

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

SCIAKY

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

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

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

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

★

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

DELEGAÇÃO NO PORTO

■

RUA DE SANTOS POUSADA, 571

■

TELEFONE 5 69 21

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições:

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

Tipografia Antunes & Amilcar, Lda.

Alam. D. Afonso Henriques, 1-A e 1-C

LISBOA

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

7\$50

Números especiais:

15 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiros)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

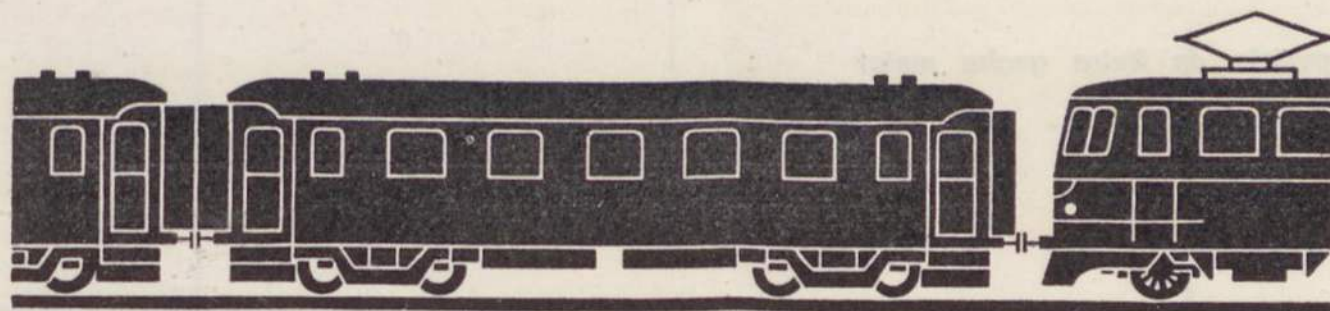
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

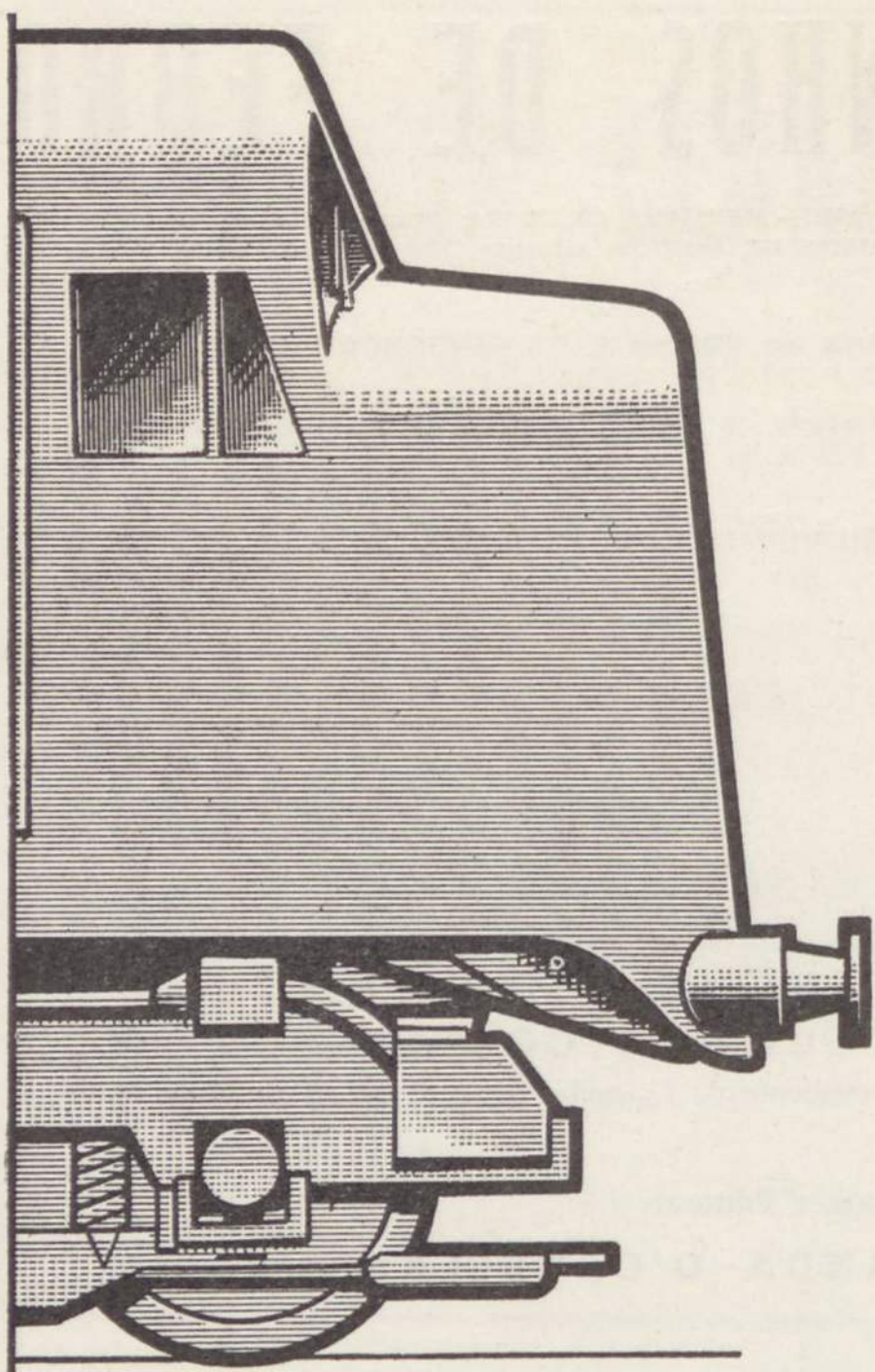
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO
JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO
ANTÓNIO E. M. PORTELA
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES
Emílio Barbosa Estácio

DRS.
Manuel Busquets de Aguilar
Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}
Eduardo Ferrugento Gonçalves
Armando Nunes Pires Cameira
Adalberto F. Pinto
Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente !

Sumário

Oitenta anos ao serviço dos Caminhos de Ferro ...	57
Jornal do Mês	58
O complexo ferroviário da Beira ganha maior amplitude	59

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	61
Narrativas de viagem	65
Panorama	67
Livros	69

OITENTA ANOS ao serviço dos Caminhos de Ferro

Do sr. eng.º Espregueira Mendes, ilustre director-geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, recebemos, a propósito do octogésimo aniversário da nossa revista, a carta que a seguir temos a honra e o prazer de inserir, confessando-nos imensamente gratos pela gentileza.

Muito me sensibilizou a saudação dirigida a esta Direcção Geral através da «Nota da abertura» inserta no n.º 1923, de 16 de Março p.p.º, da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Venho felicitar essa Ex.^{ma} Administração pela passagem do octogésimo aniversário da existência da vossa revista que tão útil tem sido ao caminho de ferro e ao turismo nacional.

Muito agradeço a V. Ex.^{as} toda a valiosa colaboração prestada à actividade do caminho de ferro, sempre pantenteada através dos 80 longos anos da existência dessa publicação e formulo sinceros votos pela continuidade e prosperidade da vossa revista.

Com a mais elevada consideração, apresento a V. Ex.^{as} os meus melhores cumprimentos.

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
R. de Espregueira Mendes

Jornal do Mês

NORTE	JUNHO
SUL	16
ESTE	DOMINGO
OESTE	

Sob o patrocínio dos Caminhos de Ferro Portugueses, realizou-se em Faro, de 24 a 26 de Abril, uma importante reunião internacional ferroviária que teve a presença de meia centena de dirigentes dos Caminhos de Ferro da França, de Espanha, de Marrocos e de Portugal — e ainda de representantes de empresas associadas às linhas férreas: Companhia dos Wagons-Lits, Empresa Geral de Transportes, Semat (Sociedade Espanhola de Material Auxiliar de Transportes) e Tras e Limabet-Ferry, que asseguram os transportes marítimos entre a Espanha e Marrocos, representantes da imprensa diária e de várias revistas de transportes e de turismo, etc.

A reunião conhecida abreviadamente por Conferência F. H. P. M., da designação Franco-Hispano-Portuguesa-Marroquina, ocupou-se fundamentalmente de horários de combóios internacionais — e seus enlances — e das relações entre a Península Ibérica, França, e Marrocos.

Na reunião de 25, o principal ponto tratado disse respeito à modificação geral a operar no tráfego ferroviário espanhol, particularmente no aspecto passageiros, os quais vão, muito em breve, beneficiar com a abertura à exploração do chamado directo Madrid-Burgos, novo eixo das comunicações Madrid-Paris.

O referido benefício traduz-se no encurtamento de cerca de 90 quilómetros no percurso. Foi também revelado nessa sessão de trabalhos que no nosso País, está a procurar-se melhorar a marcha dos «Suds» de 1.ª e 2.ª classes, os quais, continuando por Salamanca e Medina, vão ligar ao «Sud» francês, este a ser formado, não como até aqui, com carruagens só de 1.ª, mas com 1.ª e 2.ª classes, marcha elevada e supressão das taxas de velocidade.

Durante a sessão foi também referido o lançamento, na fronteira norte, entre Irun e Hendaia, da comunicação directa entre Madrid e Paris através de combóios normais, e, na fronteira sul, entre Portpur e Cerbera, em ligação directa Barcelona-Génova, utilizando o combóio «Talgo».

— Em visita particular de turismo passou alguns dias no Algarve o general

William Latburg, governador de Gibraltar.

— Um engenheiro inglês descobriu uma nova atracção para os turistas que visitam a capital britânica: um passeio pela rede de esgotos da cidade. Formou uma nova companhia, a London Adventure Tours, e espera que a sua primeira aventura será guiar um grupo de turistas através de quilómetros da intrincada rede de esgotos da capital.

— No Burdford Brigitte Hotel, em Dorling, Inglaterra, realizou-se a tarde artística «Férias no Algarve», organizada pela Trust House Group, para celebrar a abertura do seu novo estabelecimento hoteleiro na praia do Vale do Lobo.

— Por despacho do Conselho de Indústria para Assuntos Económicos, publicado no *Diário do Governo*, de 21 de Março, figuram nas listas dos sectores industriais (anexo IV) que poderão beneficiar de deduções no rendimento colectável da contribuição industrial, a construção e montagem de material de caminho de ferro.

— O Egipto, atingido por uma grande baixa nas receitas provenientes do turismo desde a guerra de Junho passado, espera recuperar os seus turistas. Recentemente o ministro do Turismo, Amim Shaker, concluiu acordos com alguns países ocidentais para o envio de grande grupos a tarifas reduzidas. Foi determinado criar um fundo de turismo árabe.

— Vão ser devidamente automatizadas as redes telefónicas de Almansil, que ficará ligada a Faro, e da zona da Praia da Rocha, que ficará ligada a Portimão. Trata-se de dois importantes melhoramentos cuja realização imediata a evolução turística de ambos os locais em absoluto impõe.

— Entre as suas várias actividades de divulgação e fomento turístico, o Skat Clube de Lisboa institui um prémio anual que se integra na vasta acção nacional e internacional em todo o Mundo desenvolvida pelos Skat, atra-

vés dos 303 clubes do género instalados em todos os continentes.

Segundo decisão agora tornada pública, o Prémio Skat Clube de Lisboa, de 1967, foi atribuído ao Hotel Algarve, instalado na Praia da Rocha.

— O diário de Paris «Combat» dedicou uma página ao turismo português. Os artigos que a preenchem são ilustrados e versam nomeadamente *motivos para visitar Portugal* (bom tempo, oitocentos quilómetros de praias, e um país profundamente europeu. As distâncias são curtas, fala-se correntemente o francês, há óptimos mariscos, bom peixe, excelente vinho, e uma inesquecível hospitalidade. Em resumo: um país onde apetece voltar.

— Prevê-se que no corrente ano, Moçambique seja visitado por 240.000 a 260.000 turistas que originarão uma receita entre 310.000 a 350.000 contos. Desta maneira a indústria turística em Moçambique situar-se-á, em importância, em terceiro lugar entre todas as actividades económicas da província depois do algodão e do cajú.

— No dia 28 de Abril inaugurou-se no pavilhão anexo ao Museu de Arte Popular, em Belém, a exposição «Turismo de Hoje». A cerimónia inaugural presidiu o Chefe do Estado.

— Após cinco anos e cinquenta dias de inactividade voltou a funcionar o ascensor da Nazaré, que liga o Sítio à vila pitoresca. Foi em 15 de Fevereiro de 1963 que se deu um trágico acidente no ascensor, do qual resultaram dois mortos e vinte feridos, alguns de gravidade, além de enormes prejuízos causados.

Não se efectuou qualquer acto inaugural dos dois novos veículos postos agora ao serviço público, não já movidos a água como anteriormente, mas sim por meio de electricidade. As duas gares foram modernizadas e ampliadas.

— Como nova afirmação do progresso turístico da Pérola do Atlântico, vai construir-se o Hotel Sotuma, na Quinta

(Continua na pág. 64)

O complexo ferroviário da Beira ganha maior amplitude

A centralização permitirá maior maleabilidade de tráfego

A assinatura recente dos três acordos entre o Estado e a Trans Zambesia Railway — vulgo T.Z.R. — veio dar uma maior amplitude ao complexo ferroviário cuja sede efectiva e natural é a Beira, ganhando a cidade, em ordem de grandeza económica, as benesses que lhe poderão advir duma gestão económica centralizada, em relação ao todo ferroviário e portuário que constituem os distritos de Manica e Sofala e Tete. Desta centralização resultará uma maior maleabilidade na condução de determinadas correntes de tráfego, uma maior economia de exploração, um melhor aproveitamento do material e do pessoal, e até, em certos aspectos, uma maior economia e rapidez na conservação da via e do material (locomotivas, vagões e carruagens).

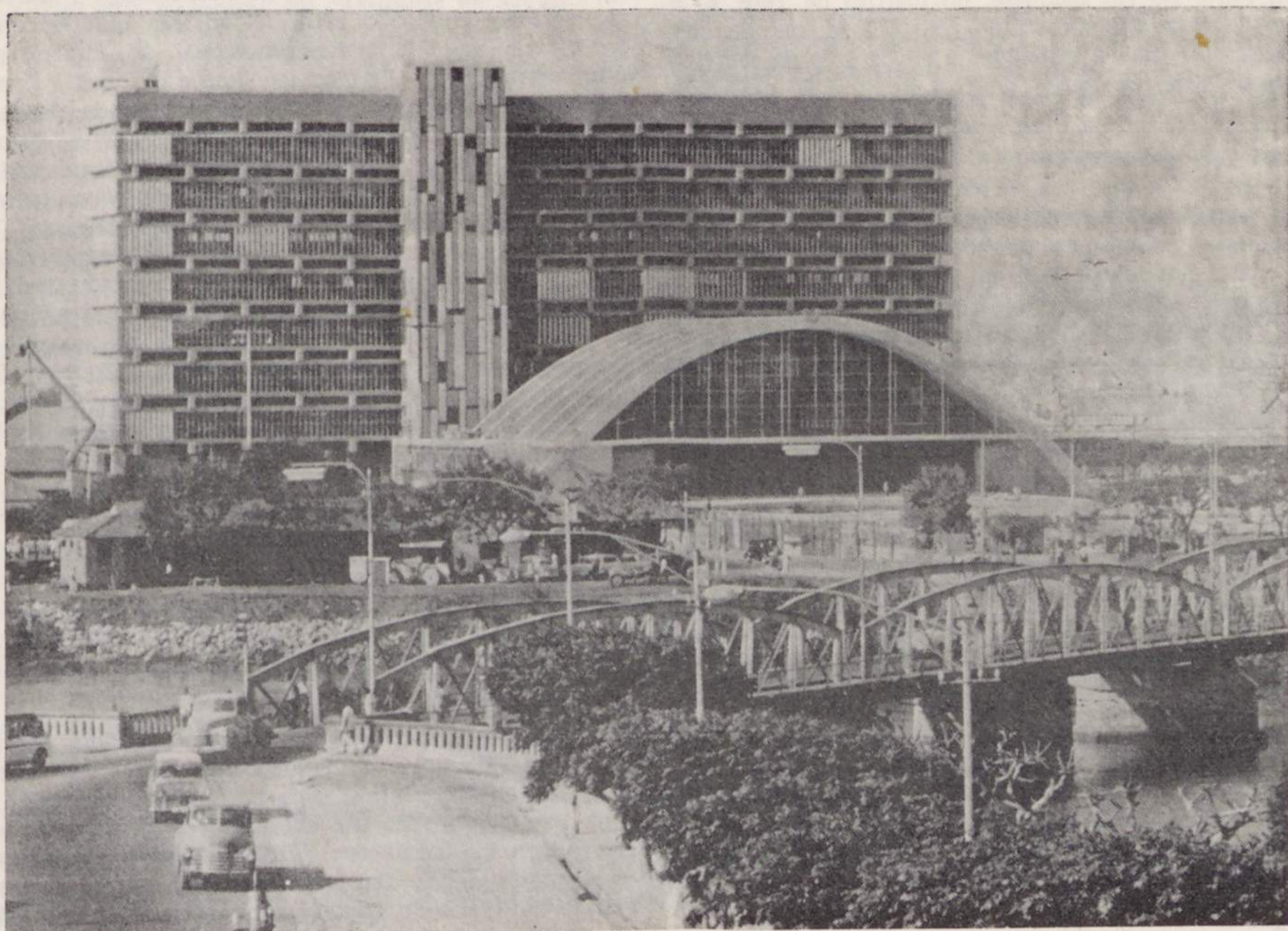
Para melhor percepção, por parte do leitor, do alcance dos acordos agora firmados importa definir o regime jurídico das várias linhas ferroviárias que confinam na cidade da Beira ou que com ela têm ligação.

O CAMINHO DE FERRO DA BEIRA

O Caminho de ferro da Beira — vulgarmente conhecido por C.F.B. — é a linha principal do distrito de Manica e

Sofala, desde a Beira até Machipanda na fronteira com a Rodésia. Pertence à Beira Railway Co. — companhia fundada sob a égide da então majestática Companhia de Moçambique — e foi nacionalizado pelo Estado em Outubro de 1949, ficando a pertencer ao Ministério das Finanças e a ser administrado pela Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes — vulgo C.F.M. — É esta a situação em que ainda se encontra: administrado pelo C.F.M. por conta do Ministério das Finanças.

(Continua na pág. seguinte)



A nova estação do Caminho de Ferro da Beira

A TRANSZAMBEZIA RAILWAY CO.

É um caminho de ferro típico de «trânsito». Entronca com o C.F.B. no Dondo e alonga-se até Sena, na margem sul do rio Zambeze. Foi outra companhia fundada sob a égide da Companhia de Moçambique, tendo o Estado comprado sucessivos lotes de acções, até ao momento presente, em que é detentor maioritário de 93 % do capital. Até há pouco era administrado pela sua sede, em Londres, sendo os assuntos de tráfego regulados do Limbe, sede do complexo ferroviário Beira-Malawi.

A CENTRAL AFRICA RAILWAYS

Este é outro caminho de ferro típico de «trânsito». Estende-se de Sena, a escassas centenas de metros do rio Zambeze e respectiva ponte — ao tempo da sua construção, a mais extensa do mundo — até à fronteira Moçambique-Malawi, na povoação ferroviária que tomou o nome de Vila Nova da Fronteira. Esta companhia foi nacionalizada em 1967, após negociações entre os governos de Portugal e do Malawi, uma vez que a empresa era controlada pela Nyassaland Railways (actual caminho de ferro do Malawi, com sede em Londres e administração no Limbe). Este caminho de ferro inclui a já referida ponte ferroviária sobre o rio Zambeze, aliás a única ponte existente em Moçambique sobre o Zambeze e até que a ponte rodoviária de Tete esteja concluída.

O CAMINHO DE FERRO DE TETE

Esta linha entronca em Dona Ana com a antiga linha da C.A.R. — presentemente pertencente ao Estado — e estende-se até Moatize, à boca das minas de carvão e a cerca de 30 quilómetros da cidade de Tete, seguindo sempre a margem norte do rio Zambeze, no distrito de Tete. Este caminho de ferro foi construído pelo C.F.M. que sempre o administrou, embora trabalhando em regime de «serviço combinado» com as linhas da C.A.R., T.Z.R. e C.F.B.

O RAMAL DE MARROMEU

Este é um ramal ferroviário que foi necessário construir para servir a zona açucareira de Chinde-Marromeu. Entronca com a linha da T.Z.R. em Inhamitanga e terminará em Marromeu. Actualmente está em construção, por empreitada, e com financiamento do Estado, através dos C.F.M. Deste ramal se espera um substancial aumento de tráfego para os respectivos troços das linhas da T.Z.R. e C.F.B., trazendo para o porto da Beira todo o movimento de embarques de açúcar que até aqui se processavam no todo

ou em parte no porto do Chinde (certos carregamentos de açúcar no porto do Chinde eram baldeados no porto da Beira para navios de maior calado que não tinham acesso ao Chinde).

OS TRÊS ACORDOS FIRMADOS COM A T. Z. R.

Desde 1891 que a polícia e exploração dos caminhos de ferro de Moçambique, não pertencentes ao Estado, competiam à Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, por força do Decreto de 8 de Abril de 1891 que torna extensivo a Moçambique o Decreto em vigor na Metrópole desde 31 de Dezembro de 1864. Mais recentemente e pelo Decreto n.º 47 043 de 2 de Julho de 1966, foi aquela legislação revogada e actualizada. Porém, tais diplomas apenas permitiam ao Estado a fiscalização do cumprimento das leis vigentes, no concernente a normas de exploração, condições de segurança e de polícia, e pouco mais. A interferência do Estado no âmbito de problemas, de tráfego e tarifários só se podia efectuar através dos acordos de trabalho firmados entre caminhos de ferro do Estado e particulares, como foi o caso dos acordos que permitiram o «serviço combinado» entre as linhas do C.F.B. — T.Z.R. e C.F. de Tete — T.Z.R.

Após a nacionalização da Beira Railway Co., em Outubro de 1949, restava apenas como caminhos de ferro pertencentes a entidades privadas a T.Z.R. e a C.A.R. Adquirida esta, restava a T.Z.R. na qual o Estado mantinha a sua situação de simples accionista — embora maioritário em 93 por cento —. Mesmo nestas condições o Estado apenas interferia na gestão do T.Z.R. no âmbito de accionista de uma companhia privada e através dos meios que a lei das sociedades anónimas permite.

Pelos novos acordos firmados, a T.Z.R. continuará a gerir a C.A.R. (linha que já é pertença do Estado) e o ramal em construção que vai de Inhamitanga a Marromeu. No entanto, o acordo principal entrega todo o conjunto ferroviário da T.Z.R. - C.A.R. - Ramal de Inhamitanga à administração do Estado, na pessoa do eng.º Fernando Seixas que passa a seu administrador-delegado, o qual, por sua vez, é o Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província. Desta forma indirecta fica o Estado com todo o controlo do complexo ferroviário de Manica e Sofala, sem que os empregados da T.Z.R. estejam sujeitos ao regime jurídico dos funcionários públicos. Por outro lado, a sede de T.Z.R. passou de Londres para Lisboa, e a administração do Limbe para a Província.

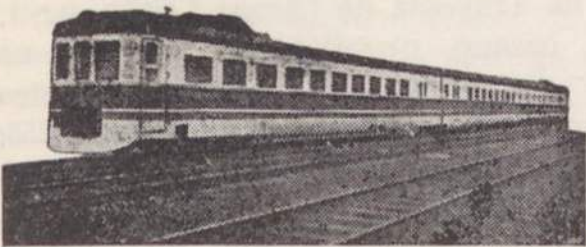
Os acordos foram firmados com a outorga do eng.º Fernando Seixas, por parte do Estado, e dos srs. Vivian Oury e Joaquim Correia da Silva (Paço de Arcos), estes na qualidade de accionista-fundador e representante do Estado na T.Z.R.

Em VIANA DO CASTELO ultima-se a construção de dois barcos para as carreiras entre o BARREIRO e LISBOA

A C.P. firmou contrato com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo para a construção de dois barcos, destinados às carreiras entre Barreiro e Lisboa. O valor do contrato é de 40 000 contos, mas o prazo estabelecido para entrega do primeiro barco já expirou há um mês, estando, segundo consta, a empresa construtora a pagar à C.P. uma multa diária por esse atraso, conforme as condições contratuais.

Para suprir as deficiências de transporte fluvial, a

C.P. tem eventualmente ao seu serviço dois barcos da Sociedade Marítima de Transportes para o denso tráfego das «horas de ponta». Diga-se, todavia, que estas duas unidades arrendadas até chegarem os dois novos barcos, não oferecem condições para satisfazer o público, por serem antiquados. Daí a necessidade urgente de os estaleiros de Viana do Castelo entregarem à C.P. o «Minho» e, alguns meses depois, o «Trás-os-Montes», nomes já dados aos barcos ali em construção.



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)

CUSTO DA CONSTRUÇÃO

Por balanço de 31 de Dezembro de 1889 a despesa na construção foi de 11.811.364\$300 réis. Foi subvencionada com a importância de 23.000\$000 réis, por quilómetro, para a extensão (202.207,14) de Pampilhosa até à fronteira, ou sejam 4.650.764\$220 réis para o total da subvenção.

MATERIAL CIRCULANTE

Existiam em 1891:

Máquinas	16
Carruagens 1.ª cl.	10
» Coupés	4
» 2.ª cl.	18
» 3.ª »	40
» mistas	6
Salões	2
Vagões	313
Furgões	10

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Linhas próprias

Por Decreto de 28 de Setembro de 1883 foi mandado abrir concurso para a construção da linha do Tua a Mirandela conforme a Lei de 26 de Abril de 1882 para o qual foi estabelecida a garantia de juro de 5,5 %.

O resgate estava previsto a partir dos 15 anos. A via era de um metro.

Por decreto de 22 de Novembro de 1883 foi aberto novo concurso por ter ficado deserto o concurso anterior.

Por este concurso ficaram mais vantajosas as condições do resgate, que foi o motivo do insucesso do primeiro concurso.

Aceite a única proposta no concurso de 14 de Dezembro de 1883, pelo Conde da Foz, foi celebrado em 24 do mesmo mês, o contrato provisório, aprovado por Lei de 26 de Maio de 1884 e definitivamente lavrado em 30 de Junho do mesmo ano.

Em 1 de Outubro de 1885 foram aprovados os estatutos da companhia, como seguem:

ESTATUTOS DA COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem, que atendendo ao que me foi apresentado pelo Conde

da Foz, na qualidade de concessionário do caminho de ferro do Foz-Tua a Mirandela e na de representante dos concessionários do ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu, pedindo a aprovação da constituição e dos estatutos da sociedade anónima de responsabilidade limitada, denominada *Companhia Nacional de Caminho de Ferro*, cujo fim é a construção e exploração das referidas linhas férreas;

Visto o § 1.º do artigo 1.º da carta de lei de 26 de Maio de 1884;

Visto o parecer dos fiscais superiores da Coroa e Fazenda reunidos em conferência.

Hei por bem aprovar a constituição e os estatutos da sociedade anónima de responsabilidade limitada *Companhia Nacional de Caminhos de Ferro*, os quais constam de onze títulos e setenta e três artigos, estão reauzidos a escritura pública, nos termos da lei de 22 de Junho de 1867 e deverão ser transcritos de teor e não por extracto no registo público do comércio, em virtude do disposto no artigo 35.º da mesma lei e baixam com o presente alvará assinados pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria;

Hei outrossim por bem aprovar o trespasse que para a mesma companhia fazem os respectivos concessionários do cumprimento integral dos contratos definitivos de 30 de Junho de 1884 e de 29 de Julho de 1885, com todas as condições nos termos dos referidos estatutos; ficando expressa a cláusula de que a aprovação concedida por este alvará à constituição da companhia, aos seus estatutos e ao trespasse a ela feito do objecto dos referidos contratos será retirada, se ela se desviar dos fins para que foi constituída, não cumprir fielmente os seus estatutos e deixar



Estação de Covas

de remeter anualmente ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria o relatório da sua gerência social.

Pelo que mando a todos os tribunais, autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento deste alvará competir, que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém.

Pagou de direitos de mercê e imposto adicional a quantia de 45\$792 réis como consta por um conhecimento, passado pela repartição da receita eventual.

E por firmeza do que dito é, este vai por mim assinado e selado com selo das armas reais e com o selo de verba.

Dado no Paço, em 1 de Outubro de 1885. — El Rei. — António Maria Fontes Pereira de Melo.

Saibam quantos esta pública escritura de estatutos virem, que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1885, aos 28 dias do mês de Setembro, nesta cidade de Lisboa, Rua Aurea, n.º 26, meu escritório, compareceram: O Conde da Foz, casado, proprietário, morador na Rua das Chagas, n.º 5; Fernando Pereira Palha, casado,

proprietário, morador na Travessa de Lázaro Leitão, n.º 1; Visconde de Macieira, casado, proprietário, morador na Rua de Serpa Pinto, n.º 30; Henrique Jorge Moser, solteiro e maior, negociante, morador na Rua Nova da Palma, 256; Lourenço Malheiro, casado, engenheiro civil, morador na Calçada de Santos, n.º 3; Frederico Pereira Palha, casado, proprietário, morador no Pátio do Lencastre n.º 2; Jorge O'Neill, casado, negociante, morador na Rua das Flores, n.º 59; Joaquim Filipe dos Santos Oliveira, solteiro e maior, proprietário, morador na Rua da Saudade, n.º 31; Visconde de Moreira de Rei, viúvo, proprietário, morador em Carnaxide; Henrique Mateus dos Santos, casado, proprietário, morador na Rua de Vasco da Gama, n.º 51; e Adrião de Seixas, casado, negociante, morador na Rua de Santos-o-Velho, n.º 20, todos pessoas que conheço pelos próprios.

E logo disseram todos os outorgantes em minha presença e na das testemunhas ao diante nomeadas:

Que ele outorgante Conde da Foz, é o legítimo concessionário do caminho de ferro de Foz a Mirandela, segundo o contrato provisório feito em 24 de Dezembro de 1883, aprovado por carta de Lei de 26 de Maio de 1884, tornado

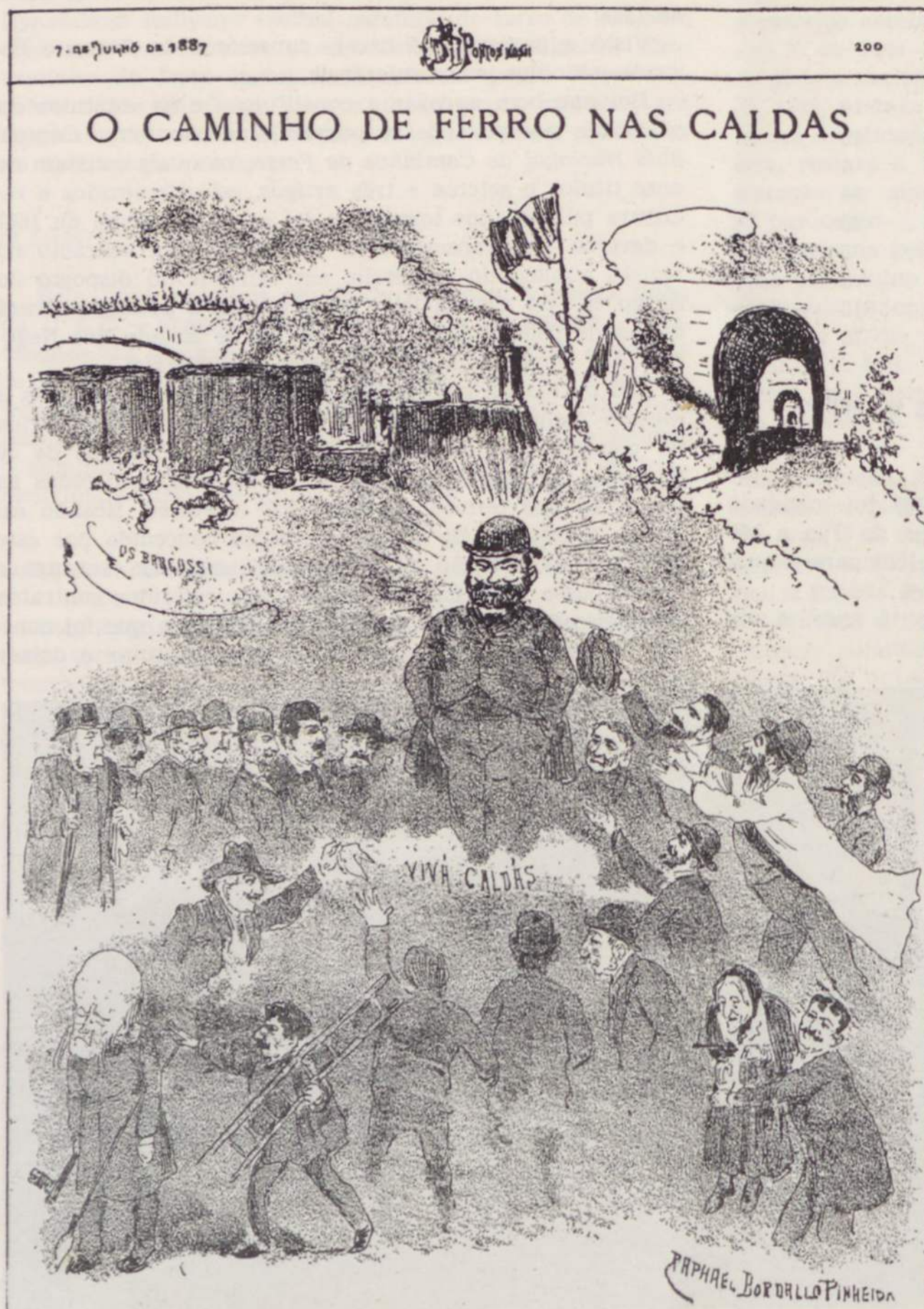
definitivo pelo contrato celebrado com o Governo de Sua Majestade, em 30 de Junho do dito ano, e publicado no *Diário do Governo* n.º 153, de 10 de Julho do mesmo ano;

Que eles outorgantes Conde da Foz, Fernando Pereira Palha, Visconde de Macieira e Henrique Jorge Moser, são os legítimos concessionários do ramal do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu, segundo o contrato provisório feito em 23 de Janeiro de 1884, aprovado por carta de Lei de 30 de Junho do mesmo ano, tornado definitivo pelo contrato celebrado com o Governo de Sua Majestade em 29 de Julho do corrente ano de 1885, publicado no *Diário do Governo* n.º 191 também deste ano;

Que eles quatro primeiros outorgantes, nas suas respectivas qualidades de concessionários daqueles dois caminhos de ferro e os restantes sete outorgantes como accionistas subscritores, têm resolvido constituir uma companhia ou sociedade anónima de responsabilidade limitada, a que sejam transferidos os direitos, encargos e obrigações destes dois referidos contratos definitivos, com a autorização do Governo, na forma por que é expressamente determinado no § 1.º n.º 1.º do artigo 1.º de um e outro contrato;

Que em virtude desta deliberação organizaram os estatutos por que se há-de reger a mesma sociedade, mas que têm de ser aprovados pelo Governo de Sua Majestade sem embargo da Lei de 22 de Junho de 1867, como também foi expressamente estipulado no artigo 75.º de um e outro contrato;

Que cumpridos todos os mais preceitos da citada lei de 22 de Junho de 1867 vem reduzir à presente escritura os referidos estatutos, para cuja outorga me foi apresentado o recibo do depósito efectuado em harmonia com o disposto no n.º 20.º do § único do artigo 4.º daquela citada lei, que adiante



Desenho de Bordalo Pinheiro no semanário «Pontos nos is» (1887)

vai transcrito; não sendo apresentada a certidão negativa determinada no n.º 1.º do citado parágrafo e artigo e a que se refere o § 4.º do artigo 1.º da mesma lei, porque se torna dispensável por ficarem estes estatutos dependentes, tanto nesta parte como no mais estipulado, da aprovação do Governo, na conformidade do citado artigo 75.º dos contratos; estatutos que são do teor seguinte:

ESTATUTOS DA COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada)

TÍTULO I

Formação e fins da Sociedade, denominação, sede e duração

Artigo 1.º — É criada uma Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, denominada «*Companhia Nacional de Caminhos de Ferro*», formada pelos possuidores das acções emitidas em harmonia com os presentes estatutos.

Artigo 2.º — Esta sociedade tem por fim:

1.º — O cumprimento integral dos contratos definitivos de 30 de Junho de 1884 e de 29 de Julho de 1885, para a construção e exploração do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandela e do ramal de Santa Comba Dão a Viseu;

2.º — A construção conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulteriormente concedidos à sociedade ou que ela obtenha por arrendamento, compra, fusão ou por outro qualquer modo;

3.º — A organização e exploração de todos os meios de transporte por terra ou por água que possam ser estabelecidos, em confluência com os caminhos pertencentes à sociedade, ou por ela tomados de arrendamento, salvo todos os privilégios e concessões outorgados;

4.º — O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos à sociedade, tomados de arrendamento ou por ela comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro, pertencentes à mesma sociedade.

Artigo 3.º — A sede da companhia é em Lisboa.

Artigo 4.º — A direcção da companhia é por todo o tempo que durar as suas concessões.

TÍTULO II

Trespasse das concessões dos Caminhos de Ferro Foz-Tua a Mirandela e do ramal de Santa Comba Dão a Viseu

Artigo 5.º — A companhia obriga-se a cumprir integralmente os contratos a que se refere o n.º 1.º do artigo 2.º destes estatutos, contratos que os respectivos concessionários lhes trespassem pura e simplesmente e sem indemnização alguma, sobrogando esta companhia no seu lugar e em todos os direitos, acções e obrigações resultantes dos ditos contratos e concessões, ficando autorizado desde já o conselho de administração com plenos poderes para liquidar os direitos, obrigações e despesas inerentes às concessões referidas.

§ único — Dentro de quinze dias da distribuição das acções, o conselho de administração convocará a assembleia geral para submeter à sua aprovação as resoluções tomadas, podendo reunir-se no mesmo prazo.

TÍTULO III

Fundo social, acções, pagamentos

Artigo 6.º — O capital social é fixado em 600.000\$000 réis, representado por 6.000 acções de 100\$000 réis cada uma já subscritas, tendo pago no acto da subscrição 10 por cento do capital e obrigadas ao pagamento integral na ocasião da distribuição e entrega dos respectivos títulos.

Artigo 7.º — O capital social poderá ser aumentado por uma ou mais vezes, por decisão da assembleia geral dos accionistas, sob proposta do conselho de administração, principalmente para o fim de realizar ou conseguir novas concessões, ou quando os fundos provenientes da emissão das obrigações, de que se trata no título 4.º, ou sejam suficientes, além do capital primitivo, para as despesas de construção e exploração das linhas e suas dependências.

(Continua no próximo número)



Estação de Elvas

(Continuação da pág. 58)

da Ajuda, com novo projecto aprovado pela Câmara Municipal do Funchal e pelo Commissariado de Turismo.

— Segundo um projecto quase concluído o caminho de ferro que parte da Beira, em Moçambique, para a Rodésia, vai ser objecto de uma radical revisão, em todo o seu traçado, no que respeita, especialmente, às curvas; e na substituição dos actuais carris por outros, mais robustos, de 40 quilos por metro.

A obra vai decorrer nos próximos três anos e deve custar cerca de 200 mil contos.

Já no prosseguimento deste ano os trabalhos compreenderão o troço que vai do quilómetro 69 até à estação ferroviária do Chimoio; renovação que custará 50 mil contos.

A partir do próximo ano e até ao final de 1971 estas obras processar-se-ão entre a Beira e Tete; Chimoio e Machipanda. Para este objectivo está em curso a encomenda do material a utilizar.

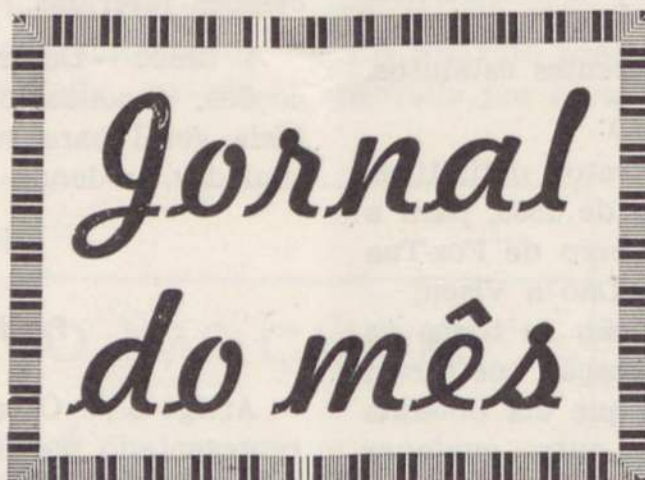
— Mais dois sócios da Cooperativa «O Lar Ferroviário» foram beneficiados com uma linda moradia, no dia 28 de Abril: o sr. Marcelino António Ferreira Vinagre, sócio n.º 87 do 6.º escalão, e sua esposa, sr.ª D. Custódia das Neves Freitas Vinagre. O acto solene da entrega da chave realizou-se na Rua do Batalhão Sapadores de Caminhos de Ferro, da vila do Entroncamento.

— António Correia de Freitas, jornalista, mestre de jornalistas, continuador em «a província de Angola» da obra de Adolfo Pina, a que deu novas expressões e emprestou, em três décadas, actividade digna, direcção notável, talento de articulista documentado e de repórter multimodo, foi duplamente galardoado: pelo governo português, que lhe conferiu o grau de Oficial da Ordem do Infante D. Henrique; e pelo Governador-Geral de Angola, que pessoalmente lhe entregou, no seu gabinete, o galardão merecidamente ganho nestas batalhas da Imprensa. Ao velho amigo e camarada manifestamos quão gratos nos foi saber da honra conferida e quanto nos apraz saudá-lo por ela.

— Estiveram em Luanda dois administradores da Sociedade de Empreendimentos Turísticos de Nova Lisboa, que ali foram levar às entidades responsáveis os planos de mais uma iniciativa das muitas em que a cidade do Planalto Central é fértil. Trata-se de um empreendimento de grande vulto, ligado ao turismo daquela zona angolana, onde se começa a pensar no apro-

veitamento económico deste sector dos valores provinciais: a construção de um conjunto turístico enquadrado precisamente no Parque da Cidade, no qual se investirão cerca de 100 000 contos.

— No salão nobre do Governo Civil de Lisboa, foi empossado no dia 22 de Abril nas suas funções o novo presidente da Câmara Municipal de Sintra. Presidiu ao acto o Chefe do Distrito, dr. Osório Vaz, achando-se presentes, entre outras individualidades, os srs. Juiz Guilherme Pinheiro, Visconde de Almeida Garrett, General Monteiro do Amaral, Coronéis Afra Nozes e Almeida Fernandes e dr. Paulo Carreiro.



Ao agradecer as palavras com que o tinham saudado os srs. José Maria Tavares, presidente substituto do Município sintrense, que também prestou homenagem à memória do Visconde de Asseca, e Dr. Osório Vaz que o considerou como o homem indicado para resolver os grandes problemas locais, o sr. Coronel Duarte Pedro prometeu ser tão sintrense como os próprios sintrenses e debruçar-se com interesse sobre os problemas da urbanização, turismo e plano rodoviário.

— A convite do Centro Alemão de Turismo (Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr), com sede em Frankfurt/Meno, técnicos estrangeiros em turismo realizarão 35 viagens de informação através das regiões turísticas da República Federal da Alemanha e de Berlim Ocidental. São esperados também convidados da América do Sul. Nessas viagens de informação os técnicos em turismo terão a oportunidade não apenas de conhecer as belezas paisagísticas e a gastronomia da Alemanha, mas de conhecer também as grandes festas populares e tradicionais alemãs.

— A Junta de Freguesia de S. Pedro de Sintra tem enviado esforços para que a estrada de Santa Eufémia, a partir do Rio da Bica, venha a ser um facto. Há três anos, o falecido presidente do Município, Visconde de Asseca, fez a promessa pública desse empreendimento, tendo sido até inserta

uma verba no plano das actividades do ano seguinte. Após convite e exposição feita pela Junta de Freguesia de S. Pedro de Sintra, a edilidade deslocou-se ao local para tomar conhecimento directo da obra que se impõe realizar, obra da qual existe já um estudo feito em devido tempo por um técnico da especialidade. Foi ali há cerca de 4000 anos que surgiu o primeiro aglomerado populacional na Serra — e até o «ovo criador» de Sintra — classificado também de zona arqueológica, por explorar, onde já se encontram à superfície utensílios domésticos, de olaria, de épocas remotíssimas. Será desta que a má vontade e a burocracia serão levadas de vencida? O interesse maior de Sintra assim o exige.

— Sob o patrocínio da Casa de Portugal, foi inaugurada em Paris, na frequentada Sala de Dulac e Lasserre, uma interessante exposição de elementos urbanísticos expressamente consagrados à região de Almancil, entre Faro e Quarteira, onde se situa o Hotel de Dona Filipa e denominada Vale do Lobo.

— Constituiu acontecimento de grande brilhantismo a festa do «Queijo e Vinho», com que a Comissão de Turismo de Portimão, assinalou, na «boite» da «Barca de Alvor», o «Dia do Turista».

Mais de 1200 pessoas, entre as quais se viam centenas de turistas, permaneceram durante algumas horas nas instalações da Torralta, na praia de Alvor, tudo decorrendo no meio da mais esfuante alegria.

— Com o propósito de melhorar o nível e eficiência da actividade hoteleira de Angola, foi criada recentemente na cidade de Luanda, no âmbito do Centro de Informação e Turismo, uma escola hoteleira, para preparação de novo pessoal e melhoria do pessoal existente. Esta escola será administrada por uma Comissão do Fundo de Turismo e Publicidade, sob a orientação técnica do Grémio dos Hoteleiros e Similares, sendo dirigida por um técnico nomeado pelo Governador-Geral.

— Regressou ao seu país, o ministro dos Transportes do Malavi, John Msonthi, acompanhado de D. Markwick Smith, secretário permanente dos Transportes e de Gordon Mann, funcionário superior da Malavi Railways, que permaneceu três dias em Moçambique para tratar com as autoridades portuguesas de assuntos respeitantes à

(Continua na pág. 66)

NARRATIVAS DE VIAGEM

A leitura de relatos de viagens constitui em todos os tempos recreação muito especial. Trata-se de livros que interessam mesmo àqueles que de comum não são dados à literatura. Há para tal vários motivos. Entre os mais belos deve contar-se aquele desejo de conhecer o mundo que nem a televisão, nos nossos tempos, pode saciar por completo. Há também aqueles que encontram nestes livros alimento para a sua nostalgia das terras distantes, ou então trazem a si o mundo para refrescar antigas lembranças. Não podendo nem devendo as descrições de viagens confundir-se com guias e itinerários, há que reconhecer-lhes o direito, ou talvez a obrigação de uma visão pessoal. Não se apresentam também como compêndio das informações desejáveis e necessárias; antes os vemos galgar a paisagem a seu bel-prazer. Ora ao leitor apraz muitas vezes galgar também séculos. Se há portanto género que não envelheça, esse será a literatura de viagem. O leitor considera-se assim feliz por encontrar desde há uns anos na Editora Steingruben de Estugarda uma «Bibliothek klassischer Reiseberichte» (Biblioteca de relatos de viagem clássicos), onde estão representados autores de nomeada como Montaigne (1533-1592), Darwin (1809-1882) e Flaubert (1821-1880).



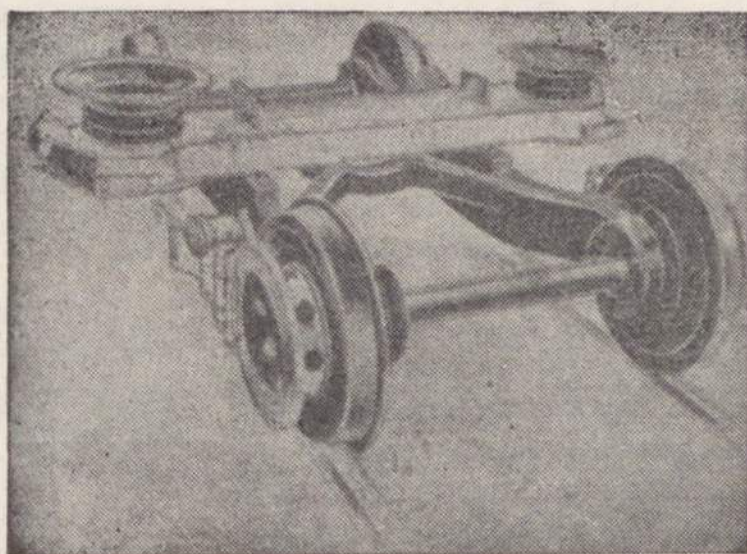
Porta de Brandburgo em Berlim

A mais antiga contribuição das letras alemãs é a «Reysbeschreibung eines Gefangenen Christen Anno 1604» (Relato das Viagens e Cativos de um Cristão — ano de 1604). O soldado Johann Wild, depois de terminada a sua «comédia de sete anos», dedica o relato das suas aventuras ao «nobre, muito excelente, temido e subtil burgomestre e conselheiro» da sua cidade natal de Nuremberga. Acerca da sua vida sabemos apenas aquilo que neste livro se conservou para a posteridade. Aos 19 anos inicia essa viagem, que se lê muitas vezes como um conto oriental, embora tenha resistido a todas as críticas históricas posteriores. É vendido sete vezes e cai nas mãos de vários senhores na Turquia, Egipto, Arábia e Síria. É-se constantemente levado a pensar na vida aventureira de Cervantes ou no «Simplizissimus» de Grimmelshausen. Não se trata de uma viagem no sentido actual, antes de uma viagem de uma vida que, rica de aventuras, desce ao pormenor, fazendo luz para além das fronteiras da Europa sobre os anos que antecederam a Guerra dos Trinta Anos.

As «Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland» (Cartas de um francês em viagem sobre a Alemanha), escritas entre 1770 e 1780, estão tão perto de nós que as podemos considerar, sem reservas, actuais. O autor, Johann Kaspar Riesbeck, que na época apenas veio a público como tradutor (o tradutor K. R.), nasceu em 1754 em Höchst do Meno. Depois de uma vida muito cheia, como actor, jornalista e redactor, mas, acima de tudo, como «genial» viajante, morreu aos 32 anos. Os seus ensaios epistolares levam o leitor, entre outros pontos, a Estugarda, Munique, Salzburgo, Viena, Dresda, Berlim, Hamburgo e, descendo o Meno e o Reno, a Amesterdão. O papel de francês em que resolveu meter-se para escrever as suas cartas permitiu-lhe formulá-las «à la française», aplicando aos homens e às situações a sonda de uma crítica apaixonada. Ao mesmo tempo serviu-se de «bonmots» cuja veracidade — ainda que frívolos ou picantes — não se pode pôr em dúvida. Paralelamente a tais observações chistosas, Riesbeck entregou-se também a um consciencioso exame das situações sociais, económicas e culturais, com resultados que são tanto mais espantosos quanto é verdade que a sua discussão continua a ser válida do nosso prisma de hoje.

Muito mais objectivas e, por isso mesmo, para nós mais distantes, são as Memórias que Johanna Schopenhauer, a mãe do filósofo, publicou em 1813, sobre a sua «Reise durch England und Schottland» (Viagem pela Inglaterra e Escócia). Tratava-se de uma viajante abastada que corria o Mundo apenas em cima de quatro rodas, anotando expressamente que se movera a pé no turbilhão das ruas de Londres. O seu livro, escrito dez anos depois da viagem, forma uma unidade que, depois do relato da viagem, que a leva às «selváticas e terríficas solidões» do planalto escocês, apresenta em capítulos independentes quadros dos costumes da sociedade inglesa da época.

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, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

LISBOA

(Continuação da pág. 64)

ligação ferroviária entre o Malavi e o porto da Nacala, na costa norte desta província.

— Na passagem de nível sem guarda, situada ao quilómetro 14 (Santa Iria de Azóia) foi instalado um moderno sistema de segurança com sinalização automática.

— Visa á instalação de uma «cidade turística» em S. Miguel a aquisição de terrenos pretendida por uma empresa estrangeira especializada, um dos dirigentes da qual, de passagem por Ponta Delgada, afirmou o interesse em aproveitar os extraordinários recursos turísticos dos Açores.

— Cumulativamente com uma exposição de artesanato algarvio, inaugurou-se na Casa do Algarve, em Lisboa, o Centro de Turismo. Na cerimónia da inauguração, a nossa revista fez-se representar.

— O grupo da Academia de Danças do Norte de Portugal (Porto) dirigido pelo escritor dr. Pedro Homem de Melo, exibiu-se no Teatro de Oliveira do Bairro com um espectáculo de folclore.

— A revista «Blanco y Negro», de Madrid, dedicou um número especial à cidade do Porto: «Porto, a segunda cidade portuguesa, modelo de estética urbana». É posto em realce o interesse turístico da capital nortenha e dos seus arredores.

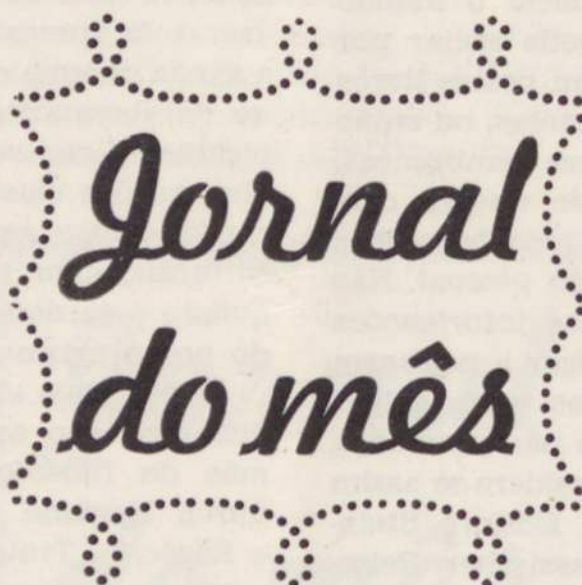
— Organizada pelo «Jornal de Moura» e com o patrocínio do Município e da Comissão de Turismo, efectuou-se em 19 de Maio, naquela vila, o VIII Encontro da Imprensa Não-Diária. Depois da sessão solene de boas-vindas nos Paços do Conselho, a que presidiu o governador civil do distrito de Beja, realizou-se a sessão de trabalhos, no início da qual, o chefe de redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro, saudou os representantes da Imprensa regional ali reunidos.

— Sob a presidência do sr. dr. Alexandre Pinto Basto reuniu-se a assembleia ordinária da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela que aprovou por unanimidade o relatório e contas relativo à gerência do ano transacto.

— Jornalistas ingleses acompanhados pelo director da Casa de Portugal em Londres, Jorge Dias, visitaram os pontos turísticos da Ilha Terceira e a Estalagem da Serreta, recentemente inaugurada.

— A Comissão Municipal de Turismo, de Nova Lisboa (Angola) deliberou editar um roteiro da cidade, cuja maqueta se encontra já concluída.

— «Vila Franca tem sabor» é o lema de uma campanha turística empreendida pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. Evidentemente a mesa, a comida saborosa e os bons vinhos, não são todo o turismo. São, porém, uma parte importante do turismo.



— Cento e trinta agentes de viagens dos Estados Unidos deslocaram-se ao nosso país para a reunião anual da American Society of Travel Agents. Depois de terem visitado Setúbal, Sesimbra, e o Museu Popular em Belém, foram obsequiados com uma recepção no Palácio Foz, na qual participaram igualmente hoteleiros, representantes das agências de viagens, transportadores, e jornalistas portugueses.

— Em viagem oferecida pelo Centro de Turismo de Portugal, no Rio de Janeiro, esteve uma semana em Portugal, Eracelina Dutra, a «Rainha do Turismo» do Brasil, funcionária de uma agência de turismo.

— O Orfeão dos Ferroviários de Nova Lisboa, comemorou o 10.º aniversário de existência realizado no seu salão de festas, com grande luzimento, um recital a que assistiram autoridades civis e militares, dirigentes do Caminho de Ferro de Benguela, muitos associados e outros convidados, numa demonstração de grande apreço. O Rádio Clube do Huambo operou a cobertura do acontecimento transmitindo todo o serão.

— Wins Born, jornalista holandesa, que veio ao nosso país para realizar reportagens sobre o turismo português, está escrevendo uma série de artigos ilustrada com abundante material fotográfico na revista «Sucess».

— Comemorou o seu 8.º aniversário o Grupo Desportivo Ferro Estoril, com

sede na Parede e constituído por funcionários da Sociedade Estoril. Nas suas instalações realizaram-se provas inter-sócios de ténis de mesa, bilhar e damas, nas quais participaram as secções de Energia, Telecomunicações, Movimento de Estações, Oficinas, Movimento de Revisão, Serviços Centrais, Maquinistas e Tracção.

— Recebemos o «Relatório, Balanço e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal» da Gerência de 1967 da Associação de Socorros Mútuos Previdência dos Ferroviários de Portugal.

Do parecer do Conselho Fiscal, assinado pelos srs. Eduardo da Costa Gaspar, Ricardo Júlio de Almeida e Amadeu Augusto Soares extraímos o seguinte:

— Que louvemos a Direcção pela sua dedicação e total entrega a uma obra que é maravilhosa, embora nem sempre bem compreendida.

E porque nem sempre bem compreendida?

A resposta é-nos dada, pela digna Direcção a que preside o sr. Joaquim Moreira Vinhas:

«É que os homens da nossa profissão — essa classe admirável que, no passado, marcou posição de relevo no campo mutualista português — vivem divorciados de tudo quanto representa idealismo, previdência, auxílio mútuo, exclusivamente entregues aos princípios materialistas que informam o momento que passa».

Em 31 de Dezembro de 1966 existiam 6581 sócios e em 31 de Dezembro de 1967 o número de sócios reduzia-se a 6173.

— Integrada no programa das comemorações do 8.º Dia do Caminho de Ferro de Benguela, que coincide com o 65.º aniversário da importante companhia, inaugurou-se, na respectiva sede, uma exposição de trabalhos fotográficos do recente concurso promovido no Lobito, sendo ainda apresentado um filme sobre as actividades da empresa no ano passado. Assistiram, entre outras individualidades, os srs. dr. Manuel António Fernandes, administrador-delegado; D. António Lavradio, administrador-delegado adjunto; coronel Mendes Magalhães e almirante Guerreiro de Brito, administrador por parte do Estado; dr. Jesus dos Santos, deputado por Angola; além de todo o pessoal da sede, funcionários, que se encontram na Metrópole em gozo de férias, e, ainda, reformados, que receberam especial convite.

As comemorações prosseguiram efectuando-se um almoço num restaurante do Guincho, durante o qual foram distribuídos os prémios do concurso fotográficos e lembranças aos empregados mais antigos.



Panorama

Portas do Sol

Estão concluídas as obras de consolidação da encosta das Portas do Sol, em Santarém, aos quilómetros 72 e 73 da linha do Norte. Os trabalhos de construção civil, que requereram grandes estudos de engenharia, terminaram recentemente, faltando, apenas, completar o revestimento vegetal da zona para que os gigantescos trabalhos se possam dar por terminados, depois de um século de preocupações para a circulação ferroviária naquele local.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, embora suportando uma despesa considerável, entendeu solucionar o problema, definitiva e tecnicamente com perfeição, e eliminar a constante preocupação dos escorregamentos de terras sobre a linha do caminho de ferro, facto que se assinalava, ali, pelo menos, desde 1862.

A consolidação da colina, com cerca de 100 metros de elevação, por 200 de extensão, orçou à C. P. à volta dos dez mil contos e demorou cerca de dois anos a realizar.

Foi em 29 de Outubro de 1952 que o Ministério das Comunicações, por portaria, nomeou uma comissão encarregada de estudar as obras de consolidação da encosta. Essa comissão emitiu o parecer de que deveria ser o Laboratório Nacional de Engenharia Civil a fazer o estudo, englobando prospecção, ensaios de laboratório e trabalho de gabinete. Colaboraram, ainda, nesses estudos, a C. P. e a Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos. Só mais tarde, porém, se viria a entrar na fase definitiva do projecto. A C. P., em colaboração estreita com o Laboratório Nacional e a Empresa de Sondagens e Fundações Teixeira Duarte, optou por um projecto desta última empresa e deu «luz verde» ao começo dos trabalhos conducentes à estabilização da encosta.

Os trabalhos demoraram pouco mais de dois anos, não obstante terem sido bastante afectados com o estado do tempo neste último Inverno.

Dois túneis famosos

O túnel de S. Gothard é o mais antigo e o mais célebre túnel de caminho de ferro do Mundo. Passa sob os Alpes e

liga o norte ao sul. A sua construção iniciou-se em 1872, simultaneamente dos lados da Suíça e da Itália. Foram necessários sete anos para abrir com dinamite uma passagem com 15 km de comprimento através da montanha. Finalmente, a 29 de Fevereiro de 1880, as duas equipas de operários, que durante vários dias não conseguiram comunicar-se, abateram o último obstáculo que as separava. Grande surpresa foi festejada: haviam-se encontrado precisamente a meio do túnel! Além do túnel principal, a linha férrea de S. Gothard atravessa ainda outros 52 túneis, alguns deles de consideráveis extensões. No entanto, do ponto de vista da extensão, o grande túnel de S. Gothard foi ultrapassado pelo de Simplon que foi concluído em 1906 e mede 19 km. Este foi muito mais difícil de abrir, porque os técnicos foram surpreendidos já em pleno interior da montanha por um grande lago subterrâneo e por numerosos cursos de água quente que atrasaram os trabalhos.

Estação de Ochenbruk

Os rapazes do orfanato de Rummesburgo tiveram a ideia de ornamentar todos os anos, pelo Natal, a pequena estação de Ochenbruk. Semanas antes fazem grandes estrelas de ráfia, flores de papel colorido, grinaldas, coroas feitas de galhos de pinheiros, etc. A estação, tão prosaica todo o ano, reveste-se do alegre ambiente de Natal. Os funcionários da estação recebem os rapazes mostrando-lhes todo o funcionamento interno e respondendo às perguntas que lhes fazem.

Nova rede japonesa

Mais do que noutros países, os problemas oriundos do Japão, pela concentração da população nas zonas urbanas apresentam-se de maneira urgente. Os peritos estimam, com efeito, que em 1985, 80 por cento da população total da nação residirá em zonas urbanas; em particular, a cifra do povoamento da zona de Tóquio é susceptível de passar de 26 milhões de habitantes (total de 1966), a 32 milhões em 1975, depois 36 milhões em 1985.

Os caminhos de Ferro Japoneses estabeleceram um relatório intitulado

«Plano de rede ferroviária ultra-rápida» (Plan for a high speed rail network) sublinhando a necessidade de continuar a assegurar os transportes ferroviários com a ajuda de uma nova rede de bitola normal. Essa rede deveria ser capaz de efectuar grandes transportes de massa a grande velocidade e com toda a segurança, segundo o exemplo dado pela nova «Linha do Tokaido».

Uma tal realização permitiria realizar, no território, uma concentração de população sem excesso de densidade na zona de Tóquio, e de assegurar um desenvolvimento equilibrado do país no seu conjunto.

A rede das grandes linhas observada no projecto dos Caminhos de Ferro Japoneses compreende novas artérias de via normal, ligando as cidades principais do território, e totalizando uma extensão de 4000 km. Os comboios poderão circular nestas linhas a uma velocidade máxima de 250 km/h. As curvas dos futuros traçados não serão inferiores a 4000 m de raio, e as linhas não terão passagens de nível. O conjunto do projecto é calculado em 48 biliões de francos.

Quando esta rede estiver pronta, os tempos do percurso entre as cidades serão largamente reduzidos em relação aos horários actuais.

Os Caminhos de Ferro Japoneses utilizarão estas futuras grandes linhas para a circulação dos comboios de passageiros e dos comboios de «containers» a longa distância, conservando as linhas de via-estreita existentes para o tráfego dos subúrbios, os comboios de mercadorias ordinários e como linhas afluentes novas artérias.

O projecto prevê igualmente a construção de seis linhas suplementares para comboios muito rápidos do grande subúrbio de Tóquio, ligando o centro da cidade às novas zonas residenciais situadas num raio de 100 km. As estações terminais destas linhas serão construídas em subterrâneo próximo da estação central de Tóquio, na Praça do Palácio e em Shinjuku.

Homenagem a um jornalista

Não podia ser mais significativa a homenagem promovida pela direcção

(Continua na pág. seguinte)

SOCIEDADE CORRETORA, LIMITADA

FUNDADA EM 1913

por CHRISTIANO FRAZÃO PACHECO

O MAIOR PRODUTOR DE ANANASES DOS AÇORES

Fabricantes das famosas conservas de:

PEIXE ; CARNES ; LEGUMES E DOCES**Experimente a deliciosa pasta de Carne em Pastéis, Croquetes e Sanduíches!**Em Ponta Delgada - Açores: **SOCIEDADE CORRETORA, LDA.**

Em Lisboa: Açorex - Rua da Conceição, 125-2.º, Dto. - Telef. 36 23 12

da Casa do Ribatejo ao distinto jornalista Fausto Nunes Dias, director do nosso prezado colega «Vida Ribatejana», que há muitos anos tem desenvolvido notável actividade em prol dos interesses do Ribatejo, no jornal de que é director.

Presidiu ao almoço, que reuniu mais de cem convivas, o sr. Luís Costa Santos, presidente da Casa do Ribatejo, acompanhado pelo homenageado e pelos convidados de honra: dr. Luís Demy, presidente do município de Santarém; Edmundo Soeiro, presidente do município de Benavente; Joaquim Dias Ribeiro, presidente do município de Loures; o escritor dr. Luís de Oliveira Guimarães e o jornalista Jorge Ramos.

Ao homenageado foi entregue a medalha de ouro da Casa do Ribatejo. Usaram da palavra os presidentes dos municípios de Santarém, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Cartaxo e Salvaterra de Magos; o pintor de arte Domingos Saraiva, Manuel Haderer, presidente da Tertúlia Festa Brava, Nunes Rosado em nome do Grémio Nacional da Imprensa Não-Diária e outros oradores. O eng.º Sidónio Dias, descerrou um medalhão com a efígie do director da «Vida Ribatejana», artístico trabalho da escultora Stela de Albuquerque.

Fausto Nunes Dias agradeceu a homenagem, muito sensibilizado.

Os jornalistas visitaram a Feira do Ribatejo

Na progressiva cidade de Santarém, o Chefe do Estado inaugurou solenemente, no dia 2, a 5.ª Feira Nacional de Agricultura, que é a 15.ª Feira do Ribatejo. A abertura, assistiram membros do governo e do corpo diplomático, e outras altas individualidades. A convite da comissão executiva da da Televisão e da Rádio visitaram no

Feira, os representantes da Imprensa, dia 27 de Maio o recinto do certame para observarem «in loco» as alterações e benefícios ali introduzidos. Após terem sido recebidos por todos os componentes da referida comissão, no edifício do Turismo, os jornalistas convidados (do Diário de Notícias, Século, Diário da Manhã, República, Diário de Lisboa, Diário Popular e Gazeta dos Caminhos de Ferro) dirigiram-se para a Chã de S. Lázaro, onde os srs. dr. Luís Barreiros Nunes e Celestino Graça, respectivamente, presidente e secretário-geral daquela comissão, expuseram o que iria ser a grande Feira Nacional de Agricultura, acontecimento que durante 15 dias mobiliza toda a região e atrai a atenção de milhares de visitantes nacionais e estrangeiros, na variedade de quanto apresenta ao público, através de um programa rico e amplo que abarca as mais diferentes actividades e manifestações.

O certame, cujo desenvolvimento e importância tem merecido o maior interesse e o melhor acolhimento de muitas nações, está este ano deveras enriquecido com o profundo alargamento das representações da Grã-Bretanha, Brasil, Estados Unidos, França, Alemanha e Itália.

Foram ainda visitados pelos representantes da Imprensa o Pavilhão do Artesanato, largamente remodelado e agora instalado com carácter definitivo, com todas as suas secções melhor distribuídas e ampliadas; bem como outros *stands* particulares, igualmente melhor instalados, por forma a melhor satisfazer a sua função e inserindo-se, assim, no espírito da melhor valorização do certame na sua dimensão nacional e internacional.

Terminada a visita foi servido aos jornalista um primoroso almoço tipicamente ribatejano a que presidiu em representação do chefe do distrito, o presidente do município de Santarém.

OBRAS DE ARTE do Património Nacional

VIII



*Púlpito de granito da igreja
de Moncorvo*



COLÓNIA DE MARTE — por A. E. Van Vogt

Obra prodigiosa de imaginação, em que a mais livre fantasia não anula a verosimilhança, *Colónia de Marte* vem confirmar todas as anteriores qualidades do escritor Van Vogt, sem exclusão do humor genuíno e subtil. O leitor mais experimentado em matéria de ficção científica não poderá deixar de ficar surpreendido com esta obra em que a acção se sucede em planos ininterruptos com invulgar intensidade.

Colónia de Marte, traduzido por Eurico da Fonseca, é o n.º 127 da popular Colecção «Argonauta», da Editorial Livros do Brasil. Uma sugestiva capa valoriza este volume: é assinada pelo distinto pintor e ilustrador Lima de Freitas.

A DROGA ALUCINANTE. História do LSD. — Per Sidney Cohen

Doutorado pela Universidade de Bonn, o autor desta obra, Doutor Sidney Cohen, recebeu o seu «Ph. D.» na Universidade de Columbia. Chefe da Clínica Psicossomática no «Veterans Administration Hospital» em Los Angeles, professor agregado de Medicina na Universidade de Califórnia e editor de «Mind: Psychiatry in General Practice», o autor alargou as suas actividades de investigador a todas as classes de drogas que afectam a mente. Durante dez anos investigou muitos problemas do LSD e outros alucinogéneos, e contribuiu para este campo com algumas informações fundamentais.

«A Droga Alucinante», do Dr. Sidney Cohen, agora publicado em cuidada tradução portuguesa do dr. Ramiro da Fonseca na magnífica Colecção «Dois Mundos» da Editora «Livros do Brasil». Tema de uma flagrante oportunidade, o LSD tem sido notícia em toda a Imprensa e é por isso urgente conhecer-lhe os efeitos e os perigos que encerra. O livro é prefaciado pelo Dr. Gardens Murphy, director de Investigações da Menninger Foundation. Capa elegante do distinto artista Infante do Carmo.

HÁ SEMPRE UM AMANHÃ — romance de Pearl S. BUCK

Desde a capa, da autoria do artista Infante do Carmo, à apresentação gráfica; desde o título que é um cântico de esperança, à tradução, que é viva e correcta, de Fernanda Pinto Rodrigues, tudo nos encanta neste volume, que a editora Livros do Brasil integrou na sua famosa colecção «Dois mundos», onde já figuram outras obras de relevo da reputada escritora. Prémio Nobel da Literatura, a autora tem neste seu «Há sempre um amanhã» um hino de esperança e de confiança na vida. Uma mensagem de optimismo construtivo em que as sombras dão lugar à luz e a felicidade nasce do infortúnio.

NYLON, MULHERES E CRIME — Romance policial por Mickey Spillane

Mais um novo romance policial de Mickey Spillane acaba de enriquecer a famosa colecção «Vampiro», da Editorial

«Livros do Brasil». Intitula-se o novo livro, na edição original «The Body Lovers» e na tradução portuguesa de Fernanda Pinto Rodrigues «Nylon, Mulheres e Crime». Como os anteriores do mesmo autor, o presente volume vem documentar o estilo de Spillane e o seu talento. Romance de atmosfera política e, ao mesmo tempo, «sexy», dois condimentos que o tornam extremamente atractivo para o público leitor português.

«Nylon, Mulheres e Crime» transporta-nos aos bastidores de uma intriga tenebrosa, recheada de imprevisto e de emoção. A capa, muito sugestiva, é da autoria do grande artista Lima de Freitas.

O IMPÉRIO SUBMARINO — Romance de aventura por Paul W. Fairman.

Os mundos ignotos não têm a sua sede somente no espaço interestelar. Também nos fundos abissais dos

(Continua na pág. seguinte)

SOMAPRE

BETÃO PRÉ-ESFORÇADO
PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS
COBERTURAS GRANDE VÃO
PRÉ-FABRICAÇÃO
CERÂMICA



TRAVESSAS DE BETÃO
PARA CAMINHOS DE FERRO



Fábricas:

PERO PINHEIRO
ALVERCA
LEIRIA
COVILHÃ
TRAMAGAL

LISBOA: Av. da República, 83 — Telef. 76 00 45

oceanos se perfilam, à transparência, os mistérios das civilizações ignoradas. O escritor Paul W. Fairman, neste admirável romance de Ficção Científica que a popular colecção «Argonauta» da editorial «Livros do Brasil» acaba de lançar, leva-nos a efectuar uma empolgante viagem a um mundo de perigos e de emoções. Puro romance de aventura, tem servido de base a uma série de espectáculos de televisão.

Com capa muito feliz do notável pintor Lima de Freitas, foi excelentemente traduzido por Eurico da Fonseca.

«OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE»

Está publicado o fascículo 9 das «Obras Escolhidas de Bocage» com que a editorial «Artis» concorreu para as comemorações do II Centenário do grande Poeta, de que tanto se orgulha a cidade de Setúbal, terra da sua naturalidade.

Bocage, porque foi um mestre da língua portuguesa, que manejava com primores de artista, é e será por muito tempo ainda um dos poetas mais vivos da nossa literatura.

O doutor Professor Hernâni Cidade escreveu uma vez: «Em Portugal, a arte de fazer versos chegou ao apogeu em Bocage e depois dele decaiu. Da sua geração e das que a precederam, foi ele o máximo cinzelador da métrica».

Esta edição das «Obras Escolhidas de Bocage» é ilustrada pelo notável pintor e desenhador Lima de Freitas.

Dicionário Biográfico Universal de Autores

A editorial portuguesa Artis, com a anuência da editorial Bompiani, está publicando uma obra de mérito excepcional: o «Dicionário Biográfico Universal de Autores, interessando assim as duas nações irmãs, Portugal e Brasil.

Estamos, pois, como temos dito por várias vezes, perante uma obra de grande valor literário e de consulta, sendo notável a parte iconográfica. O fascículo n.º 21, agora recebido, é rico de referências e de pequenos perfis críticos a figuras nacionais e brasileiras, como sejam Damião de Góis, António Carlos Gomes, Francisco Gomes de Amorim, Gomes Leal, Gonçalves Dias, Gonçalves Crespo, Tomás António Gonzaga e Graça Aranha.

no mundo da Imprensa

A NOSSA TERRA — Passou mais um aniversário A NOSSA TERRA, magnífico jornal da Costa do Sol que àquela região, essencialmente turística, tem prestado assinalados serviços. Ao conceituado semanário, que ocupa hoje lugar destacado na Imprensa regionalista, ao seu director, dr. Evaristo Farelo, e a quantos trabalham na redacção, endereçamos as nossas saudações.

POVO ALGARVIO — Festejou o 34.º aniversário este semanário dirigido por Manuel Virginio Pires, a quem enviamos os mais sinceros parabéns.

ECO DE POMBAL — Com o n.º 1291, entrou no 34.º ano de publicação. Os nossos melhores votos de longa vida.

BADALADAS — Completou 20 anos ao serviço de Torres Vedras e da sua região. Desejamos ao seu director e a todo o quadro redactorial as maiores prosperidades.

ECOS DO BOMBARRAL — Um dos mais categorizados órgãos da Imprensa regional que se publica sob a criteriosa direcção do nosso ilustre camarada Salvador Carvalho dos Santos, comemorou 15 anos de existência. As nossas saudações.

NOTÍCIAS DO CARTAXO — Ao prezado confrade dr. Nuno Rosini Rosado, director do «Notícias do Cartaxo», levamos a expressão das nossas felicitações pela passagem do 14.º aniversário do seu jornal, que honra sobremaneira as nobres tradições da Imprensa ribatejana.

DIÁRIO DO ALENTEJO — Ao director do «Diário do Alentejo», redactores e colaboradores, as nossas saudações pela passagem de mais um aniversário na existência de um jornal que, sem desânimo, continua a defender os interesses do Alentejo.

JORNAL DE ABRANTES — Passou no dia 22 de Maio mais um aniversário do «Jornal de Abrantes», entrando no 69.º ano de publicação semanal. A nossa mensagem de parabéns.

JORNAL de VIANA DO ALENTEJO — Está publicado mais um número do «Jornal de Viana do Alentejo» que se apresenta com excelente colaboração e graficamente bem elaborado. Reproduz na primeira página, com um retrato de Fialho de Almeida, a nota que a Gazeta dos Caminhos de Ferro há tempos inseriu sobre aquela graciosa vila alentejana. Agradecemos a transcrição.

DIÁRIO DE COIMBRA — Entrou no 39.º ano de publicação o «Diário de Coimbra», órgão do movimento regionalista das Beiras. Ao seu ilustre director e nosso prezado amigo dr. Álvaro dos Santos Madeira os nossos cumprimentos.

O NOSSO ANIVERSÁRIO

Com os nossos melhores agradecimentos, reproduzimos da «Gazeta de Cantanhede» a seguinte notícia inserta na primeira página, em lugar de relevo:

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO», que há longos anos roda a 81 à hora, quando não mais, festejou, há dias, os seus 81 anos de actividade ao serviço dos transportes ferroviários portugueses, portanto ao serviço do país a que, desde sempre, prestou relevantes atenções e cuidados.

Na pessoa do seu ilustre director sr. Eng. Luís da Costa, saudamos a gente grande e a menor que a serve, com desejos de que continue a rodar sem percalços por longos anos.

— Do semanário «Ecos de Estremoz», do mesmo mês, recortamos a seguinte amável notícia, que agradecemos:

«Mais um belo número nos acaba de ser remetido da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que vem cheia de reportagens.

É na verdade uma autêntica revista dos Caminhos de Ferro, que recomendamos aos ferroviários de todo o País».

— Do «Correio de Nisa» de 11 de Maio de 1968, transcrevemos, com os nossos agradecimentos, a seguinte amável notícia:

Entrou no 81.º ano de existência a «Gazeta dos Caminhos de Ferro». A todos que trabalham na excelente publicação os nossos cumprimentos; e votos sinceros das maiores prosperidades, na vida ainda mais longa que ficamos desejando à «Gazeta».