

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

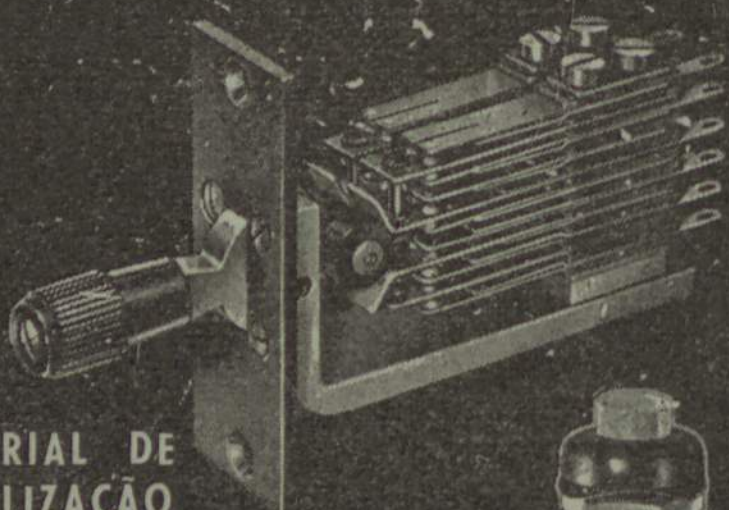
Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras —

COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.^a (FILHOS)

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5 — Telef. 32 00 11 (8 linhas)

L I S B O A



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SONIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

Av. Almirante Reis, 59 — Telef. 53 88 76 (10 linhas)
L I S B O A
FORNECEDORES DA C. P.

Laminite

produto da **SONAE**

TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

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

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

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS

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

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

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

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

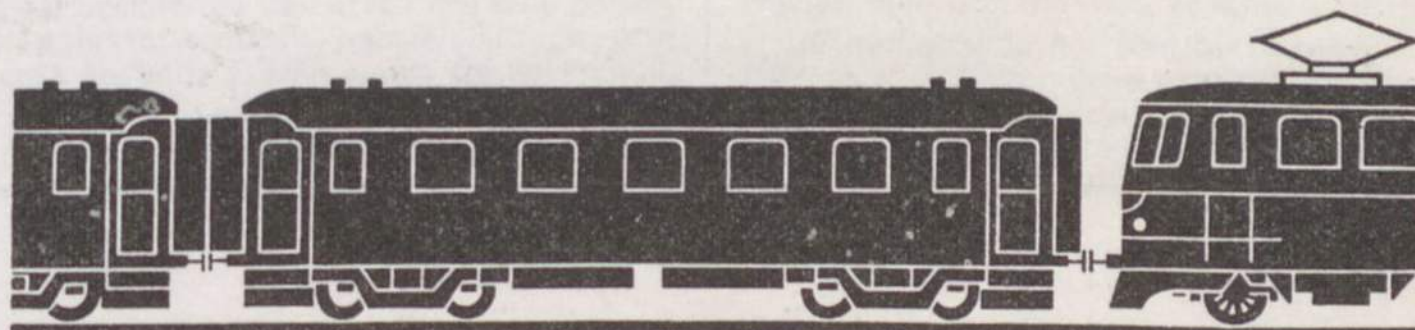
Números especiais:

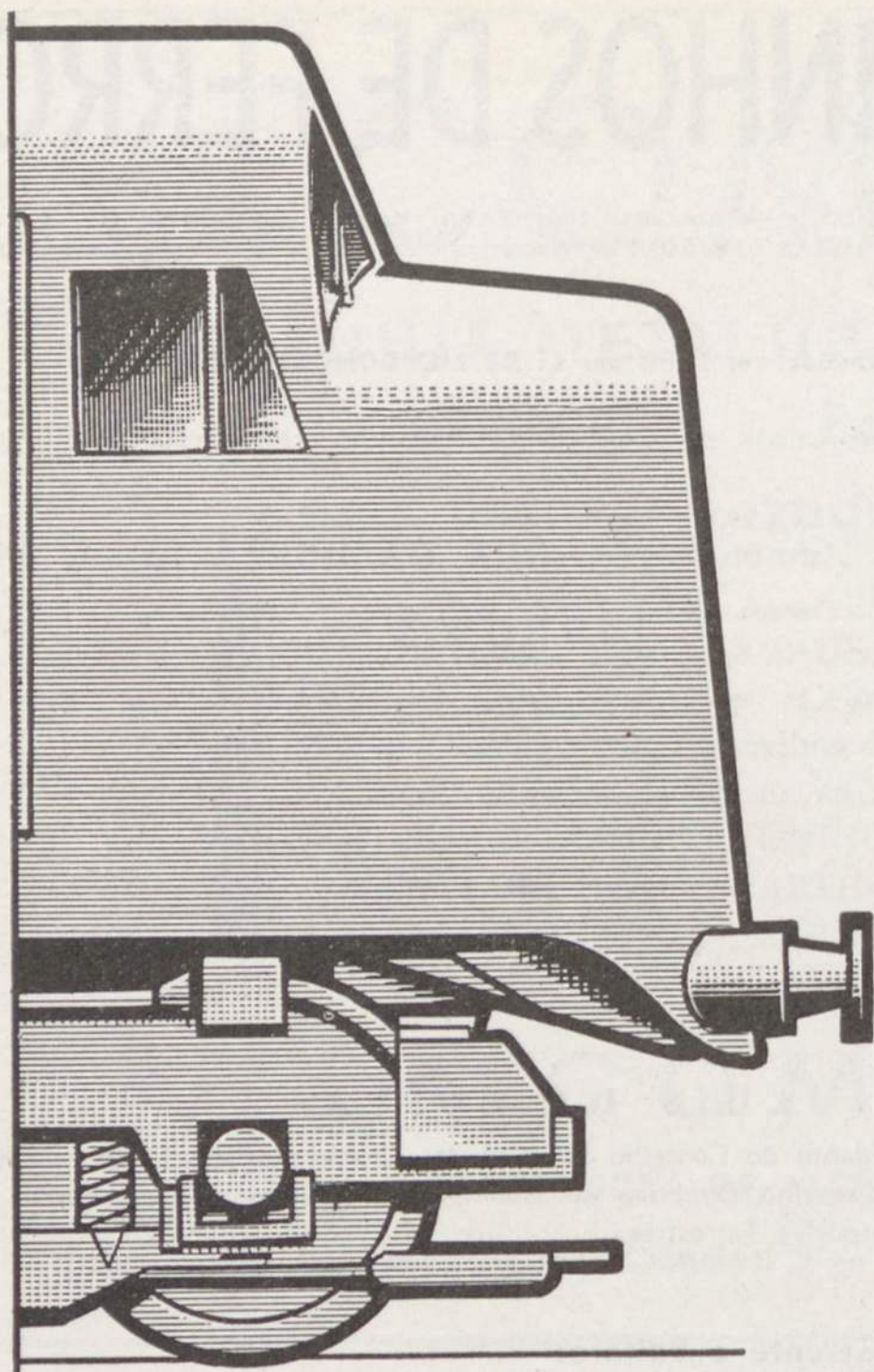
10 escudos

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DR.

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Carlos de Ornellas (Uma saudade sempre viva)...	193
Está à venda uma estação ferroviária	194
Jornal da Quinzena	195
Tráfego ferroviário totalmente automático na Alemanha Federal	197
Panorama	198
Linhas estrangeiras	199

Turismo	200
Na linha de Cascais	201
Para poder construir-se a barragem da Régua vai ser desviada a linha férrea	203
Cubsídios para a História dos Caminhos de Ferro	204
No mundo da Imprensa	205
Livros	206

Carlos de Ornellas

UMA SAUDADE
SEMPRE VIVA



POR SUA ALMA FOI REZADA MISSA NA IGREJA DE SÃO DOMINGOS NO DIA EM QUE SE COMPLETARAM QUATRO ANOS DO SEU FALECIMENTO

Falecido há quatro anos, Carlos de Ornellas ainda se mantém vivo no coração e na saudade dos seus familiares e de quantos foram seus amigos e conheceram de perto as suas raras qualidades de carácter, a sua generosidade e a sua alegria de viver. Tinha personalidade este homem que combateu na primeira Grande Guerra, que sempre amou os seus ideais com fidelidade extraordinária. Amando o convívio de amigos, nunca se furtou a trabalhar noutras organizações onde a sua actividade era necessária, como, por exemplo, Combatentes da Grande Guerra, Casa da Imprensa, Grupo Onomástico «Os Carlos» (de que foi o fundador e organizador), Casa dos Açores, de que foi também o fundador, e, ainda, como fundador da Tertúlia «Festa Brava». Em toda a parte deixou amigos e admiradores do seu talento de organizador. Ainda há pouco ouvíamos da boca de um dos seus companheiros de trabalho, que para ele nunca havia dificuldades. Se nos cargos que desempenhou fora da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», deixou a marca inconfundível do seu talento de organizador, aqui, mais do que em outro lugar, deixou um sulco profundo que sendo uma grande saudade, é também uma presença inapagável.

Quatro anos se passaram! Quatro anos que deslizaram rapidamente, mas que não diluíram a saudade pelo querido morto. À missa, mandada rezar pela viúva do antigo director desta publicação, Sr.^a D. Fernanda de Ornellas e por sua filha, Sr.^a D. Maria Carlos Alves Cardoso, na Igreja de São Domingos, ao meio-dia, reuniu numerosos amigos de Carlos de Ornellas, de cujos nomes a nossa reportagem conseguiu refer os seguintes: Eng.^o Luís da Costa, actual director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; Eng.^o Joaquim Pedro da Costa Pereira; brigadeiro Macieira Santos, antigo presidente da Casa dos Açores; Dr. Leopoldo do Vale, sócio fundador daquela instituição regionalista; Eng.^o João Frederico de Sousa, seu actual presidente de direcção; Prof. Leão de Carvalho; Francisco da Silva Brás e esposa; Arnaldo Calabaça e Antero Olaio, da direcção da Tertúlia «Festa Brava»; Augusto Mayer; Carlos Cruz Monteiro; Carlos Madureira; Dr.^a D. Maria Luísa Lofgren; viúva de Jervis Pereira; viúva de Carlos Azinhais; D. Luísa Pinheiro; José Sales Gomes; Carlos Trindade, em representação do Grupo «Os Carlos»; Rebelo de Bettencourt, secretário-geral da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; Jorge Ramos, chefe da redacção.

O Grupo Onomástico «Os Carlos», além de se ter feito representar pelo chefe da secretaria, Sr. Carlos Trindade, enviou à Sr.^a D. Fernanda de Ornellas o seguinte telegrama: «Os corpos gerentes do Grupo «Os Carlos» acompanham V. Ex.^a na saudade deste dia.»

O jornalista Sr. Fausto Nunes Dias, ilustre director do semanário «Vida Ribatejana», ausente na Curia, fez-se representar na missa de São Domingos pelo nosso camarada de redacção Rebelo de Bettencourt.

O nosso prezado amigo e distinto colaborador Sr. Emílio Barbosa Estácio, que se encontra em convalescença de uma melindrosa operação cirúrgica, enviou uma carta às herdeiras de Carlos de Ornellas, associando-se ao piedoso acto.

Um artigo do Dr. Muno Simões

Uma instituição pioneira

Alguns dos ilustres brasileiros e portugueses que tomaram parte no Congresso das Comunidades de cultura portuguesa, há pouco encerrada em Moçambique, devem lembrar-se ainda da Sociedade Luso-Africana, fundada e mantida, há muitos anos, por portugueses do Brasil e à qual couberam objectivos que os factos tornaram do maior alcance, não só nacional como internacional.

Essa Sociedade, bem mal compreendida, ao tempo, por alguns super-homens, mais em Lisboa do que no Rio de Janeiro, propunha-se e conseguiu-o — criar nas elites brasileiras a consciência da importância que, para o Brasil assumiam as províncias ultramarinas portuguesas e a difusão recíproca da literatura e da cultura de cada país no outro. Teve a Sociedade um boletim de que se publicaram ainda quase duas dezenas de números e em que colaboraram portugueses e brasileiros eminentes, realizou conferências, distribuiu livros portugueses e brasileiros nas áreas dos dois países, fez exposições, numa palavra realizou parcialmente o programa do Congresso cuja segunda sessão agora foi encerrada.

É de justiça lembrar a intuição patriótica dos portugueses que lançaram e puseram em marcha a iniciativa e que, nem por serem alguns deles discordantes da situação política por-

tuguesa, deixaram de, a tantos anos da campanha que havia de eclodir contra Portugal e contra o seu Ultramar, realizar uma obra meritória e benemérita que, ainda hoje, é recordada com apreço e que se não foi mais longe e não existe ainda, foi porque lhe faltou apoio de muitos que deviam dar-lho, pressuroso e efectivo, sobretudo no sector oficial português.

A Sociedade Luso-Africana no Rio de Janeiro em que sobressaíram as personalidades de patriotas esclarecidos e tenazes de António Amorim, Dolores Gonçalves, Sousa e Melo, Alamiro Andrade, Gonçalves Paratudo e tantos outros, foi realmente uma tentativa de consciencialização e mentalização do Brasil em relação ao valor do Ultramar português para a política atlântica e, portanto, de antecipação devinatória dos princípios em que se está apoiando actualmente a política luso-brasileira, no sentido de concretização da verdadeira Comunidade, em vista à afirmação pacífica das normas pluri-raciais que comandaram sempre a nossa vida de relação.

Os números do boletim, as relações culturais que se intensificaram, a distribuição gratuita de livros portugueses e brasileiros, as conferências e as exposições foram mestras do mesmo sentido de interpenetração de interesses culturais que ora se procuram e que, se tem prosseguido, como se desejava,

Está à venda uma estação ferroviária

Recentemente saiu nos jornais alemães um anúncio curioso: «Vende-se uma estação ferroviária.» Não se tratava de uma brincadeira, porque está efectivamente à venda a Estação de Kierberg, perto de Colónia, na República Federal da Alemanha. O edifício, reproduzido na gravura, assemelha-se mais a um palacete do que a uma estação ferroviária e foi construído para o imperador Guilherme I, que o utilizava quando caçava na região de Colónia e vivia no Palácio de Brühl. Onde antigamente se recebiam com todas as honras reis, príncipes e diplomatas, hoje em dia só se vêem galinhas à procura de alguns grãos; mas talvez um comprador venha a transformar a estação ferroviária numa atracção turística.



teria não só facilitado muito a aproximação dos dois países mas evitado muitos atritos e equívocos que se agravaram e que colocaram contra Portugal por motivos mais que discutíveis e alguns até de puro personalismo, brasileiros ilustres que, postos agora em contacto com as nossas realidades ultramarinas, se confessam admiradores conscientes da nossa obra, principalmente em Angola e Moçambique que mais fácil lhes tem sido visitar e apreciar.

Felizmente entre tais visitantes estão alguns brasileiros eminentes e que autorizadamente podem pronunciar-se, como já se têm pronunciado, sobre o que temos feito e continuamos a fazer em África e sobre a validade da obra pacífica de pluri-racialismo que, em terra nossa, se está realizando com todo o êxito, ao mesmo tempo que, através dos nossos esforços e sacrifícios lutamos contra o ódio primitivo e brutesco que contra nós se assanha, cada vez mais, precisamente pela acção que estamos realizando e que não tem par, pelo sacrifício que fazemos em defesa da paz e do progresso, não só nossos mas alheios, pois do nosso esforço beneficiam muitos países africanos que nos combatem ou armam até os nossos inimigos e os estimulam contra nós.

O número de brasileiros representativos que aderem à nossa causa é cada vez maior e nele figuram não só velhos amigos que o são pela inteligência, pelo saber e pelo sentimento, mas pessoas que, até há pouco, poderiam parecer desconfiados senão hostis à causa portuguesa em África. Gilberto Freyre, Assis Chateaubriand, Theophilo de Andrade, Carlos Lacerda, Pedro Calmon, os irmãos Condé, Tito Lívio Ferreira, Mozart Monteiro, Helio Simões, Alves Pinheiro, Viana Moog, Helio Viana, Celso Cunha, Austregesilo de Athayde, Américo

Lacombe, Thiers Martins Moreira, Aureliano Leite e tantos mais, amigos de sempre vêm, agora, ao seu lado, grandes e novos amigos como Sousa Dantas que foi embaixador no Ghana, Adonias Filho, Soares Amora, Josué Montello, Moniz de Aragão, Ovídio Cunha, Sousa Nobre, Bastos d'Ávila, Garrido Torres e tantos mais que honram a cultura brasileira e que poderão depor em favor da obra portuguesa em África, não só pelo que representa em si mesma, mas pelas implicações humanitárias que podem arrogar-se para o progresso dos povos negros que em nenhum outro país gozam da paz e da tranquilidade que, apesar do terrorismo estrangeiro ou estrangeirado, fruem na área portuguesa.

Pena que a obra da Sociedade Luso-Africana não tenha tido outro tratamento e não possamos, agora, colher os grandes e novos benefícios que a sua manutenção e expansão lhe teriam e nos teriam dado, sem dúvida.

Mas, sem deixarmos de congratular-nos com que se estejam efectivando as possibilidades do momento que estamos assinando, façamos votos porque o espírito dos pioneiros da Sociedade Luso-Africana se mantenha e fortaleça e porque, definida e verificada a utilidade universal da Comunidade luso-brasileira, pelo que ela pode representar para a paz do Mundo e para o seu desenvolvimento, pela área pluri-racial que estamos criando em África como já no Brasil existe e de criação nossa, e que é indispensável ao futuro do Mundo.

E a esse espírito pioneiro deixemos, aqui, consignada a nossa admiração, o nosso respeito e a nossa gratidão que todos lhe são devidos.

NUNO SIMÕES

Jornal da Quinzena



Angel Palomino, escritor e jornalista, colaborador dos melhores órgãos da Imprensa Espanhola e director de alguns dos grandes hotéis de Espanha, está em Lisboa, onde veio tratar de assuntos que respeitam ao intercâmbio turístico entre Portugal e Espanha.

— O subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, acompanhado pelo Comissário do Turismo, visitou no Algarve empreendimentos turísticos em funcionamento e construção e estudou com as entidades locais problemas relacionados com a fase actual do fomento turístico daquela região.

— A assembleia geral extraordinária dos accionistas do Metropolitano de Lisboa, reunida para deliberar sobre a emissão de obrigações no valor de sessenta mil contos, aprovou por unanimidade a emissão proposta.

— A convite de uma empresa de aviação, doze agentes de viagem sul-africanos, vindos de Joanesburgo, visitaram Luanda, Benguela, Huila e Lobito, e avistaram-se com entidades ligadas ao turismo.

— O sr. João Mexia de Lemos Ribeiro foi nomeado, interinamente, para exercer o cargo de chefe da Repartição de Actividades Turísticas do Comissariado do Turismo.

— Durante as II Jornadas Luso-Brasileiras de Engenharia Civil, que estão a decorrer no Rio de Janeiro e em S. Paulo, os engenheiros portugueses Silvério Martins e Biosa e Gala apresentaram uma importante comunicação sobre a edificação, no Algarve, de uma cidade turística: Vilamoura.

Situada nos arredores de Quarteira, a nova cidade terá 50 000 habitantes e será uma realização sem precedentes no nosso país, especialmente concebida para apoio do turismo nacional e internacional, que cada vez em maior número se movimenta por todo o Portugal.

— Apresentando uma comunicação na última sessão de estudos do Museu de Etnografia e História do Porto, o dr. Fernando de Castro Pires de Lima, director daquele estabelecimento, fez várias considerações sobre a origem do nome do rio Leça, que desagua em Leça da Palmeira, freguesia de Matosinhos, a que também deu o nome. Depois de demonstrar que o rio era antigamente conhecido por Leza ou Lesse, citou vários autores, como frei Manuel da Esperança, que afirmam ter o nome do rio Leça vindo de Laetícia ou de Lecia, que significa alegria.

— Em 14 de Agosto iniciou-se o Festival de Sintra, com um concerto sinfónico em que tomou parte a orquestra da E. N., dirigida pelo maestro Silva Pereira, tendo como solista o violinista russo Alexis Michlin. Representou-se pela primeira vez em Portugal a célebre tragédia de Racine «Phedra», com Amélia Rey Colaço e Eunice Muñoz nos principais papéis.

— Inaugura-se em 2 do corrente a Feira de S. Mateus, em Viseu. Do programa desta feira centenária constam festivais folclóricos pelos ranchos de Torredaitas e Paços de Vilhariques.

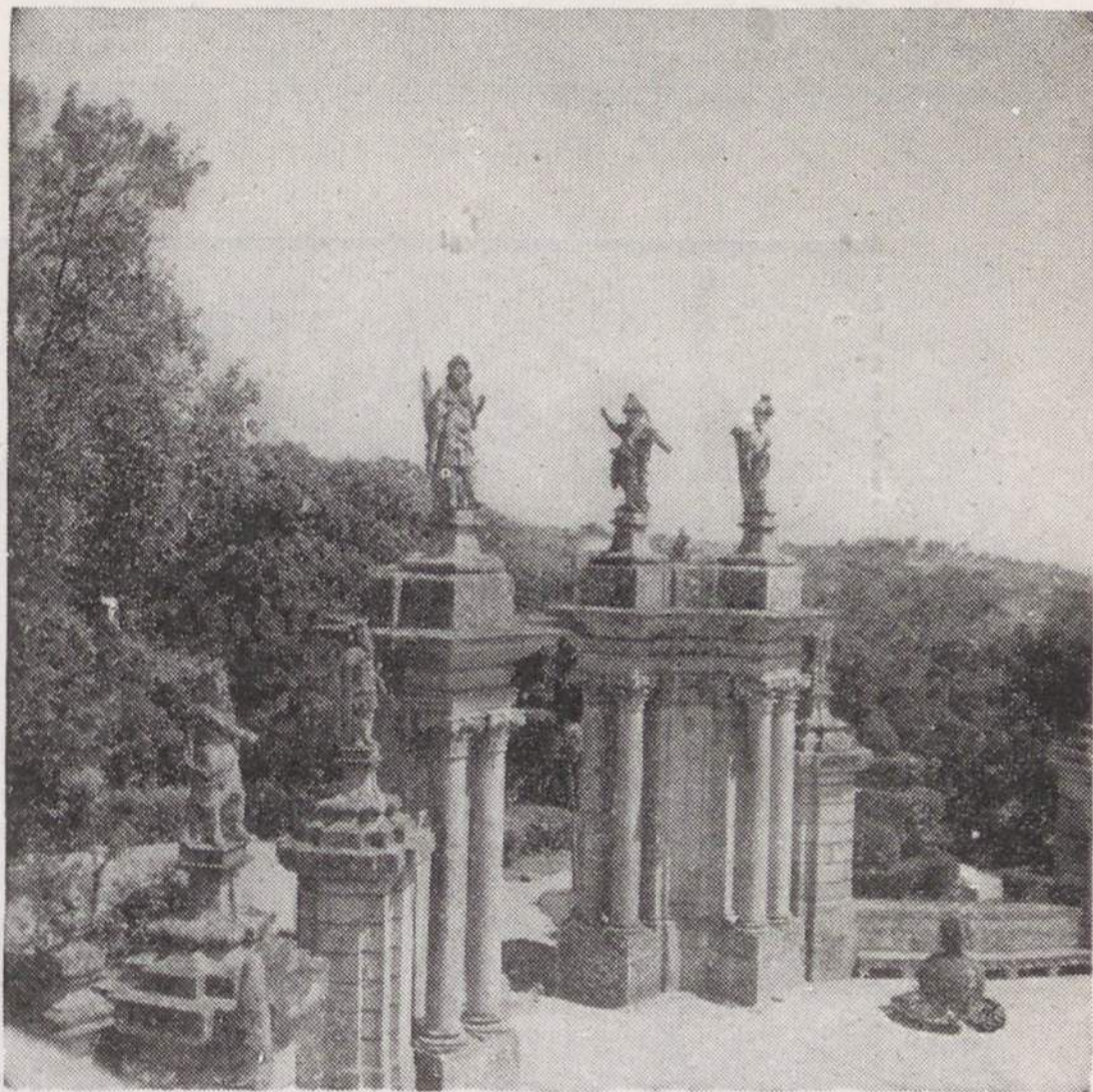
— Segundo os primeiros dados provisórios fornecidos pelo Organismo Nacional Italiano de Turismo, entraram na Itália, no primeiro semestre de 1967, cerca de 9,5 milhões de turistas, o que representa um aumento de 6,7 % em relação ao primeiro semestre de 1966.

— Com um festival folclórico minhoto, e ainda a participação dos ranchos de Revelhe e de Lanhelas, efectuaram-se as Festas de Monção.

— A Madeira vai ser mais visitada por turistas noruegueses. A «Pérola do Atlântico» foi incluída no programa 1967/68 da companhia armadora «Fred Olsen Line». O itinerário dos vinte e oito cruzeiros a realizar pelos navios «Black Watch» e «Black Prince», de 18 deste mês a 12 de Maio de 1968, passa pelo Funchal.

— Foi nomeado presidente da Junta do Turismo das Caldas de Arego o sr. dr. Jaime de Magalhães.

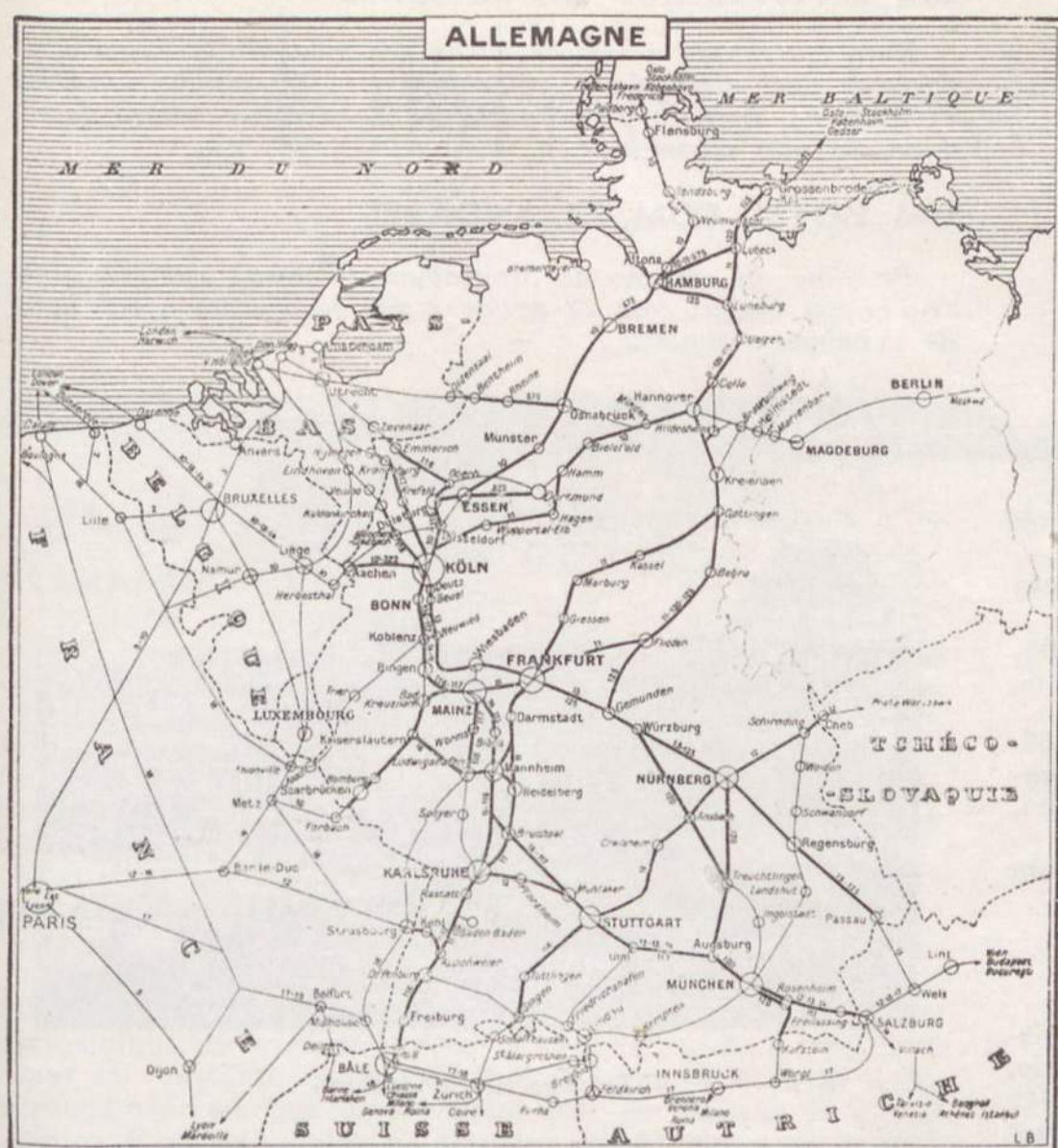
— Estão a realizar-se em S. Gens de Cidal (Trofa) as tradicionais festas, em que colaboram os ranchos de S. Pedro da Cova e de Resende.



CASTELO BRANCO — Escadaria do Jardim do Paço

— Com a presença de altas individualidades, entre as quais o Commissariado Nacional de Turismo e o presidente do município caldense, efectuaram-se em Caldas da Rainha as comemorações solenes do 40.^o aniversário da sua elevação a cidade.

196



Tráfego ferroviário totalmente automático na Alemanha Federal

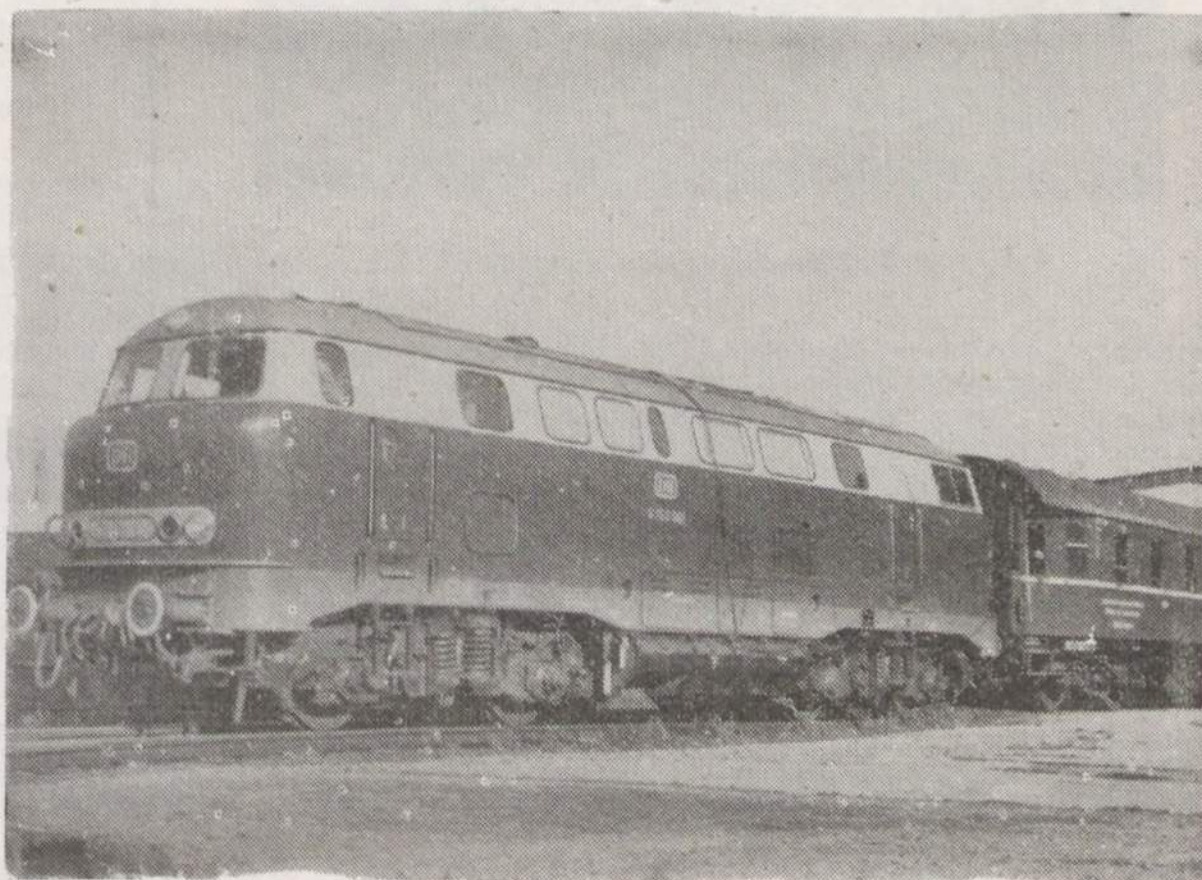
Após longas experiências de manobras com comboios de mercadorias guiados electrónicamente, experiências que alcançaram pleno êxito, a direcção da Viação Férrea Federal Alemã resolveu agora instalar na Baixa Saxónia o primeiro trecho de tráfego ferroviário inteiramente automatizado. Em princípios da década de 70 espera-se estar concluída essa primeira etapa.

Em duas estações, no trecho entre Hannover e Hamburgo, serão instaladas inicialmente «ilhas de controle», que servirão de modelo a futuras instalações dessa espécie.

Já há alguns meses, um cérebro electrónico instalado em Braunschweig, guia todas as manobras dos comboios que vêm de Bremen à estação de Seelze. Quando os comboios saem os condutores comunicam o número de vagões, peso, destino e outros dados suplementares.

O computador electrónico elabora então as instruções: em que via o comboio deve entrar, como deve ser desdobrado, e como os vagões devem ser ordenados para o prosseguimento da viagem. Também o sistema de mudança de vias será feito em breve electrónicamente.

Paralelamente com as experiências em Seelze, serão realizadas idênticas provas na estação de Uelzen, com o tráfego de passageiros. O cérebro electrónico calcula para cada comboio o tráfego mais apropriado, liga o trecho correspondente e despacha o comboio mais rapidamente do que qualquer encarregado de estação.



Locomotiva «Diesel» da série 160

Panorama

O PRIMEIRO HOTEL DE TURISMO NA GRONELÂNDIA

Está em construção em Jakobshavn o primeiro hotel de turismo da Gronelândia.

Foi necessário dinamitar a costa rochosa e usar um cimento especial nas fundações, que possa resistir ao clima polar.

Jakobshavn é um dos mais belos locais da Gronelândia, perto do «Fiorde do Gelo», que despeja no mar 20 milhões de toneladas de gelo por dia.

O novo hotel deve estar concluído em Setembro de 1967. Disporá de todo o conforto moderno. O preço da pensão completa será de 100 Crs. D. (cerca de Esc. 420\$00) por dia. Estará aberto todo o ano.

Terá uma grande sala de restaurante, com vista para um mar azul cheio de «icebergs»...

UM TÚNEL RODOVIÁRIO EM SÃO GOTARDO

Anuncia-se em Berna que vai iniciar-se em 1969 a construção de um túnel rodoviário no desfiladeiro de São Gotardo.

O túnel, que permitirá a travessia dos Alpes em qualquer altura do ano, facto que até aqui não se verificava, deve estar



O desfiladeiro de São Gotardo

concluído dentro de seis a oito anos. Terá 16,4 quilómetros de comprimento e disporá de duas faixas de rodagem. A actual estrada do Passo do São Gotardo revela-se insuficiente para fazer face ao afluxo de turistas durante o Verão. E, durante os nevões do Inverno, tem de ser encerrada ao tráfego.

UM RESTAURANTE NA VERTENTE DO VULCÃO TINECHEYDE

Em Arrecife de Lazarote, nas Canárias, uma cozinha natural vai ser instalada no vulcão Tinecheyde, a fim de que os excursionistas possam assar carne, cozer ovos e fazer café sem combustível de nenhuma espécie, mas aproveitando as altas temperaturas que se registam no interior do vulcão.

Na vertente do Tinecheyde vai ser construído um restaurante com capacidade para 300 pessoas.

UM «MONORAIL» EM LONDRES

Está em estudo a instalação de um «monorail» cujas composições deslocar-se-ão à velocidade de 100 milhas horárias (160 km/h), ligando o aeroporto de Londres ao centro da cidade em oito minutos.

UM HOTEL COM 22 ANDARES

Próximo da estação de Montabian (Tolosa) vai ser construído um imóvel com 22 andares que se destina a um hotel de primeira categoria.



Estação de Montabian

A ILHA QUE SOBE E DESCE

A ilha do Falcão, localizada a cem quilómetros ao norte do arquipélago de Tonga e que, desde a sua descoberta, em 1781, se tem submergido e emergido como um iôio, está novamente nas águas do Pacífico.

Pestana & Fernandes, Lda.



IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: Rua dos Sapateiros, 39-1.º

L I S B O A



Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º — Telef. 36 61 71/5



PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA



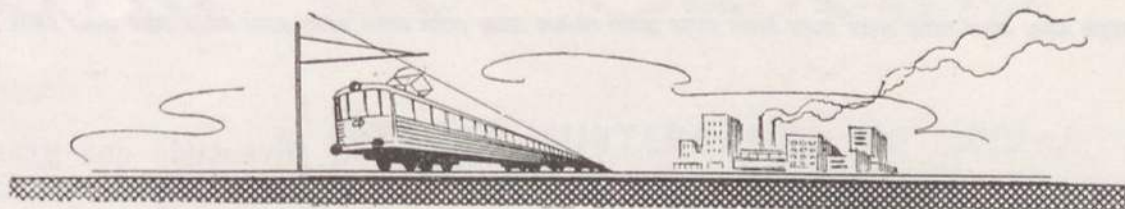
Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS • FARMÁCIAS

E DA C.^a DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

Por determinação da Direcção dos Caminhos de Ferro Federais, grupos de 6 pessoas com o mesmo destino, beneficiam agora de um desconto de 30 % em viagens regulares, porém, fora da época principal; até agora este desconto somente era concedido a grupos de 10 pessoas; o mesmo acontece com as reduções de 50 %, que passam a ser atribuídas a grupos de 15 passageiros, em vez de 25, como até então.

BULGÁRIA

Nas previsões inscritas no plano quinquenal 1966-1972 encara-se um aumento do volume de mercadorias transportadas por caminho de ferro da ordem de 35 %. Estando a tracção a vapor em constante declínio, 80 % do tráfego serão então assegurados quer em tracção eléctrica, quer em tracção de motor térmico. Para este efeito, no decorrer dos futuros anos, o parque dos caminhos de ferro búlgaros será enriquecido com 215 locomotivas eléctricas ou «Diesel», 90 máquinas «Diesel» de manobra e 28 «autorails» e 56 reboques.

ESTADOS UNIDOS

Um centro de pesquisas de transportes (estrada, caminho de ferro, água, ar) vai ser criado no Ohio, sob a fiscalização da Universidade do Estado de Ohio. A despesa prevista para o estabelecimento deste centro deve ascender a 25 milhões de dólares.

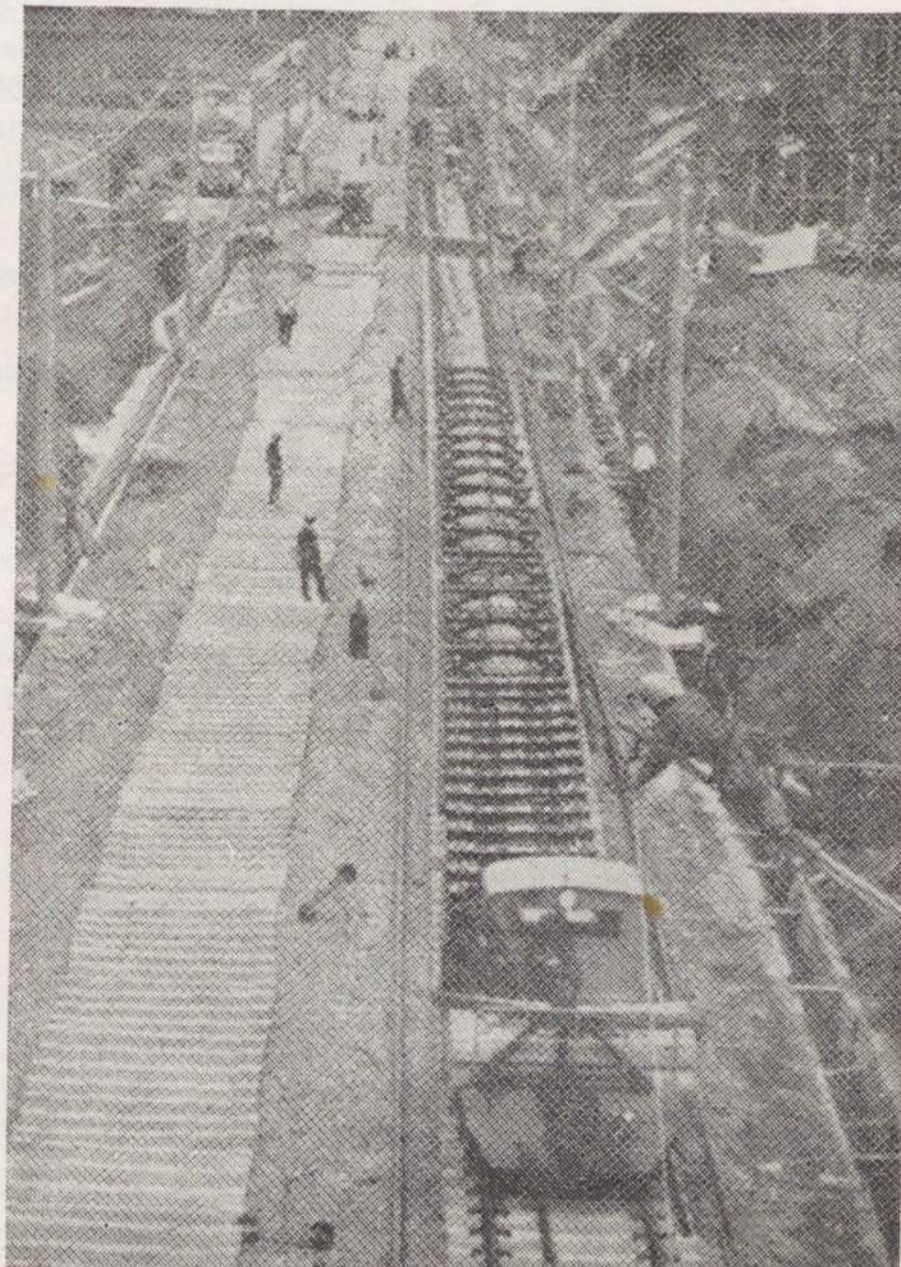
GRÃ-BRETANHA

O déficit dos Caminhos de Ferro Britânicos no ano de 1966 foi de 134 700 000 libras (contra cento e vinte e três milhões e quatrocentas mil libras em 1965) sobre uma previsão de déficit de 115 milhões de libras.

Esta situação é devida às restrições governamentais, a um aumento de salários, autorizado pelo Primeiro Ministro, e à greve do pessoal do mar, na passada Primavera.

SUÉCIA

Este Verão, na rede sueca, vão entrar em serviço comboios panorâmicos, com o fim de proporcionar aos turistas a possibilidade de admirar demoradamente a paisagem. Trata-se de um novo tipo de comboio com locomotiva «Diesel» e dotado de carruagens com imperial.



A linha FOKAIDO (Japão)

AUSTRÁLIA

Em 1965-66 foram transportados mais de 490 milhões de passageiros e 83 587 milhões de toneladas de mercadorias. Na Austrália, as vias de caminho de ferro estendem-se ao longo de 43 470 quilómetros.



Automotora «Bugatti» nos Caminhos de Ferro Franceses

Turismo

SAMARKANDA

Samarkanda, uma cidade de 200 mil habitantes em constante progresso, tem as suas raízes no islamismo que, na opinião dos peritos, ultrapassa em pureza e vigor, o «P Partenon» de Atenas e o «Forum» de Roma. A maior das relíquias de Samarkanda é o «Registão» — uma enorme praça, cercada de torres, construída no século XV, onde funcionavam escolas para sacerdotes muçulmanos. Foi construída por Tamerlão, que de Samarkanda governava um grande Império, e concluída por seu neto o príncipe Vlugbek, dos mais notáveis cientistas da antiguidade.

A agência «Intoucist», departamento oficial soviético, está a desenvolver enorme actividade publicitária, chamando turistas à velha, nobre e hospitaleira cidade de Samarkanda.

EM ESPANHA

A capacidade de alojamento de turistas, na Espanha, em fins de 1966, era de 905 860 quartos, dos quais 354 183 em hotéis, 424 914 em apartamentos e 126 763 em acampamentos.

A província com maior capacidade de alojamentos era a de Gerona, com 105 339 quartos, seguida de Málaga com 101 559.

NA ALEMANHA

O turismo e os albergues da juventude

Na assembleia geral da Associação Alemã dos Albergues da Juventude, em Karlsruhe, foi resolvido dar uma nova redacção ao regulamento interno daqueles estabelecimentos até ao Outono próximo. Assim, em todos os albergues de juventude que tiverem espaço para isso, será criada uma sala de fumo, passando a hora de fechar do albergue das 22 horas para as 23.30. De futuro, todos os jovens instalados nos

albergues da juventude das grandes cidades, terão, assim, a possibilidade de frequentar teatros e outras reuniões culturais, uma vez que a hora de recolher é muito mais tardia. Já durante o ano passado se atenderam vários pedidos, criando-se dormitórios mais pequenos, uma melhor e mais conveniente assistência de bagagem e salas para uso diurno mais confortáveis, mediante reformas em todos os albergues novos da República Federal. O total de dormidas de hóspedes estrangeiros nos albergues subiu para 769 421, o mais elevado número registado em 1966 pela Federação Internacional dos Albergues da Juventude.

A IMPRENSA FRANCESA E O TURISMO PORTUGUÊS

Continuamos a estar de parabéns. A França, que quase ignorava o nosso País, já se interessa pelos problemas turísticos de Portugal. Com efeito, em dois grandes jornais de Paris, Portugal é assim elogiado, em termos de quem conhece com simpatia o nosso País e as nossas excepcionais condições turísticas.

O diário «Paris Presse» escreveu o seguinte: «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 que 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:

«Isto deve-se principalmente a uma campanha de diversificação da infra-estrutura. Tudo tem sido melhorado, desde os parques de campismo até aos hotéis, contando Portugal com os mais luxuosos.»



O
Sena
visto
da
Torre
Eiffel

Na Linha de Cascais

A ESTAÇÃO SUBTERRÂNEA DE OEIRAS, INAUGURADA NA MADRUGADA DO DIA 15 DE AGOSTO, CONSTITUI UM IMPORTANTE MELHORAMENTO E VEIO RESOLVER UM VELHO PROBLEMA

A Imprensa, como não podia deixar de ser, deu relevo à inauguração, às 4 horas de 15 de Agosto passado, da estação subterrânea da populosa vila de Oeiras. Trata-se de um grande melhoramento e com ele ficou resolvido o grave problema que constituía a falta de uma estação construída com o duplo fim de promover toda a segurança aos utentes dos comboios e aos transeuntes que, cada vez em maior número, tinham de atravessar a linha.

Centro populacional dos mais importantes da linha de Cascais, a linda e turística vila de Oeiras bem merecia as atenções dos responsáveis, a fim de os obstáculos serem removidos.

O trânsito ferroviário é, gradualmente, cada vez mais intenso, ascendendo a três ou quatro mil pessoas os utentes dos comboios, isto num dia somente de trânsito normal. E tinham de redobrar as cautelas dos peões, sendo constante o seu sobressalto.

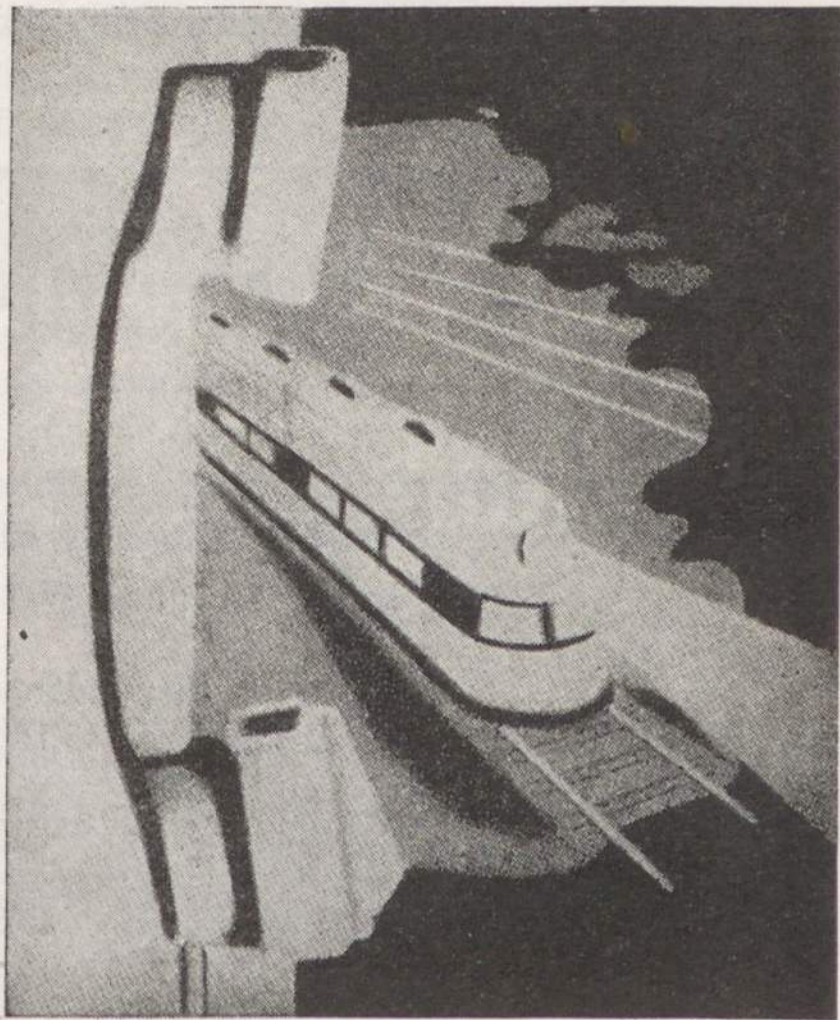
Esta permanente contrariedade, apesar da vigilância que cada um se impunha ao cruzar a linha férrea, afectava em particular centenas de crianças alunas do liceu de Oeiras, sujeitas, mais do que os adultos, como é óbvio, a imprevisíveis distrações que lhes poderiam acarretar, num segundo, a morte, ao deparar-se-lhes um comboio.

O encargo principal da obra foi suportado pela Sociedade Estoril, que teve a colaboração da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, da Câmara Municipal de Oeiras e dos Serviços de Urbanização

Durante muitos anos, o problema continuou à espera de solução, dados os encargos elevados que incidiram sobre a construção dos túneis de acesso. Congregados, porém, todos os esforços, os trabalhos da estação subterrânea começaram, com base num delineamento funcional e que, acima de tudo (ideia básica preconizada desde início), obrigasse os peões a servir-se como único meio de atravessar a linha. Para tanto, a velha estação ferroviária desaparecerá, no aspecto funcional, em proveito da que foi erguida nos baixos dos quatro túneis de acesso, com o mesmo arejamento das estações do Metropolitano da capital.

O encargo principal da obra foi suportado pela Sociedade Estoril, entidade que explora o movimento de

comboios da linha de Cascais, contribuindo com os subsídios requeridos por aquela empresa, dado o elevado custo da obra, a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e a Câmara Municipal de Oeiras, tendo a elaboração do projecto tido ainda a colaboração dos Serviços de Urbanização. A construção da estação subterrânea, que é a primeira de que passam a dispor os caminhos de ferro portugueses, importou em mil e duzentos contos. As obras tiveram início há cerca de um ano, sendo dadas por concluídas a 15 do mês passado.



**O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.**

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º

P O R T O

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

Embora já em parte desmantelada, a velha estação funciona, presentemente, como local de despacho de mercadorias, «contrôle» de tráfego e sinalização eléctrica. No que diz respeito à estação subterrânea, dotada de uma óptima iluminação e aformoseamento interior, dispõe de duas bilheteiras, cada qual com três «guichets». Além de uma airosa sala de espera, o novo melhoramento inclui um bar e papelaria, que entrarão dentro em breve em funcionamento, bem como instalações sanitárias. O acesso faz-se através de quatro rampas, duas particularmente amplas, todas estas de declive suave. Quando da inauguração, a estação subterrânea de Oeiras foi utilizada pelos peões em direcção onde, anteriormente, funcionava a outra estação ferroviária, cuja colocação originava sérios transtornos.

A estação de Algés vai ser também remodelada pela Sociedade Estoril

O Departamento de Via e Obras da Sociedade Estoril está ultimando os estudos para proceder à remodelação da estação de Algés, tal como sucedeu com a de Oeiras, inaugurada na madrugada de 15 de Agosto passado.

— Foi a necessidade de proteger os alunos do Liceu — disse aos jornalistas um funcionário superior da

Companhia — que nos levou a dar a prioridade às obras na estação de Oeiras. A próxima obra do mesmo género a ser inaugurada será a de Algés.

As obras, tal como em Oeiras, compreendem a instalação de uma estação subterrânea servida por acessos que cruzam, sob o solo, a via Lisboa-Cascais.

A Sociedade Estoril pode, agora, intensificar os estudos relacionados com a construção da nova estação de Algés, para o que vai dispor do pessoal ocupado nos trabalhos da estação de Oeiras.

A SUÍÇA VÊ BAIXAR O NÚMERO DOS SEUS VISITANTES

A Suíça deve ter este ano a pior época turística de há muitos anos para cá — é a conclusão que se tira das estatísticas preliminares. Em todo o país houve em Junho 2,73 milhões de pernoitas em hotéis, das quais 971 mil (menos um por cento do que em Junho de 1966) foram de suíços e um milhão e 760 mil (menos seis por cento) de estrangeiros.

O número de turistas ingleses baixou vinte por cento e o de alemães catorze. Com excepção da Itália, da Holanda e da Bélgica, houve menos turistas dos países europeus. Em contrapartida, aumentou o afluxo de turistas de outros continentes, nomeadamente de norte-americanos (mais treze por cento). As estatísticas revelam, no entanto, que foi o pior mês de Junho desde 1962, e a ideia geral na indústria de turismo é a de que Julho e Agosto foram igualmente maus meses.

PINTO DE MAGALHÃES, LDA.

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 2 01 33 P P C/A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 37 00 21/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 71 21 08

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 83 47 24

AMARANTE — ARCOS DE VALDEVEZ — CHAVES — COVA DA PIEDADE — ELVAS — ERICEIRA — FÁTIMA — MALAPOSTA — PENICHE — TOMAR — VILA DA FEIRA — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO — VILA REAL (Trás-os-Montes)

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Para poder construir-se a barragem da Régua vai ser desviada a linha férrea

No prosseguimento do plano de aproveitamento hidroeléctrico do Douro, começaram os trabalhos preliminares de uma nova barragem, a montante da Régua, a qual obriga a um desvio da via férrea que corre ao longo do rio.

A barragem da Régua deverá ficar concluída em 1972, exigindo um investimento de um milhão e quatrocentos mil contos.

A cerca de três quilómetros da estação ferroviária, na zona de Bagaúste, começou já a construir-se uma estrada de acesso à margem direita onde será instalado o estaleiro. A barragem alagará parte do terreno ocupado pela vida férrea, pelo que será construída uma variante desta, cuja empreitada foi já adjudicada. Essa variante afastará para o interior do actual traçado cerca de sessenta metros, na parte mais afastada. Para esse efeito foram expropriadas várias propriedades, mas a obra não implica a necessidade de construções residenciais.

Três quilómetros de desvio

A variante ferroviária, que está em início, compreende três troços: dois a céu aberto e outro em túnel. O primeiro e o segundo, este em túnel, marcarão o desvio da actual via e o terceiro seguirá no

mesmo terreno do traçado da actual, mas em posição mais elevada. A estação de Bagaúste será desviada no sentido da variante e esta terá, nos três troços que a constituem, pouco mais de três quilómetros.

A barragem

Quanto à barragem, a sua construção inclui também trabalhos de vulto na margem esquerda, devendo ser construída uma variante provisória da estrada Régua-Pinhão e, mais tarde, antes da conclusão das obras, será construída uma estrada definitiva de 18 quilómetros, até ao rio Távora.

O movimento de trabalhadores na zona de Bagaúste é já acentuado, devendo aumentar, sensivelmente, com a intensificação da construção da variante da linha ferroviária.

No leito do rio será necessário proceder a escavações, pois há ali rochas que têm de ser desbastadas em profundidade.

Por outro lado, a barragem de Carrapatelo, mais para juzante do Douro, entrou na segunda fase e deverá ficar concluída em 1969, isto é, três anos antes da da Régua.

O esquema hidroeléctrico do Douro será, depois, completado com as barragens do Pocinho, Valeira e Atães.

Ponte
sobre
o
Douro
na
Régua





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)

Mostra-se finalmente, que por parte da Companhia foram produzidas testemunhas para prova dos factos de se ter mandado medir o terreno, qual era o ponto mais próximo de Estremoz que ficava fora da zona de 40 quilómetros, conforme o determinado na portaria de 9 de Abril de 1862 e de se ter chegado depois a acordo entre o Governo e a Companhia para o prolongamento da linha de Évora, na direcção de Estremoz até ao Crato; testemunhas que foram inquiridas a fls. 72 a 78 e que o representante do Ministério Público junto do Governo, o Ex.^{mo} Procurador-Geral da Coroa, protestara contra a prova que do alegado acordo se pretendesse fazer por este meio.

Relatados em presença dos documentos que instruem o processo dos factos anteriores a ele, bem como os principais argumentos, em que a companhia funda a sua intenção e o Governo a sua opposição, cumpre entrar no exame do direito aplicável à questão, a qual será considerada sob os pontos de vista do ramal e do paralelismo, porque a ambos se referem as alegações e os argumentos produzidos pela Companhia, posto que as mesmas alegações concluem por pedir que a linha férrea da Pampilhosa à Figueira seja considerada ramal da do norte, parecendo assim que a Companhia desistira da sua anterior reclamação baseada no paralelismo.

Por contrato de 14 de Setembro de 1859, celebrado entre o Governo e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e aprovado por carta de lei de 5 de Maio de 1860, tem a companhia o direito de construir, sem subsídio nem garantia de qualquer benefício, todos os ramais que possam alimentar as suas linhas (artigo 33.º) e o de se opor à concessão, sem consentimento seu, de alguma linha paralela às do norte e leste dentro de 40 quilómetros (artigo 34.º) e reservou-se o Governo a ampla faculdade de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e à fronteira, ou que, partindo destes pontos, sigam direcções divergentes, ou que atravessem as mesmas linhas (artigos 35.º, 36.º e 37.º).

A faculdade reservada nos três últimos artigos deriva-se do direito geral e imprescritível do Estado sobre a grande viação; e as concessões que nos artigos 33.º e 34.º do contrato o Governo faz à Companhia, constituem limitações daquele direito e como tais devem ser entendidas nos precisos termos em que se acham expressas.

A interpretação, pois, latitudinária ou equitativa, como a Companhia a reclama do tribunal, não pode admitir-se e daria margem a que a companhia conseguisse anular, quando lhe enviasse aquela faculdade; vindo deste modo a exercer um verdadeiro monopólio sobre a grande viação, em prejuízo de outras empresas e até dos interesses gerais do País.

A Companhia tem garantidos nos seus contratos:

1.º — O direito de construir os ramais que possam alimentar a circulação das linhas que forem concedidas, precedendo contrato especial com o Governo, sem que, pela dita construção possa exigir subsídio algum, ou garantia de qualquer benefício.

Quando a companhia não queira usar deste direito, pode o Governo construir os ditos ramais, ou contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

2.º — O direito de reclamar durante o tempo da sua concessão, contra a adjudicação de alguma linha paralela às do norte e leste, excepto quando a distância entre estas e aquela foi superior a 40 quilómetros.

Fora destes dois casos, de ramal e de paralelismo, fica o Governo com a faculdade, que exclui o direito de reclamação por parte da Companhia, de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar nas linhas de Lisboa ao Porto ou à fronteira, ou que, partindo de qualquer desses pontos, sigam direcções divergentes, ou que atravessem as mesmas linhas, sendo o Governo obrigado a tomar as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação das linhas, nem o mínimo aumento de despesa para a Companhia. Estes são os direitos do Estado, direitos que se acham também reconhecidos e assegurados em disposições análogas da legislação de outros países sobre concessões de caminhos de ferro. As linhas concedidas nestas condições podem terminar dentro ou fora da zona paralela das linhas de norte e leste, porque nenhum dos artigos do contrato faz neste sentido limitação alguma à faculdade ampla que o Governo se reservou.

Resta agora averiguar, à face dos documentos oficiais, o que deva considerar-se ramal e linha paralela, visto que estes termos não se acham especialmente definidos no contrato.

(Continua no próximo número)



Desenho alusivo ao Centenário do Caminho de Ferro (1856-1956)

no mundo da *Imprensa*

«RODOVIÁRIA»

Com o n.º 144, publicado em Agosto, a excelente revista «Rodoviária», da ilustre direcção do nosso prezado amigo e camarada M. Oliveira Santos, fez 12 anos de existência. Número de aniversário, número especial de 42 páginas, esta edição da «Rodoviária» tem colaboração dos escritores Correia da Costa e Vasco Callisto, noticiário diverso de muito interesse, e é ilustrado com numerosas e sugestivas gravuras.

Do seu editorial reproduzimos as seguintes linhas:

«Se a missão da Imprensa, mormente da que dedica a sua actividade a determinado sector da vida nacional, fosse compreendida e acarinhada sem chocantes indiferenças, mais fácil e compensadora seria a função jornalística. Mas o tempo decorre agreste para os que sonham, ainda, com as virtudes da compreensão alheia. O egoísmo apoderou-se dos homens, tomando-lhes os movimentos e adulterando-lhes as intenções...»

Com o nosso sincero abraço de felicitações, cumprimentamos M. Oliveira Santos por mais um aniversário da sua magnífica revista de Transportes e Turismo.

«NOTÍCIAS DE ALBUFEIRA» — um jornal em quatro línguas

Vai ser publicado o primeiro número de um novo jornal português, que apresenta desde logo a característica bem invulgar de ser o mais internacional dos jornais publicados em língua portuguesa. Trata-se do jornal «Notícias de Albufeira», editado na linda praia algarvia do mesmo nome, que será impresso simultaneamente em português, francês, inglês e alemão, no sentido funcional de marcar a presença de uma publicação nacional no ambiente cosmopolita de Albufeira, e, ao mesmo tempo, pretendendo servir e esclarecer nas suas próprias línguas de origem os inúmeros turistas que visitam o Algarve.

O jornal «Notícias de Albufeira» terá como director Padre Semedo de Azevedo e como editor o arquitecto Norberto Correia, ficando a dirigir a delegação do jornal em Lisboa o escritor e jornalista Gentil Marques.

«REVISTA TRANSPORTES»

O antigo jornal «Os Transportes», que há 22 anos se publica em Lisboa, sob a direcção do jornalista Joaquim Rosendo, acaba de sair completamente modificado nos seus contexto e aspecto gráfico, apresentando-se agora como revista moderna e inserindo vasta e útil matéria da especialidade, de interesse para todos os automobilistas, empresas de transportes, motoristas, etc.

«VOLANTE»

Fundada em 7 de Agosto de 1926 por A. de Campos Júnior, a revista quinzenal «Volante», que é, no seu género, um caso raro de longevidade, entrou, com a sua edição n.º 1337, de 15 de Agosto, no ano 42.º da sua brilhante existência.

Ao seu actual e distinto director o jornalista Fialho de Oliveira e ao seu editor o jornalista João Falcato, que honra, com a sua colaboração, as páginas dessa sempre jovem publicação, as nossas felicitações.

A que dizem de nós

Da prestigiosa revista mensal ilustrada «Defesa Nacional»:

«Gazeta dos Caminhos de Ferro — Conceituada revista quinzenal de transportes, divulgação e turismo, com excelente apresentação gráfica e inserindo artigos profusamente ilustrados em todos os seus números, o que a impõe como uma das melhores da sua especialidade.»

ÁGUA DO LUSO

A M A I S F I N A

E A

M A I S P U R A

REVENDEDORA DE ÁGUAS, LDA.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

QUINTA DO PRIOR VELHO (SACAVÉM)

Telefone 77 03 96

L I S B O A - 4

sidelor

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE

METZ — PARIS

Grandes produtores de carris pesados,
travessas e outro material de via

ORGANIZAÇÃO DE VENDAS
PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

★

Representantes em Portugal Continental
e Ultramarino:

NOGUEIRA LIMITADA

107, Rua dos Douradores — LISBOA

LIVROS

«O Marquês de Salamanca» — o Montecristo espanhol — de F. Hernandez Girbal

O ilustre escritor espanhol F. Hernandez Girbal publicou, recentemente, em Madrid, Ediciones Lira, um grosso volume, ornado de numerosas gravuras, sobre as actividades, quase fabulosas, do marquês de Salamanca, cuja importância é decisiva em tudo que se relaciona com a construção e exploração dos caminhos de ferro espanhóis e estrangeiros. O livro de F. Hernandez Girbal é antes uma biografia estruturada novelisticamente — diálogos, tipos e ambiente político e social. Revela, da parte do autor, além de um grande conhecimento da História, a faculdade de poder mover-se com propriedade entre problemas que então preocupavam a Espanha (1811-1883) e que eram a liquidação do domínio francês, a execução do general Torrijos, as guerras carlistas, etc.

José de Salamanca era uma personalidade opulenta de qualidades. Águia de empresa, criador de monopólios, galã, liberal, teve uma existência densa e agitada e influiu como ministro e banqueiro nos destinos do país. Homem público em toda a extensão da palavra. As suas actividades abarcaram o exercício jurídico, o jogo da Bolsa, empresário de teatro e de circo, monopolizador do sal, capitalista de novo cunho, culminando, finalmente, como construtor de grandes linhas férreas, o que constitui o seu aspecto mais notável. Português deve-lhe, como ferroviário, alguns serviços notáveis. Alexandre Dumas que o conheceu definiu-o assim: «O senhor é o Montecristo espanhol.»

O livro de Girbal é indispensável para conhecer o clima em que se construíram as primeiras linhas ferroviárias de Espanha.

★

«O Planeta Esquecido» — de Murray Leinster

Murray Leinster é um dos escritores de ficção científica que a colecção «Argonauta», de «Livros do Brasil», deu a conhecer, há anos, ao leitor português. É da autoria deste escritor o romance «A Nave Sideral», a que se seguiu, na mesma colecção, «O Planeta da Utopia». Todos os leitores desta colecção se lembram destes dois romances. De maneira que o novo livro «O Planeta Esquecido» agora editado, é uma obra que há-de interessar vivamente os leitores.

«O Planeta Esquecido» é um universo em que os insectos dominam. Por isso o autor incluiu, nos termos desta sua obra, algumas sugestões de leitura, através das quais o leitor poderá levar mais longe a sua familiarização com esse mundo estranho, pitoresco e quase por inteiro desconhecido, que é o dos insectos. A sua bibliografia — que inclui as obras de Fabre, M. Maeterlinck e Ralph Beebe — antepôs M. Leinster, com bom-humor, as seguintes palavras: «A maior parte das vezes uma bibliografia é uma lista de obras aborrecidas e difíceis de ler, que se coloca no fim de outra obra igualmente aborrecida mas menos difícil de ler. Assim, o leitor pode concluir que podia ter sido pior. Esta bibliografia difere completamente das outras. Na verdade, os livros que vos indico, ainda que não sejam romances, são muito mais interessantes de ler do que qualquer romance. Poderia supor-se que são o produto da imaginação fantástica de um romancista de génio... ainda que sejam o resultado dos trabalhos prodigiosos do espírito de uma rigorosa honestidade.»

«O Planeta Esquecido», tradução de Eurico da Fonseca e n.º 118 da Colecção «Argonauta», apresenta uma capa muito sugestiva do pintor Lima de Freitas.

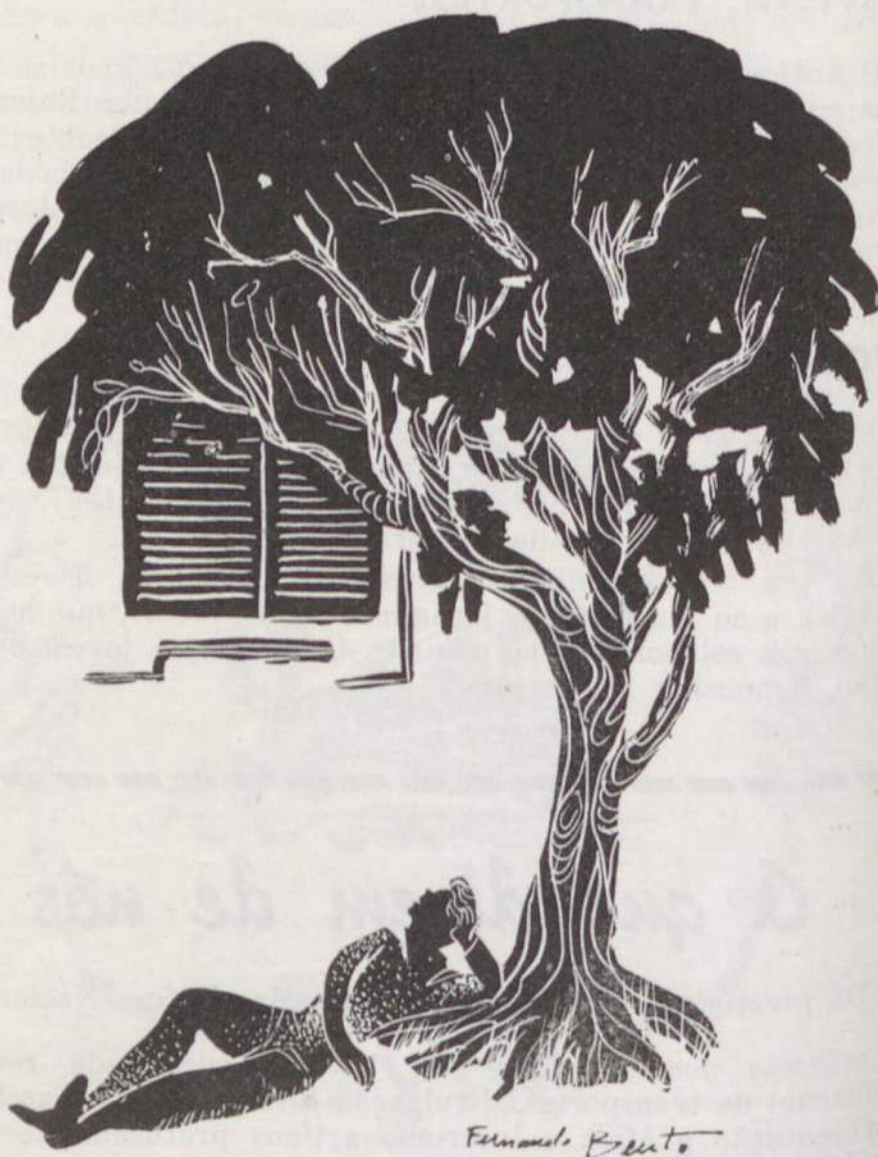
«As Cidades Mortas» — por Clifford D. Simak

A Editorial «Livros do Brasil» incluiu na sua popular colecção «Argonauta», na qual estão agrupados os autores e as obras mais representativas da literatura de ficção científica, «As Cidades Mortas», da autoria de Clifford D. Simak.

«As Cidades Mortas», pela sua forma estranha e pelo seu tema perturbador, ocupa um lugar à parte na literatura de ficção científica. O autor é um dos maiores clássicos dessa literatura, e segundo o inquérito feito, em 1956, pela revista «Amazing», o maior dos escritores deste género literário. Volvidos dez anos, em novo inquérito, os leitores dessa revista — agora denominada «Analog» — voltaram a classificá-la entre as dez melhores obras do género em todos os tempos.

Não é surpreendente que «As Cidades Mortas» tenha recebido esta distinção rara. O drama do Homem — o divórcio entre o progresso material e a maturidade espiritual — em caso algum foi estudado tão profundamente quanto às suas consequências. Em nenhuma outra obra de ficção científica foi esse tema abordado com tão rara sagacidade.

«As Cidades Mortas», n.º 117 da Colecção «Argonauta», foi traduzido por Eurico da Fonseca. Galardoada com uma das mais célebres distinções internacionais reservadas a obras de ficção científica não é difícil de prever que este livro será um «best-seller». A capa, do pintor Lima de Freitas, salienta-se pelo bom gosto e apurado sentido plástico com que foi elaborada.



Fernando Freitas

Quando o maquinista do «expresso» olhou o filho recém-nascido, ficou feliz: o bebê tinha uma cara muito expressiva.

• Era um aparelho de rádio com vocação para locomotiva: apitava em todas as estações...

• Foi uma tragédia horrível ontem, no comboio: no momento exacto em que a rapariga pôs os olhos no lugar vazio, um sujeito enorme sentou-se em cima deles.

• Segundo as estatísticas as locomotivas duram trinta anos. Algumas viveriam mais tempo se não fumassem.

• É fácil reconhecer um hospital de doidos: é um edifício que tem uma telha a menos.

• Não dê atenção às cartas anónimas que lhe enviarem. Podem ser verdadeiras.

• Estava tão falido que se uma volta ao Mundo custasse apenas cem escudos, ele não passava da esquina.

• Funcionário público é um homem que ignora por que faz determinada coisa, mas faz essa coisa em cinco cópias.

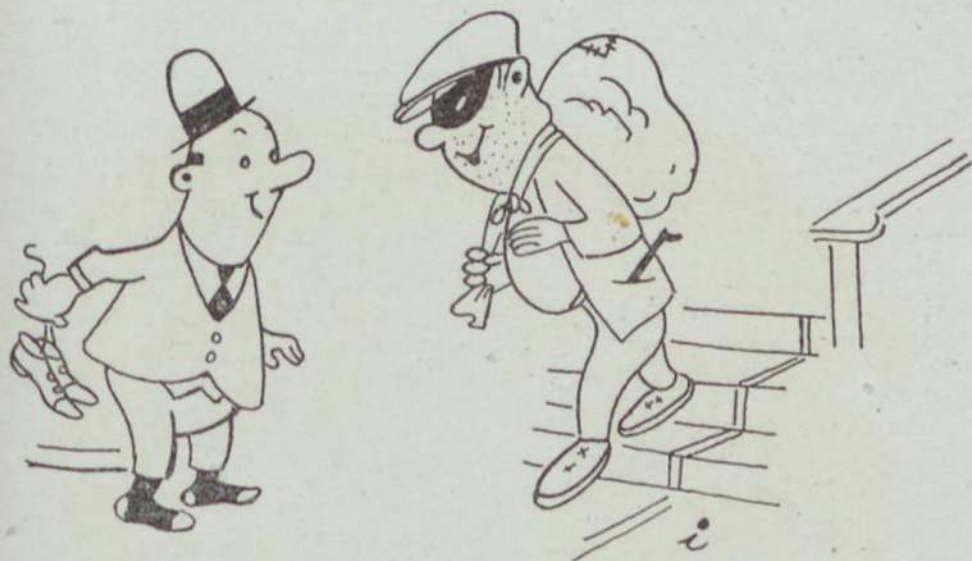
• As solas de hoje não valem nada. As que são boas vão todas para os restaurantes.

• Quando uma mulher diz que ficou muda de espanto, prepare-se para a ouvir.

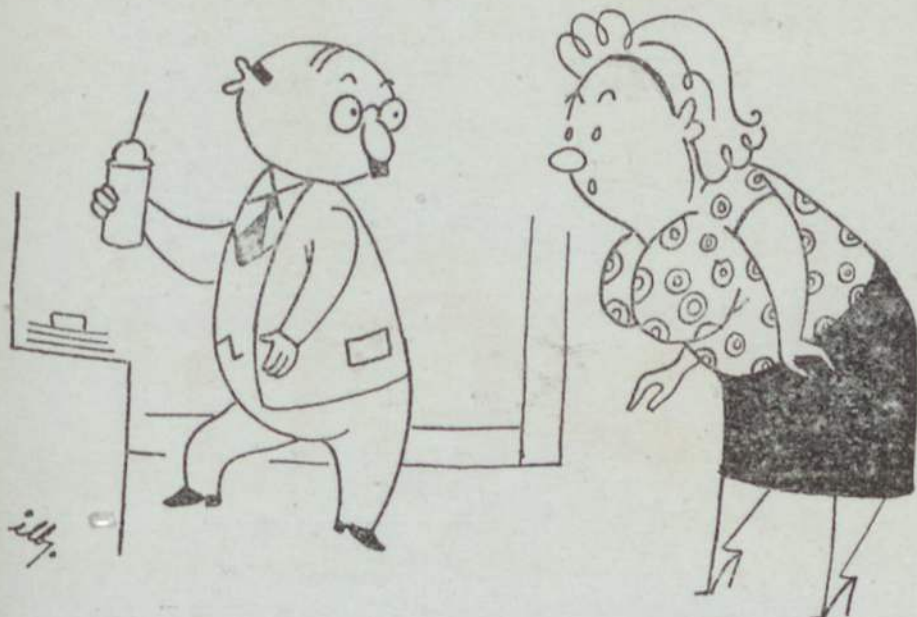
• Separou-se do marido porque ele não cuidava da aparência. Realmente eram casados há seis meses e ele só aparecera em casa três vezes.

• Por que será que as empresas só estão em situação sólida quando têm capital líquido?

• Ainda existe muita gente que tem os mesmos interesses que os nossos. E para verificar isso basta-nos querer ir à casa de banho de manhã.



— Você não é com certeza casado. Se fosse, a sua mulher não o iria deixar que saísse de noite...



— Tenho uma porção de coisas para te dizer.
— Já sei, vais falar de uma porção de coisas que não tens...

• Separou-se da mulher porque encontrou em cima de um móvel um chapéu de coco. E explicava cheio de mágoa: «Como pode um homem viver com uma mulher que lhe dá para usar chapéu de coco?»

• O sacerdote entalou um dedo na porta. Então fez-se um silêncio cheio de heresias.

• O velho músico já tocava há tantos anos naquele mesmo piano, que quando ele entrava na sala, o piano abanava a cauda.

• Se as tartarugas não têm aros, como é possível vender óculos com aros de tartaruga?

• Sofria tanto de insónias, que nas poucas vezes em que conseguia dormir, sonhava que não conseguia.

• Toda a gente percebeu que ele era um cavalheiro. No momento em que ele se dirigiu para a porta onde estava escrita essa palavra no plural.

• O infeliz que aguardava a visita da sogra voltou-se dis- traidamente para a mulher e perguntou: «Em que vassoura... digo, em que comboio chega a tua mãe?»

• Um cliente que paga quinhentos escudos por consultar um psiquiatra, não está nada bom da cabeça.

• Para comprar um cão, o comprador exige sempre que ele tenha uma excelente árvore genealógica. E, no entanto, para o próprio cão qualquer árvore serve.

• Um dia encontrou a felicidade. Estava na página 591 do «Dicionário Complementar da Língua Portuguesa».

ERA...

...um espertalhão: sonhou que lhe saíra seiscentos contos na lotaria. E então, antes de acordar, depositou-os num banco.

...um indivíduo com um nariz tão grande que foi passar as férias a Roma e apanhou uma constipação em Paris.

...tão boémio que quando lhe perguntavam como ia a sua mãe, dizia: «A autora das minhas noites, está bem muito obrigado.»

...um hotel tão caro, que os hóspedes não sonhavam com medo de que o gerente pusesse os sonhos na conta.

...um homem tão pobre que quando morreu a única coisa que deixou foi a viúva.

...uma loja que vendia gravatas tão berrantes, tão berrantes, que o caixeiro quando as mostrava ao freguês dizia convictamente: «Ciça esta.»

...velho e pouco amigo de viajar. Preferiu ficar em casa a ver as ruínas da mulher, a ir a Pompeia.

...tão ruim o serviço daquele hotel que a única maneira de conseguir um copo de água no quarto era o hóspede gritar: «Fogo! Fogo!»

...tão distraído que sentava a esposa no colo e discutia com a secretária.

...tão magra, tão magra, que quando encomendou um retrato a um pintor, este para a engordar, pintou-a com óleo de fígado de bacalhau.

...um homem com uma cabeça tão pequena que a careca não aparecia porque penteava as sobrancelhas para trás.

...tão gorda, tão gorda, que sempre que punha uma moeda numa dessas balanças automáticas o cartãozinho dizia: «Vamos, nada de roubalheiras. Suba um de cada vez.»

...tão bom pianista que quando tocava a «Marcha Fúnebre» toda a gente lhe dava condolências.

...um restaurante tão ruim, tão ruim, que em vez da conta o criado trazia uma condecoração.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL