado.

(Do nosso correspondente HUGO SANTANA)

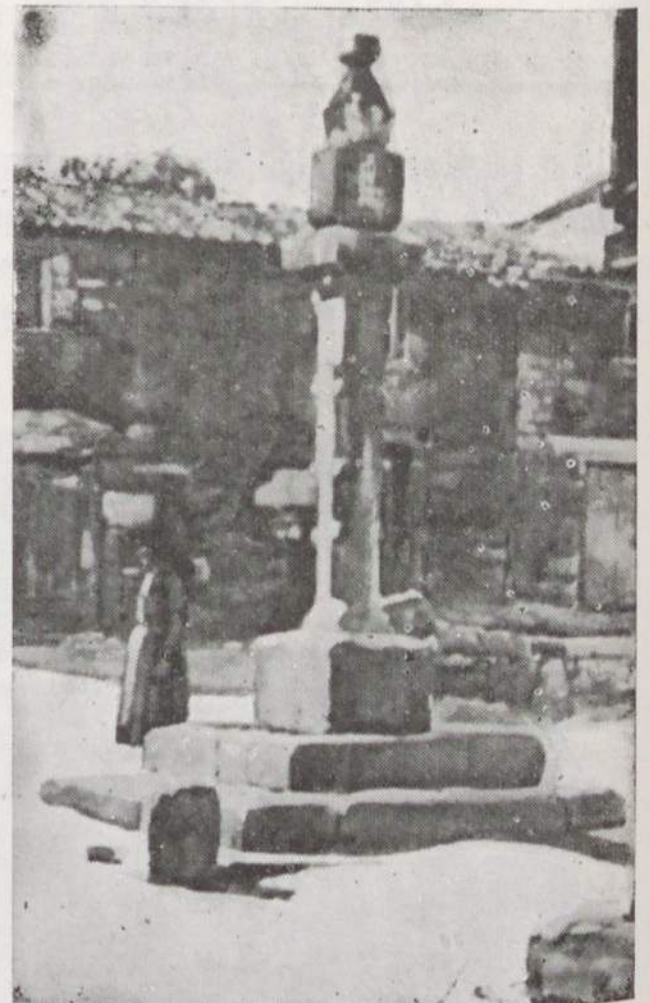
PORTUGAL PITORESCO



Solar da igreja (Mondim de Basto)



Capela da Piedade em Celorico (século XV)



Pelourinho de Pinho Velho



Capela
dos
Cortiços
(Macedo
de
Cavaleiros)



Margem do rio Azinho em Vale de Porce



Vizela — Ponte romana



Montalegre — costumes camponeses em dia de neve

Panorama

Portugal progride no turismo



«Turismo: a Espanha estaciona, a Grécia baixa e Portugal progride» — escreve em título a cinco colunas, o diário «Paris Presse», que no texto acentua: «Se a Espanha e a Grécia se inquietam, no

que se refere ao seu turismo, em contrapartida Portugal é um valor que cresce constantemente. O comissariado do turismo estabeleceu um balanço que é francamente optimista. Por outro lado, sabe-se que as receitas portuguesas em divisas estrangeiras aumentam, em média, 48 por cento em cada ano. As previsões para os próximos anos são boas, pois importantes créditos foram previstos para o turismo, permitindo a construção de novos hotéis, e melhor arranjo dos parques de campismo.

Pelo seu lado, «L'Aurore» acentua que Portugal vai ultrapassar este ano, os dois milhões de turistas. E acrescenta: «Tudo tem sido melhorado, contando Portugal com os mais luxuosos hotéis.»

No Círculo Literário Etienne Cattin, em Paris, a Associação dos Escritores Ferroviários promoveu duas notáveis conferências

No quadro das actividades do Círculo Literário Etienne Cattin, a Associação dos Escritores Ferroviários efectuou duas conferências de alto nível cultural e literário, nos salões da U. A. C. F., Rue de Milan. Duas conferências tão diferentes uma da outra, aliciantes e instrutivas, sobre assuntos diametralmente opostos.

A primeira, foi proferida pelo Sr. Alain Decaux, conhecido historiador que falou sobre Cícero. A segunda conferência realizou-se no dia 18 de Maio e teve como orador o Sr. Henri Vincenot, distinto colaborador da revista «La Vie du Rail», que falou acerca da Bourgogne e das suas viagens.

Ao terminar a sua conferência, o Sr. Henri Vincenot procedeu à entrega ao colaborador daquela revista André Fonnet, da medalha de prata «Arts-Sciences-Lettres».

Os portugueses continuam a visitar com interesse a Espanha

Segundo informações oficiais recentes, durante os meses de Janeiro, Fevereiro e Março de 1967 entraram em Espanha 243 778 portugueses. Durante os mesmos três meses de 1966 o número de portugueses entrados foi de 219 044, verificando-se portanto um aumento de 11,3 por cento na cifra de lusitanos que se deslocaram ao país vizinho.

Um hotel em órbita com capacidade para 1100 hóspedes

George Stoner, vice-presidente de uma companhia de indústria espacial, revelando as mirabolantes maravilhas do ano 2000 anunciou, por exemplo, que em 1990, qualquer senhora norte-americana assistirá aos desfiles da modapariense sem sair de sua casa, utilizando um circuito de televisão com dois sentidos, ligado a um satélite de transmissão.

Esse aparelho — continuou Stoner — pode dar informações sobre a posição bancária do «espectador», escolher um livro da biblioteca do Congresso, trazer para casa os jornais preferidos ou ajudá-lo a investir o seu dinheiro.

Entre as possibilidades que o futuro nos reserva, estão um hotel colocado em órbita, fábricas no espaço, hospitais imponderáveis e, de um futuro imediato, satélites de navegação, que dirigem barcos e aviões.

Por seu lado Barron Hilton, presidente de uma conhecida rede de hotéis, acolheu com agrado a ideia de um hotel em órbita e, mais tarde, a de um hotel de três andares, na superfície da Lua.

«Quase todos os dias — disse ele — alguém me pergunta, por brincadeira, quando abre o Hilton do espaço. Estão a brincar, evidentemente, mas para mim o facto já não é uma fantasia.

«O primeiro hotel do espaço — esclareceu Hilton — deve ter uma forma semelhante à dos laboratórios orbitais propostos para um futuro próximo: estrutura tubular com capacidade para trinta pessoas, em órbita em volta da Terra.»

A construção de um hotel em órbita com capacidade para 1100 hóspedes, terá uma piscina imponderável, um casino e lojas várias. Previu ainda que os hóspedes tenham de pagar cerca de 80 dólares (2329 escudos) por dia, mais as despesas de transporte, de cerca de cem dólares por cada meio quilo do seu peso.

Em Lisboa desembarcam diàriamente por comboio, avião ou paquete, cerca de 10 000 pessoas

Até que ponto pode a vida comercial de uma grande cidade ser encarada pelo número dos seus hotéis, dos seus restaurantes e das suas pensões?

Até que ponto poderemos avaliar o número de pessoas que entram todos os dias numa capital, em viagem de negócios ou em visita particular?

Sem falar pròpriamente em turistas, quer dizer, no número daqueles que aproveitam a época de férias para viajar, este tema foi, ainda não há muito tempo, motivo de uma reportagem sobre a chamada «população flutuante» de Paris.

Se não estamos em erro, a conclusão foi de que anda à roda de duzentos mil o número de pessoas que todos os dias desembarcam na capital francesa.

Lisboa, nesse aspecto, como em muitos outros, não pode ser comparada a Paris. Mas nem por isso deixa de ter interesse tentar saber quantos milhares de pessoas (que não são de Lisboa nem aqui fazem a sua vida diária) chegam diàriamente a esta capital, aqui se demorando algum tempo e depois partem para as suas terras — ou seguem para outras cidades e até mesmo para outros países.

Falemos, pois, sòmente daqueles que têm de vir a Lisboa, em deslocações profissionais (da província ou do estrangeiro), dos que se fazem transportar em comboios ou em barcos, dos que chegam de avião ou de automóvel.

É difícil dizer ao certo o seu número exacto, mas, segundo os cálculos feitos, Lisboa recebe diàriamente cerca de dez mil pessoas que aqui se deslocam para tratar de negócios ou em visita de carácter particular.

Onde se hospedam, onde se alimentam, onde se reúnem?

Alguns números que indicam as «possibilidades» da capital do País: 60 hotéis, 500 restaurantes e 350 pensões. E há dias em que todos estão repletos, que estão «à cunha».

Por isso vamos encontrar em Cascais, no Estoril e em Sintra (com vinte hotéis, quarenta restaurantes e outras tantas pensões) muitos «forasteiros» dos que todos os dias vêm a Lisboa, em viagem de recreio ou de negócios.

Desta população flutuante da capital do País, quem mais aproveita são os restaurantes. Apesar de surgirem todos os dias novos estabelecimentos de «comer e beber» a verdade é que na maioria deles não há «mãos a medir».

É que não são apenas os «forasteiros» os clientes. Também os lisboetas — mesmo os lisboetas — enchem os restaurantes. Cada vez mais se almoça e janta fora de casa.

Isto pelo que respeita à nossa cidade. Mas, segundo parece, o «fenómeno» é geral.

★

Lisboa é servida por sete «gares». Duas marítimas (Alcântara e Conde de Óbidos); quatro ferroviárias (Rossio, Santa Apolónia, Sul e Sueste e Cais do Sodré) e uma de aviação, o aeroporto.

A do Sul e Sueste considera-se ferroviária, embora seja fluvial, pois é nela (no Terreiro do Paço) que se

toma o barco que no Barreiro liga aos comboios para o Alentejo e Algarve.

A do Cais do Sodré é a estação que serve a linha de Cascais, portanto toda a zona do Estoril, para a chamada Costa do Sol.

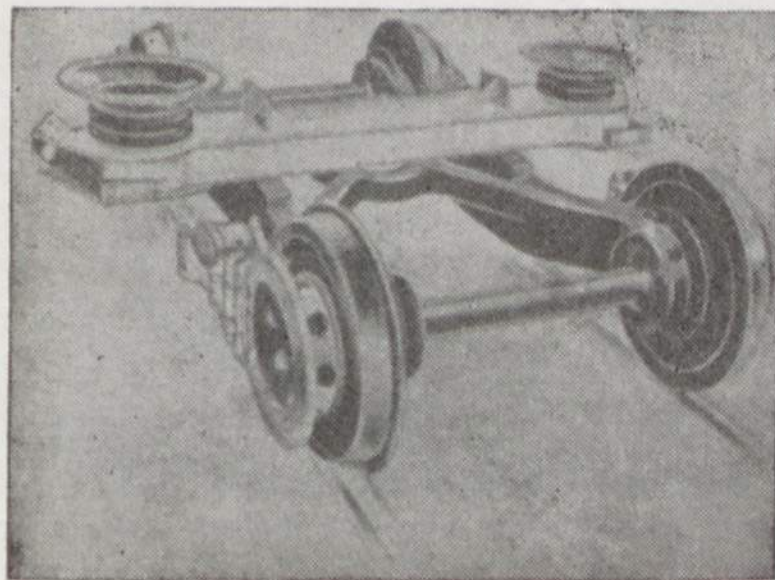
A mais movimentada é a estação de Santa Apolónia, visto que é dali que partem e chegam os comboios do Porto e para o Porto (e todo o Norte) assim como os «expressos» para Espanha, com ligação a França e ao resto da Europa.

A estação do Rossio tem igualmente grande movimento, mas este é dado pelos numerosos comboios que servem os arredores: Sintra e Vila Franca de Xira. De longo curso só partem daquela estação (que tem logo à saída o célebre túnel do Rossio) os comboios da chamada linha Oeste, que vai até Alfarelos e ali larga ou recebe os passageiros que se destinam à Figueira da Foz ou vêm para Lisboa.

As duas estações marítimas destinam-se, como é natural, aos navios de passageiros que aportam ao Tejo.

É cada vez maior o seu tráfego, podendo afirmar-se que já são pequenas para o movimento marítimo do nosso porto, embora o número de passageiros por via aérea tenha vindo tornar «antiquado» viajar de barco... no nosso tempo.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

•
AGENTES:

Conde Barão, L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Art.º 54.º — Quando o engenheiro fiscal do Governo, declarar por um atestado, que há obras executadas pela empresa em termos de serem aprovadas, expropriações, ou material empregado na importância de 30 000 libras esterlinas, será permitido à empresa levantar a terça parte do depósito, ou 20 000 libras esterlinas. Quando por um segundo atestado o mesmo engenheiro fiscal declarar que há novas obras, igualmente em termos de serem aprovadas, na importância de outras 30 000 libras esterlinas, será permitido à empresa levantar outra terça parte do depósito, ou outras 20 000 libras esterlinas. Quando, finalmente o engenheiro fiscal declarar que ulteriormente foram executadas obras na importância de mais 30 000 libras esterlinas, havendo deste modo obras, expropriações, ou material empregado sobre a linha concedida por este contrato, no valor de 90 000 libras, será permitido à empresa levantar o resto do seu depósito, ficando todas as obras feitas servindo de caução ao cumprimento das obrigações da mesma empresa.

Art.º 55.º — A decisão do Governo, relativa à aprovação ou desaprovação das modificações propostas ao projecto completo, será intimada a empresa dentro de um mês, a datar da sua apresentação.

O tempo, que, além deste mês, o Governo gastar em decidir as questões de semelhante natureza, não será contado nos prazos marcados neste contrato para o começo e conclusão das obras.

Art.º 56.º — A construção do caminho de ferro de Coimbra à fronteira de Espanha deve começar no prazo de três meses; e deve estar concluída com todo o material fixo e circulante, edifícios acessórios e dependências, de que tratam os artigos 1.º e outros, para se poder entregar o caminho ao trânsito público em toda a sua extensão, dentro de quatro anos.

§ Único — Estes dois prazos serão contados e começarão a correr da data do contrato.

Art.º 57.º — Se a empresa, tendo começado as obras, as não continuar em escala proporcional à sua extensão, ou se não concluir a construção do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edifícios acessórios e dependências, nos termos e no prazo estipulado no artigo 56.º, — ou se não cumprir as cláusulas estipuladas neste contrato, ou se se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, no caso de desavença, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ Único — Neste caso a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de completamente avaliada, será posta em hasta pública por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada à empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, segundo outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito com o pagamento de subsídio e de fiscalização.

Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

Art.º 58.º — Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 59.º — Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim com todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias, conforme as disposições do artigo 22.º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade, e neste caso tem o direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

Art.º 60.º — No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente para que a dita exploração continui por conta da empresa, e intimá-la-á logo que ela se habilitar a cumprir a sua obrigação respectiva.

§ 1.º — Se três meses depois de intimada na forma deste artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha férrea nos termos deste contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois de declaração do Governo, na pena da sua rescisão e perderá o direito a todas as concessões que por ele lhe são feitas e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.º — Ficam salvos das disposições destes artigos os casos de força maior.

Art.º 61.º — Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para pôr o dito caminho em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo nos últimos cinco anos de hipoteca especial a esta obrigação.

Art.º 62.º — A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido por este contrato, o fornecimento, colocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos à



fiscalização dos engenheiros, que o Governo nomear para esse fim.

Art.º 63.º — O caminho de ferro na sua totalidade, ou em qualquer das suas secções, não será aberto ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ único — Os engenheiros que forem incumbidos deste exame procederão a ele com o maior cuidado e circunspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo que submeterão à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

Art.º 64.º — O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha férrea, durante todo o tempo da concessão.

Art.º 65.º — A empresa, seus contratadores, agentes e operários, ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contrato, às leis e tribunais do reino de Portugal.

Não se entende contudo que os interessados renunciem aos foros da sua nacionalidade.

§ único — O Governo pela sua parte lhe garantirá, a eles e às suas propriedades, a mesma protecção que as leis do reino conferem aos nacionais.

Art.º 66.º — O Governo fará o regulamento de polícia do caminho de ferro e suas dependências, ouvida a empresa.

A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços da exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do caminho de ferro.

Art.º 67.º — Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a empresa sobre a execução deste contrato serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as

partes. Faltando acordo para esta nomeação será deferida ao Supremo Tribunal de Justiça a nomeação do quinto árbitro.

Por Decreto de 22 de Setembro de 1875, foi feita a Camille Margeon e Evaristo Nunes Pinto a concessão de um caminho de ferro de via reduzida entre Coimbra e a Figueira da Foz, por Montemor-o-Velho.

Esta concessão foi considerada caduca por não terem sido cumpridas as respectivas condições.

Em 8 de Janeiro de 1877 foi apresentada ao Parlamento uma proposta para se construir a linha do caminho de ferro por administração directa, que segundo o projecto de 25 de Maio de 1876 devia então partir da Pampilhosa.

Mais uma vez se tentou o concurso, por Lei de 23 de Março de 1878, de onde resultou o contrato de 3 de Agosto do mesmo ano, com a Société Financière de Paris.

Com grande actividade iniciou-se em Outubro de 1878 a construção da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso.

Começou-se então a ventilar-se a ideia de dotar a linha com outro término que não o de Pampilhosa mais a de Figueira da Foz.

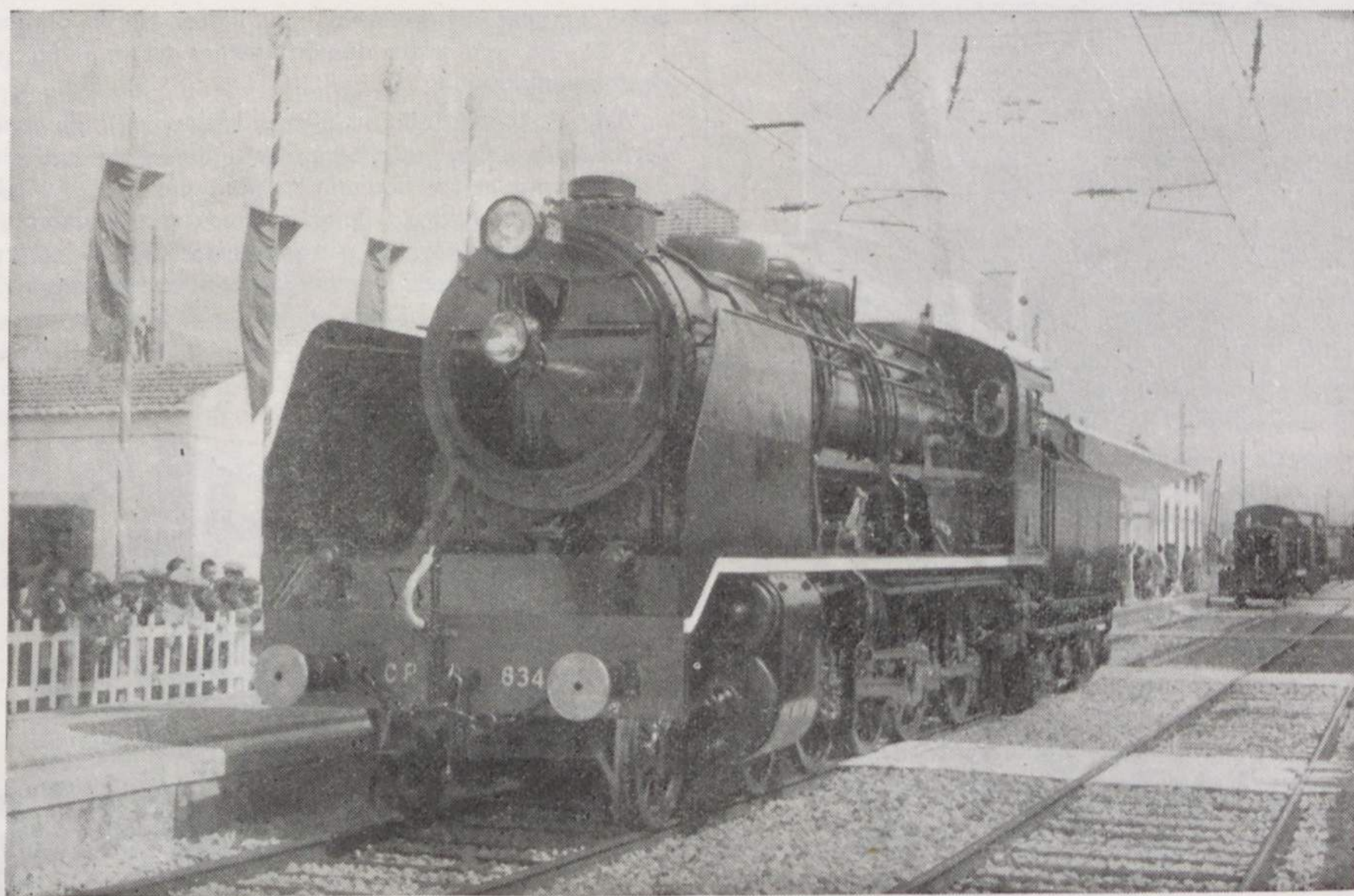
Protestou a Companhia Real, alegando que lhe pertencia a concessão do prolongamento em referência — que considerava um simples ramal das suas linhas — em face do disposto no seu contrato de 14 de Setembro de 1859.

Foi aberto concurso entre as duas companhias.

Limitou a Companhia da Beira Alta o seu pedido a um subsídio de cerca de metade do exigido pela Companhia Real (18.000\$000 réis), vindo a declarar em 30 de Agosto de 1879, que fazia a construção sem qualquer subsídio ou garantia.

Apesar da Junta Consultiva ter a opinião a favor da Beira Alta e das vantagens oferecidas por esta empresa, a Companhia Real não abandonou a sua reclamação até que o tribunal arbitral, a que recorrera julgou improcedente a reclamação, como segue (transcrevem-se os documentos):

(Continua no próximo número)



Locomotiva série 834 construída em 1947

Rotas do Mundo Português



Algumas localidades da Austrália com mais de um século de existência têm nomes portugueses

Ao atentar-se na existência, na Austrália, de algumas localidades com nomes portugueses, como Mafra, Aldeia Velha, Vila d'Este e Miranda, poderia ser-se levado a pensar que o facto se deve à crescente presença, neste país, de emigrantes portugueses.

Mas a verdade é que se verifica que a existência de tais nomes já data de antes da emigração portuguesa para a Austrália, tendo alguns nomes mais de um século de existência.

O que explica a referida toponímia portuguesa é a vinda para a Austrália, na terceira década do século passado, de numerosos ingleses que haviam combatido na Península Ibérica, integrados nas forças luso-britânicas que derrotaram os exércitos napoleónicos, durante a chamada Guerra Peninsular.

Alguns desses colonos ingleses haviam permanecido em Portugal mais de dez anos, motivo porque teriam dado às povoações que fundaram no continente australiano, os nomes daquelas que melhor tinham conhecido ou de que mais haviam gostado.

Actualmente, vivem na Austrália cerca de seis mil portugueses, a maior parte dos quais na Nova Gales do Sul. Mas até na parte australiana da Nova Guiné há portugueses, embora o seu número se limite a umas escassas dezenas.

Os emigrantes portugueses na Austrália dedicam-se principalmente à pesca, construção civil, agricultura, hotelaria e várias modalidades fabris.

Apesar das grandes distâncias que os separam da Mãe-Pátria, os emigrantes portugueses no vasto continente australiano evidenciam um notório espírito de solidariedade nacional. A atestá-lo estão as recentes comemorações do Dia de Portugal, levadas a efeito nesta cidade, por iniciativa do encarregado de Negócios da Embaixada Portuguesa, Dr. José de Melo Gouveia.

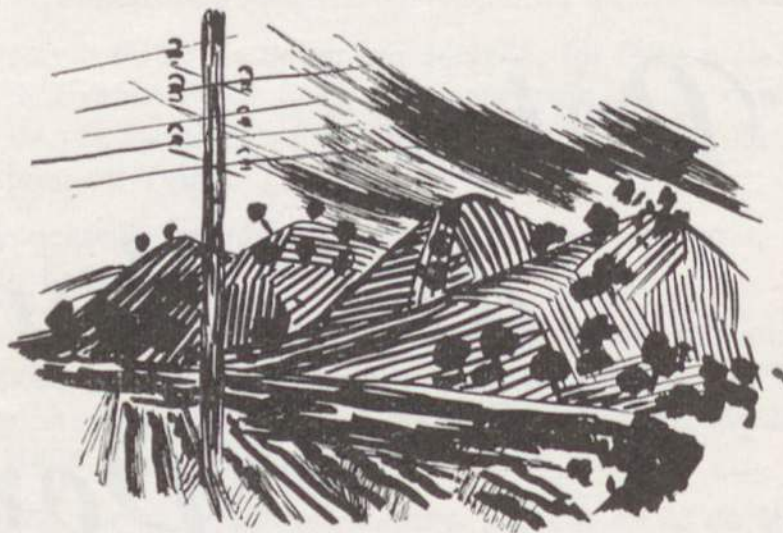
Durante essas comemorações, que reuniram cerca de meio milhar de emigrantes portugueses, vindos de

vários pontos do continente, além dos cento e vinte que vivem na área da capital da Federação Australiana, o Dr. Melo Gouveia salientou o considerável



acréscimo da comunidade portuguesa na Austrália e referiu o acolhimento amistoso dispensado aos emigrantes e os laços de cooperação e bom entendimento existente entre australianos e portugueses.

PARA A HISTÓRIA DOS



O início da «era ferroviária» no Brasil verificou-se durante a regência do Padre Diogo Antônio Feijó, que desejava a construção de uma linha de caminho de ferro ligando a Corte às então províncias de São Paulo e Minas Gerais. Para esse fim, foi promulgada uma lei, em 31 de Outubro de 1835, na qual eram fixadas as condições da concessão. Em acto de 4 de Novembro de 1840, o Eng.º Thomas Cockrane foi autorizado a construir uma via férrea para São Paulo, com direito de explorar a linha pelo prazo de oitenta anos. Em 25 de Novembro de 1840, foi constituída, então a primeira companhia ferroviária do Brasil, com a seguinte direcção: Thomas Cockrane, Joaquim J. Faro, J. A. de Oliveira e Silva, A. da Cunha Barbosa Guimarães, M. E. Monteiro de Barros, J. P. da Veiga e Carlos Pentland. No entanto, a empresa não chegou a tomar qualquer medida para a construção da linha, o que provocou a caducidade da concessão. Nova lei, de 26 de Junho de 1857, voltou a tratar do assunto, chamando por edital os concorrentes. Mais uma vez, Thomas Cockrane obteve a concessão, deixando também que ela viesse a caducar.

Várias tentativas foram realizadas pelo Governo brasileiro, para a concretização do seu plano, inclusive com gestões diplomáticas em Londres, sem qualquer resultado favorável. Assim sendo, as autoridades governamentais brasileiras decidiram-se pela or-

ganização de uma companhia ferroviária, que foi constituída pelo visconde do Rio Bonito e outras figuras de destaque do império, como sejam Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, J. C. Mayrink e Militão Máximo de Sousa, que teriam a incumbência de executar o plano ferroviário então sonhado.

Finalmente, em 9 de Maio de 1855, o governo do império promulgou os estatutos da então Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo e, por outro acto da mesma data, fixou o traçado daquela via férrea, que deveria transpor a Serra do Mar, com dois ramais, um para a povoação de Cachoeira, em São Paulo, e outro para a localidade de Porto Novo do Cunha, em Minas Gerais.

No dia 5 de Junho de 1855 foram iniciadas as obras de construção da Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo, no então Campo da Aclamação (hoje, Parque Júlio Furtado ou, como é mais conhecido, Campo de Santana). Para o começo dos trabalhos tornou-se necessário a demolição da Igreja Paroquial, construída pelos escravos em 1735, no local onde está hoje edificado o edifício sede da Estrada de Ferro Central do Brasil (Gare D. Pedro II).

A entrega ao tráfego do primeiro trecho da linha férrea, ocorreu a 29 de Março de 1858, entre a estação D. Pedro II e a de Queimados, na extensão de 48,278 km. Logo depois, a 8 de Novembro do mesmo ano, a linha

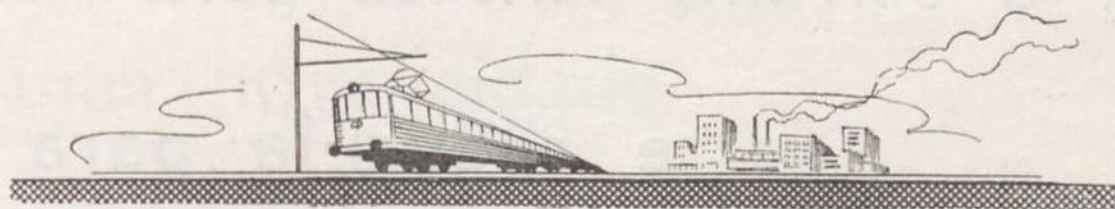
alcançou a então Belém, actual Japeri, a uma distância do seu ponto inicial de 61,749 km.

Os trabalhos não sofreram solução de continuidade, tendo a linha férrea chegado, em 12 de Julho de 1863, a Paulo de Frontin (Km. 85,507); em 7 de Agosto de 1864, a Barra do Piraí (Km. 108,222); em 18 de Junho de 1865, a Barão de Vassouras (Km. 128,529; em 11 de Agosto de 1867, a Paraíba do Sul (Km. 187,255); em 13 de Outubro do mesmo ano, a Entre Rios, actual Três Rios, já numa extensão de 197,657 km.

Em 16 de Julho de 1858, o Gabinete apresentou proposta para o prolongamento da linha do centro (ramal de Minas Gerais), até a então localidade de Rio das Velhas. Os trabalhos de construção desse novo trecho foram iniciados em 6 de Agosto de 1871, alcançando as localidades de Matias Barbosa, Juiz de Fora, Palmira (actual Santos Dumont), Barbacena, Carandaí, Lafaiete, Itabirito, Sabará, Santa Luzia, Pedro Leopoldo, Sete Lagoas, Cordesburgo, Cuvelo, Corinto, Pirapora e Independência, perfazendo um total de 1077,873 km, em 14 de Novembro de 1914, quando foi inaugurada a estação de Joaquim Murtinho, localizada no Km. 477,165 da linha do centro. Menos de três anos depois, em 20 de Junho de 1917, era aberto ao tráfego a linha do ramal de Paraopeba, entre Joaquim Murtinho e Belo Horizonte.

Caminhos de Ferro Brasileiros

Linhas Estrangeiras



CHINA

Os Caminhos de Ferro da República Popular da China acabam de receber quatro locomotivas diesel de 4 mil cavalos tipo CC, construídas na Alemanha Federal. Este material fez experiências de velocidade na linha Bamberg-Forchheim, a 160 quilómetros horários.

ESTADOS UNIDOS

Além de 450 automotoras destinadas a S. Francisco e de mais 560 para Long-Island, Nova Iorque vai receber 400 locomotivas, e 200 para entrarem em serviço em Boston, onde foram inauguradas novas linhas (50 quilómetros). Em Filadélfia inaugurou-se o novo término central das linhas de ligação Reading-Pennsylvania.

MALAVI

Os Caminhos de Ferro do Malavi receberam as duas primeiras locomotivas diesel encomendadas a uma firma construtora da África do Sul.

Orçada em mais de 1600 contos cada, a encomenda é constituída por sete modernas locomotivas destinadas a uso na parte norte da rede ferroviária do Malavi.

Construídas com mais de 90 por cento das suas peças manufacturadas na África do Sul, as novas locomotivas estão especialmente adaptadas para uso em regiões tropicais. Entre as inovações que apresentam, encontra-se um sistema de vigilância cronometrado e electrónico destinado a transmitir ao interior da cabine um som agudo em cada 55 segundos, quando em movimento.

Serão deste tipo e construção as locomotivas futuramente destinadas ao caminho de ferro ligando Nacala, em Moçambique, ao Malavi.

BRASIL

Na presença do governador do Estado de São Paulo, de autoridades federais, directores de caminhos de ferro e muitos convidados, foi recebida pelo director da Companhia Paulistana de Estradas de Ferro, Eng.º João Soares do Amaral Neto, a primeira de uma série de dez locomotivas eléctricas encomendadas à General Electric e fabricadas no Departamento de Equipamento Eléctrico Pesado do Parque Industrial de Campinas. A locomotiva, que tomou o número 350 da Paulista, é uma «CC» de 144 toneladas com 5200 HP para corrente contínua a 3000 vóltios e bitola de 1,60 m.

Na ocasião da solenidade, falaram o governador Abreu Sodré, o Sr. Thomas Ramach, presidente da G. E. e o director da Companhia Paulista, Eng.º João Soares do Amaral Neto. Este realçou a importância do facto e os preparativos que a Paulista está fazendo para operar comboios a 160 km, após o percurso de 800 km dos 1233 km da bitola larga, onde rampas de 1 por cento e curvas de raio mínimo de 1146 m permitirão, com toda a segurança, tal velocidade.

O Sr. Ramanach recordou que a General Electric, radicada no Brasil desde 1919, já possui cinco parques industriais implantados no país e se sentia orgulhosa de mais esse passo em benefício do progresso nacional. A empresa já entregou quatro locomotivas diesel de 500 HP, à Copisa, também fabricadas no Brasil, e tem em andamento, além das nove restantes da Paulista, trinta outras para a Sorocabana.

FOLCLORE

Está a reorganizar-se o afamado rancho folclórico «Esticadinhos de Cantanhede» fundado há 32 anos, grande cartaz de propaganda da importante vila de Cantanhede. Este rancho já se exibiu na Madeira com grande êxito.

- O ajuntamento folclórico de Aguim (Anadia) «Vindimadeiras da Bairrada» segue em breve para Angola, onde vai exhibir-se com contratos para Luanda, Benguela, Lobito e Moçâmedes.
- Decorreram num ambiente de extraordinário interesse as festas de Santa Marinha (Pampilhosa) com os ranchos de Pereira do Campo, e Tá-Mar, da Nazaré.
- Com exibição de quatro ranchos folclóricos de várias regiões do país efectuaram-se as apreciadas Festas do Castelo, em Vouzela.



Fiandeira da Serra da Estrela

A RODÉSIA

vai intensificar a corrente turística para MOÇAMBIQUE
e reduzi-la para a EUROPA

«Dadas as relações de amizade que sempre existiram entre a Rodésia e Moçambique, é intenção da Central African Airways promover um considerável aumento no número de turistas rodesianos que se deslocam a esta província, em vez de se dirigirem a Inglaterra ou a qualquer outro país da Europa, uma vez que as divisas rodesianas deverão ser gastas em territórios nossos amigos, e a Rodésia sente-se na obrigação de dizer: obrigado Moçambique» — declarou o director comercial da C. A. A., que se deslocou à capital de Moçambique, acompanhado pelo director de publicidade da empresa, a fim de efectuar reuniões de trabalho, naquele sentido, com o director do Centro de Informação e Turismo e com outras entidades.

O Sr. R. A. Weeden acrescentou: «O turista rodesiano sente-se bem em Moçambique, o que explica o grande número de rodesianos que constantemente se desloca a esta província, nomeadamente à cidade da Beira, uma vez que o população da Rodésia tem consciência dos laços de amizade que desde sempre uniram portugueses e rodesianos. Daí a minha vinda a Lourenço Marques, na companhia do Sr. R. J. Wyles, para a realização de conversações com os responsá-

«As divisas do País deverão ser gastas nos territórios amigos» — declarou o director do C. A. A.



Aspecto parcial do porto da Beira

veis pelo turismo moçambicano, de quem esperamos o melhor apoio para a concretização das ideias que, ao fim e ao cabo, visam exclusivamente uma aproximação cada vez maior entre a Rodésia e Moçambique.»

O QUE DIZEM DE NÓS

...«Com magnífico aspecto gráfico e excelente colaboração.»

(A Voz do Operário)

«Apresenta-se agora remodelada. Leitura de muito agrado. Colaboradores especializados.»

(Diário do Minho)

«Texto de grande interesse. Belo aspecto gráfico.»

(Jornal do Bairrada)

«Uma das mais antigas publicações portuguesas e, no seu género, uma das mais velhas revistas da Europa, os seus

actuais quadros directivos — a que preside o Eng.º Luís da Costa, tendo como secretário-geral o jornalista Rebelo de Bettencourt, nosso prezado conterrâneo — remoçaram-na de tal modo que a sua antiguidade, longe de ser sinónimo de velhice, significa, pelo contrário, mocidade e actualidade.»

(A Ilha — Ponta Delgada)

«A mais antiga publicação do País, agora com novo aspecto gráfico e novas secções, mantém seus créditos de excelente revista técnica ferroviária e de turismo, com diversos assuntos bem tratados...»

(O Comércio de Portimão)

Os caminhos de ferro em Moçambique

provocam o nascimento e o desenvolvimento de uma nova cidade

A nova povoação nascente de Amatongas, em Moçambique, deve-se, sem dúvida, ao desenvolvimento dos caminhos de ferro naquela província do Ultramar. Poder-se-iam citar outros exemplos: os dos aglomerados populacionais que ficaram também devendo, como Amatongas, a sua existência aos caminhos de ferro: Tica, Siluvo, Inchope, Garuzo, Revué e Machipanda.

A virtude do fenómeno consiste apenas no facto de a Administração ferroviária, com larga visão, autonomia e possibilidades, ter dado aos seus núcleos ferroviários as dimensões indispensáveis para, em continuação, as entidades particulares lançarem as suas iniciativas, sobre a «base» que lhes foi oferecida pelos C. F. M.

A confiança nos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em hora de inspiração concentrados em Administração única, por iniciativa do seu antigo director, Enge-

prospecções e estudos económicos que habilitam ao lançamento das vias de comunicação e muito menos a construção de linhas férreas.

Países há em que empresas particulares se lançaram em tais empreendimentos, mas raras são as que têm progredido.

Haja em vista o que sucede nos Estados Unidos, onde quase todas essas companhias ferroviárias são deficitárias.

E não pode dizer-se que esse facto se deva à má administração ou outro motivo que não seja os largos investimentos necessários que não encontram rentabilidade, nem mesmo a longo prazo, na exploração ferroviária, sobretudo de há anos a esta parte, desde que surgiram como concorrentes os transportes rodoviários e aéreos.

Os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, apesar dos esforços constantes para conseguir uma boa organização e melhorar cada vez mais a sua eficiência, mesmo assim, não cobririam os «déficits» dos transportes terrestres e aéreos se não fosse o «superavit» da exploração dos portos e alguma protecção que legislação adequada lhe proporciona.

Um artigo do Professor Faria Lapa, da Universidade Técnica de Lisboa, publicado em 1952, sob o título «O transporte e os seus preços», dá realmente nota disso, quando diz: «Mas na Província de Moçambique, onde, por felizes circunstâncias, os diversos meios de transporte se encontram sob uma direcção única, não seria difícil prosseguir nessa atitude de modo a dar ao mundo um exemplo edificante».

E mais adiante, referindo-se ao estabelecimento das tarifas: «O fomento desta produção, no que aos transportes respeita, exige a aplicação de entre os preços construtivos da gama prevista nas tarifas, daqueles que se encontrem na base dessa escala, buscando as empresas ou a Administração, se daí advierem prejuízos, compensação suficiente noutros transportes, nomeadamente nos produtos de importação. A aplicação do sistema só é viável se for comum a todos os meios de transporte.»

Por isso mesmo foi em hora de inspiração, como atrás dizemos, que os transportes em Moçambique se concentraram em Administração única. Só assim foi possível realizar as grandes obras em novas linhas, novos portos e ampliação de outros, a compra de esplêndidos aviões e autocarros, a construção de novas estações, armazéns, gares de triagem, casas para pessoal, etc.

Do facto se apercebeu o «Notícias da Beira», que vem dedicando uma série de artigos aos fenómenos de crescimento do Distrito de Manica e Sofala, nomeadamente da sua capital, crescimento que tem como base os Caminhos de Ferro, afirmando: «O desenvolvimento da capital e de quase tudo quanto existe hoje em todo o Distrito é consequente do desenvolvimento e da exploração progressiva do C. F. B., ou nasceu sob a sua égide».



Estação da Beira

nheiro Pinto Teixeira, é ainda hoje a base fundamental para o desenvolvimento de núcleos populacionais que ao longo das suas linhas se estabelecem e expandem, não tardando a tornarem-se de pequenos lugarejos em vilas e cidades. Nampula, por exemplo, é bem demonstrativa desta afirmação, sobretudo quando nos lembramos que se iniciou com a instalação de uns tantos ferroviários e que a sua primeira rua recebeu, muito justamente, o nome de Avenida Pinto Teixeira.

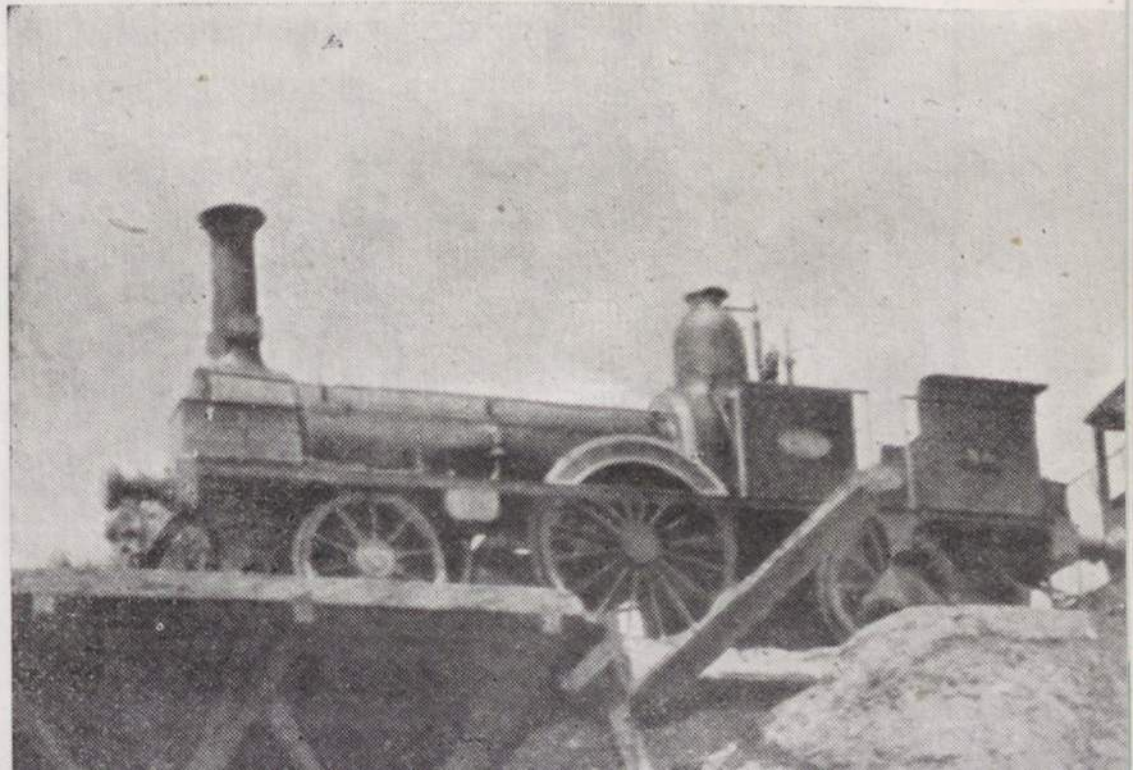
De resto, está de há muito universalmente estabelecido que não poderá haver desenvolvimento sem vias de comunicação adequadas; entre estas, porém, são os caminhos de ferro que, dadas as suas características específicas, com mais facilidade promovem a fixação das populações.

Nos países novos sucede que as vias férreas quando são montadas constituem na sua implantação e depois na exploração pesados encargos para os Governos, tanto maiores quanto maior for a extensão da via.

Todavia, os estudos prévios habilitaram esses Governos com os elementos necessários que justificam a construção: regiões que se podem tornar ricas sob o aspecto agrícola, exploração do subsolo, criação de indústrias e consequentemente o seu povoamento.

Cabem logicamente ao Governo esses encargos, pois não podem os particulares levar a efeito, por dispendiosas, as

Uma das locomotivas em serviço nos caminhos de ferro de Moçambique (1858). Comparando-a com as de hoje, verifica-se que o progresso foi, na verdade, assombroso



IMPrensa

«DIÁRIO DO NORTE»

Completo 18 anos o «Diário do Norte», motivo porque cumprimos o seu director e nosso prezado amigo Dr. António Cruz e todos os seus colaboradores.

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

Entrou no trigésimo sexto ano de publicação o jornal da tarde «Diário do Alentejo» que, sob a direcção do Sr. M. A. Engana, se edita na cidade de Beja.

Bem redigido e colaborado por brilhantes jornalistas e escritores, a cidade de Beja e o Baixo Alentejo devem a este jornal grandes e numerosos serviços de toda a ordem.

Ainda, na sua edição de 29 de Junho, sob o título «Para quando?» o «Diário do Alentejo», que já apresentara a ideia da realização de um congresso de etnografia e folclore, voltou, pela pena do seu colaborador A. Marvão, a agitar e a defender a ideia nestes termos:

«Agora que tanto se fala (e com razão) no turismo, que tudo se faz para valorizar as fontes de interesse local, atraindo aqueles que se interessam pela tradição, como origem de conhecimentos, ficaria bem pensar a sério na realização de um congresso regional de etnografia e folclore.»

A quantos trabalham no «Diário do Alentejo» apresentamos os nossos cumprimentos.

«GAZETA DE CANTANHEDE»

Com o número 2593, de 7 de Julho, entrou o semanário «Gazeta de Cantanhede» no 51.º ano da sua publicação. O número dedicado às suas «bodas de ouro» contém variada e valiosa colaboração, de entre a qual seja-nos permitido destacar o artigo referente à Caixa Benéfica dos Filhos do Concelho de Cantanhede, sociedade fundada em 10 de Junho de 1960. São suas principais finalidades: promover a união dos naturais do concelho de Cantanhede, estimular o regionalismo, auxiliar a difundir a instrução no concelho, proteger os desvalidos da região e criar uma Caixa de Pecúlios.

Ao Sr. Henrique Barreto, ilustre director e proprietário da «Gazeta de Cantanhede», bem como aos seus distintos colaboradores, os nossos melhores cumprimentos pelas «bodas de ouro» deste semanário.

«REPORTAGEM»

Recebemos os últimos seis números de «Reportagem», revista mensal brasileira de actualidades, transportes e turismo, dirigida pelo nosso prezado camarada Ubiratan Silva, excelente publicação com escolhido elenco de colaboradores. Apresenta texto variado de muito interesse, em que se inclui: Crónica Internacional, Letras e Artes, Espectáculos, páginas sobre a indústria de automobilismo, e diversos artigos de flagrante oportunidade.

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELENTES
C I M E N T O S

★

Trav. do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

L I S B O A



Laminite

produto da



TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

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

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

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS

SEDE e FÁBRICA

Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telef. 994196/7

Apartado n.º 11

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

«AUTORES» — Número da Primavera de 1967

Está publicado o n.º 36 — Primavera de 1967 — do magnífico Boletim Trimestral «Autores», propriedade e edição da Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses e de que é director o ilustre escritor Dr. Luís de Oliveira Guimarães. Abrindo com um artigo evocativo dedicado à memória da saudosa e gloriosa artista Palmira Bastos, refere-se largamente às «bodas de ouro» teatrais do grande dramaturgo Carlos Selvagem, que iniciou a sua fulgurante carreira dramática com a peça em três actos «Entre Giestas», que teve, até agora, três intérpretes notáveis: Ângela Pinto, Amélia Rey Colaço e Mariana Rey Monteiro. Publica um precioso inédito de Júlio Dantas: «A Varanda de Julieta», um quadro de uma das peças inacabadas que o mestre deixou no seu valioso espólio literário: «Romeu e Julieta».

Outras páginas de grande interesse completam o recheio deste número da Primavera de 1967 da revista «Autores».

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSCRIÇÕES

A notícia publicada recentemente na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sobre a estação de Barca de Alva, que passou por grande transformação, obra que se deve em grande parte ao Sr. Eng.º Dr. Hermínio Soares, foi transcrita no Boletim «A Previdência», que se publica no Porto sob a direcção do Sr. António Rodrigues Coutinho. Os nossos agradecimentos.

— O magnífico «Boletim do C. F. B.» que se publica no Lobito, sob a direcção do Sr. Francisco de Melo e Castro, transcreveu, na sua edição do mês de Maio, o artigo do nosso querido amigo e director, Sr. Eng.º Luís da Costa, intitulado «Os Caminhos de Ferro nos Estados Unidos da América». Agradecemos a distinção.

ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA

Última página

ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA
ÚLTIMA PÁGINA

A Verdade

O homem atarracado, de óculos de lentes grossas e fisionomia seráfica, entrou na estação do caminho de ferro. Conduzia uma maleta de coiro e um chapéu de chuva. Dirigiu-se ao chefe da estação e perguntou:

— Pode dizer-me a que horas sai o comboio para Milão?

— Daqui a quinze minutos.

— De que linha?

— Da n.º 7.

— Tem a certeza? É que eu não me posso enganar.

Estou encarregado de o fazer ir pelos ares.

— Seu brincalhão! — disse com simpatia o chefe da estação.

O homem dirigiu-se à plataforma e falou a um ferroviário:

— É este o comboio que vai para Milão?

— É, sim, senhor.

— Vai partir imediatamente?

— Dentro de poucos minutos.

— Terei tempo de lhe pôr uma bomba e voltar a sair?

O ferroviário olhou-o divertido.

— O senhor, nessa idade, e gosta ainda de brincar!

O homem subiu para a comboio, entrou numa carruagem, colocou um jornal no assento, a fim de ocupá-lo, e pôs a maleta na rede. Em seguida dirigiu-se a um dos revisores.

— Pode dar uma olhadela à minha maleta, enquanto vou lá fora, um instante?

— Pois não...

— Será bom não lhe tocar, porque contém uma bomba.

— Está bem! Está bem! — disse o revisor com um largo sorriso. Vejo que o senhor é uma criatura bem disposta. Vamos ter uma viagem divertida.

O homem saiu da estação. Nisto ouviu-se formidável explosão. Um polícia que estava próximo, exclamou:

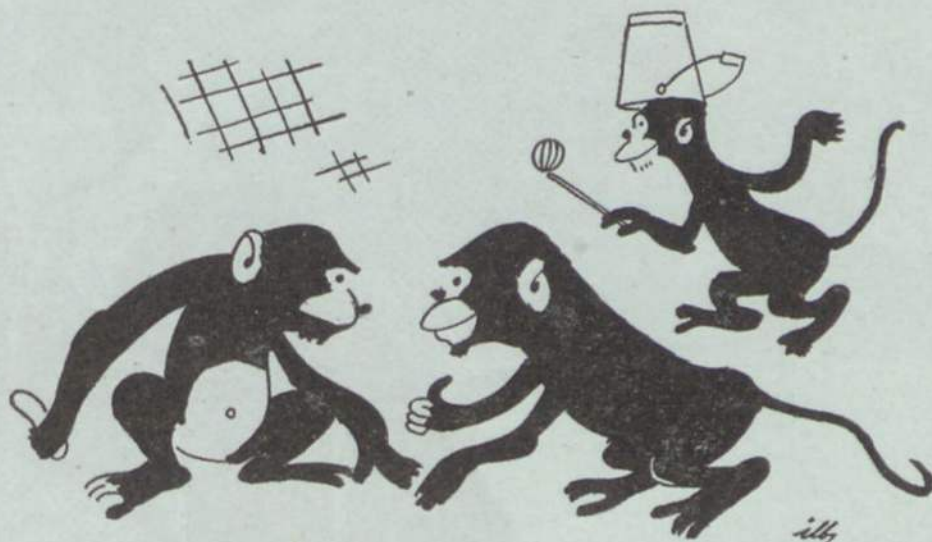
— Que terá acontecido?

— Não foi nada, respondeu o homem. Fui eu que pus uma bomba no comboio que vai para Milão.

O polícia repreendeu-o ásperamente:

— Acha que o momento é para brincadeiras?

E correu para ver o que havia acontecido.



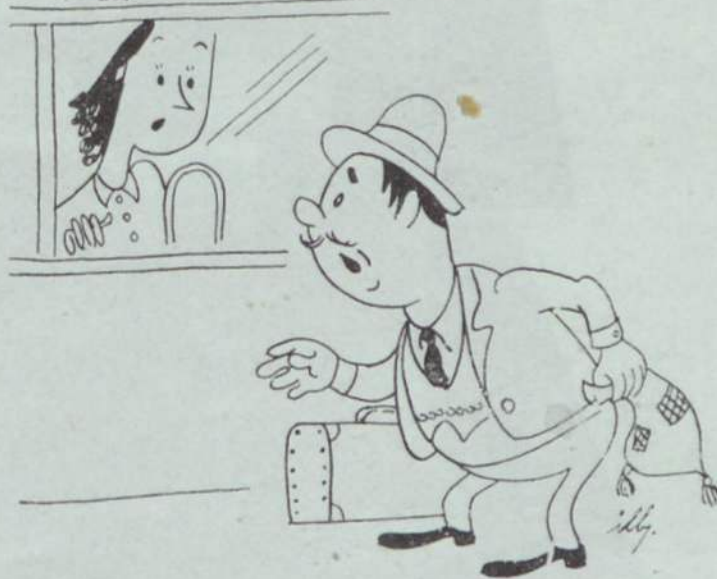
— Sabes, Bitini, que sou capaz de executar em patins um desenho invulgar: o número 88888!

— Mas Quiralu isso qualquer patinador faz...

— Mas a diferença é que eu faço isso em números romanos.

★

1ª CLASSE



— Este comboio é que sai primeiro ou é o da linha 4?

— O da linha 4 sai dentro de um minuto, mas se correr ainda o apanha.

— Mas terei tempo de correr até lá e perdê-lo e voltar para trás e apanhar ainda este?

★



— O meu filho tem dois anos e meio, e já escreve o seu nome de frente para trás e de trás para a frente.

— Não me diga! Como se chama ele?

— Oto.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL