

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

CONFIOU AS MAQUINAS

SCIAKY

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

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

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

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

★

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

DELEGAÇÃO NO PORTO

•

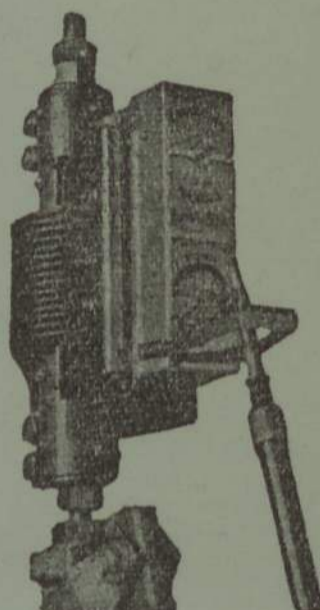
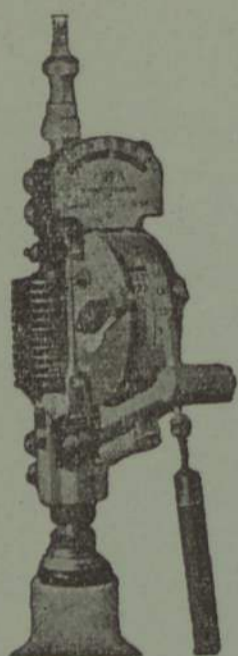
RUA DE SANTOS POUSADA, 571

•

TELEFONE 5 69 21



RELÉS



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

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

Srs. Ferroviários:

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

Peçam amostras pelo correio a

MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

HOTEL ALENTEJANO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

ELVAS

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS



REPRESENTANTES EM 30 PAÍSES DA EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ, EGÍPTO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25 — PORTO

End. Teleg. EUROPEA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por **L. DE MENDONÇA E COSTA**

Propriedade de **CARLOS D'ORNELLAS** (Herdeiras)

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

LISBOA - 2

TELEFONE : 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

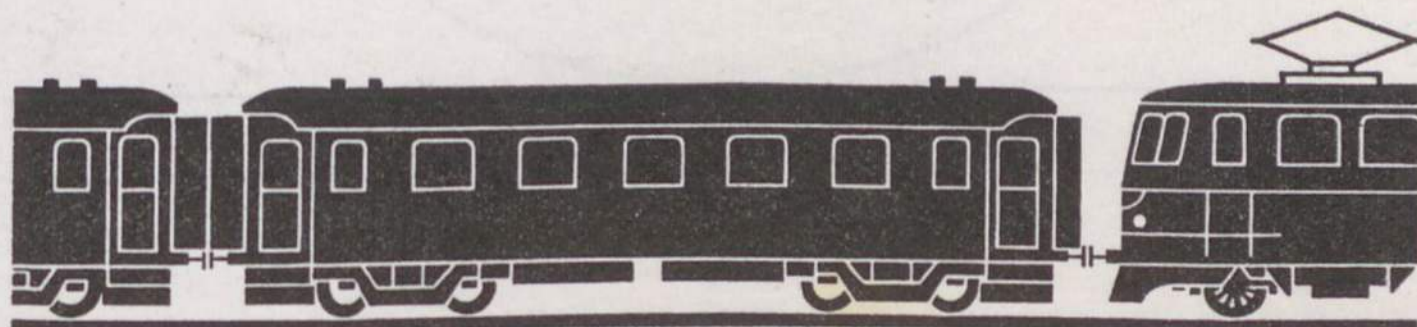
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

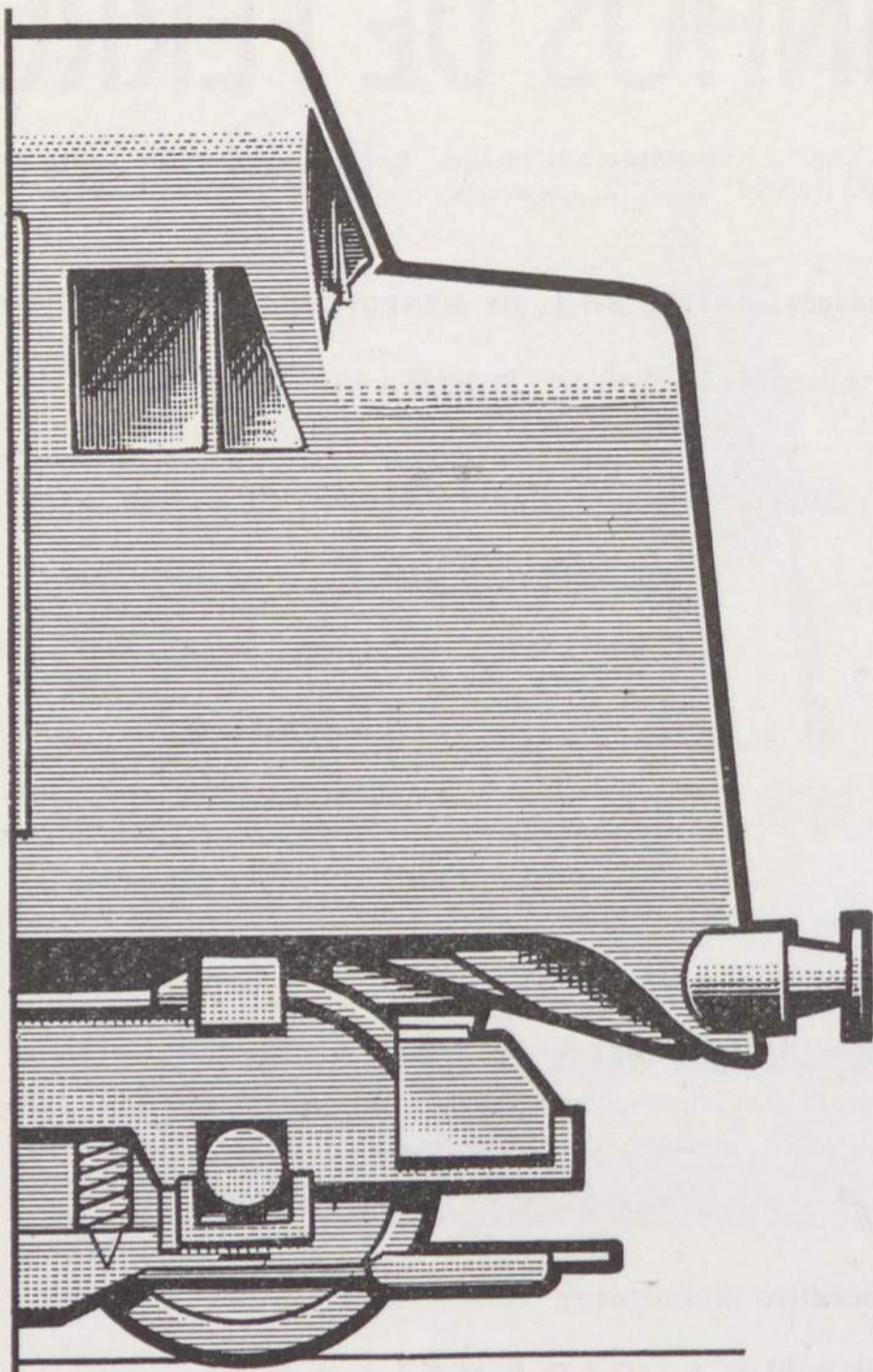
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO GERAL

REBELO DE BETTENCOURT



REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO



CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilár

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

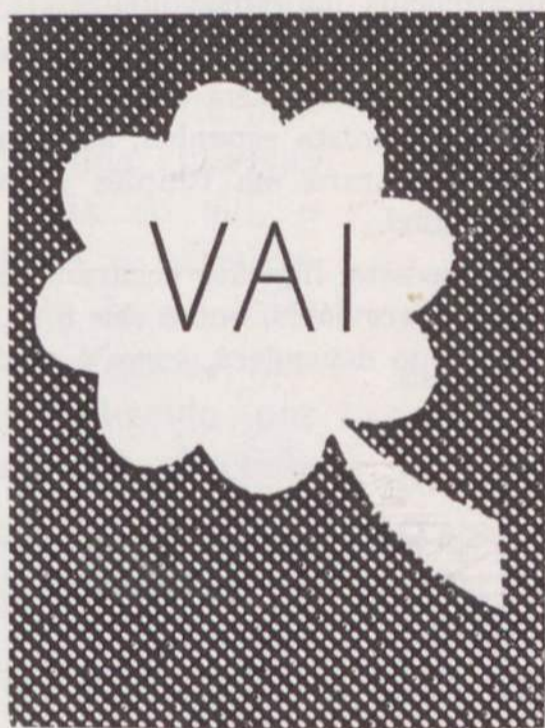
Sumário

Nota de Abertura	397	Jornal da Quinzena	403
Lisboa-Madrid em menos de nove horas	398	Linhas Estrangeiras	404
Pequena História dos Caminhos de Ferro	399	Fotonotícias	405
Os Caminhos de Ferro vão ter larga intervenção no Ano Internacional de Turismo	400	Turismo em todos os idiomas	406
Os Transportes Aéreos	401	Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro ...	407
A beleza das chaminés algarvias	402	O Caminho de Ferro do Amapá	409
		Novidades Literárias	410

nota de abertura

O II CONGRESSO DAS COMUNIDADES DE CULTURA PORTUGUESA

realizar-se-á em Moçambique em JULHO próximo

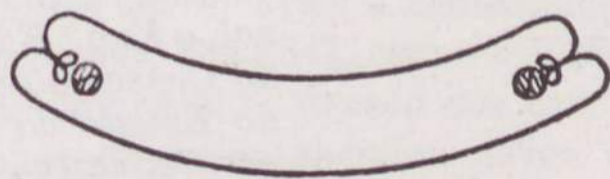


realizar-se em Moçambique, na segunda quinzena de Julho, o II Congresso das Comunidades de Cultura Portuguesa, visando, essencialmente, a apologia das tradições e os padrões culturais dos portugueses, de modo a reavivar e a manter o sentimento e a cultura pátrios, bem como a intensificação do portuguesismo no Mundo.

O Congresso, que reunirá cerca de três centenas de académicos nacionais ou de ascendência portuguesa, provenientes de vários países, terá o alto patrocínio do Presidente da República, e efectuar-se-á em Moçambique, em obediência à resolução do Conselho Geral da União das Comunidades de Cultura Portuguesa, que em sessão conjunta com membros da Academia Internacional da Cultura Portuguesa, se reuniu na Sociedade de Geografia de Lisboa, na primeira quinzena de Novembro do ano passado.

A sessão solene inaugural deverá realizar-se no Salão Nobre dos Paços do Concelho de Lourenço Marques, enquanto que a sessão de encerramento terá lugar na histórica Ilha de Moçambique, com a colaboração do Teatro dos Estudantes desta Província.

A Academia Internacional da Cultura Portuguesa e a União das Comunidades da Cultura Portuguesa foram criadas em consequência de votos que nesse sentido foram expressos no I Congresso das Comunidades da Cultura Portuguesa, efectuado em Lisboa, em Dezembro de 1964 e cuja sessão solene de encerramento, realizada no Castelo de Guimarães, registou a alta presença do Chefe do Estado.



LISBOA-MADRID

em menos de nove horas num comboio com ar condicionado

Por todo o mês de Fevereiro será uma realidade palpável a ligação Lisboa-Madrid, em menos de nove horas, no conforto moderno de um «expresso» com ar condicionado. O projecto, de origem espanhola, teve o pronto anuimento da C. P., que já o submeteu às instâncias superiores.

A composição prevista para o percurso, uma automotora «Ter» de 130 lugares, efectuou no passado dia 12 a sua primeira viagem em regime experimental, transportando até Lisboa o subdirector da Renfe (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), sr. Bultó, e outros altos funcionários da companhia.

No regresso a Madrid incorporaram-se também na comitiva os engenheiros Batalha e Cavaleiro, da C. P.

A impressão final foi extremamente satisfatória.

Tarifas semelhantes às do «Lusitânia Expresso»

Está ainda em elaboração o horário para o «Madrileño», designação que a Renfe entende dever dar-se ao novo comboio. Em princípio, sairá diariamente de Santa Apolónia por volta das 9 e 45 da manhã, com chegada a Madrid-Delícias às 17 e 50 (oito horas e cinquenta e cinco minutos de viagem). No trajecto descendente partirá de Madrid-Delícias às 10 e 15, chegando a Lisboa às 18 e 20.

O «Madrileño», que dispõe de 54 lugares de primeira classe e 76 de segunda, não virá onerar de modo sensível a ligação.

O «MADRILEÑO» SAIRÁ DIARIAMENTE DE SANTA APOLÓNIA ÀS 9 E 45, PARA CHEGAR À ESTAÇÃO DE DELÍCIAS ÀS 17 E 50

As tarifas propostas excederão as do «Lusitânia Expresso» somente em cerca de 15\$00 para qualquer das classes, devendo, pois, situar-se aproximadamente nos 409\$00 (I) e 308\$00 (II).

Percorrendo o trajecto em viagem diurna e relativamente rápida, o «Madrileño» não dispõe de vagões-cama, mas apresenta todo o restante serviço de apoio, em especial no que se refere a bar e restaurante.

Propaganda prévia

Estava na ideia da Renfe iniciar a exploração do «Madrileño» antes do fim de Janeiro. Contrapôs a C. P., com

perfeito conhecimento de causa, que seria necessário estabelecer um período de propaganda da nova ligação. Daí o adiamento para Fevereiro, que permitirá ainda estudar em bases seguras o problema da rentabilidade.

Para a exploração do «Madrileño» deverá a C. P. pagar uma renda fixa, também em estudo. O material será conduzido por um maquinista espanhol, acompanhado de um colega português que entrará em funções durante o trajecto pelo território nacional.

Estabelecida esta ligação, encaram-se já novos projectos de cooperação ferroviária, entre eles o da ligação directa Lisboa-Sevilha. Tudo dependerá, como é evidente, do rendimento do «Madrileño».

Nova carruagem dos Wagons-Lits

Uma nova carruagem-restaurante de auto-serviço foi apresentada em Paris. Destina-se à linha Paris-Basileia.

O preço médio das refeições é de 11 francos e a capacidade de 180 refeições durante o percurso de três horas aproximadamente; a economia de pessoal alcança uns 200 % com respeito às carruagens «clássicas» e existem grandes novidades como uma caixa registadora electrónica, em que cada uma das suas teclas corresponde a um prato ou bebida; por outra parte as travessas são «antiderrapantes» de forma que os pratos e garrafas não deslizem.

Erik Upmark

Pela Assembleia-Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro, foi eleito presidente, para o biênio de 1967-1968, o Eng.º Erik Upmark.

Figura conhecida e de justo prestígio internacional, o Eng.º Edik Upmark, director-geral e presidente do Conselho de Administração do Caminho de Ferro do Estado da Suécia, o novo presidente da U. I. C. sucede, neste alto posto, ao Eng.º Tarantowicz, subsecretário de Estado do Ministério das Comunicações da Polónia.

Pequena História dos Caminhos de Ferro

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

obrigada a estreitar a via, operação esta que se concluiu em 1892. A linha Glasgow-Carrik foi a primeira da Escócia. Construída quando se lançava a linha ocidental de Londres ao Norte avançava também pela costa oriental, para o que se teve de projectar uma ponte sobre o estuário do Tweed. A rainha Vitória ia numa carruagem-salão no comboio inaugural, que era rebocado por uma locomotiva Campton, luxuosamente pintada com as cores das clássicas telas escocesas. Mais ao sul, o comboio-correio fazia o percurso que ia entroncar em Iorque com o Nort Eastern — o famoso «rápido» que ficou conhecido por Flying Scotchman (O Escocês Voador).

Mas a Europa — o continente europeu — não ficou atrás do progresso ferroviário das Ilhas Britânicas. A França e a Bélgica utilizaram a tracção a vapor e a revolução de 1830 favoreceu de forma notável o seu incremento. Na Bélgica, o rei Leopoldo viu no caminho de ferro uma oportunidade para consolidar a independência do país. Depois de demorados debates no Parlamento, decidiu-se que fosse o próprio Estado a construir as linhas férreas e aprovaram-se os créditos indispensáveis para essa tarefa. Pode pois dizer-se que foi a Bélgica o primeiro país que criou uma rede nacionalizada. O caminho de ferro atravessaria pela primeira vez uma fronteira internacional com a construção da linha de Estrasburgo (França) a Basileia (Suíça).

Em 1842 as linhas belgas estabeleciam ligação com as francesas, e um ano depois a Bélgica estava ligada por via férrea à Prússia (desde Ambères) por Liège e Malines a Colónia. Em França também os primeiros caminhos de

ferro haviam sido criados unicamente para servir a indústria mineira — uma pequena linha de 17 quilómetros pela qual se transportava o carvão de Saint Etienne ao rio Loire. A primeira grande linha foi a de River-de-Gier a Lyon, para a execução da qual se construiu o primeiro túnel ferroviário: o de Terre Noire, com 15 quilómetros.

Em 17 de Agosto de 1837 inaugura-se a linha Paris-Saint Germain, e dois anos depois a de Paris a Versailles pela margem direita do Sena. Em 1839, financiada por Rotschild, começa a funcionar a linha Paris-Versailles pela margem esquerda, que ficou tristemente célebre pela catástrofe ferroviária de 8 de Maio de 1842, ocorrida em Mendon e na qual perderam a vida 72 pessoas. Em 1847 a França contava apenas com 1500 quilómetros de linhas férreas, enquanto a Inglaterra dispunha de 5900 e a Alemanha de 5000. O engenheiro Paulo Talabot projecta a linha Paris-Lyon-Mediterrâneo, que viria mais tarde a ser a mais célebre da França. Via de acesso ao grande porto de Marselha, era um importante meio de comunicação com a África do Norte.

Os caminhos de ferro aparecem na Alemanha quando esta era constituída por muitos Estados de diferentes características, todos ciosos da sua independência. Os grão-ducados de Brunswick, Baden e Wurtemberg pronunciaram-se a favor das linhas férreas serem propriedade do Estado, enquanto a Prússia e a Saxónia eram favoráveis à outorga dos transportes ferroviários a companhias privadas. Em 1847, com a criação de uma Administração dos caminhos de ferro alemães, surge a primeira tentativa para uma união ferroviária. Frederico List,

professor de economia em Tubingen, sustentava a tese de que a pobreza dos Estados alemães se devia a entraves criados pelas numerosas fronteiras, e só quando a economia e o tráfego se desenvolvessem livremente o país alcançaria maior prosperidade. E considerava o caminho de ferro como o meio apropriado para o conseguir. As suas ideias, consideradas «avançadas», custaram-lhe a prisão e o desterro. Regressado à Alemanha em 1833 publicou uma série de folhetos com o título «Acerca de um sistema ferroviário da Saxónia como base de um sistema geral de comunicações ferroviárias na Alemanha» — visão profética do que viria a suceder. Nesse projecto, seis linhas partiam de Berlim a Basileia por Leipzig e Franckfort. Em 23 de Outubro de 1838 principiou a circular na Alemanha a primeira locomotiva.

Na Rússia a primeira linha férrea foi construída em 1851: S. Petersburgo-Varsóvia. O primeiro caminho de ferro italiano circulou entre Nápoles e Portici. O rei Fernando II reconhece por decreto a utilidade pública da via férrea, e o engenheiro francês Bayard constrói aquela linha, que ficou concluída em 1839. Em 1840 inaugura-se a linha Milão-Mouza, primeira secção da linha projectada até Veneza. Em 1846 Veneza, graças ao caminho de ferro, deixa de ser uma ilha. Em 1854 inaugura-se na Noruega o primeiro caminho de ferro (Oslo-Eldsvolf) e em 1856 começam a circular os comboios na linha Estocolmo-Gotemburgo.

Em Portugal o primeiro caminho de ferro inaugura-se em 28 de Outubro de 1856, com a linha Lisboa-Carregado (36,5 quilómetros).

OS CAMINHOS DE FERRO

vão ter larga intervenção no ano internacional do turismo

Vem a propósito referir que, desde há anos, a União Internacional de Caminhos de Ferro mantém na sua agenda de estudos o tema turismo. Este importante organismo internacional intervém nos trabalhos do B. I. S. S. (Bureau Internacional do Turismo Social), com sede em Bruxelas. É caso, então, para se perguntar o que a C. P. tem feito em prol do desenvolvimento do turismo — ou o que pensa realizar no decurso deste ano. A resposta foi-nos dada, aliás, num recente discurso de destacado representante daquela companhia, afirmações significativas que servirão de base a este trabalho.

expressos populares, que datam de há 35 anos».

Com a criação dos chamados expressos populares, de êxito espectacular, os Caminhos de Ferro Portugueses enfileiraram no grupo dos pioneiros do turismo social.

Quanto ao turismo internacional, assunto da maior oportunidade neste ano que lhe é consagrado, a actividade dos caminhos de ferro não deixa de ter interesse. Com efeito, a C. P. é uma das 13 administrações ferroviárias europeias participantes nas Convenções Tarifárias para a emissão dos bilhetes de Eurailpass, Eurailgroupe e Eurailtarif, bilhetes

concretizar a sua adesão à Europabus, por intermédio de um acordo com importante empresa de camionagem nacional, facultando, assim, aos turistas estrangeiros excursões de autocarro pelas mais belas regiões turísticas.

Assinale-se a venda em Espanha de bilhetes de veraneio a preços reduzidos com destino às praias e termas de Portugal. Vendem-se igualmente bilhetes a preços reduzidos por ocasião de importantes manifestações, podendo citar-se os casos da Feira de S. Mateus, em Elvas, e as Festas de Nossa Senhora da Agonia, em Viana do Castelo. Vai ser, entretanto, restabelecido o bilhete

Neste Ano Internacional do Turismo os caminhos de ferro não podem deixar de estar presentes, contribuindo, conjuntamente com os restantes meios de transporte, para o êxito desta extraordinária promoção. Afigura-se até que os caminhos de ferro, pelas suas características e pelas suas possibilidades futuras, assumem posição singular na qualidade de elemento estimulante do turismo, muito em especial quando for de carácter massivo — o chamado turismo social

Se algum dia um curioso desejasse estudar a evolução do turismo no nosso País, fatalmente teria de recorrer aos arquivos da C. P., pois datam já de tempos que se consideram remotos as iniciativas destes caminhos de ferro tendentes a fomentar o turismo. Mas deixando para esses estudiosos as investigações do que se passou, neste sector, em tempos mais ou menos longínquos, «permitam-nos que recordemos a nossa actividade, relativamente recente, no sentido de dar a conhecer Portugal aos portugueses. Queremos aludir aos comboios-mistério e aos

estes criados expressamente para fomentar o turismo americano e, portanto, só vendidos nas Américas aos seus naturais ou residentes.

Conforme se sabe, o afluxo do turismo americano é um dos mais valiosos com que conta a Europa. Não admira, então, que importantes administrações ferroviárias europeias tenham criado delegações e aberto escritórios para venda dos seus bilhetes em Nova Iorque (Estados Unidos) e Montreal (Canadá).

Recentemente, conseguiram os Caminhos de Ferro Portugueses

«Ferrotour» Madrid-Lisboa e Lisboa-Madrid, bilhete este que engloba não só o preço do transporte ferroviário com elevada redução, mas ainda o de hospedagem, refeições e excursões a efectuar nas duas capitais. Estuda-se, para este ano, a realização de circuitos entre os dois países, com as características dos expressos populares.

Melhoraram-se há pouco as relações entre o Norte do País e a vizinha província da Galiza, circulando diariamente entre Porto e Vigo duas automotoras, uma da RENFE e outra da C. P.

Os Transportes Aéreos

Até há pouco tempo os transportes aéreos limitavam-se ao transporte de pessoas e correio, mas uma vez terminada a segunda guerra mundial e com os seus ensinamentos em virtude da necessidade do transporte para abastecimento das tropas, a aviação civil lança-se francamente no transporte de mercadorias. Esta maneira de actuar foi facilitada pela existência duma frota aérea militar que pôde facilmente ser adaptada ao transporte de mercadorias pela aviação civil, satisfazendo assim a grande necessidade do transporte que a situação mundial exigia.

A expansão deste transporte foi de tal modo intensa que na principal ligação internacional, o itinerário do Atlântico Norte, o transporte marítimo foi a partir de 1957 largamente ultrapassado pelo transporte aéreo, principalmente, no respeitante a passageiros. Assim as Companhias de navegação aérea filiadas na I. A. T. A. (Associação do transporte aéreo internacional) que asseguram o tráfego entre a América e o continente europeu transportaram em 1964, mais de três milhares e meio de passageiros, enquanto que as linhas marítimas regulares transportaram pouco mais de meio milhão. Se este transporte é importante, o crescimento do transporte de mercadorias é-lhe manifestamente superior. Com efeito e em relação a 1964 o número de toneladas-quilómetros aumentou, em 1965, cerca de 27 % enquanto que o de passageiros-quilómetros apenas de 16 %.

O transporte de mercadorias que no início se limitava às encomendas postais, hoje, com os aviões de reacção e aparelhos supersónicos denominados «all cargo» toda a espécie de mercadorias é transportada incluindo até mesmo os automóveis.

Vai assim crescendo a capacidade do transporte à medida que os progressos técnicos aumentam vertiginosamente. Já se fala em aviões para o transporte de 500 a 600 pessoas e até mesmo de 900. Isto obrigará a grandes investimentos, mas também promoverá um abaixamento do custo de produção.

Esta exigência de enormes in-

vestimentos será incomportável para qualquer empresa transportadora aérea pelo que lógico será vermos amanhã a fusão de várias sociedades para se abalançarem a empreendimento de tanta monta.

O mercado dos transportes aéreos, em virtude da sua complexidade, teve logo tendência para a sua organização no plano mundial e assim se criaram a Organização da Aviação Civil Internacional (I. A. T. A.) de representação das Companhias.

Em 1965 faziam parte da O. A. C. I., 110 países com a excepção da Rússia e da República Democrática da China, tendo as suas Companhias de aviação transportado 180 milhões de passageiros.

taram 134 %, graças a um aumento da distância média de percurso. Esta distância, que era de 970 quilómetros em 1958, passou a 1110 em 1965.

O transporte de mercadorias expresso em toneladas-quilómetros triplicou e o correio postal aumentou de 123 %. O número médio de passageiros por avião passou de 29 em 1958 para 49 em 1965 o que representa um acréscimo de 69 %.

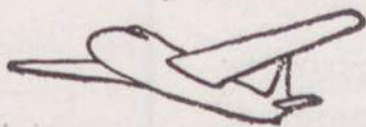
O acréscimo da velocidade e o aumento de capacidade dos aviões tem tido como consequência que as prestações de transportes aéreos tem aumentado mais rapidamente que o número de horas de voo necessário para a sua realização.

pelo Engenheiro

LUÍS DA COSTA

Os aviões affectos às linhas regulares das companhias dos países filiados na O. A. C. I. percorreram em 1965 sete vezes mais quilómetros do que em 1945 apenas com um número de horas de voo 3,5 vezes superior, verificando-se, assim, que a velocidade, média quase duplicou.

No entanto, é ao transporte de mercadorias que coube o maior progresso no tráfego aéreo pois em 1965 o número de toneladas-quilómetros foi 45 vezes su-



perior a 1945, tendo o número de encomendas postais aumentado 8 vezes.

Fazendo uma comparação entre os anos de 1958 e 1965 verificamos que para um mesmo número de horas de voo, a quilometragem percorrida, e por consequência a velocidade média, aumentaram cerca de 40 %. Enquanto que o número de passageiros transportados duplicou, os passageiros-quilómetros aumen-

O transporte aéreo regular sofreu uma enorme expansão depois do fim da segunda guerra mundial tendo-se nela distinguido o transporte de mercadorias pois de 1945 a 1961 aumentou cerca de 45 vezes e de 1961 a 1965, duplicou.

A grande concorrência entre as Companhias europeias e americanas obrigou-as a adquirirem aviões mais modernos e com uma capacidade de transporte que nem sempre é utilizado na sua totalidade e tanto assim que os coeficientes de ocupação e de carga dos aviões, nos serviços regulares, diminuíram entre 1961 e 1965.

Verifica-se que, em média, as sociedades americanas têm tido receitas superiores às despesas em cerca de 7 % enquanto que nas Companhias europeias essa diferença das receitas sobre as despesas não vai além de cerca de 1 % vindo mesmo o resultado global a ser deficitário no período 1960-1964.

Os Estados Unidos dispõem duma enorme clientela tanto no tráfego nacional como no internacional. Esperemos que, no futuro o mesmo suceda na Europa com o desenvolvimento dos transportes aéreos interiores.

A beleza das chaminés algarvias

A distinta escritora e jornalista alemã Úrsula Heisinger, que pelo Algarve há meses andou colhendo elementos para os seus escritos, acaba de publicar no conhecido órgão da Imprensa da Olemanha Ocidental, «Der Tagesspiegel», um interessante artigo ilustrado a que deu o título de «O Viajante e as Chaminés do Algarve».

Depois de acentuar a beleza própria que caracteriza aquela Província, a riqueza admirável da sua costa e as suas excelentes condições climáticas, Úr-

tonalidades mais esbatidas ou cores ainda mais ber-rantes e adornos que se assemelham às letras iniciais de uma bíblia antiga, seja o amarelo quente da mostarda, o verde do jade, o vermelho carmesim ou o lápis-lazuli... São igualmente variegadas as suas formas, como se cada construtor quisesse sobrepujar a fantasia do vizinho: redondas, quadradas, octogonais, sob a forma de minaretes, cúpulas, capuzes, turbantes, boinas e pontas, tendo a encimá-las, por vezes, um pequeno telhado em miniatura.»

enaltecida na imprensa alemã

sula Heisinger afirma que ao facies algarvio não é estranho a variedade singular das suas lindas chaminés, todas entre si diferentes, como autênticas obras de arte. E escreve:

«As chaminés algarvias ressaltam do verde repousante dos pinheiros, como se fossem agulhas de filigrana. Perfis, como modelados em marfim, erguem-se no azul do céu, enquanto outros apresentam

O interessante artigo constitui uma bela página de antologia regional, que se pode colocar ao lado do que sobre as lindas chaminés algarvias deixaram escrito escritores da craveira de um Aquilino Ribeiro, de um Raúl Brandão, de um Raúl Proença e de outros mais, com a vantagem de ter saído da pena brilhante de uma estrangeira.

Na África do Sul vivem

A África do Sul é, em todos os aspectos, o mais progressivo país do Continente Africano. Deve-o à sua localização, riquezas do subsolo e, sobretudo, à capacidade da sua população que é das mais heterogêneas.

A população branca é superior a três milhões de indivíduos, constituída por descendentes dos primeiros colonizadores holandeses, ingleses, franceses e alemães; a não branca por doze milhões, sendo originária de diversos países da África Central que, em migrações sucessivas, ali se estabeleceram.

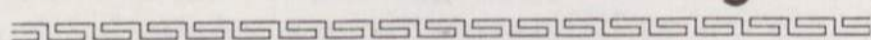
As duas grandes cidades traduzem exuberantemente a força dum país que sabe para onde caminha.

É interessante referir, entretanto, que ali vivem nada menos de um quarto de milhão de portugueses, 80 mil dos quais na região de Witswaterand. Estes números aproximados foram tornados públicos pela Imprensa sul-africana, atribuídos à «Associação Cultural de Moçambique».

Isto coloca os portugueses como o segundo maior grupo de emigrantes da República, logo após a Inglaterra.

250 mil portugueses

Caminho de Ferro de Benguela



1414 Km. através de Angola

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

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

Jornal da Quinzena



A C. P. e a RENFE realizaram conversações para a imediata ligação diurna entre Madrid e Lisboa, em comboios *Ter*. Este serviço será diário, e prevê-se as partidas de Madrid e Lisboa cerca das 10 horas e as chegadas aos seus destinos respectivos às 19 horas. O *Ter* é um comboio com ar condicionado, grande visibilidade, 1.ª e 2.ª classes, restaurante, e pode alcançar a velocidade de 208 quilómetros/hora.

- Recebemos a edição especial do «Jornal de Viana do Alentejo» de 1 do corrente, de excelente aspecto gráfico, que tem como director o jornalista Custódio Vieira, editor de várias publicações. Insere: «Sinfonia alentejana em verde maior», por Jorge Ramos; «O 129.º aniversário da Sociedade Vianense», «Mestre Lagarto, um grande artista português», e diverso noticiário.

- Regressou no dia 7 ao seu país, depois de alguns dias em Lisboa, o ministro belga de turismo, dr. J. Piers, que aproveitou a sua curta estada na capital portuguesa para algumas visitas de interesse turístico. Ao regressar a Bruxelas, agradeceu ao dr. Paulo Rodrigues, subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, a recepção que lhe foi dispensada e declarou aos representantes dos jornais: «Verifiquei que não há problemas em Portugal, mas sim, e sobretudo, amizade». E acrescentou: «Sei que muitos belgas vêm hoje passar as férias em Portugal e creio que no futuro poderá aumentar o número desses compatriotas meus que aqui se deslocam, e que, tal como eu, ficaram maravilhados com tanta beleza. Espero em breve poder retribuir em Bruxelas as gentilezas com que fui cumulado nestes dias passados em Lisboa». A apresentar cumprimentos de despedida estiveram no aeroporto, entre outras individualidades, os srs. dr. Paulo Rodrigues, eng.º Álvaro Roquete, comissário do Turismo, embaixador da Bélgica, dr. Luis Goffin. Com a visita do ministro belga, embora de carácter particular, deu-se mais um grande passo em frente de dois países que, aliás, nunca deixaram de se estimar.

- Anuncia-se que em Vila do Conde vai construir-se um prédio onde o Município local instalará um grande restaurante de turismo, cuja obra custará cerca de mil contos.

- A delegação em Portugal do Organismo Nacional do Turismo Italiano ofereceu um «cocktail» no Hotel Ritz, a propósito da despedida do dr. Dino Setto e da apresentação oficial do dr. Gisuseppe Guaradi, novo director daquele organismo. Estiveram presentes o embaixador e conselheiros da Embaixada italiana; eng.º Álvaro Roquete, comissário nacional do Turismo, funcionários superiores desse departamento e vários representantes de publicações de turismo e transportes, entre os quais um dos nossos redactores.

- Foi posto à venda em Paris um livro que tem 125 páginas dedicadas aos Açores. A referida obra é ilustrada com 200 fotografias, sendo considerada o melhor trabalho sobre o arquipélago açoriano.

- Na sede da União de Grémios dos Comerciantes do Porto, o dr. Filipe Brandão proferiu uma conferência subordinada ao tema «Evolução de estruturas do Caminho de Ferro».

- Cafés literários, cervejarias políticas, esplanadas ilustres pela arte e pela história, os mais célebres estabelecimentos parisienses têm agora um protector: acaba de se constituir uma comissão destinada a cuidar da manutenção do seu prestígio. Desde o «Procopé», o mais antigo, que foi frequentado por Rousseau e Robespierre, até ao «Lipe», que conserva o estofado dos bancos puído por glórias de Repúblicas sucessivas, às cervejarias de Montparnasse, onde Modigliani e Lenine meditaram diante duma chávena de café nas revoluções de Arte e do Mundo, e até aos grandes estabelecimentos com sucursais, o renome de Paris a todos deve muito. A comissão, de iniciativa privada, conta, todavia, com a presença do Comissário-Geral do Turismo de Paris.

- A convite de uma companhia de aviação estiveram na Madeira onze agentes de viagem suíços, que efectuaram vários passeios e visitas a estabelecimentos hoteleiros, tendo ainda diversos contactos com as realidades turísticas da Ilha.

- A convite do Comissariado de Turismo e no prosseguimento das boas relações entre os sectores turísticos de Portugal e da Suécia, chegou a Lisboa o presidente do turismo de Estocolmo, sr. Erik Thor. Durante a sua permanência em Portugal teve conversações sobre assuntos que interessam aos problemas turísticos dos dois países.

- Começou a circular semanalmente um comboio directo entre Faro e Hendaia, com passagem por Beja: sai de Faro às 23,35, todas as quartas-feiras, chega a Beja às 3,55 de quintas-feiras, partindo às 4,01 e chegando a Hendaia às 8,05 de sextas-feiras. É obrigatória a marcação de bilhetes desde Faro, e em Beja os bilhetes deverão ser adquiridos na véspera. Trata-se de uma nova ligação ferroviária de muito interesse para o Alentejo e Algarve.

- Na sua habitual reunião, a secção de Turismo da Sociedade de Geografia ocupou-se da análise dos problemas do turismo, travando-se diálogo acerca do turismo de qualidade e do turismo de massa. No decurso da reunião salientou-se que o turismo de massa proporciona um maior nivelamento económico entre o turista estrangeiro e o elemento nacional, atenuando assim os efeitos da inflação que o turismo traz consigo e permitindo o verdadeiro convívio das populações e turistas que nos visitam.

- Esteve em Lisboa durante alguns dias o sr. Irwin Robinson, director da «Travel Weekly», a maior e mais lida publicação turística editada nos Estados Unidos. Este jornalista, que vai publicar na sua revista um extenso artigo sobre Portugal, avistou-se com o presidente de uma companhia de aviação, que lhe expôs os aspectos de maior interesse dos planos de expansão dessa companhia nos Estados Unidos, com vista a intensificar as correntes de tráfego turístico entre os dois países.

- A fim de proceder ao transporte de trabalhadores algarvios que se destinam a França e além, a C. P. estabeleceu um serviço semanal às quartas-feiras, assegurado por duas carruagens directas, sem transbordo, de Vila Real de Santo António a Hendaia.

Linhas Estrangeiras



ESPAÑA

Estão já bastante adiantados os trabalhos de construção da nova linha Madrid-Burgos, a inaugurar em 1968. Esta nova linha ferroviária permitirá a viagem Madrid-Hendaia em cinco horas, o que representa considerável redução do percurso. O Ministro das Obras Públicas, numa recente visita às obras, anunciou que, uma vez terminadas, terão início as da nova linha Santander-Mediterrâneo.

★ Dentro do plano de modernização da RENFE, prevê-se a supressão das locomotivas a vapor, que serão substituídas por «Diesel», ou electrificadas. No final de 1966 estavam em serviço 2645 locomotivas a carvão. Este ano serão reduzidas para 2000, e, progressivamente, ficarão apenas 260 em 1973.

★ Graças aos últimos melhoramentos efectuados pela RENFE nas principais linhas da rede ferroviária, o expresso Madrid-Hendaia levará de avanço 1 hora e 10 minutos e 1 hora o «Talgo». Este último «rápido» já reduziu, na linha Madrid-Barcelona, a sua viagem em 50 minutos. Também a automotora Madrid-Valência (por Cuenca) ganhou 1 hora, realizando a viagem em 5 horas e meia.

★ Catorze jornalistas suíços, acompanhados pelo chefe de Imprensa dos Caminhos de Ferro Federais da Suíça, H. William Venger, chegaram a Espanha, a convite da RENFE, para realizar diversas visitas técnicas, conhecer o Plano Decenal de Modernização e os seus realizadores e retribuir a visita feita à Confederação Helvética, meses antes, por vários jornalistas espanhóis. Acompanhou também os visitantes desde a fronteira franco-espanhola o chefe da Imprensa do Comissariado de Informação e Relações Públicas da RENFE.

O grupo entrou por Port-Bou, seguindo directamente para Valência, no «Ter». De Valência a Madrid, no «Talgo 2». Depois de uma excursão a Toledo, os convidados fizeram-se transportar a Barcelona, donde regressaram à sua pátria.

Em todas as etapas da viagem os convidados tiveram a oportunidade de visitar instalações ferroviárias, e em Madrid foram convidados pelo Director-Geral da RENFE para um almoço e um espectáculo típico.

ITALIA

Um novo sistema de aquecimento está a ser actualmente adoptado em cerca de 50 carruagens-camas ou carruagens destinadas aos serviços internacionais. Consiste numa instalação central, montada em cada

carruagem, que aspira o ar exterior, o aquece e sopra para o interior do veículo.

As temperaturas são reguladas automaticamente em função das condições climáticas e da afluência dos passageiros. Com estas instalações, que serão alimentadas pela corrente da rede eléctrica de tracção, os corredores e as «toilettes» encontram-se igualmente aquecidos.

FRANÇA

Na linha Paris-Bordéus (581 quilómetros) realizaram-se recentemente provas de velocidade com um comboio experimental da S. N. C. F., que gastou, no percurso, três horas e meia, o que representa uma velocidade superior a 166 km por hora.

O «Sud-Express» gasta actualmente quatro horas e quarenta e três minutos. As experiências de grandes velocidades efectuadas pela S. N. C. F. demonstram que as locomotoras, as carruagens, as catenárias e a via podem suportar, sem modificações importantes, as velocidades de 200 km à hora.



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

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

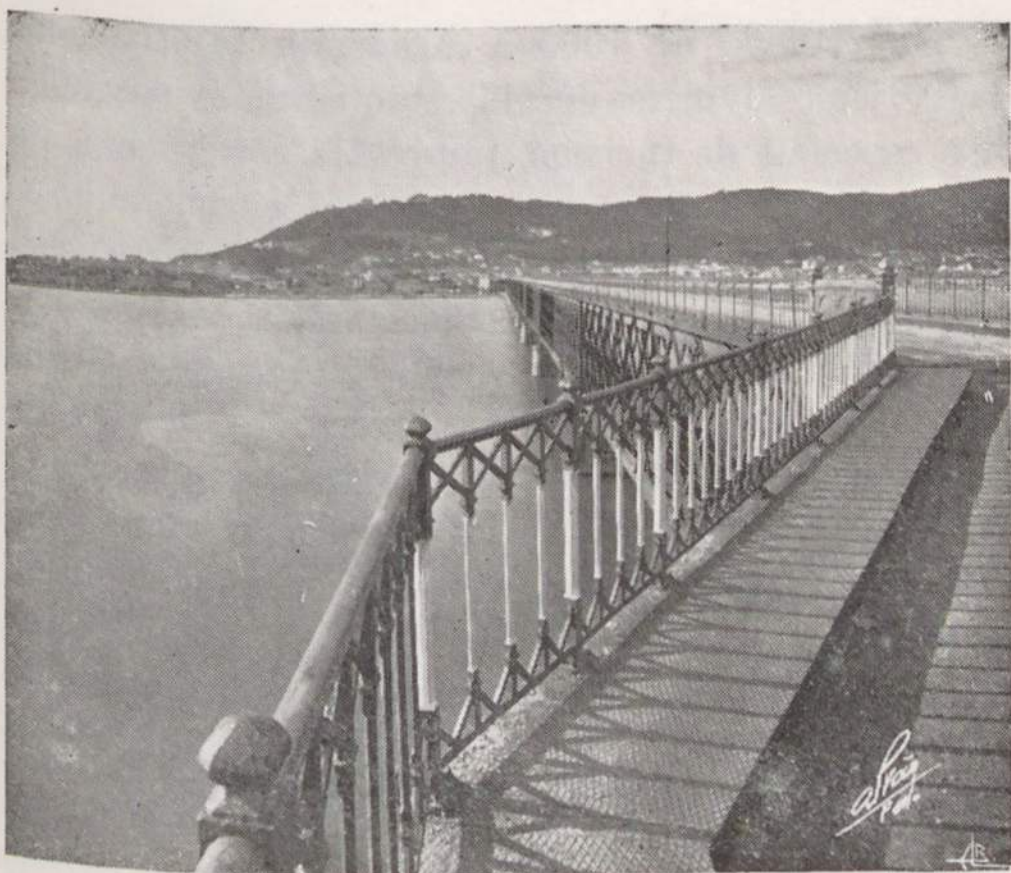
REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62

L I S B O A

FOTOFOTIGLIAS



VIANA DO CASTELO — A Ponte

Em VIANA DO CASTELO, a C. P. iniciou há alguns anos as obras de ampliação das instalações ferroviárias da estação, mormente do aumento da plataforma destinada às diversas linhas de cruzamento e desvio.

Nesta altura, e após a demolição do velho barracão do cais das mercadorias, o conjunto das instalações ferroviárias oferece já perspectivas amplas e consentâneas com a importância da cidade capital do distrito.

Além disso, o novo cais, construído em cimento armado num local que não prejudica a panorâmica sobre a cidade, como acontecia com o anterior, oferece as melhores comodidades para o embarque e desembarque de mercadorias da pequena velocidade, e tem entrada independente, pela parte posterior da Estação (Avenida Almirante Américo Tomás).

O alargamento da plataforma das linhas permite agora a existência de 9 ou 10 vias, sendo de quatro o número existente antes das obras.

Viana do Castelo ficará, pois, dentro em breve, com magníficas instalações ferroviárias, no aspecto



MONÇÃO — Azenhas do Rio Mouro

funcional, já que o edifício da Estação propriamente dito, erguido há algumas décadas, oferece ainda uma certa imponência, nas suas linhas elegantes e sóbrias.

Em AVEIRO foram projectados no salão nobre do Grémio do Comércio, em documentário comentado, diapositivos coloridos, com larga representação da região aveirense, da autoria do repórter-fotográfico Platão Mendes. Entre muitas outras entidades assistiram o Governador do distrito, Presidente do Município e Presidente da Comissão de Turismo.

Em GUIMARÃES, na sede do Turismo, efectuou-se uma reunião preparatória para o programa das Festas da Cidade. Entre várias individualidades convocadas estiveram presentes o dr. Soares Leite,



GUIMARÃES — A Colegiada e Cruzeiro
no Largo da Cliveira

presidente da comissão executiva das Festas, e o delegado da Câmara, dr. Rodrigues Guimarães.

Assentou-se que as referidas festas se iniciem em 24 de Julho, dia comemorativo da batalha de São Mamede, e encerrem em 15 de Agosto.

— O grupo folclórico de Afife vai deslocar-se à Madeira, para uma série de exhibições das suas danças tradicionais.

Em MONÇÃO teve lugar no Salão de Turismo uma reunião, que tratou de vários assuntos relativos à construção de um hotel. Foi nomeada uma comissão de estudo de que fazem parte o Presidente da Câmara e o Presidente da Comissão de Turismo.

Turismo em todos os idiomas

A Academia Internacional do Turismo, com sede em Monte Carlo e radicada em 1966 na ilha romântica perto de Nápoles, há mais de 10 anos que está tratando da investigação do papel do Turismo nos vários idiomas do mundo, resumindo as suas descobertas em tratados e vocabulários.

É composta por 30 membros e peritos, todos eles técnicos do Turismo — directores de turismos nacionais, regionais ou locais, especialistas de agências de turismo, gerentes de «tourings clubs» ou de empresas de transporte, autores de livros de viagens, etc. Todos os anos se efectua um balanço das referidas actividades numa cidade europeia turisticamente interessante, e sempre diferente e durante o mesmo se analisam os trabalhos feitos pelas diversas comissões linguísticas.

Na reunião de 1966 a Academia Internacional de Turismo divulgou que já estão editados vocabulários especiais de turismo, impressos em francês, inglês, italiano, alemão, sueco e polaco, encontrando-se em preparação edições em *português*, espanhol, checoslovaco, turco e russo, grande parte das mesmas para 1967. Na reunião de Ischia, a Academia elegeu para seu novo presidente o editor de livros de viagem, Dr. Louis Nagel, de Genebra, e para vice-presidente o director duma agência de viagens de Barcelona, Henrique Marsens. Como membro correspondente da Academia foi eleito o Prof. W. A. Kittel, Director Geral do Centro Oficial do Turismo Alemão, com sede em Francforte.

A reunião de 1967 será realizada em Praga.

Dois milhões de contos

para um novo cabo submarino que ligará a África do Sul à Europa servindo, também, território português

Foi há pouco decidida a construção do novo cabo submarino que vai ligar a África do Sul à Europa e cujo valor será da ordem de dois milhões de contos. As negociações a respeito da instalação do terminal na Península Ibérica e sobre o número de saídas para outros países demoraram mais tempo do que se esperava.

Não obstante, a conclusão da obra terá lugar por todo o ano de 1968. Actualmente a África do Sul dispõe apenas de 54 canais radiotelefónicos de baixa fidelidade para ligações com a Europa.

Quanto às características técnicas do mesmo, sabe-se que o seu diâmetro é de 1 ¼ de polegada e que é constituído por dois condutores de cobre, que criam 360 canais de contacto nos dois sentidos. O cabo tocará nas ilhas da Ascensão e de Cabo Verde e a sua construção começará em breve.

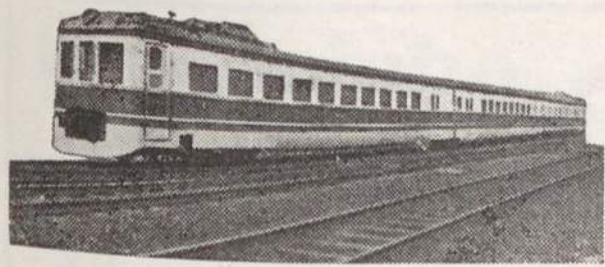
Não é só na Grécia, velho mundo donde surgiu uma esplendorosa civilização, que existem os admiráveis monumentos da sua história. Recordemos que na Sicília, a Magna Grécia reinou durante séculos. Tal como o império romano, o génio da Helada também se expandiu por toda a Terra. Foi, todavia, na antiga Sicília, que a arte helénica, na mais grandiosa expressão, ergueu em honra das suas divindades os templos maravilhosos que ficariam para sempre, entre todos os testemunhos



O que resta do templo de Neptuno — o Poseidon — maravilha do génio grego, na velha Sicília

mais significativos do extraordinário poder criador do homem, como as mais belas realizações de todos os tempos, talvez únicos e incomparáveis.

É ali que se nos depara a elegante silhueta do teatro grego, construído no século IV antes da nossa era, e as ruínas de um templo de estilo dórico, de vinte e seis colunas. Uma hora de barco vence os trinta quilómetros que separam Segesta de Trapani, onde se toma a automotora rápida para Castelvetro, cidade onde se pode admirar o célebre Efebo, um dos mais belos bronzes que se conhecem.



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

Condições relativas ao depósito, prazos para os estudos e construção, penas convencionais, legislação aplicável e outras estipulações

Art.º 60.º — O depósito provisório de 180 000\$000 réis, efectuada pela empresa à ordem do Governo, na Caixa Geral dos Depósitos, servirá de caução a este contrato provisório, o qual fica dependente da aprovação do poder legislativo.

Art.º 61.º — Obtida a aprovação do poder legislativo e dentro de 15 dias, contados da publicação da respectiva lei no «Diário do Governo», lavrar-se-á o contrato definitivo, devendo o depósito ter sido previamente elevado a 360 000\$000 réis, em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no mercado, o qual ficará à ordem do Governo, servindo de caução ao contrato definitivo.

Art.º 62.º — Se no prazo fixado no artigo antecedente a empresa não assinar o contrato definitivo, ou não elevar o seu depósito a réis 360 000\$000 perderá para o Estado a caução já depositada.

Art.º 63.º — O depósito definitivo de 360 000\$000 réis, que a empresa prefizer para servir de caução ao contrato definitivo, só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito obras no valor equivalente ao dobro do seu depósito, passando essas obras a servir de caução.

§ Único — A empresa, se fizer o depósito definitivo em títulos de dívida pública, terá direito a receber os juros desses títulos; se o efectuar em dinheiro, ser-lhe-á abonado o juro de 5 % ao ano.

Art.º 64.º — Os estudos e trabalhos técnicos do traçado das obras de arte serão feitos pela empresa e submetidos à aprovação do Governo no prazo de um ano, a contar da data do contrato definitivo.

§ Único — Os projectos das obras não serão aprovados sem que sobre eles seja ouvido previamente o Ministério da Guerra.

Art.º 65.º — A construção do caminho de ferro da Beira Baixa começará dentro do prazo de 60 dias, a contar da data da aprovação do projecto pelo Governo, devendo estar concluídas todas as obras e a linha férrea em estado de circulação com todo o seu material fixo e circulante e dependências dentro do prazo de quatro anos, a contar da mesma data.

Art.º 66.º — Se a empresa não apresentar os estudos ou não começar os trabalhos nos prazos fixados, perderá o depósito efectuado.

§ Único — Se tendo a empresa apresentado os projectos, o Governo entender que eles deverão ser absolutamente rejeitados ou modificados em parte, dará conhecimento à Empresa da sua deliberação e lhe fixará, ouvida a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, novo prazo, dentro do qual ela deverá corrigir os estudos nos termos ordenados. Se dentro desse novo prazo não forem apresentados os estudos corrigidos nos termos determinados, a empresa sofrerá a pena imposta neste artigo e será obrigada a executar o projecto que o Governo mandar elaborar pelos seus engenheiros.

Art.º 67.º — Se dentro do prazo fixado para a conclusão das obras elas não estiverem terminadas e a linha férrea respectiva em estado de exploração, pagará a empresa por cada mês de demora uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalização dos trabalhos e a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, que não excederá a 6 000\$00 réis.

Art.º 68.º — Se a empresa tendo perdido o depósito (Art.º 66.º) não o renovar e restabelecer no prazo fixado pelo Governo; se não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (Art.º 67.º); se não cumprir as outras cláusulas estipuladas neste contrato ou se se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, no caso de sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ 1.º — Neste caso a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de completamente avaliadas, será posta em hasta pública por espaço de seis meses com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lance oferecer.

O preço da arrematação será entregue à empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito com o pagamento da garantia de juro e fiscalização.

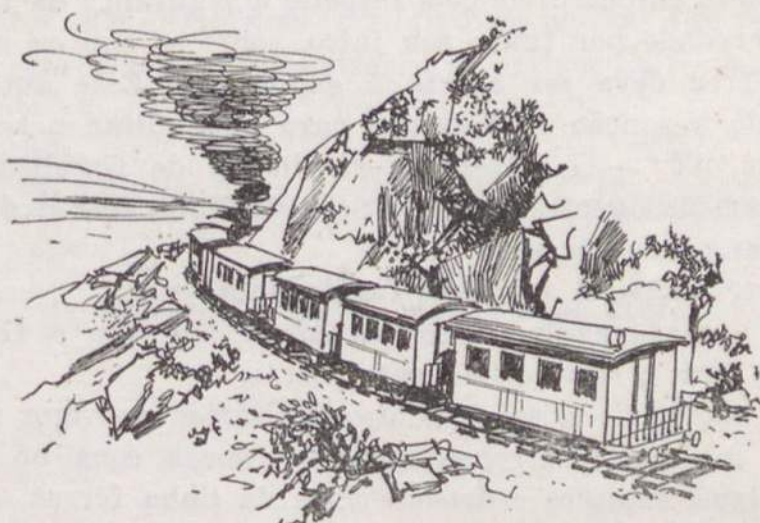
Se dentro destes seis meses não houver quem remate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado, sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

§ 2.º — A rescisão do contrato será feita por meio de Decreto.

§ 3.º — Do Decreto da rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no prazo improrrogável de um mês a contar do dia em que for publicado na folha oficial.

§ 4.º — O Governo muito expressamente declara que no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto alegado para justificar a indemnização.

§ 5.º — Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por qualquer dívida da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contraídas, nem garante, nem cauciona contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa faça.



§ 6.º — Fica bem entendido e é expressamente estipulado, que o Governo português não só em razão do domínio sobre a linha férrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa em todos os contratos que fizer, relativamente à linha férrea, a ressaltar os direitos do Estado.

Art.º 69.º — Exceptuam-se das disposições dos artigos antecedentes, os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 70.º — Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do Art.º 24.º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas a um quinto a título de multa.

Art.º 71.º — No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa e intimá-la logo que ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

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

§ 2.º — Ficam salvos das disposições deste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 72.º — Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos 5 anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

Art.º 73.º — A execução de todas as obras de caminho de ferro concedido por este contrato, o fornecimento, colocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art.º 74.º — Nem o caminho de ferro na sua totalidade nem qualquer das suas secções será aberto ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ Único — Os engenheiros que forem incumbidos deste exame, procederão a ele com o maior cuidado e circunspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo, sobre se sim ou não tal linha férrea deva ser aberta à exploração. Este auto será submetido à sanção do Governo para o habilitar a resolver.

Art.º 75.º — O Governo terá direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha férrea durante todo o tempo da concessão.

Art.º 76.º — A empresa fica sujeita:

1.º — Aos regulamentos actuais e aos que o Governo publicar para o serviço telégrafo-postal;

2.º — As leis e regulamentos sanitários em vigor no que respeita à execução e conservação das obras, como ao estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea.

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELENTES
C I M E N T O S

★

Trav. do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

L I S B O A



Art.º 77.º — A empresa adjudicatária será considerada portuguesa para todos os efeitos.

Art.º 78.º — As contestações que se suscitarem entre a empresa e o Estado serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto árbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º — No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo em virtude da autorização legislativa que lhe foi conferida.

§ 2.º — Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referirem à aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem obrigação de construir a linha férrea indicada nestas condições.

Art.º 79.º — Ficam sujeitos à aprovação do Governo os estatutos da empresa sem embargo da Lei de 22 de Junho de 1867.

Art.º 80.º — A empresa depositará à ordem do Governo os produtos líquidos das obrigações que emitir; os saldos depositados serão restituídos à mesma empresa na proporção dos trabalhos executados e vencerão o juro de 5% ao ano em conta corrente.

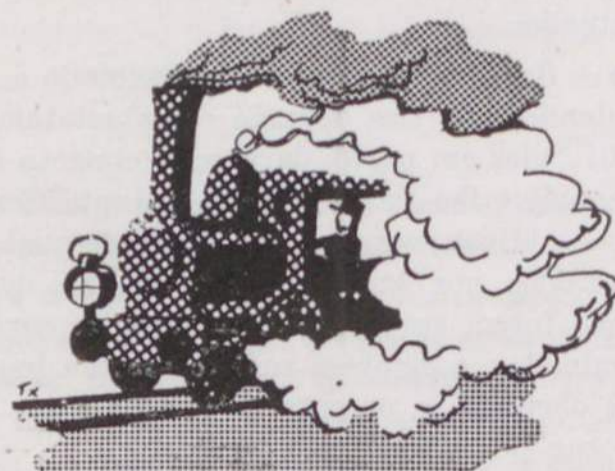
Art.º 81.º — O Governo fará nos regulamentos de polícia dos caminhos de ferro as alterações que julgar convenientes, ouvida a empresa.

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

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

Art.º 82.º — A empresa poderá trespassar, com prévia autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por este contrato a qualquer outra empresa, sociedade ou indivíduo particular.

(Continua)



O Caminho de Ferro do Amapá

Pelo Engenheiro
Flávio Vieira

é uma obra notável que se reflectirá na economia do Brasil

Em sua reunião de 18 de Junho de 1957, no Rio de Janeiro, a XVII sessão Ordinária da Assembleia Geral do Conselho Nacional de Geografia acolheu com uma salva de palmas a comunicação que a ela fizemos (na qualidade de delegado do Ministério da Viação e Obras Públicas perante aquele órgão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), relativamente à implantação da Estrada de Ferro do Amapá, em remotas terras do Brasil.

Dissemos, então, no nosso discurso, no plenário daquela assembleia:

«Desejo comunicar-vos que a grande Região Norte conta, desde o início do corrente ano, com mais uma via de transportes sobre trilhos — a Estrada de Ferro do Amapá. Trata-se do mais setentrional dos nossos caminhos de ferro, construído em plena zona equatorial da Planície Amazónica, pois situa-se no Território Federal do Amapá, ligando a sua capital, a próspera cidade de Macapá, às ricas jazidas de manganês existentes na Serra do Navio. Na realidade, Amapá acha-se quase em cima da linha equinocial. Suas coordenadas são $0^{\circ} 0' 55''$ de latitude norte e $7^{\circ} 54' 1''$ de longitude oeste do Rio de Janeiro.

Partindo daquela capital, a E. F. do Amapá toma o rumo Norte, através dos vales dos rios Matapi e Frechal, depois dos quais deflexiona para noroeste, a fim de aproximar-se do rio Araguari e do seu afluente Amapari, por cujas margens atinge a Terminal de Teresinha, na Serra do Navio, directriz essa que fica inteiramente dentro da faixa equatorial».

A estação inicial da estrada encontra-se à margem esquerda do norte do rio Amazonas, em frente à ilha de Santana, a montante da metrópole amapaense, onde foi construído um embarcadouro, ou seja um porto flúvio-marítimo, devidamente aparelhado para o embarque de minério de manganês a ser exportado.

A extensão da ferrovia é da ordem de 193,594 quilómetros, em via singela aberta em terreno acidentado e através de florestas bravias, que só agora o homem começou a dominar, com o objectivo de lhes levar o povoamento, a civilização, o progresso, em benefício do Amapá e, pois, do Brasil.

Sua bitola é de 1,435 metros... A linha apresenta cinco pontes e duas passagens inferiores. As maiores pontes são as que vencem os rios Cupixi e Amapari. Está prevista a construção de oito estações, a serem criadas à proporção que o volume de carga e o desenvolvimento da região assim o aconselhem.

O porto de Santana acha-se perfeitamente aparelhado para o embarque de manganês dispondo de um pier fixo e outro flutuante, sendo o carregamento daquele minério feito por intermédio de correias transportadoras.

Voltando a falar da estrada de ferro, digamos que quanto às condições técnicas da sua vida permanente em planta foram adoptadas as seguintes: comprimento total, incluindo pátios de manobras e desvios — 208,426 quilómetros; alinhamentos rectilínios — 86 %, trechos em curvas — 14 %; maior tangente — 6436,47 metros; raio mínimo das curvas

— 382 metros; rampa máxima — 0,35 % (no da importação); curvas circulares — 23; curvas em espiral — 75.

Quanto à altimétrica, as altitudes nos quilómetros 0 e 193, 594 são, respectivamente, 8,08 e 121 metros (ponto final da estrada). Passagens inferiores situam-se nos quilómetros 19,41 e 48,08, ambas com o vão de 10,97 metros.

Em referência à bitola, a E. F. do Amapá adoptou a de 1,435 metros, excepcionalmente, e com assentimento do Governo Federal, atendendo não só à sua finalidade precípua, como, também, à sua situação geográfica, que talvez jamais venha a aconselhar articulá-la com a rede geral da nossa viação férrea e principalmente, atendendo a razões de ordem económica apresentadas pela sua concessionária.

É esta empresa brasileira Indústria e Comércio de Minérios S. A. (ICOMI).

O respectivo contrato de concessão foi outorgado pelo decreto n.º 32 451, de 20 de Março de 1953.

Essa concessão representa uma das três dadas, mediante concorrência de arrendamento, à ICOMI, referindo-se às outras duas às minas de manganês e ao embarcadouro já acima citados.

A E. F. do Amapá constitui importante factor de progresso para o Território que lhe empresta o nome.



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

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

O L I V A

S . J O Ã O D A M A D E I R A

novidades = literárias

«A Sangue Frio» — Romance de Truman Capote

Está a bater todos os «records», na lista dos *best-sellers* — nos numerosos países em que está editado, o mais recente dos romances de Truman Capote: «A Sangue Frio». Nada menos que duas edições na Espanha (castelhana e catalã). A editorial «Livros do Brasil», à qual se devem publicações de grande interesse, acaba lançar uma bela tradução em português que traz os nomes prestigiosos de Mário Braga e Maria Isabel Morna Braga.

É este o romance que a editorial «Livros do Brasil» acaba de apresentar na sua bela e notável colecção «Dois Mundos». O ponto de partida deste romance foi, para este grande escritor, a leitura de uma breve notícia no «New York Times», em Novembro de 1959: um quádruplo assassinio ocorrera no Estado do Kansas. Um fazendeiro, a mulher, uma filha de 15 anos e um filho de 14 anos haviam sido abatidos por alguém que não deixara pista. Ao acabar de ler a notícia, Capote decidiu partir para as planuras desérticas do Middle West, renunciando ao conforto novaiorquino, à sociedade elegante e às suas habituais digressões europeias e asiáticas. A localidade onde o crime se dera chama-se Holcomb. Ali viveu Truman Capote durante três anos, começando por participar das investigações, entrevistando pessoas, tomando notas. Quando os dois assassinos foram presos — Perry Smith e Richard Hichcok —, Capote visitou-os na cadeia, conversou frequentemente e durante longas horas com eles, tornou-se seu amigo. Por fim, quando foram enforcados, Capote, a pedido dos dois justicados, assistiu à execução. Tinham decorrido entretanto outros três anos, durante os quais Capote elabora as centenas de páginas de notas recolhidas e redigira um romance — «Sangue Frio» — que é totalmente e voluntariamente verídico desde a primeira à última página.

«A Sangue Frio» inaugura uma nova técnica romanesca. Falando desta obra emocionante, verdadeiramente arrebatadora, disse Truman Capote: «Eu tinha uma teoria própria sobre a reportagem. Sempre achei que se eu pudesse fundir a arte do romance com a técnica do jornalismo — a ficção somada à certeza de que tudo fora verdade — obteria maior impacto e maior profundidade». E, a um semanário francês, acrescentou: «A objectividade é artisticamente compensadora. A minúcia do meu inquérito revelou-me factos que nenhum romancista ousaria inventar. Todos os factos deste livro são exactos — a forma que lhes dou pertence-me».

«A Geração de Mouzinho e o Pensamento da Revolução Nacional» — pelo dr. Ávila de Azevedo

Num dos «Cadernos do Quadragésimo ano», de «Edições Panorama», o ilustre professor liceal e escritor dr. Ávila de Azevedo, que residiu por largos anos em Angola, publicou

recentemente um notável trabalho sobre «A Geração de Mouzinho e o Pensamento da Revolução Nacional».

«Para se compreenderem as intenções e os actos dos homens que constituem a geração de Mouzinho em Portugal — esta geração afirmada a partir da Guerra de África de 1895 — torna-se indispensável situá-la na sua época, concretizando as ideias que presidiram à expansão ultramarina europeia, especialmente depois da Conferência de Berlim em 1884-1885», assim começa, textualmente, o Autor, que logo a seguir, acrescenta: «Decorridas mais de sete décadas sobre estes acontecimentos, que adquiriram uma perspectiva rigorosamente histórica, convém analisá-los não à luz das realidades da descolonização e da actual mentalidade europeia, mas tal como eles se apresentavam ao findar do século passado. Importa colocá-los no processo de evolução que haviam levado o Ocidente e a civilização de que ele foi portador, ao auge da sua força expansiva e da sua hegemonia.

Um documento de grande interesse histórico, neste trabalho incluído, é a célebre «Carta de Mouzinho de Albuquerque a Sua Alteza o Príncipe Real D. Luís Filipe, publicada pela primeira vez por Pedro Gaivão, cunhado de Mouzinho, em 1908.

O trabalho do dr. Ávila de Azevedo fecha com uma bem ordenada Antologia na qual se incluem, além daquela Carta, valiosos depoimentos assinados por António Enes, Aires de Ornelas, Paiva Couceiro, João de Azevedo Coutinho, Eduardo Costa e Freire de Andrade.

«Viagens com o Charley» — por John Steinbeck

Foi precisamente na Colecção «Dois Mundos» da editorial «Livros do Brasil» que o público leitor português tomou conhecimento com John Steinbeck, através de três obras de grande projecção: «As Vinhas de Ira», «O Inverno do Nosso Descontentamento» e «O Breve Reinado de Pepino IV». Três livros, três grandes êxitos editoriais. Ao mesmo tempo que conquistava os Estados Unidos, conquistava a Europa e, a seguir, o «Prémio Nobel» da Literatura. Assim se fez um grande Escritor de fama mundial.

Neste volume, intitulado, no original, *Travels with Charley* e, na edição portuguesa, em tradução cuidada de Sousa Vitorino, o título foi traduzido à letra: *Viagens com o Charley*.

John Steinbeck tem neste seu último livro uma obra do mais significativo interesse, no qual se arquiva a lúcida visão crítica que nos dá da sua própria pátria, em páginas de psicologia social do mais alto quilate.

O seu extraordinário talento de observação, a sua penetrante visão humana dos problemas humanos, fazem deste livro uma obra singular, em que, mais uma vez, nos é dada uma lição de inteligência crítica e de liberdade de espírito.



Publicações Recebidas

«Os Transportes»

Com o n.º 518 completou em 15 de Dezembro mais um ano de existência o jornal «Os Transportes» dirigido por Joaquim Rosendo. Dias antes, realizou-se, promovido pelo Corpo Redactorial, um almoço comemorativo e de confraternização num restaurante da capital a que assistiram cerca de 60 convivas, entre os quais se encontravam o Dr. Avelino Gonçalves, Director do diário Novidades; Dr. Paulo Pires Presidente do «Clube dos 100 à Hora»; Armando Jorge Coutinho, Presidente do Sindicato dos Motoristas; Oliveira Santos, Director da Revista «Rodoviária» e o Chefe de Redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro. A Joaquim Rosendo, o nosso abraço de felicitações.

«Oliva» (Número de Natal)

Da magnífica revista ilustrada de Moda e Literatura «Oliva», dirigida pela ilustre poetisa Alice de Azevedo, acaba de sair o número de Natal. Esta publicação que, honrando, literariamente, a capital do Norte, honra-a também, sob o aspecto gráfico, e embora seja destinada a um grande público feminino, os escritores e artistas também gostam de colaborar nas suas prestigiosas páginas. Assim, ao lado de Alice de Azevedo, de Lygia Cunha, de Dora Correia da Silva, de Marília Loreto Coimbra e Martha Mesquita da Câmara, vemos, neste belo número da revista portuense, colaboração assinada por Guedes de Amorim, Jorge Ramos, Manuel Laranjeira, Luís Clemente Ribeiro, Amador Resende, Augusto Ricardo e Carlos de Moraes.

«Comezainas e gulodices» — por Eurico Gama

Elvense por nascimento e cultura, o ilustre escritor e director da Biblioteca Municipal de Elvas, Eurico Gama, acaba de prestar mais um grande serviço à literatura e à cidade da sua naturalidade com a publicação de mais um notável estudo, que, com o título de «Comezainas e gulodices» incluiu na colecção «À sombra do Aqueduto».

O autor dividiu o seu trabalho em três partes: na primeira, trata de comezainas na segunda, de gulodices e na terceira, de receituário e bibliografia. Diversas gravuras de muito interesse ilustram as suas páginas. A Eurico Gama, nosso prezado colaborador, parabéns pelo seu novo e notável trabalho.

«Dicionário Biográfico Universal de Autores»

As publicações editadas pelas «Realizações Artis» são sempre de alto nível e de grande interesse cultural. Aqui temos registado o aparecimento de obras primas, ilustradas por um grande artista, como, por exemplo, «Os Lusíadas» e a «Lírica» de Luís de Camões, «Portugal, a Terra e o Homem» do grande escritor Jaime Cortesão.

Cabe-nos agora o prazer de registar a publicação do fascículo 16 dessa obra única do Mundo, que é, com efeito, o «Dicionário Biográfico Universal de Autores» que se fica a dever a uma feliz combinação entre a editorial italiana Bompiani e a editorial de Lisboa «Realizações Artis». A colaboração portuguesa é muito valiosa, pois, além dos vultos lusitanos, são citados e estudados os nomes mais representativos da vida mental e artística do Brasil. Assim, neste tomo aparece-nos um magnífico estudo crítico sobre o grande

poeta brasileiro Carlos Drumond de Andrade bem como desenvolvidas referências aos escritores portugueses El-Rei D. Duarte, Afonso Duarte e Eça de Queiroz.

Estamos pois, na presença de uma nova e luxuosa publicação que honra a cultura Nacional e a editorial «Artis».

«Revista de Portugal»

No Rio de Janeiro, iniciou a publicação a «Revista de Portugal», sob a direcção do jornalista Anselmo Domingos. Lamentamos bastante só termos recebido o número 6 desta simpática revista que, no entanto, nos basta para aquilatar do valor e do interesse dos números anteriores. Anselmo Domingos é brasileiro de nascimento assim como os seus principais colaboradores não são portugueses, mas simplesmente descendentes de famílias lusitanas e o facto concorre para que a publicação nos mereça o maior apreço.

Com excepção das páginas centrais, em que, por engano, se insere, como açoriano, um aspecto do Douro, tanto mais que nos Açores, não há rios, à parte esse erro, cometido por quem não conhece as nossas Ilhas Adjacentes, todo este número 6 da revista é um hino a Portugal.

«Colóquio»

Está publicado o n.º 40 da luxuosa revista de artes e letras COLÓQUIO, propriedade da Fundação Gulbenkian, com direcção artística e literária do prof. Reynaldo dos Santos e dr. Hernâni Cidade. Profusamente ilustrada apresentando em extra-texto a reprodução a cores de um precioso jarro de origem bizantina, em jaspe sanguíneo do século XV fancês, insere colaboração de Edward Stanley, José Augusto França Maria Teresa Gomes Ferreira, João de Freitas Branco, Manuel do Nascimento e Jorge Ramos.

«Lisboa Carris» — Número especial do Natal

Mais um magnífico número da revista «Lisboa Carris», conceituado órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, nos chegou às mãos, com a sua mensagem de Boas-Festas. Dirigida pelo sr. D. Francisco Avillez e tendo como redactores principais Silva Bastos, César de Oliveira e Homero de Serpa, esta revista, sempre bem colaborada, além dos problemas que nunca deixa de expor e comentar, tem revelado novos valores intelectuais, de grande interesse.

Este número abre com uma saudação do ilustre Administrador da Carris sr. Wyatt, de que reproduzimos as seguintes afirmações:

«O ano que agora termina foi de intenso trabalho para todos nós. A nossa empresa está passando, em todos os seus sectores, por um período de profundas transformações, transformações que procuram encontrar um novo ritmo de trabalho através das mais recentes técnicas de organização. Em 1967, cada funcionário desta Casa terá que ser um colaborador dessa grande tarefa, que vai ao encontro dos nossos desejos e há-de proporcionar-nos, no futuro, uma vida melhor.»

O presente número publica o «Regulamento Especial do Regime de Pensões de Sobrevivência da Caixa Nacional de Pensões» e o «Acordo Colectivo de Trabalho».

Felicitemos cordialmente o sr. D. Francisco de Avillez por este número da sua simpática revista.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL