

Eng. António da Silva
Bras

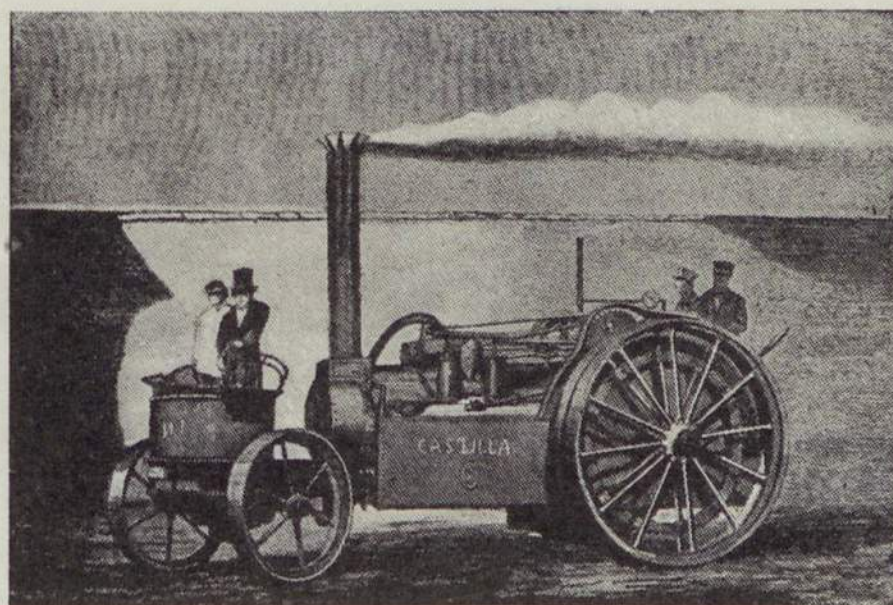
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

ALBERTO MARIA BRAVO & FILHOS

Sociedade de Responsabilidade ilimitada

FUNDADA EM 1843



LOCOMOTIVA DE 1843

CARRIS E SEUS ACESSÓRIOS — RODADOS — VAGÕES E OUTRO MATERIAL DE VIA
— MUDANÇAS DE VIA — CREOSOTE PARA INJECCÃO DE TRAVESSAS — FERROS DE
TODOS OS PERFIS E DIMENSÕES — FIO DE TROLLEY

PRAÇA DE LONDRES, 3, 3.º

LISBOA

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

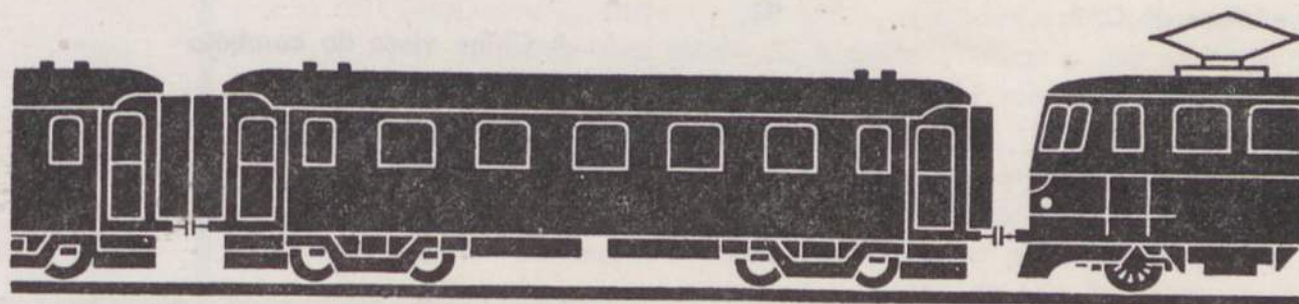
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

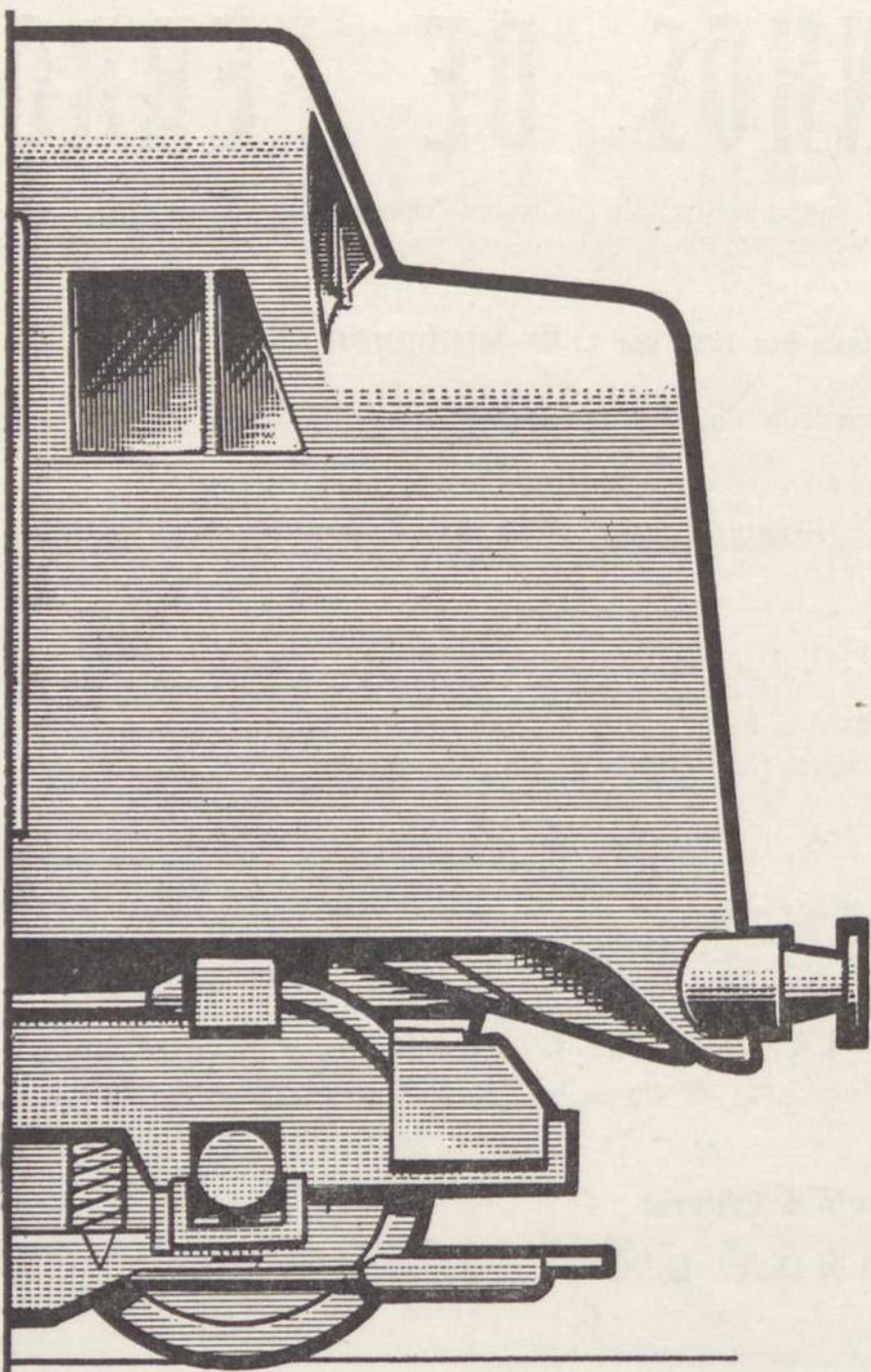
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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 Aguiar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumario

O Caminho de Ferro de Benguela e o desenvolvi-
mento de CUBAL 93

As ligações ferroviárias com a Espanha e França
e exploração dos ramais do Norte 94

A Linha do Douro e as ligações com a Espanha ... 95

Vão melhorar os serviços da C. P. 96

Terras da nossa terra 97

Roteiro de um viajante 98

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal 99

Movimento Ferroviário em Angola 100

Jornal do Mês 101

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela ... 102

A China vista do comboio 103

Revista de Imprensa 105

O Caminho de Ferro de Benguela

«Foi o Caminho de Ferro de Benguela que fez nascer o Cubal»—disse-se textualmente na sessão solene de implantação oficial do Concelho, a 16 de Dezembro de 1964.

Os jornais que relatam aquela sessão solene arquivam repetidas afirmações de que o Cubal deve imenso à citada Companhia. Durante anos, a terra pouco mais foi do que um modesto núcleo de linha férrea. E mesmo agora, que as suas dimensões alargam mês a mês, o Cubal mantém na medula o cunho ferroviário.

Com razão, afinal. Nascido em 1908 com a chegada da linha ao qkm 194, ali estabeleceu esta um dos seus «pata-mares», com mudança de locomotiva nos comboios. Para tal efeito, foi montado no Cubal um dos chamados «Depósitos de Máquinas», o que fixou ali bastante pessoal ferroviário instalado em edifícios construídos pela própria Companhia: um bairro airoso, estendido ao sol e refrescado por arborização abundante.

Destinado ao pessoal serventuário, construiu também um conjunto de 26 casas com 104 moradias; o «Compão», que em 2 de Agosto de 1964 passou a chamar-se Bairro de S. Cristóvão, onde funciona um Centro Social com parque infantil, escola e casa de trabalho.

Outra obra do CFB no Cubal é o edifício do Clube Desportivo Ferrovia—amplo, digno, de traço feliz—dispondo de campos para várias modalidades desportivas e de um parque infantil. Prevê-se que este conjunto venha a ser enriquecido com uma piscina.

O Clube Desportivo Ferrovia do Cubal está também dotado de projectador de cinema, com uma sala de festas que tem sido um dos centros da vida social da vila.

Na população desta há uma percentagem marcante de ferroviários: nada menos de 750 empregados do CFB os quais, com suas famílias, contribuem para o total de habitantes do Cubal, com cerca de 3.000 indivíduos.

Numerosas construções estão erguidas actualmente no Cubal. Algumas delas pertencem a empregados da citada empresa—por investimento directo ou socorrendo-se de empréstimos da Caixa de Previdência do Pessoal. Esta Instituição concedeu até agora, para 14 prédios a erguer no Cubal, uma comparticipação de 1.730 contos. Como aquela Caixa só empresta até o máximo de 60% do valor do investimento global, conclui-se que, só nos ditos 14 prédios, o pessoal da Companhia contribuiu com uns 3.000 contos para o património urbano do Cubal.

Mensalmente, mais de 1.300 contos são ali pagos pelo OFB ao seu pessoal, em vencimentos líquidos. Acresce a esta cifra o montante de fornecimentos vários efectuados pela praça.

e o desenvolvimento de CUBAL

O OFB captou do rio Cubal a água necessária ao seu pessoal, ao consumo de locomotivas e à laboração do Depósito de Máquinas. Sem fins lucrativos fornece água a toda a população. O mesmo sucedeu com a energia eléctrica, também fornecida por aquela Companhia. Só recentemente, e em resultado do grande aumento de consumo, o fornecimento é parcialmente assegurado pela Câmara.

Quer dizer que o CFB, presente desde a primeira hora do Cubal, tem incentivado por todos os modos o seu progresso.

Foi portanto um gesto de singela justiça o dar o nome daquela empresa à Avenida principal da vila. Na cerimónia respectiva, realizada em 26 de Maio de 1965, o Presidente da Câmara evocou o papel do Caminho de Ferro de Benguela no desenvolvimento do Cubal, reconhecendo-lhe a função de grande alavanca e vigoroso dinamismo na ascensão desta vila, que hoje vive mais um dia alto da sua história.

As ligações ferroviárias com a Espanha e a França e a exploração dos ramais do Norte

As ligações ferroviárias com a Espanha e a França representam um problema de maior importância e oportunidade. Precisamente por isso, a C. P. enfrentou o caso com os olhos postos no interesse público, sobretudo para a região no Norte do País, conseguindo estabelecer essas ligações via Barca de Alva, em condições perfeitas, do que resulta grande benefício de ordem turística, principalmente para a cidade do Porto.

Presentemente, a C. P. estuda a modificação da exploração de alguns ramais ferroviários, nomeadamente a linha do Corgo, do Tâmega e do Sabor — exploração que, presentemente, se está a fazer em condições deficitárias, embora sirva muitas aldeias populosas. Fala-se, mesmo, em suprimir alguns desses ramais, o que representaria grave prejuízo para a economia daquelas regiões nortenhas.

A C. P. que espera obter do Banco Mundial um empréstimo destinado à remodelação total do sistema ferroviário nacional, teve, em consequência, de entregar a apreciação do plano geral a uma empresa especializada nos estudos de rentabilidade, que dirá da necessidade de modificar sistemas e impor novas directrizes que irão alterar, profundamente, as normas em curso.

As automotoras, já experimentadas em alguns desses ramais, não podem ser, ali, utilizadas, pois o traçado das linhas não permite a circulação a velocidade compensadora. A electrificação, sem alteração do traçado, em alguns casos difícil, senão impossível, também não pode, por isso mesmo, fazer-se.

NOVO TRAÇADO DA LINHA DE RÉGUA A CHAVES

Da Régua a Chaves, por exemplo, onde o movimento é grande, não é possível, presentemente, a circulação de material moderno, devido ao acidentado do traçado, por vales e encostas, em curvas e contracurvas apertadas. Feitas experiências, verificou-se a impossibilidade de fazer ali circular automotoras, pelo que se estuda a alteração do perfil do traçado, devendo encontrar-se a solução conveniente. Um novo traçado por zonas mais povoadas está em estudo, com vista também à rentabilidade que há de ter em conta. No entanto, bem se sabe que regiões de maior importância aguardam há muito, ligação ferroviária.

A C. P. tem nos seus projectos servir regiões através da camionagem, estabelecendo ligações por estrada, entre estações de caminho de ferro e diversas localidades.

AS LIGAÇÕES DO PORTO COM SALAMANCA E MADRID

Para dar conhecimento, especialmente, das novas ligações com a Espanha e a França, elementos da C. P. reuniram-se, hoje, num almoço, com os representantes dos órgãos da informação. Estiveram presentes os engs. João Brito e Cunha, do conselho de administração da C. P., e Canaveses, chefe da exploração da região do Norte.

Pelo primeiro foi agradecida a colaboração da imprensa e dado conhecimento de que a C. P. retomou o serviço de ligação de comboios entre o Porto, Salamanca e Madrid, que entra em funcionamento a partir do próximo dia 15, efectuando-se três vezes por semana em cada sentido, às terças, quintas-feiras e sábados, do Porto para Salamanca, e às segundas quartas e sextas-feiras, de Salamanca para o Porto.

A actual automotora, que sai do Porto às 8 e 30, segue para Salamanca, onde chega às 16 e 42, ligando, então, ao comboio que ali passa às 18 e 51 e chega a Madrid às 21 e 15. Em sentido inverso, parte de Madrid às 8 e 25, chega a Salamanca às 11 e 42, e sai dali às 13 e 30, para chegar ao Porto às 22 horas. O mesmo comboio dá ligação, em Salamanca, com o «Expresso» que segue para Hendaia e Paris. Sem dúvida que esta ligação tem grande interesse para a região do Norte.

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

A Linha do Douro

e as

ligações

com a

ESPANHA

Interrompidas desde há trinta anos as circulações ferroviárias directas entre Porto e Salamanca, pela linha do Douro, as perspectivas dum reatamento, devidas à boa vontade dos Caminhos de Ferro Espanhóis, constituem assunto de significativa importância.

A linha do Douro, cuja construção levou pouco mais de doze anos, não obstante as inúmeras dificuldades do seu traçado, viu inaugurada a sua estação fronteiriça de Barca d'Alva em 9 de Dezembro de 1887, precisamente na mesma data em que se inaugurava o trajecto espanhol desde aquela fronteira até Salamanca.

Nesta linha criou fama o chamado «rápido de Medina» que por volta de 1913 circulava às 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} feiras entre Porto-Salamanca, Medina, cobrindo o percurso total em cerca de doze horas e meia e regressando ao Porto às 3.^{as}, 5.^{as} e sábados.

Com o deflagrar da primeira guerra mundial, a circulação deste comboio foi suspensa. Reapareceu por volta de 1920 e pouco tempo depois, com o deflagrar da guerra civil, voltou a ser interrompida. Mais tarde, em 1937, criavam-se os comboios n.^{os} 751 e 752 entre Porto e Salamanca, os quais, circulando também três vezes por semana em cada sentido, percorriam o trajecto até Barca d'Alva em pouco mais de 4 horas.

Dois anos depois, ao rebentar a segunda guerra mundial, este serviço directo entre as duas importantes cidades voltava a ser suspenso.

Decorridos trinta anos e vencidas dificuldades várias, volta a restabelecer-se a mesma ligação directa entre Porto e Salamanca, desta vez, também, com um serviço trissemanal em cada sentido, mas com a diferença de se utilizar, para efeito, não a tradicional locomotiva a vapor mas uma moderna unidade automotora dupla Diesel U. D. D.

Se bem que as possibilidades de marcha desta automotora sejam notórias, não será ainda de momento que o trajecto a efectuar será vencido em mais reduzido tempo do que há trinta anos.

O estado da via, em especial nalguns percursos além de Tua, não permite, por enquanto, velocidades ideais, mas razões existem para admitir em breve alguns trabalhos de renovação.

Com o lançamento na linha do Douro da primeira automotora Diesel, o que teve início em 24 de Agosto do ano findo, pode dizer-se que o panorama ferroviária desta linha, no aspecto de longo curso, melhorou consideravelmente. E de tal modo que muitos foram os habitantes da cidade do Porto a percorrê-la até agora, em todo ou parte do seu trajecto, quer utilizando a automotora rápida regular, quer as extraordinárias.

A primeira, por ter dado a possibilidade duma deslocada até a final daquela linha no próprio dia, uma vez que no seu término o intervalo entre a chegada e o regresso atinge quatro horas.

O movimento de passageiros naquela automotora rápida, atingiu já, desde 24 de Agosto de 1967 até 31 de Maio findo, a ordem dos 54.607 passageiros no sentido ascendente e de 35.839 no sentido descendente.

As segundas, extraordinárias, baseadas num programa de excursões que têm merecido a melhor aceitação do público que, até agora, não se cansou de admirar os melhores recantos das belas províncias adjacentes da linha do Douro, acusa já nesta data um total de catorze excursões, desde 5 de Março de 1967 até 2 do corrente mês, com um transporte de 1.935 passageiros.

Entretanto, outras automotoras regulares passaram a percorrer a linha do Douro; melhoraram-se muitas das composições dos comboios, substituindo-as já por carruagens de «bogies» e, recentemente, modernas locomotivas Diesel começaram a circular na mesma linha, até Régua, assegurando já o reboque de dez comboios.

A regularidade de horários na linha do Douro tem sido ultimamente de certo modo notável.

Vão melhorar os serviços da C.P.

A propósito de uma local que sob o título «Vai principiar em breve a remodelação das vias férreas Braga-Lisboa e Barreiro-Faro, o «Diário Popular» publicou recentemente, o sr. eng.º Costa Macedo, ilustre administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, enviou àquele jornal a seguinte carta em que são prestados estes esclarecimentos complementares:

1—A C. P. está, de facto, a preparar um contrato para execução da renovação integral de 916 quilómetros, e de renovação parcial de 682 quilómetros de via;

2—A renovação integral far-se-á sobre os itinerários Braga - Porto - Lisboa - Barreiro - Setúbal - Faro e na linha de Sintra;

3—A renovação parcial incidirá sobre os itinerários Nine-Valença do Minho, Ermesinde-Marco, Entroncamento-Abrantes, Cacém-Caldas da Rainha, Abrantes-Barca da Amieira, Alfarelos-Figueira da Foz, Lamarosa-Tomar, Setil-Vendas Novas-Pinhal Novo, Mortágua-Guarda e Torre das Vargens-Elvas.

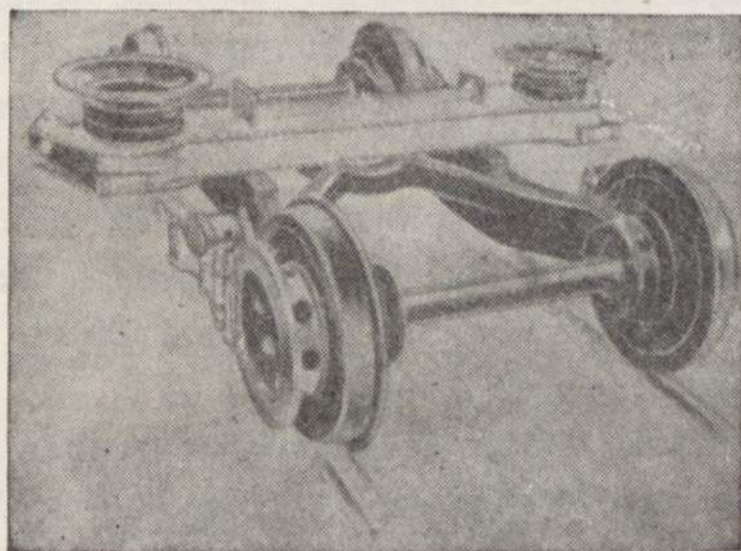
4—Para executar os trabalhos foi escolhido um consórcio constituído pelas empresas nacionais Somafel e Somapre e pelas firmas francesas A. Borie e A. Déhé;

5—O fornecimento dos materiais indispensáveis às renovações mencionadas será feito, na maior escala possível, por empresas portuguesas, estando ainda em curso as respectivas negociações;

6—Prevê-se que o financiamento dos trabalhos se processe através de recursos internos. De momento, só se julga provável o recurso ao crédito externo na medida em que ele for indispensável para ajustar, anualmente, aqueles recursos aos pagamentos automaticamente decorrentes da execução dos trabalhos.

Renovação integral de
916 quilómetros de via
e renovação parcial
de 682 quilómetros

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

TERRAS DA NOSSA TERRA

MOURA

A vila de Moura não se encontra num itinerário principal e está situada numa zona turisticamente pouco conhecida.

No entanto, se olharmos o nosso mapa das estradas poderemos ver que de Moura irradiam seis Estradas Nacionais em direcções diferentes. Trata-se na verdade do ponto central de um sistema rodoviário relativamente importante, que se desenvolve entre a fronteira e o rio Guadiana.

Embora Moura se encontre a menos de uma légua do Guadiana, quem desta vila queira atravessar o rio por estrada só encontra a necessária ponte percorrendo mais de 50 km para o norte, na direcção do Mourão, ou cerca de 40 km para o sul, passando por Serpa.

à sua filha Salúquia, jovem de extraordinária beleza.

Para alcaide do novo castelo, Abu-Assan nomeou Braffma, noivo de Salúquia.

O drama iniciou-se exactamente quando Braffa se dirigia para o castelo de Azmi, onde ia tomar posse do cargo de alcaide e onde, aliás, Salúquia já se encontrava, com parte da guarnição da fortaleza.

De repente, surgiu um grupo de cavaleiros cristãos diante de Braffma e da sua escolta, num local afastado de qualquer povoado.

todos viram surgir ao longe um grupo de cavaleiros mouros, que desceram dos cavalos, ao aproximarem-se das muralhas, fazendo grande algazarra, cantando e dançando canções e danças árabes.

Salúquia mandou baixar a ponte levadiça, para dar entrada aos recém-chegados.

Mas depressa viu o logro em que caíra: não eram mouros mas sim cristãos vestidos de mouros, os cavaleiros que tinham chegado.

Tratava-se, na verdade, do grupo formado pelos irmãos Pedro e Álvaro Rodrigues e seus companheiros, cuja deliberação, depois do combate travado pouco antes, tinha sido a de substituí-



Porém, essa região aparentemente isolada entre duas barreiras — a fronteira e o grande rio desprovido de pontes — é frequentemente visitada por turistas: pelos que gostam de sair dos itinerários principais, deixando os *sentiers battus* visitando o *arrière pays*, como os franceses dizem.

Desses visitantes, os que se tenham detido em Moura certamente terão ouvido falar de Salúquia, a moura que se lançou do alto de uma das torres do castelo.

Foi no tempo de D. Afonso Henriques. Mais precisamente, em 1166.

A localidade estava sob o senhorio de Abu-Assan, que ali tinha mandado edificar o castelo de Azmi, destinado

Ninguém recuou. O combate foi violentíssimo. Só terminou quando já não existia um mouro vivo, incluindo o próprio noivo de Salúquia.

Os irmãos Pedro e Álvaro Rodrigues, que tinham planeado e realizado este ataque, detiveram-se após o combate, em reunião com os restantes companheiros. E resolveram tentar, logo em seguida, uma outra acção não menos ousada.

Entretanto Salúquia esperava ansiosamente a chegada de Braffma, e a guarnição do castelo aguardava com entusiasmo os cavaleiros da escolta do alcaide, seus futuros companheiros.

Foi portanto com grande alegria que

rem os seus fatos pelos dos mouros abatidos e atacarem o castelo de Azmi assim disfarçados.

Salúquia viu que a sua guarnição não podia resistir. Os cristãos encontravam-se dentro do castelo.

Compreendeu que certamente não voltaria a ver Braffma: na melhor das hipóteses ficaria para sempre prisioneira dos cristãos.

E num súbito gesto de desespero, subiu a correr à torre mais alta do castelo — aquela mesma torre, dizem, que ainda hoje se encontra de pé, em ruínas, no jardim-miradouro da vila de Moura — e precipitou-se para o exterior, antes querendo morrer do que tornar-se prisioneira.

ROTEIRO DE UM VIAJANTE

III

NARA,

Berço da Cultura Japonesa

A cidade de Nara, situada a cerca de 26 milhas a sudoeste da cidade de Quioto, no Japão ocidental, é famosa por ter sido a primeira capital permanente do Japão no século VIII e pelas suas relíquias históricas e construções artísticas.

Muitas vezes denominada «o berço da cultura japonesa» a cidade, no passado remoto, floresceu como centro político, comercial e cultural.

Uma atmosfera antiga e estranha, invocando os dias do passado, abraça toda a cidade e as suas áreas circundantes, onde numerosos santuários e templos são o testemunho do passado glorioso desta capital.

A cidade é famosa pela sua beleza paisagística, oferecendo aos seus visitantes magníficas paisagens de colinas e montanhas verdejantes, algumas como fundo de cenário aos pagodes e templos.

Entre os pontos de maior interesse encontra-se o vasto Parque de Nara, onde cerca de 1000 veados domesticados, dedicados ao Santuário Kasuga, vagueiam deliciando os turistas e os residentes da cidade.

O Santuário Kasuga, ao qual se pode chegar por um caminho alinhado com cerca de 280 lanternas de pedra, é único pelo seu colorido avermelhado, em contraste flagrante com o tom sombrio de outros edifícios famosos da cidade.

O Templo Todaiji, outro ponto de interesse de Nara, é famoso pela sua Grande Imagem do Buda (Daibutsu). Esta é a maior estátua de bronze do mundo, medindo 49,4 pés de altura, pesando mais de 452 toneladas. Mais de 10 pessoas podem estar ao mesmo tempo na palma da sua mão estendida.

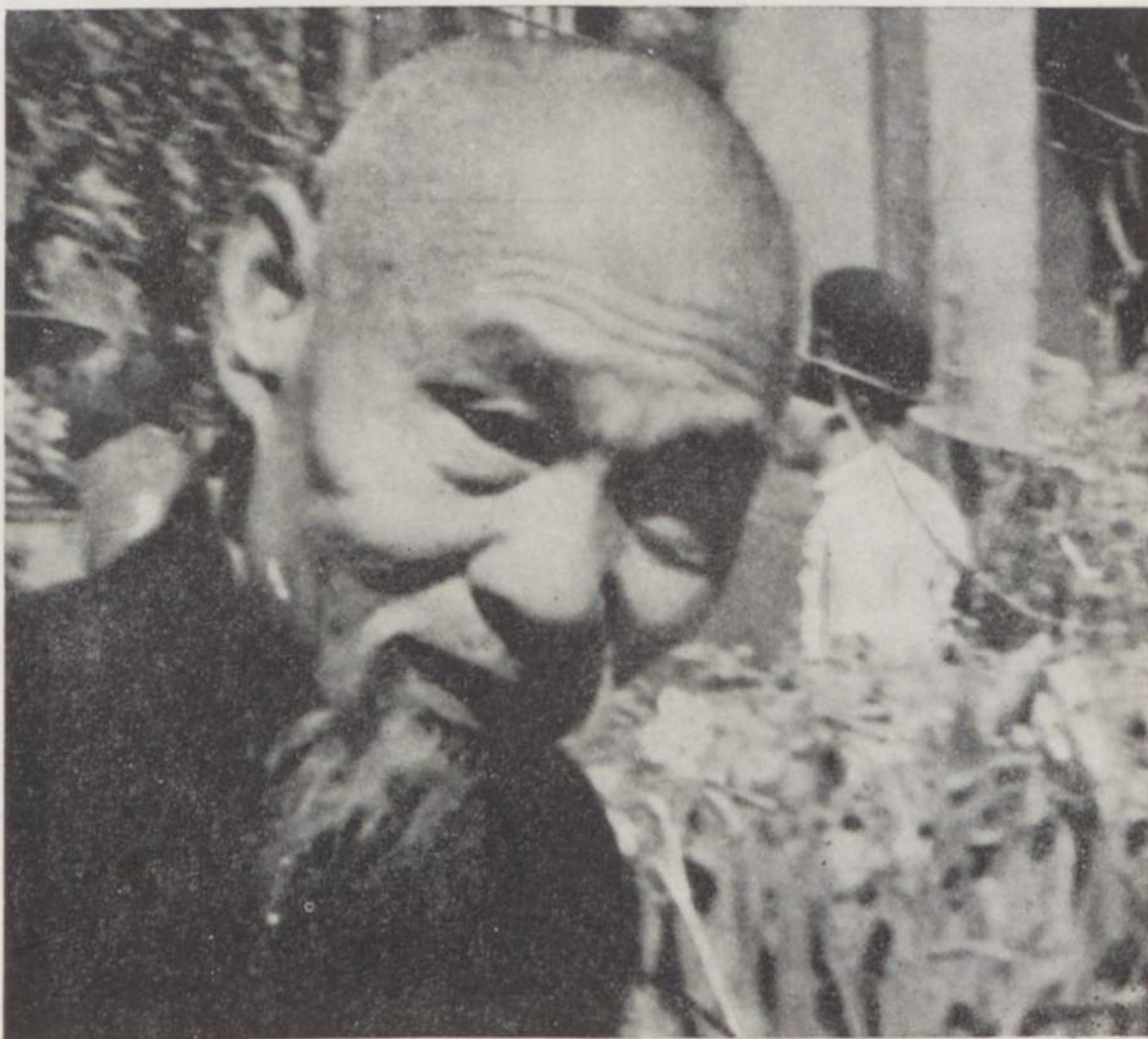
O Daibutsuden, que abriga a «Grande Imagem», é também a maior edificação de madeira no mundo. Esta enorme construção, que se ergue a uma altura de 160 pés, foi construída originariamente em 752 e foi reconstruída por duas vezes devido a incêndios desastrosos.

Entre as outras edificações ligadas ao Templo Todaiji, estão os Pavilhões Nigatsudo e Sangatsudo, bem como o Museu Imperial Shosoin, nos quais estão encerrados muitos tesouros artísticos do Período Tempyo (710-794) tais como jóias, pratas, máscaras, espelhos e instrumentos musicais.

O Templo Kofukuji, fundado em 669 d. C. próximo do Lago Sarusawa, é um outro importante monumento que contém imagens históricas. O Pagode

Nara é também conhecida pelos seus festejos tradicionais. Todos os anos, no dia 15 de Janeiro, o queimar das gramíneas no Monte Wakakusa constitui um grande espectáculo.

A «Cerimónia do Omizu-Tori» no Pavilhão Nigatsudo do Templo Todaiji, que se realiza desde o dia 1 de Março a 14 do mesmo mês, é um dos festivais mais famosos desta cidade. A procissão dos archotes através do pavilhão é o auge deste festival.



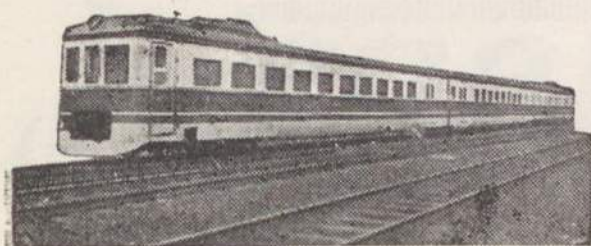
de Cinco Pisos, que se ergue a 165 pés de altura nos terrenos do templo, é o segundo pagode mais alto do mundo.

O Templo Horyuji, nos arredores da cidade de Nara, fundado em 607 pelo Príncipe-Regente Shotoku, é o mais velho edifício de madeira que existe no mundo. Contém vários «Tesouros Nacionais» e «Importantes Espólios Culturais», tais como imagens, pinturas e outras obras de arte.

Outros templos que também merecem ser vistos são os de Yakushiji, Shin-Yakushiji, Saidaiji e Toshodaiji.

O Festival Kasuga Matsuri, no dia 13 de Março, é famoso pelo seu desfile. «Takiji-Noh» no Templo Kofukuji, nos dias 11 e 12 de Maio, é uma representação de teatro Noh realizada à luz de uma fogueira acesa.

Durante as noites dos festivais «Mandoro», nos dias 3 e 4 de Fevereiro e novamente em 5 de Agosto, as 2 800 lanternas de pedra alinhadas no caminho que conduz ao Santuário Kasuga são acesas, criando um cenário de realce romântico raramente encontrado nestes tempos actuais.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Art.º 18.º — A contar do dia designado para o pagamento, as obrigações sorteadas deixarão de vencer juros e o valor nominal delas ficará em depósito na caixa ou caixas designadas pelo conselho de administração, até que os portadores se apresentem a cobrá-lo, restituindo nesse acto as obrigações.

Art.º 19.º — As obrigações assim resgatadas receberão imediatamente o carimbo da anulação e serão, dentro do mesmo semestre, queimadas perante os conselhos de administração e fiscal.

Art.º 20.º — As obrigações serão nominativas ou ao portador, à escolha do subscritor.

Serão extraídas de um registo de talão, numeradas e assinadas por dois administradores e o director e seladas com o selo branco da companhia.

O processo para a transmissão será o mesmo já indicado para as acções no artigo 11.º.

TÍTULO V

Da Administração da Companhia

Art.º 21.º — A companhia é administrada por um conselho composto de dez membros eleitos em assembleia geral; a maioria do conselho de administração será composta de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal.

Cada administrador deverá justificar a propriedade de cinquenta acções, que serão inalienáveis durante o tempo das suas funções. Estas acções serão depositadas no cofre da companhia ou em qualquer outro designado pelo conselho de administração.

Art.º 22.º — O conselho de administração elege entre os seus membros um presidente, vice-presidente, secretário, vice-secretário.

Em caso de ausência do presidente e vice-presidente, ou do secretário e vice-secretário, o conselho nomeará aquele dos seus membros que deva fazer suas vezes.

Art.º 23.º — As funções dos membros do conselho de administração são remuneradas com o vencimento mensal de 50\$000 réis; este vencimento poderá ser alterado para mais ou para menos por deliberação da assembleia geral.

Art.º 24.º — Conforme a faculdade resultante do artigo 15.º da lei de 22 de Junho de 1867, o primeiro conselho de administração durará seis anos, salvo o caso de renovação de mandato, resolvido em assembleia geral e será composto pela forma seguinte:

Presidente, Conde da Foz.

Vice-Presidente, Visconde de Moreira de Rey.

Secretário, António Maria Raposo Sousa d'Alte.

Vice-Secretário, Alfredo Ribeiro.

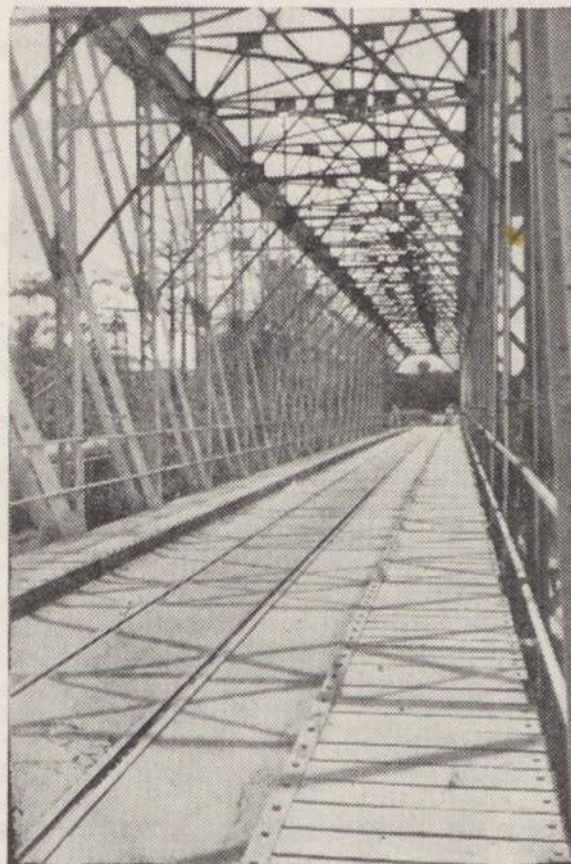
Conselheiro Júlio Marques de Vilhena, Eduardo Segurado, Henrique de Mateus dos Santos, António Maria Fontes Pereira de Melo Ganhado, António Xavier de Almeida Pinheiro, Arnaldo Navarro.

Findos os seis anos a renovação será completa, sem prejuízo dos direitos dos mesmos mandatários serem eleitos nos termos do artigo 25.º.

Art.º 25.º — Todos os membros do conselho de administração podem ser reeleitos indefinidamente, em todos as circunstâncias que se não oponham às disposições dos presentes estatutos.

Havendo vaga o conselho de administração fixará provisoriamente quem a deve preencher até à primeira assembleia geral, que resolverá a nomeação definitiva.

A administrador que for nomeado para preencher vacatura só funcionará o tempo que funcionaria o substituto; terá em todo o caso os mesmos poderes e ficará sujeito às mesmas obrigações que os outros membros do conselho.



Ponte ferroviária sobre o rio Catumbela

Art.º 26.º — O conselho de administração reúne-se sempre que os interesses da companhia o exigirem e por convocação do presidente ou de três membros do mesmo conselho; todavia terá sessões ordinárias mensais.

As decisões do conselho de administração são sempre tomadas por maioria dos membros presentes nas sessões mensais ordinárias e por maioria absoluta dos membros do conselho em todas as outras sessões.

Em caso de empate terá o presidente voto de qualidade.

É necessária a presença de três membros do conselho de administração para que este possa funcionar.

(Continua no próximo número)

•ULTRAMAR•**O PORTO DE NACALA**

*vai ficar ligado
por caminho de ferro
ao território do Malawi*

As delegações de Portugal e do Malawi reuniram-se, na Beira e na ilha de Moçambique, de 10 a 13 de Maio, com o fim de examinarem problemas de transporte de interesse comum para os dois países. A delegação do Malawi era presidida pelo Sr. J. D. Msonthi, Ministro dos Transportes, e a delegação portuguesa pelo Sr. Tenente-Coronel A. B. Subtil, Secretário Provincial de Obras Públicas e Comunicações de Moçambique.

Foram examinados diversos assuntos relacionados com as ligações aéreas, com o Caminho de Ferro de Moçambique, com a utilização do porto de Nacala para as importações e exportações do Malawi.

Dependendo, ainda, de aprovação dos respectivos Governos, deliberou-se criar uma comissão destinada a coordenar as matérias de interesse comum relacionadas com a utilização, pelo Malawi, do Caminho de Ferro de Moçambique e do porto de Nacala.

O Ministro dos Transportes e Comunicações do Malawi anunciou que se iniciaria, imediatamente, a construção, em território malawiano, do caminho de ferro que ligará ao Caminho de Ferro de Moçambique e, por meio deste, ao porto de Nacala.

A delegação portuguesa confirmou a intenção de Portugal construir a ligação do Caminho de Ferro de Moçambique entre Nova Freixo e a fronteira, de forma a estar concluída, simultaneamente, com a parte da ligação ferroviária a ser construída pelo Malawi.

Os presidentes de ambas as delegações manifestaram a sua satisfação pelo espírito de cooperação e entendimento verificado durante as reuniões e expressaram a opinião de que tal cooperação seria decisiva para o sucesso e bom funcionamento dos projectos dos serviços de transportes entre os dois países.

MOVIMENTO FERROVIÁRIO EM ANGOLA

Recebemos o excelente Boletim Trimestral editado pelo Gabinete de Estudos Económicos do Banco de Angola, n.º 39 e correspondente aos meses de Julho, Agosto e Setembro de 1967. Como nos anteriores, o presente Boletim refere-se ao movimento ferroviário, que diz respeito a quatro companhias, que são as seguintes: Caminho de Ferro de Benguela, C. F. de Luanda, C. F. de Moçâmedes e C. F. de Amboim, no primeiro semestre.

Em 1966, o número de passageiros transportados no Caminho de Ferro de Benguela foi de 405 803 contra 399 691 em 1967, ou seja menos 6 112; o transporte de carga, que fora, em 1966, de 869 964 toneladas, subiu em 1967 para 926 423, de 4 738 cabeças de gado em 1966, o número passou para 7 429 no ano seguinte. A receita geral, em contos, que atingira em 1966, a quantidade de 343 195, desceu para 331 354.

No Caminho de Ferro de Luanda subiram os números respeitantes a passageiros, a carga e a receita geral. Com efeito, o número de passageiros que fora de 199 103 em 1966 subiu, em 1967, para 247 293; a carga, que em 1966 foi da ordem



Sá da Bandeira

das 182 837 toneladas, subiu para 228 322 t. Quanto ao rendimento, que se fixou em 1966 nos 17 627 contos, obteve a receita geral de 19 121 contos.

No Caminho de Ferro de Moçâmedes, registou-se o movimento de 61 806 passageiros em 1966 e de 63 076 passageiros em 1967. Também no transporte de carga se registou sensível aumento: assim, o número de 134 780 t. em 1966, passou para 184 176 no ano seguinte. No referente ao transporte de gado, houve, porém, uma sensível diferença para menos: assim, de 30 359 cabeças de gado em 1966, o número desceu, em 1967, para 12 655. A receita, subiu, no entanto: de 16 211 contos em 1966, passou para 19 072 contos em 1967.

Finalmente, no Caminho de Ferro de Amboim, de 6 105 passageiros em 1966 passou-se para 6 191, no ano seguinte. De 6 387 toneladas de carga em 1966, desceu-se para 5 025 em 1967. Também a descida na receita geral acusa uma pequena diferença: de facto, de 1 365 contos em 1966 passou-se para 1 175 contos em 1967.

Jornal do Mês

NORTE

SUL

ESTE

OESTE

AGOSTO

16

SEXTA-FEIRA

A NOVA UNIDADE INDUSTRIAL DA STANDARD ELÉCTRICA EM S. GABRIEL (Cascais)

— foi inaugurada pelo Chefe do Estado

O primeiro edifício fabril do novo conjunto da Standard Eléctrica, uma das unidades industriais com maiores perspectivas de futuro no nosso País, foi inaugurada pelo Chefe do Estado, e com a presença de alguns membros do Governo, no dia 28 do mês passado, em S. Gabriel (Cascais). Trata-se da fábrica onde começou, em Portugal, a produção de semicondutores, elementos básicos da electrónica, considerados hoje de grande importância no campo científico e no campo económico. Os transistores e os circuitos integrados, ali produzidos, representam componentes fundamentais na constituição dos mais modernos equipamentos electrónicos. A importância daquela unidade fabril pode ser ainda avaliada pela sua produção de equipamentos e conjuntos modulares electrónicos, destinados não só ao mercado português como aos mercados europeus e norte-americanos. A nova unidade, que na fase final, ocupará uma área útil de mais de 40 mil metros quadrados, e que dispõe de 1250 operários, foi visitada no dia 26 pelos representantes da Imprensa, entre eles, um redactor da nossa revista, que foram recebidos pelo eng.º Carvalho Fernandes, administrador-delegado, e por Azevedo Rua, chefe dos serviços de Relações Públicas. Após a visita, os jornalistas foram obsequiados com um almoço num conhecido restaurante da praia do Guincho. A sede e escritórios da Standard Eléctrica estão, desde 1948, instalados em Lisboa, no bem conhecido edifício da Avenida da Índia, onde foi iniciada a sua actividade industrial no sector das telecomunicações. Ali se mantêm em funcionamento algumas linhas de produção, mas a expansão das actividades existentes, aliada à criação das linhas de produção de semicondutores e de conjuntos electrónicos modulares, determinou a construção deste novo complexo, que começou a laborar em 1967, e foi agora inaugurado. A fábrica em S. Gabriel produz semicondutores (transistores e circuitos integrados) receptores de rádio e de televisão, e conjuntos electrónicos modulares para rádio e TV.

Em homenagem ao jornalista Seratório Fragoso efectuou-se em Coimbra um jantar que teve a assistência das entidades mais representativas da cidade e da região num testemunho de gratidão àquele nosso prezado camarada que tanto tem pugnado pela Lusa Atenas.

— Depois de se ter apresentado pela primeira vez nesta época no programa da TV, realizado na rubrica «Folclore», o Grupo Folclórico Poveiro, dependente da Comissão de Turismo da Póvoa de Varzim, exibiu-se mais uma vez para os concorrentes nacionais e estrangeiros que ali se deslocaram para participar no IV Grande Concurso Internacional de Pesca Desportiva no Mar.

— As belezas naturais da região da beira-mar do Minho vão ser propagandeadas através do resto do País e do Estrangeiro por um sugestivo cartaz turístico cujo tema principal será o slogan «Costa do Minho — Onde o Sol é Diferente».

A iniciativa pertence a diversas entidades ligadas ao turismo da área de Ofir até Moledo.

— A revista «Travel Agency», inseriu um artigo consagrando ao Algarve, de que um magnífico aspecto serviu também de motivo para a capa. Nele se realça o maravilhoso carácter tradicional daquela província recentemente aberta para o Turismo, terminando com um eloquente elogio à forma como

se tem programado o desenvolvimento turístico do Algarve, às suas magníficas qualidades climáticas e paisagísticas e à proverbial hospitalidade do seu povo.

Por sua vez «Woman's Home Journal», fazendo referência aos imensos atractivos turísticos de Portugal, salienta a beleza natural de Sintra e as esplêndidas praias de areia dourada que emolduram as costas algarvias.

— Nos últimos tempos renasceu a paixão pelos moinhos de vento, que os combustíveis e a electricidade tinham condenado ao abandono e à ruína. Surgiram os apaixonados, primeiro isoladamente, depois em grupo. Se nos perguntarem quem foi o primeiro a olhar para um moinho abandonado, sem velas já, prestes a desmoronar-se, não sabemos responder. Mas hoje está constituída já a Liga dos Amigos dos Moinhos, que se propõe não apenas, ela própria, restaurar os moinhos que se erguem nos cocurutos dos montes ou estendem ao longo da orla marítima, mas sobretudo chamar para o seu seio novos elementos. E a verdade é que a felicíssima campanha tem tido resultados estupendos.

No Norte pelo menos, não há ninguém que não conheça o Monte de S. Félix. Levanta-se no alto de um monte, em forma de cone, na freguesia de Laundos, concelho da Póvoa de Varzim. Muitos passam pela estrada que serpenteia pelo sopé, olham lá para cima e não se afoitam a subir, talvez mais por falta de conhecimento do que de gosto.

Dali se desfruta das mais amplas, belas e multicores paisagens que temos visto em Portugal e no estrangeiro. O campo, a serra, o mar e, até, a cidade do Porto estão ao alcance da vista. Depois, os moinhos, todos restaurados, são um atractivo que jamais se esquece. A iniciativa deve-se ao engenheiro Arsénio da Fonseca, um técnico e um artista de rara sensibilidade. Começou por adquirir um moinho, com algum terreno, depois outro e outro e hoje é o «rei» daquele monte, abrigado à sombra protectora de S. Félix.

A construção de uma pousada ou estalagem no Monte de S. Félix, junto dos moinhos, seria um êxito turístico.

Companhia do Caminho de Ferro

de _____

Benguela

Conforme elucida o Relatório e Contas do exercício de 1967 o rendimento líquido de exploração permitiu fazer face a todo o serviço de obrigações, bem como atribuir um dividendo de 12,5 cativo de imposto, ao capital accionista.

Recebemos do Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a que preside o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, o Relatório e Contas do 64.º Exercício, apresentado à Assembleia Geral Ordinária, realizada no dia 20 de Maio de 1968.

O Conselho de Administração ao dirigir-se aos Senhores Accionistas, começa por lhes dizer julgar de interesse iniciar a exposição da actividade da Companhia em 1967 com uma nota sobre a evolução da conjuntura na parte da África servida pelo C. de F. de Benguela. No que se refere à área de Angola situada ao longo da linha considerar-se-ão separadamente as parcelas em que habitualmente ela é dividida: a parte leste, a parte central e a parte litoral. Em relação à primeira pode dizer-se que os resultados da actividade económica no ano em causa foram normais. O volume de crueira comercializado veio, até, a ser superior ao registado em 1966. Notaram-se, porém, quebras nas produções de madeira e de arroz. Quanto à economia da parte central da zona em questão, pôde beneficiar em 1967 de uma colheita de milho que, embora sendo inferior à média, não deixou de exceder a do ano precedente. Por outro lado, as culturas de café «Arábica» e de tabaco continuam a desenvolver-se. Em contrapartida, a produção de sisal manteve o sinal de crise que a vem atingindo. Por último, a zona litoral voltou a ser afectada por deficiente andamento das actividades ligadas à pesca.

Quanto à situação nos países da África Central servidos pelo C. de F. de B., o funcionamento das minas de cobre do Congo foi seriamente afectado durante o primeiro trimestre de 1967. Em consequência disso, a produção de cobre deste país sofreu durante o ano uma pequena quebra de 315 000 para 305 000 toneladas. O escoamento de cobre para o litoral foi também prejudicado por diversas falhas no sistema de transportes, a principal das quais derivou da destruição da ponte do Rio Lubudi, no Congo, em Junho. Por seu lado, a Zâmbia, apesar de dificuldades no abastecimento de carvão (que era tradicionalmente fornecido pela mina de Wankie), pôde aumentar de novo a sua produção de cobre (de 625 000 toneladas em 1966 para 655 000 em 1967). Este resultado é especialmente notável num período em que a produção mundial experimentou uma contracção de 5 300 000 para 5 000 000 toneladas. No que toca, porém, ao transporte, pelo Caminho de Ferro de Benguela, de metal produzido, não se registou qualquer tendência de melhoria. Isto deveu-se a diversos factores, entre os quais problemas iniciais consequentes da separação dos Caminhos de Ferro da Zâmbia dos da Rodésia.

A actividade do C. de F. de Benguela em 1967 voltou infelizmente a ser prejudicada por actos de terrorismo, que

implicaram não só paralisações e danos materiais, mas também perdas de vidas. A Companhia adoptou providências adequadas para protecção das famílias das vítimas e tem procurado reforçar o seu dispositivo de segurança. Por outro lado, os acontecimentos a propósito da situação do Congo e da Zâmbia tiveram sensíveis reflexos no tráfego internacional da Companhia.

O Caminho de Ferro de Benguela tem sido sempre elemento construtivo de desenvolvimento e progresso pacífico nas regiões que serve, dentro da Província e, para além dela, nos territórios vizinhos, a cujas populações e economia tem procurado servir para o bem geral. Por isso o ilustre Conselho de Administração lamenta a inevitável inquietação causada por elementos externos, fazendo votos por que uma tão desejada acalmia torne possível a sua continuada acção de paz e de humano interesse não só para Angola, mas também para os países da África Central, pois que servi-los tem sido sempre o seu primeiro objectivo.

Caixa de Previdência do Pessoal

Pelo Decreto n.º 48 238, de 9 de Fevereiro de 1968, foi, finalmente, aprovado o novo Regulamento da Caixa de Previdência do Pessoal do Caminho de Ferro de Benguela, pondo-se, assim, termo a um longo período de trabalho, dificuldades e incertezas causadoras de muita preocupação à Administração e ao Pessoal. Para os beneficiários inscritos até 31 de Dezembro de 1960 foi mantido, substancialmente, o esquema de benefícios do antigo regulamento, de custo actuarial muito elevado. O equilíbrio financeiro da Caixa relativamente a esses beneficiários será garantido pelos rendimentos da exploração, na parte em que os encargos excederem a contribuição regulamentar de 25 %, a pagar conjuntamente pelos beneficiários (7 %) e pela Companhia (18 %). A diferença a cobrir pelos resultados da exploração será muito elevada e o seu pagamento efectuar-se-á em 35 prestações anuais, escalonadas progressivamente, desde o ano de 1967 ao de 2001.

Para os inscritos a partir de 1 de Janeiro de 1961 foram adoptados esquemas de benefícios normais, garantidos tecnicamente, pela formação das respectivas reservas matemáticas, em regime de pura capitalização. O abono de família e a assistência médica, assim como o regime especial de protecção às vítimas do terrorismo, na parte não coberta pela Caixa de Previdência, continuam a cargo exclusivo da Companhia.



Quando, um dia, tive conhecimento de que uma agência suíça organizava todos os anos, em caminho de ferro, uma viagem à China e a Hong-Kong, a minha resolução foi imediata:

— Farei essa viagem!...

E fiz essa viagem! Mas, só quatro anos depois. Um tal circuito, além dos fundos de que necessita, exige igualmente a possibilidade de poder economizar 45 dias de férias, duração dessa viagem.

Na época em que os aviões voam em «super-sónico», em que uma volta ao mundo se conta não já em dias como o «Phileas Fogg» de Júlio Verne, mas em horas, um tão longo percurso por caminho de ferro parece um pouco obsoleto. Para certas pessoas, até, passar três semanas numa carruagem de caminho de ferro é um caso que requer um médico psiquiatra.

Por consequência, como pude verificá-lo, esta aventura moderna conhece um enorme êxito.

Das onze carruagens do «Transmandchurio» que nos conduziu de Irkustsk a Pequim, seis estavam exclusivamente reservadas aos turistas: suecos, alemães, polacos, suíços e franceses. Mas, não nos antecipemos...

Paris-Este: 13 h 25 m

Num belo dia de Julho de 1966, no cais da estação de Paris-Este onde o comboio de Francfort-sur-le-Main está esperando o momento de partir, verifico, pela última vez, a lista do que devo levar comigo. É isto tudo: fatos de Verão, algumas roupas de lã para a travessia da Sibéria, divisas, certificado de vacina antivariólica e anticolérica, e, sobretudo, o passaporte com o precioso visto chinês, o visto

de

PARIS

a

HONG-KONG

Uma reportagem de Roger Breton

VISTA DO COMBOIO

soviético apostou num documento especial. Os outros vistos são colectivos e na posse do responsável do grupo de turistas que devo encontrar em Francfort-sur-le-Main, ponto de reunião dos participantes franceses e suíços.

Para me instalar no ambiente desde o momento da partida, entro no espaçoso compartimento de uma carruagem da Deutsche Reichsbahn.

Silenciosamente, o «13-1113» começa a mover-se. É com uma emoção nova que ouço o ruído surdo das primeiras voltas das rodas: a viagem organizada por caminho de ferro, a mais longa do mundo, começou!

Em Francfort-sur-le-Main tomo conhecimento com membros do grupo franco-suíço e sua acompanhadora. É constituído por pessoas cujas idades variam de 25 a 65 anos, predominando o elemento feminino, de condições sociais e de opiniões diferentes, mas todas animadas do mesmo desejo de viajar...

Mas por que se escolheu o comboio? Um inquérito rápido pôs em evidência dois motivos essenciais; em primeiro lugar o facto de o preço ser relativamente acessível (comparado com o do avião); mas, mais ainda, ao desejo de saborear esta progressiva mudança de costumes durante este longo trajecto que nos conduzirá ao Extremo-Oriente, prazer que nenhum jacto nos pode proporcionar. Confortavelmente instalados, os nossos olhos atentos verão desfilar as imagens de um maravilhoso filme documentário: florestas siberianas, arrozais da China, mira-



Uma rua de Pequim

gens do deserto de Gobi, contemplação dos rios que se contam entre os maiores do Mundo e de nomes evocadores: Volga, Ienissei, Ob, Huang-ho, Yang-tsé-kiang, etc.

A excepção, confirmando a regra, é por autocarro que nós ganhamos Berlim. Depois de um pequeno cruzeiro no Spree e de uma noite de descanso no novo hotel «Unter den Linden» (Sob as Tílias) faz-se a partida às 8 horas 01 da «Ost Bahnhof» (gare do Oriente) para Moscovo.

A CHINA VISTA DO COMBOIO

de **PARIS**
a **HONG-KONG**

Direcção de Moscovo...

Tomo agora conhecimento com as carruagens-camas soviéticas, de uma bitola mais generosa do que as que ligam Moscovo às capitais da Europa ocidental. Estamos na classe dura — que, aliás, é um símbolo — de quatro passageiros por compartimento. Os bancos estofados, as almofadas de tecido sintético, panos e coberturas transformam-se em leitos muito confortáveis, que aliás, já estão preparados. Por consequência, na U. R. S. S. e na China, nós próprios faremos as nossas camas; elas ficam sempre em posição, o que permite estender-nos quando nos apetece.

Duas encantadoras hospedeiras soviéticas têm a seu cuidado do nosso conforto. Um samovar funciona permanentemente na extremidade do corredor e o chá é levado a quem o pede, pela módica quantia de 25 cêntimos...

Após 1878 quilómetros e perto de 30 horas de comboio desde Berlim, chegamos à capital soviética: são 15 horas e 45 minutos, e chove.

No dia seguinte, é a clássica visita da cidade em autocarro, e verifico que a circulação automóvel aumentou desde a minha última estadia, há cinco anos. Um enorme hotel de 3000 quartos está em construção na margem da Moskowwa, em frente da Praça Vermelha.

Como o nosso hotel ficava próximo do Kremlin, dirigi-me, sozinho, por ali, a fim de assistir ao impressionante render da Guarda no mausoléu de Lenine. Dois soldados que saem do Kremlin de arma, ao ombro, avançam em passo de parada, lento e medido. Percorrem uma centena de metros para voltarem à entrada do mausoléu onde dois outros guardas velam numa imobilidade absoluta: no próprio segundo em que o relógio do Kremlin faz ouvir a primeira pancada de cada hora, o render da guarda faz-se com um sincronismo perfeito, que se perpetua desde há mais de quarenta anos.

Direcção Irkoutsk

No princípio, a nossa viagem estava prevista pela Mongólia, tanto na ida como no regresso.

Na véspera da partida de Moscovo, soubemos que, em consequência de inundações, a única via férrea está cortada e que alcançaremos a China pela Manchúria. Esse pequeno desvio suplementar de 1100 km não foi feito para me desagravar. Receamos, contudo, não poder regressar pela Mongólia. Será necessário renunciar ao Gobi? Como sempre, em semelhantes casos, a história das inundações parece suspeita a certos turistas; e nascem os boatos mais diversos: concentração de tropas, tumultos na Mongólia, etc. Tudo

se arranjará finalmente; regressaremos pelo itinerário inicial, mas só o saberemos alguns dias antes de deixar Pequim.

Na estação de Laroslav é que começa verdadeiramente a aventura. Contemplamos as treze carruagens da «Rossia» (Russia) ostentando em todo o seu comprimento e por baixo das janelas, o destino do comboio: «Moscovo-Vladivostok» em grandes caracteres eslavos pintados de branco.

A encantadora guia de Turismo veio ao cais para nos apresentar votos de boa viagem e às 20 h 50, o Transsiberiano toma o caminho que nos conduzirá ao país onde, há velhos tempos, Miguel Strogoff, correio do tsar, conheceu tantas apaixonantes aventuras.

Na manhã do quinto dia, depois de um percurso de 5191 km em 82 h 12, o «Rossia» pára na estação de Irkoutsk. São 7 horas e 02. Adiantamos os nossos relógios 5 horas, para os pôr na hora local. Porque, na U. R. S. S. todos os comboios se regulam pela hora de Moscovo. Um automóvel leva-nos, por largas avenidas, sulcadas de «eléctricos» ao hotel Sibéria...

Irkoutsk, capital da Sibéria Oriental, é uma cidade moderna de mais de 300 000 habitantes. Visitá-la-emos rapidamente, durante a excursão que nos levará ao lago Baikal, a uns sessenta quilómetros de Irkoutsk.

O lago Baikal, o mais profundo do mundo com 1620 metros é alimentado por trezentos rios e torrentes. Vaza o seu excedente no Angara, rio de 1600 quilómetros de comprimento e no qual se construiu uma das mais poderosas centrais do Mundo: a barragem de Bratsk.

Depois de uma visita ao Museu de Ictiologia, voltámos a Irkoutsk, por Angara. À noite, no restaurante, segundo a tradição, saboreámos o omul, o afamado peixe do Baikal.

Na terça-feira, às 5 h 31 (hora de Moscovo) entrámos na estação. É o Transmandchuriano. É composto de carruagens directas para Pequim e Phieng-Yang, na Coreia do Norte, e o serviço bisemanal: à terça-feira e à sexta-feira com partida de Moscovo às 19 h. A chegada faz-se no oitavo dia às 8 h 12 a Pequim e às 15 h 50 a Phieng-Yang e às 18 h 20 de Pequim. Os nove mil e alguns quilómetros que separam Moscovo de Pequim são percorridos em 152 h 12 na ida e 149 h 40 na volta.

As placas fixadas nas carruagens em caracteres eslavos e em caracteres chineses «Moscovo-Pequim» e «Moscovo-Phieng-Yang» são o melhor convite a tomar lugar neste grande comboio intercontinental. Subo para a carruagem n.º 2 que nos está reservada; no compartimento n.º 6 reencontro-me com os meus três companheiros das noites ferroviárias precedentes.

A carruagem que ocupamos é de um modelo mais antigo do que a do «Rossia». O conforto é sensivelmente igual mas, tal como se verifica nos veículos mais modernos, é lamentável que as «toilettes» não estejam suficientemente equipadas para o uso que podemos esperar delas no decurso de tão longo trajecto.

Logo que partimos de Irkoutsk faz-se a distribuição, a cada um de nós, de um volumoso pacote branco contendo, lençóis, fronhas de travesseiro e toalhas. Os passageiros fazem as camas, cada um a seu modo, travesseiro ao lado da janela, ou ao lado do corredor: estamos em viagem e os hábitos depressa se tomam.

Durante o tempo da nossa instalação, atingimos as margens do Baikal, mas o sol deu lugar a uma bruma espessa que nos priva, na ida, do espectáculo magnífico do seu lago célebre.

Em Stoudianka termina a tracção eléctrica: somos rebocados por uma locomotiva a vapor até a Oulan-Ude, depois por uma máquina diesel. Passada Oulan-Ude, deixámos, à esquerda, a linha de via única que se dirige para Pequim pela Mongólia.

(Continua)

Revista de Imprensa



NOVA PONTE FERROVIÁRIA NO DOURO

Toda a gente sabe que ao longo da margem direita do rio Douro, não longe do Centro da cidade, estão depositados (dirão alguns: a apodrecer) os caixões que formaram o cimbri sobre o qual foram construídas as costelas de cimento armado da ponte da Arrábida. Corre, por aí, que esses caixões se destinam à construção de uma segunda ponte ferroviária, paralela à ponte Maria Pia, de via dupla e capaz de aguentar com máquinas muito pesadas a rebocar comboios pesados, sem necessidade de afrouxarem a velocidade para a transporem em pouco tempo e com toda a segurança. Não falando já de que se evitariam assim certos apertos cardíacos de organismos combalidos, basta dizer que na era dos jactos não faz sentido que o trajecto entre Campanhã e Gaia se faça a passo de lesma. Deve notar-se que, dada a morosidade enervante com que é efectuado, a demora pesa bastante no valor da velocidade média entre as cidades de Lisboa e Porto.

Diz-se que o projecto da nova ponte está feito e já aprovado pela C. P. e outras instâncias competentes. E também se diz que, além de necessária, a nova ponte terá uma silhueta elegante e moderna, fora de certos moldes demasiado convencionais.

(do «Diário do Norte»)

UMA ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO QUE DIGNIFIQUE A FIGUEIRA

Durante o almoço de confraternização realizado num hotel da Figueira, com que terminaram as cerimónias nos Jogos Desportivos Ferroviários, o sr. Jerónimo Pais falando, na sua qualidade de figueirense e em nome da Sociedade Figueira-Praia, de que é digno Administrador, referiu-se às precárias condições da estação de caminho de ferro que serve a Figueira, uma cidade integrada definitivamente no roteiro turístico internacional, apelando para as autoridades ferroviárias presentes no sentido de que, a completar a obra de extraordinário alcance que consiste na anunciada electrificação do ramal Alfarelos-Figueira da Foz, se encare em profundidade e sem delongas o problema da imediata substituição do inestético e anacrónico edifício, impróprio duma cidade.

Os figueirenses saberão — disse a certa altura o orador — manifestar a sua gratidão aos administradores da CP quando for levado a efeito tão necessário como imperioso melhoramento.

No decorrer dos jogos estiveram presentes o Director Geral da CP, sr. Eng.º Espregueira Mendes, administradores e outras destacadas individualidades, assistindo também ao almoço de confraternização o sr. eng.º Costa Macedo que, ao usar da palavra e em face das

afirmações do sr. Jerónimo Pais, prometeu envidar todos os seus esforços para que o apelo que lhe fora dado escutar tivesse o acolhimento e solução que os figueirenses justamente ambicionam.

(de «O Figueirense»)

O POSTO DE INFORMAÇÃO DA ESTAÇÃO DA RIBEIRA DE SANTARÉM

Há muitos anos que louvavelmente, a Comissão Municipal de Turismo montou um Posto de Informações Turísticas na estação de caminho de ferro que serve a nossa cidade. A utilidade desse Serviço de Informações não é necessário encarecê-la. Mas o aspecto das instalações, antiquadas, impróprias mesmo para o fim, era absolutamente lamentável. Por esse facto o Presidente daquela Comissão Municipal sr. José Carlos de Oliveira Sollas, tomou a iniciativa, uma das primeiras logo após ter tomado posse do cargo, de remodelar aquelas instalações, dando-lhes um aspecto mais agradável. Assim, o Posto de Informação da estação da Ribeira de Santarém, oferece já, depois das ligeiras obras ali efectuadas, uma melhor aparência. Sabemos, no entanto, que está disposto a transformá-las por completo, quando a oportunidade surgir, pois esta depende da remodelação que a C. P. pensa efectuar naquela estação.

Contudo, é de realçar a boa vontade
(continua na pag. seguinte)

manifestada no sentido de tornar o referido posto mais atraente.

(do «Diário do Ribatejo»)

TURISMO, PASSAPORTE PARA A PAZ

A excelência do turismo para fomentar as relações humanas não pode nem deve ser estimada, em exclusivo, ao nível da Europa. Isto sem esquecer que assume aqui importância relevante, porque a debilidade actual do Direito Internacional resulta, fundamentalmente, da crise da Europa e esta é uma crise de relações humanas. E se essas relações humanas não se processam, muitas vezes, na extensão e na profundidade desejadas, isso deve-se, em parte, a estrangulamentos administrativos e a impedimentos burocráticos. E o turismo, mais do que qualquer outra actividade, exige que esses óbices desapareçam porque existem rotas comuns, com origem bastante remota, que aconselham a formação de um verdadeiro Mercado Comum Europeu do Turismo, Mercado Comum que não será, de forma alguma, incompatível com a planificação nacional e regional, mas que se impõe para vencer a divisão artificial e monopolista existente entre a «Europa dos Sete». E, ainda, para dar uma base realista, menos tecnocrática e mais humana à futura Europa de todos, incluídos os países do Leste, hoje afastados por circunstâncias contingentes e necessariamente fictícias.

A demissão extra-europeia do turismo e a sua outra vertente de encurtar as distâncias entre os Continentes, as Civilizações e as Culturas, assume significado especial neste «Ano Internacional do Turismo». Por isso, dedicarei ao tema algumas palavras.

Os problemas actuais não se limitam à necessidade de diálogo entre europeus, embora o mesmo seja indispensável e urgente para a melhor consciencialização destes.

O diálogo impõe-se, em paralelo, entre

o resto do Mundo e a Europa. E isto porque não pode haver culturas incapazes de influir ou de receber influências de outras culturas.

A Civilização Universal para que se caminha terá de integrar várias Civilizações e várias Culturas; mas essa integração só poderá verificar-se por via de uma autêntica circulação das ideias e dos costumes e de uma maior socialização da pessoa humana. E não há dúvida de que aquela circulação e esta socialização serão possíveis se houver um maior intercâmbio dos povos e um mais livre movimento dos homens.

E se o turismo promove e facilita esse vai-e-vem pode e deve ser, ao mesmo tempo, um factor decisivo na transferência de capitais que possibilite um nivelamento capaz de terminar, de um modo efectivo, com o racismo, com o colonialismo, com o neocolonialismo, de qualquer natureza e de qualquer origem, e com a divisão aviltante entre países ricos e países pobres, entre regiões desenvolvidas e regiões subdesenvolvidas.

Dando-se a conhecer aos mais ricos as necessidades dos mais pobres e fazendo-se ressaltar o contraste entre a opulência de uns e o infortúnio de outros, despertar-se-á a consciência dos mais privilegiados para a necessidade urgente de contribuírem, directa ou indirectamente, para a modificação radical de desequilíbrios aviltantes e para a superação de injustiças incompatíveis com o avanço da ciência e com o acréscimo, acelerado embora mal redistribuído, da riqueza mundial. O turismo poderá, assim, conduzir os capitalistas menos insensíveis a investir nas regiões mais necessitadas, fazendo com que o seu exemplo frutifique e se multiplique com vantagem para todos. Creio mesmo que as Agências de Viagens têm nesse aspecto a grave responsabilidade de orientarem o turismo rico para as zonas onde só existia a noite escura

da miséria e do medo, a fim de lhes levar a luz do gosto e da necessidade de viver.

E isto porque o turismo só poderá ser, como agora se proclama, um «passaporte para a paz» quando contribua para a morte da ambição já que, como disse Young, «a paz começa justamente onde a ambição termina».

(Luís de Castro, delegado em Madrid do Turismo Português, in «REVISTA DE ANGOLA»).

LEMBRANÇA PARA DOIS FERROVIÁRIOS

Dois abnegados agentes da RENFE morreram há poucos dias no seu posto de trabalho. O mais importante do caso é que o souberam com tempo, com muito pouco tempo, mas o suficiente para intentarem salvar-se. E não o fizeram. Referimo-nos ao condutor e ajudante do tractor Diesel que, perdidos os freios, passava lançado numa grande velocidade e que momentos mais tarde o levou a chocar com o TER da Galiza nas cercanias do Escorial, causando numerosas vítimas. Em quase todos os acidentes parecidos é lógico que quando os agentes do caminho de ferro vêem que não há solução, se atirem à via, salvando muitas vezes a sua própria existência, já que não podem evitar a catástrofe. Isto, sem dúvida, o sabiam os ferroviários que iam no tractor. Apenas minutos antes de morrer, mas, sabendo-o, morreram no seu posto.

Em todos os comentários e notícias não vimos até agora uma palavra de lembrança ou homenagem a estes modestos espanhóis que, como tantos outros casos, deram provas do que é o nosso povo. Esperamos ver, em data próxima, que isso se faça, visto que o merecem sem dúvida. Fique este «editorial» como primeiro tema da nossa emocionada recordação e de respeito aos que, como tantos outros, sabem dar a sua vida sem abandonar o seu posto.

(do «Guia de Ferrocarriles Espanoles»)