

11.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1963

Número 1816

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

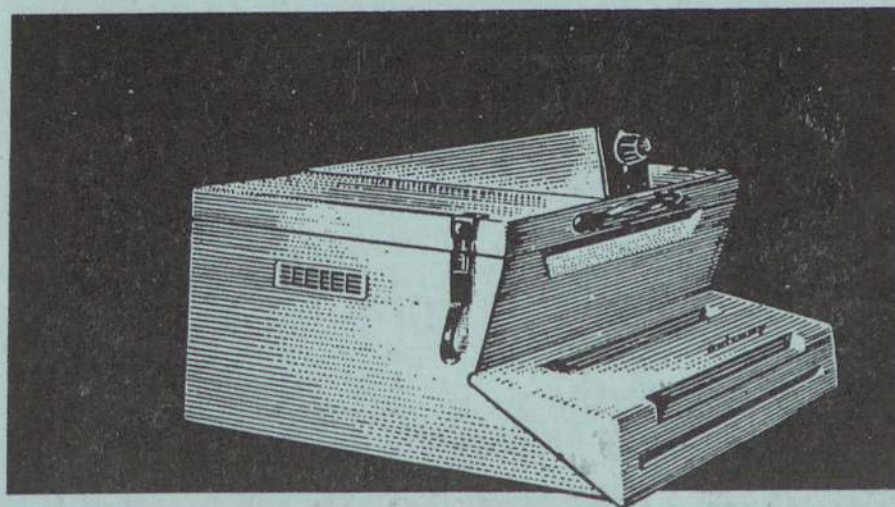
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



ELIO 205

Uma Fonte de Economia...



Dalcopy

SIMPLICIDADE E RAPIDEZ

- compare • Utilização dispensando câmara escura
- as vantagens • Um único tipo de papel para negativos e positivos
- do sistema • Um número ilimitado de positivos a partir dum único negativo
- DALCOPY • Arquivo do negativo para posteriores reproduções
- com • Uma única folha de papel para originais impressos numa só face
- qualquer • Eficiente reprodução de tons contínuos
- outro • Ampliações de microfilmes
- processo • Cópias a partir de qualquer negativo
- de • Discrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar • Facilidade de manejo, economia e rapidez

Representantes

SALVADOR PAMPULIM, LDA.

Rua da Conceição, 45-2.º-LISBOA-2 — Tel. 52 28 63-56 78 33

Rua Formosa, 432-1.º-PORTO — Telef. 51 520

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 E LUNDA
CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

Espumantes naturais de 1.^a categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César
« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOAO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

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 — LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10 - 1.º Dt.º — Madrid

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

1816



16—AGOSTO—1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

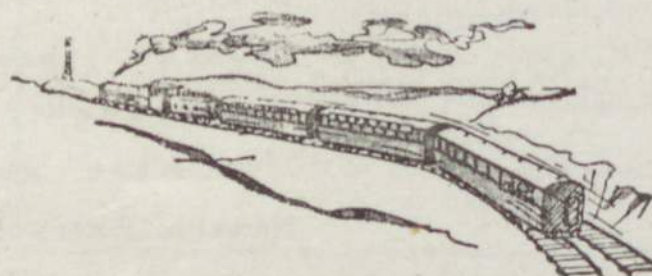
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

In Memoriam — Carlos d'Ornellas	215
Terras da nossa terra — As Cinco Vilas, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	217
Linhas Estrangeiras	218
Imprensa	218
Gabinete de Estudos de Turismo da Casa do Alentejo	218
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	219
Publicações recebidas	220
O nosso arquivo — O Infante D. Henrique e os Navegadores Portu- gueses na obra «Biografia do Mar», de Richard Carrington	221
Viagens à Volta do Comboio, por <i>JORGE RAMOS</i>	223
Recortes sem comentários	225
Parte Oficial	226



IN MEMORIAM**Carlos d'Ornellas**

NA madrugada de ontem, após dois meses de sofrimento e vítima de uma doença que, desde há cinco anos, lhe vinha ameaçando a existência, cerrou os olhos para sempre o Director-Gerente da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Era um espírito vivo e um temperamento ardente o saudoso Carlos d'Ornellas. Natural da Ilha Terceira, a mais alegre e toureira parcela do Arquipélago dos Açores, amava a vida e viveu-a intensamente. Todo ele era acção. Combatente da primeira Grande Guerra, caminhara para as trincheiras não apenas com a coragem de um soldado que se vai bater por uma causa sagrada mas também com aquela orgulhosa alegria de um português que abençoa a oportunidade de poder prestar serviços à sua pátria. Amando apaixonadamente a vida, não podia deixar de amar a luta. Amar a Pátria e servi-la foi o seu lema. Tendo combatido com heroísmo, na Flandres, vemo-lo, depois, na escalada de Monsanto, servindo com entusiasmo o seu ideal, como o vimos, passados poucos anos, ao lado de Gomes da Costa, quando do movimento de 28 de Maio.

Quando veio, como simples empregado, para a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», L. Mendonça e Costa, director e fundador desta publicação, logo descobriu no rapaz que entrou ao seu serviço uma personalidade invulgar, pelo seu dinamismo e por essa vontade de querer ser útil.

Não sendo ferroviário, o ferroviarismo, no entanto, apaixonou-o fortemente. E Mendonça e Costa, que começara por ser um patrão atencioso, tornou-se, passados meses, o seu melhor amigo, como vieram a ser seus amigos também os mais ilustres ferroviários de então, entre eles essa eminente figura dos Caminhos de ferro portugueses que se chamou José Fernando de Sousa, a quem, mais tarde, Carlos d'Ornellas entregou a direcção

da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», falecido que foi o fundador desta revista.

Carlos d'Ornellas pôde, ao longo da sua notável gerência, renovar e melhorar o aspecto gráfico desta «Gazeta», criar novas secções e fazer destas páginas, graças à colaboração de ilustres engenheiros e economistas, como que uma enciclopédia viva onde os estudiosos poderão, consultando-a, obter elementos de valia acerca da evolução dos caminhos de ferro em todo o Mundo.

Espírito dinâmico e criador de actividades, Carlos d'Ornellas, que amava as suas Ilhas, foi um dos fundadores do «Grémio dos Açores», hoje «Casa dos Açores», e o seu açorianismo, a sua qualidade de terceirense, levou-o, irrestivelmente, primeiro à direcção do «Grupo Tauromáquico Sector I» e, depois, à fundação da Tertúlia «Festa Brava». Mas a sua obra máxima, a que ligou o seu nome para sempre, é a criação do primeiro Grupo Onomástico do País «Os Carlos», movimento de solidarie-



dade humana, no qual se inspiraram, pela sua irradiante beleza moral e afectiva, as organizações de outros Grupos.

Como jornalista, foi um dos sócios mais presentes da «Casa da Imprensa», tendo sido um dos mais dedicados colaboradores das suas Direcções.

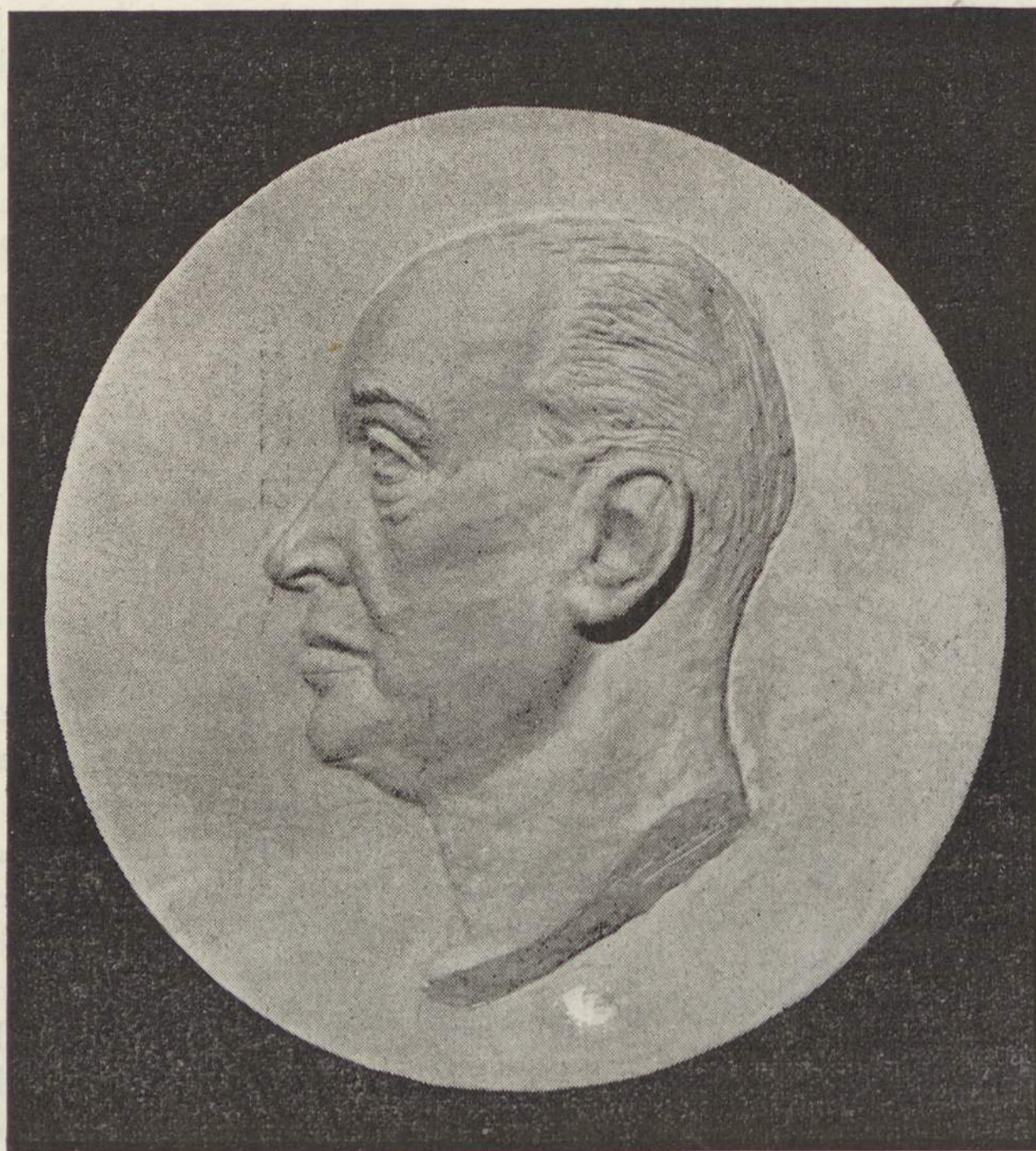
Monárquico convicto, era, todavia, um espírito tolerante. Ele amava o convívio dos amigos leais e sabia respeitar as ideias alheias. Para ele, acima da política, que muitas vezes divide, estava a Pátria, para cuja defesa todos deviam estar estreitamente unidos.

Amar e servir, foi, como dissemos acima, um dos seus mais apaixonantes lemas. E ele amou e serviu o melhor que pôde e soube os Caminhos de ferro, neles reconhecendo e admirando uma das expressões mais vivas do nosso progresso económico e da nossa unidade moral.

À família enlutada e a todos os seus amigos, que são numerosos e se encontram também de luto, apresentamos os nossos sentidos pêsames.

Com saudade e respeito nos inclinamos perante a memória de Carlos d'Ornellas.

A REDACÇÃO



RETRATO DE CARLOS D'ORNELLAS
Medalhão de Raul Xavier

TERRAS DA NOSSA TERRA

As Cinco Vilas

Uma página do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

QUEM, seguindo de Tomar para Coimbra, utilize a estrada directa (E. N. 110), atravessa, a cerca de meio caminho, uma das mais curiosas regiões do centro do País — as Cinco Vilas.

O nome desta pitoresca zona de transição entre a Estremadura e as Beiras provém de terem nela existido cinco vilas foraleiras, cujos concelhos foram extintos aquando da onda de centralização administrativa de meados do século passado. As cinco vilas — a que o Rei Venturoso deu carta de foral em 1514 — têm os nomes de Aguda, Avelar, Chão de Couce, Maçãs de Dona Maria e Pousa Flores e não são hoje mais do que simples sedes de freguesia, integradas nos concelhos limítrofes de Figueiró dos Vinhos, Ancião e Alvaiázere.

Nenhuma das linhas da nossa pouco densa rede ferroviária atravessa esta região; não obstante, o acesso até ela não oferece dificuldades. Em particular, a empresa João Clara & C.^a (Irmãos) explora uma carreira entre Torres Novas, Tomar, Miranda do Corvo e Lousã, a qual, combinada com a utilização dos comboios da linha do Norte e dos ramais da Lousã e de Tomar, permite fácil visita à região.

De todas as vilas citadas, só o Avelar fica junto à estrada principal; é também essa a mais importante delas todas e a única que está dotada de uma pensão — de 1.^a classe, com quartos providos de casa de banho privativa — onde o turista pode confortavelmente permanecer durante a sua estadia na região. Aí poderá depois alugar carro que o conduza às restantes quatro vilas, todas elas com o seu interesse.

Símbolo da passada autonomia municipal, possui o Avelar o seu pelourinho, incluído entre os nossos monumentos nacionais e, no vasto terreiro central, a Igreja Matriz, de Nossa Senhora da Guia, sem grande interesse arquitectónico ou artístico, mas na qual, no primeiro domingo de Setembro, se faz uma concorridíssima romaria, a que não faltam numerosas fogaças — como aliás ocorre em todas as que se realizam nos mais pontos das Cinco Vilas. Próximo e ainda no Terreiro, vê-se o forno que constituía o centro da chamada *feita do forno* (que também se realizava em Pombal e em Abiul) e que foi proibida, já há algu-

mas dezenas de anos, pelo bispo-conde de Coimbra. Nessas alturas, acendia-se o forno na véspera da festa e nele se punha a cozer um bolo; no dia seguinte, um homem de cravo na boca e de chapéu armado entrava nele, dava três voltas no seu interior e retirava o bolo já cozido, no meio do entusiasmo algo supersticioso dos romeiros. Esta festa deu origem ao bailado, do grupo Verde Gaio, *O homem do cravo na boca*.

No Avelar, existem actualmente algumas fábricas de lanifícios, que vieram dar novo impulso de progresso à velha vila. Esta possui ainda um colégio, frequentado por alunos de muitos pontos das Cinco Vilas.

Ao visitante com alguns dotes de alpinista, não se pode deixar de recomendar a bela ascensão à Serra do Espinhal, ao cimo da qual se pode chegar após umas horas de marcha, por vezes fatigante. Mas vale a pena, pois de lá disfruta-se uma vista magnífica.

Partindo do Avelar, podem visitar-se, como dissemos, as outras quatro vilas. Talvez seja mais cómodo começar por Chão de Couce, onde existe a antiga propriedade real, conhecida por Quinta de Cima, que assistiu a muitas cenas do idílio amoroso de D. Fernando com a plebeia Leonor Teles. O pintor Malhoa era assíduo frequentador da região e, na Igreja Matriz da vila, vê-se no altar-mor um belo quadro do consagrado mestre.

A região é rica em pinheirais e é por entre estes que se pode atingir a terceira das Cinco Vilas, que tem o curioso nome de Pousa Flores. Nada há nela, do ponto de vista artístico ou monumental que possa despertar a atenção do turista; mas está tão pitorescamente situada que merece bem uma visita.

No meio de pinheirais e num pequeno monte da Serra de Santa Helena, situa-se Maçãs de Dona Maria, que conserva ainda, no largo principal, o seu velho pelourinho, transformado em cruzeiro, protegido das intempéries por um pequeno alpendre. Está classificado como monumento nacional. Na mesma vila, mas em deplorável abandono, se encontra uma bela casa solarenga que, mesmo hoje, nos faz transparecer sua antiga opulência.

Finalmente, também coroando uma colina, encon-

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O comboio directo «Rhempfeil» (Flecha do Reno) começou a circular para Munique, a partir deste Verão, à velocidades máxima de 160 km/h. Para permitir esta velocidade, o caminho de ferro federal alemão transforma actualmente a linha Treuchtlingen-Ingolstadt-Munique, nas duas direcções. Assim, circularão diariamente vinte e quatro comboios directos à velocidade de 140 km/h., em alguns troços entre Nuremberga-Augsbourg-Munique e Estugarda-Munique; na linha Lindau-Kempten-Munique a velocidade máxima será compreendida entre 100 e 120 km horários.

Por outro lado, graças à racionalização tentada há já vários anos em todos os domínios, o efectivo do pessoal do caminho de ferro federal alemão, ainda diminuiu mais em 1962. O número de empregados efectivos era de 457 272 no fim de 1961, e de 465 986 no fim de 1962, o que representa uma diminuição de 9 286 efectivos. Por outro lado, os serviços de construção, de manobra, de carregamento e de oficinas tiveram necessidade de empregar uma mais importante mão-de-obra estrangeira. O número destes trabalhadores era de 9 420 no fim de 1962, (em 1961: 7 590), registando-se, assim, um aumento de 1 830 operários.

— Graças à electrificação e à dieselização, o consumo de carvão nos Caminhos de Ferro Federais Alemães diminuiu em seis milhões de toneladas no ano de 1962.

Pelo contrário, o consumo de energia eléctrica aumentou em 2 400 kilovates-hora, e o de óleo Diesel em 206 000 toneladas. Queimaram-se 212 000 de óleo pesado nas locomotoras a vapor, acondicionadas para isso, e 15 500 toneladas de óleo mineral ligeiro foram utilizados na calefacção dos comboios.

tra-se a mais esquecida de todas as Cinco Vilas; a Aguda, da qual se pode fazer a descida ao curioso acidente natural conhecido por Fragas ou Penhas de São Simão, na pequena ribeira de Alge. Como o próprio nome sugere, as fragas apertam a revoltosa ribeira numa garganta extremamente pitoresca. A queda de água daí resultante é aproveitada pelo açude de um moinho, o que dá uma nota de certo bucolismo a esta formosa paisagem.

Ao deixar esta amena região, o visitante pode utilizar de novo a referida carreira de camionagem, que se efectua duas vezes por dia em cada sentido, para prolongar a sua excursão até à Lousã ou para regressar a Tomar ou a Torres Novas e daí à Capital.

ESPAÑA

Na estação militar de Campamento celebraram-se, perante os Ministros das Obras Públicas, Exército, e de outras individualidades, as provas práticas de um invento do tenente-coronel de engenharia Fernando Muñiz Aza, que consiste num sistema denominado R. A. V. (Rodado do Largura Variável) aplicado a um vagão da série X, que passou facilmente, sem mudar de eixos, da via de bitola espanhola para a via de bitola europeia, num troço especial instalado naquela estação.

— A RENFE (caminhos de ferro nacionais espanhóis) anunciou um novo programa de modernização para o período de 1962-1967, que importa em 24 milhões de pesetas. Este programa prevê os seguintes melhoramentos:

1) Renovação e modernização de 3 174 km de via com o que se elevaria a 8 707 km a quilometragem total; 2) entrada ao serviço de 135 locomotivas diesel para as linhas principais, 121 automotrizes diesel, vários comboios Talgo, 406 máquinas diesel de manobras, aquisição de 200 carruagens, 209 furgões e 4 075 vagões; 3) electrificação de 1 101 km de linha e compra de 111 locomotoras e 114 unidades eléctricas, resultando assim uma rede electrificada num total de 4 327 km; 4) melhoramento do sistema de telecomunicações e sinalização; 5) construção e modernização de estações de passageiros, de praias de categoria, e de carga.

Imprensa

«Rodoviária»

Com uma edição especial de excelente aspecto gráfico, festejou o 8.º ano de existência a revista *Rodoviária*, que aos interesses do turismo nacional e aos problemas dos transportes dedica a melhor atenção.

Colaboram neste número de aniversário Correia da Costa, Vasco Calixto, Jorge Ramos, etc.

Ao seu distinto director, nosso prezado camarada na Imprensa, Oliveira Santos, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

Gabinete de Estudos de Turismo da Casa do Alentejo

O jornalista Francisco Cota está organizando o «Gabinete de Estudos de Turismo da Casa do Alentejo».

Para apreciação desta interessante iniciativa, realizar-se-á brevemente um colóquio com os presidentes dos Municípios e Comissões de Turismo, Empresas de Transportes e hoteleiras da província do Alentejo.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O nome de Júlio Dantas numa rua ou praça de Lisboa

A Direcção da Casa do Algarve, a que preside o sr. Major Mateus Moreno, ilustre poeta e escritor, antigo combatente da Grande Guerra e devotado algarvio, decidiu, na sua última reunião, solicitar à Câmara Municipal de Lisboa, a colocação do nome de Júlio Dantas numa das ruas ou largos da capital, como preito de homenagem ao insigne escritor e académico. Júlio Dantas merece inteiramente essa homenagem. Em Lisboa iniciou a sua carreira literária; nos teatros da capital obteve os seus grandes triunfos e foi com algumas figuras populares desta cidade que ele construiu uma das suas peças que o povo mais sentiu e aplaudiu: *A Severa*.

Algarvio pelo nascimento e pelo temperamento, Júlio Dantas foi um dos maiores, mais notáveis vultos Lisboa. Honrou a cultura portuguesa, como escritor e como académico. E durante os anos a que presidiu a essa douta instituição — ele foi, para portugueses e para brasileiros, a própria Academia das Ciências.

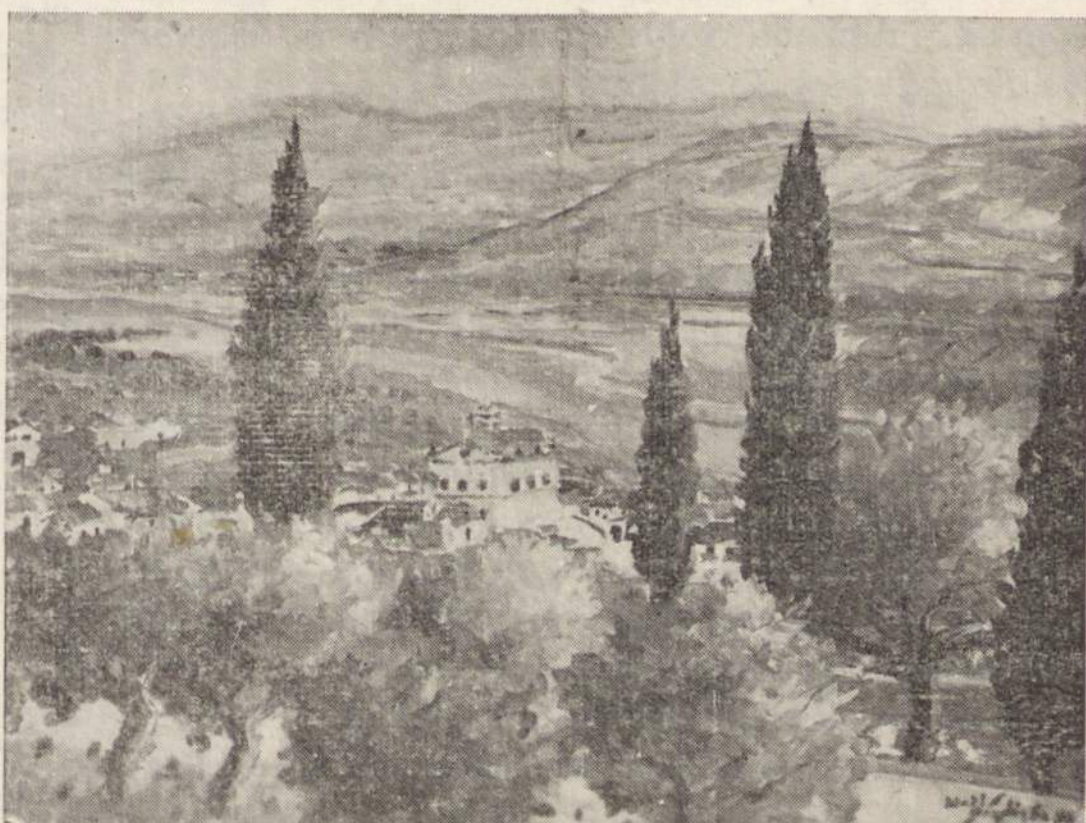
Mestre na arte de escrever — Aquilino Ribeiro considerava-o o nosso maior escritor da actualidade — Júlio Dantas tinha o sentido da elegância, da cadência, da cor, do movimento das palavras.

Se, na nossa literatura, existem, de Almeida Garrett para cá, um Eça de Queiroz, um Carlos Malheiro Dias, podemos colocar ao lado deste, com toda a justiça e à mesma altura, esse opulento artífice da prosa que se chama Júlio Dantas. O poeta da *Ceia dos Cardeais*, como o prosador da *Marcha Triunfal* merecem, pois, a homenagem que a «Casa do Algarve» acaba de solicitar à Câmara Municipal de Lisboa.

No nobre ofício de escrever Júlio Dantas prestou inestimáveis serviços à comunidade lusitana, concorrendo, com o brilho da sua prosa, para a fascinante sedução do idioma pátrio.

Mestre da prosa, poderão alguns novos escritores ultrapassá-lo em audácia e novidade dos temas, mas tão cedo não surgirá quem o iguale no ritmo, na elegância, na faiscante sumptuosidade da arte deste escritor que, como Almeida Garrett, foi tudo neste País: poeta, prosador, dramaturgo e estadista.

Os nossos artistas



PAISAGEM — Óleo do pintor Noel Perdigão



O FORNO

*São dois palmos de tecto, abrindo em asa
Sobre toda a família. Mas, em torno,
A terra é farta: e, dentro, enorme, o forno,
Em ar de templo e dominando a casa.*

*Ele é que mede os campos, rasa a rasa.
Vão no aquecer: há um ar cheiroso e morno;
E, entre montanhas de urzes e de piorno,
Lembra, na sombra, uma caverna em brasa.*

*Leveda o pão, no bojo da masseira;
A lenha voa, aos braços da forneira;
Riem crianças, ajudando à lida.*

*Lá fora, é noite; canta um rouxinol,
E o fogo diz: — «Eu sou ainda o Sol!» —
E diz o pão: «Sou mais... Vou ser a Vida».*

ANTÓNIO CORREA D'OLIVEIRA

Publicações recebidas

Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres — Pelo Prof. Dr. J. Faria Lapa

O sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, nosso ilustre colaborador e amigo, publicou na revista «Colectânea de Estudos» do Centro de Estudos de Estatística Económica, um notável trabalho, de que fez separata, intitulado *Sobre-Equipamento no Sector dos Transportes Terrestres*.

Professor catedrático do Instituto de Ciências Económicas e Financeiras; Administrador da Caixa Geral de Depósitos e antigo alto funcionário da C.P., o sr. Prof. João Faria Lapa continua a ser um apaixonado pelos Caminhos de ferro e seus problemas. Quando se é ferroviário — é para sempre.

Pela importância e actualidade do assunto, proficientemente tratado neste seu estudo, vamos dar-lhe, no nosso próximo número, o devido relevo.

Por hoje, limitamo-nos a registar e a agradecer ao sr. Prof. Doutor João Faria Lapa a oferta de um exemplar do seu valioso trabalho.

A Unidade Económica do Espaço Português

Em elegante edição do Secretariado Nacional da Informação, reuniram-se, sob o título de *A Unidade Económica do Espaço Português*, os seguintes documentos de grande interesse actual: a Conferência de Imprensa dada, no S.N.I., pelo ministro de Estado, dr. José Gonçalo Corrêa de Oliveira, os artigos publicados pelos drs. A. Ramos Pereira da Silva e Silva Lopes, no «Diário de Notícias», a entrevista concedida ao jornal «O Século» pelo ministro do Ultramar, comandante António Augusto Peixoto Correia, e a entrevista concedida ao «Diário de Notícias» pelo ministro das Finanças, prof. dr. António Manuel Pinto Barbosa.

Para se conhecer, embora de maneira muito sucinta, o pensamento do sr. ministro de Estado, dr. José Gonçalo Corrêa de Oliveira, vamos ouvi-lo nalgumas das suas mais importantes declarações.

À pergunta: — «Porque é que em vez de um sistema de pagamentos não criou o Governo a moeda única?» — o ilustre ministro de Estado afirmou:

— «A moeda de um país ou de uma região determinada tem sempre uma relação necessária com a estrutura da economia desse país ou dessa região, onde ela exerce as funções de padrão dos valores e meio de liquidações. Daí, que eu não me lembre de um sistema de pagamentos entre regiões com estruturas económicas e graus de desenvolvimento muito diferentes em que se tenha seguido o método de moeda única. É que, além do mais, uma moeda úni-

ca entre regiões com essas características acarretaria riscos muito graves de desequilíbrios monetários e cambiais e facilitaria, ainda, a propagação às outras regiões das crises de crescimento que, porventura, se verificassem numa delas. É sabido que os territórios em vias de desenvolvimento têm a sua economia dependente de um número muito limitado de produção e que, por isso, basta às vezes o encerramento temporário de um mercado ou uma perturbação ocasional na produção para que logo se produza nessa região uma crise económica. Lembremo-nos, por exemplo, do café de Angola, da mancarra na Guiné. Ora essas crises serão muito mais fáceis de dominar se as conseguirmos circunscrever à própria região onde se verificam. A moeda única não facilitaria este objectivo.»

Com a publicação destes valiosos documentos, prestou-se ao público um grande serviço de informação e esclarecimento sobre um dos problemas mais actuais e de maior interesse respeitantes à Unidade Económica do Espaço Português.

À Sombra do Aqueduto — Abegão — Estudo linguístico pelo dr. Adelino de Almeida Calado.

A Colecção «À Sombra do Aqueduto», dirigida pelo ilustre escritor e jornalista elvense Eurico Gama, após a publicação do *Roteiro Antigo de Elvas* apresentou outro trabalho de grande interesse, saído recentemente do prelo, da autoria do distinto filólogo dr. Adelino de Almeida Calado: o estudo linguístico da palavra *Abegão*.

«Esta palavra — diz-nos o autor nas breves mas elucidativas palavras de introdução — apresenta facetas diversas, quer no aspecto romântico, quer no aspecto etimológico e tem, como o homem na sociedade, sua família, as suas relações, as suas afinidades».

Um mestre de Agronomia, o prof. Manuel de Sousa da Câmara, já em 1936 havia publicado um folheto intitulado *Abegão e Abegoaria*. O dr. Adelino de Almeida Calado, que cita aquele trabalho, e se refere também ao inquérito linguístico por correspondência efectuado em 1942 pelo prof. dr. Manuel de Paiva Boleo, trouxe, contudo, graças a um atuado e apaixonante estudo, novas achegas ao seu trabalho.

A palavra *abegão* define o trabalhador rural. No entanto, o *abegão do monte* alentejano adquire uma personalidade bem característica como chefe dos ganhões.

De bastante interesse, é o capítulo que o autor dedica à evolução do vocábulo.

A Colecção «À Sombra do Aqueduto» anuncia para breve a publicação dos seguintes volumes: — «Papéis de António Tomás Pires», pelo dr. Paulo Caratão Soromenho; e «Cinzas da minha lareira», poemas de Maria do Rosário Farrajota de Melo e Sousa.

O NOSSO ARQUIVO

O Infante D. Henrique e os Navegadores Portugueses na Obra "Biografia do Mar", de Richard Carrington

Na magnífica Coleção «Vida e Cultura», da editorial «Livros do Brasil», de Lisboa, apareceu recentemente, numa apurada tradução do dr. Alberto Candeias, um livro cuja leitura nos foi grata. Referimo-nos à obra Biografia do Mar (A Biography of the Sea, no original inglês) da autoria de Richard Carrington. É uma obra séria, curiosa, profusamente ilustrada, que pode muito bem classificar-se como valioso instrumento de iniciação científica. Fala-nos, em primeiro lugar, dos aspectos físicos e químicos do mar; refere-se, na segunda parte, aos seres vivos que habitam no mar; e, na terceira parte, ocupa-se da influência que o mar exerceu sobre os homens, das viagens e descobertas realizadas, e, a fechar, da influência que o mar exerceu e exerce na pintura, na literatura e na música.

Richard Carrington nesse belo livro, tão curioso como instrutivo, não deixou de prestar homenagem ao Infante D. Henrique e aos navegadores portugueses, como os leitores vão ter oportunidade de verificar, em seguida, com a transcrição que, com a devida vénia, passamos a fazer de duas páginas da Biografia do Mar.

«A grande era das explorações marítimas iniciou-se no tempo do Príncipe Henrique de Portugal, o Navegador (1394-1460), que, por sua mãe, era neto de John de Gaunt. A despeito do seu epíteto, o Príncipe Henrique não foi marinheiro, e nunca navegou para além do Estreito de Gibraltar; foi, porém, o primeiro homem de estado europeu a compreender que os oceanos não eram obstáculos, mas grandes vias de comunicação comercial que atribuíam a quem as dominasse poder quase invencível. Inspirado por esta visão, o Príncipe traçou o maior plano de expansão marítima desde que os primeiros pioneiros fenícios se haviam aventurado ao largo partindo do Mediterrâneo. Os feitos marítimos de Portugal foram quase só devidos à visão e energia deste homem notável, e o novo repto que o seu programa lançou às outras nações europeias foi uma das principais razões por que elas também desenvolveram ambiciosos planos para a exploração dos oceanos.

O primeiro grande acontecimento levado a cabo pelos Portugueses foi a circum-navegação da África e a abertura do caminho marítimo para a Índia. Até ao tempo do Príncipe Henrique, e sob a autoridade dos mapas de Ptolomeu, o mar Eritreu, ou Oceano Índico, era por muitos considerado um mar fechado. Supunha-se que uma massa

de terra, chamada *Terra Incógnita*, ligava a África oriental à China meridional, uns 20° ao sul do Equador. Felizmente, porém, os geógrafos mais progressivos não aceitaram irrestritamente a autoridade de Ptolomeu. O relato de Heródoto, referente a uma viagem de circum-navegação fenícia da África, era-lhes conhecido, e as viagens dos comerciantes árabes na costa leste já haviam mostrado que o Mar Eritreu se estendia muito mais para o sul do que os mapas de Ptolomeu admitiam. O Príncipe Henrique cria que ele continuava o Atlântico (o antigo Oceanus Occidentalis) e que se podia atingi-lo navegando ao longo da costa ocidental da África até se chegar a um cabo ao sul.

As primeiras expedições portuguesas realizadas para confirmarem esta maneira de ver não foram especialmente bem sucedidas. Nessa época, as águas que ficavam para além da orla do mundo conhecido inspiravam ainda o mesmo terror supersticioso dos tempos dos navegadores clássicos. Em consequência disso os navegadores portugueses não se lançaram às cegas para os mares do Sul, mas foram avançando circunspectamente ao longo das costas africanas, consolidando cautelosamente as suas descobertas. O primeiro Rubicão da sua aventura foi o cabo Bojador, logo ao sul das Ilhas Canárias. Aqui, uma longa crista de rochas entra perigosamente pelo mar dentro e correntes muito fortes tornam a navegação costeira erizada de contingências. Como James Johnstone nota «a região vizinha adquirira uma péssima reputação, e... passou a ser um ponto de tal modo crucial no progresso da navegação, que, uma vez transposto, os homens ganharam confiança».

Mas, para além, novos terrores os esperavam. Versões sobre perigos desconhecidos perturbavam a alma dos marinheiros supersticiosos. Os perigos materiais não se limitavam aos riscos usuais das viagens por mar e das costas não registadas nos mapas. Que estranhas e selváticas tribos se encontrariam nessas praias para o sul, se um navio acossado fosse atirado para terra? E não seria o próprio mar habitado por monstros de pesadelo?

inimigos do homem? A violência das tempestades dos trópicos era um novo motivo de desânimo: pois não se referira o cartaginês Hannón ao calor terrível e a rios de fogo que se lançavam no mar?

Quando consideramos os perigos sem conto, reais e imaginários, que os marinheiros portugueses tinham de enfrentar antes de poderem compreender o sonho do Príncipe Henrique, somos necessariamente tomados de profunda admiração. A despeito de todas as circunstâncias adversas, eles prosseguiram nas suas buscas e, depois de sucessivas expedições haverem explorado a costa noroeste da África, o navegador Diogo Cão acabou por atravessar o equador em 1484. O dobrar da ponta sul da África foi feito em Janeiro de 1488, quando Bartolomeu Dias (com Bartolomeu Colombo, irmão de Cristóvão Colombo, membro da sua tripulação) foi o primeiro homem a entrar no Oceano Índico indo do Oeste. Em Angra Pequena, no que hoje é o Sudoeste Africano, ergueu um padrão para comemorar o êxito da sua viagem; desse padrão ainda hoje se pode ver um fragmento da Cidade do Cabo. Depois correntes contrárias interromperam os seus planos e viu-se obrigado a afastar-se muito para o Atlântico Sul. Navegou durante 30 dias e depois aprofundou para leste, esperando desembarcar de novo na costa ocidental da África dentro de alguns dias; mas não avistou terra, e seguiu uma rota para o Norte até que atingiu um ponto na costa Sul da África, umas 220 milhas a leste do Cabo da Boa Esperança. No dia 3 de Fevereiro de 1488, desembarcou em Mosselbaai, e depois, para confirmar a sua suspeita de que isto era, com efeito, o limite meridional da África, pôs-se de vela para Leste até a costa começar a seguir uma direcção Norte, exactamente passado o actual Porto Isabel. A primeira parte do programa do Príncipe Henrique terminara com êxito, e quando Dias regressou a Lisboa em Dezembro do mesmo ano, tinha razões de sobra para se congratular com esse êxito.

A segunda fase da aventura consistiu em tentar atingir a Índia pela rota do Cabo. Esse feito coube a um navegador português ainda maior do que Dias, o famoso Vasco da Gama (1460-1524). A viagem iniciou-se em 8 de Junho de 1497, com Gama comandando dois navios de 120 toneladas cada um, um terceiro de 50 toneladas e um navio de mantimentos, de 200 toneladas. Em vez de navegar próximo da costa, aprofundou ao Atlântico e, por ó que, para a época, era um pasmoso feito de navegação, desembarcou, quatro meses depois, numa viagem através do Oceano, na Baía de Santa Helena um pouco ao Norte da Cidade do Cabo. Dobrou o Cabo em segurança e então deu início a uma longa viagem subindo a até aí inexplorada costa Leste de África e chegando aos portos árabes mais meridionais. Encontrou em Moçambique

o primeiro estabelecimento, onde meteu a bordo dois pilotos árabes e continuou a viagem até Mombaça e Melinde. Em Melinde, o rei, de ascendência persa e com boas disposições para com os aventureiros, pôs à sua disposição um excelente piloto hindu, e em Abril de 1498 a expedição rumou a Leste atravessando o Oceano Índico. Depois de vinte e três dias sem ver terra, o esquadrão deitou ferro ao largo de Calecut na costa ocidental da Índia. Não só o caminho para a Índia, por mar, se tinha descoberto, como se haviam atravessado pela primeira vez com êxito, e sob o comando de um navegador europeu, dois dos maiores oceanos do Mundo.

Os Portugueses não deixaram de explorar imediatamente a façanha da descoberta de Vasco da Gama, e os limites dos Oceanos Atlântico e Índico logo começaram a ser assinalados no mapa por uma série de expedições coloniais que seguiram na sua esteira. Neste livro ficaria deslocada a descrição completa de como estas vastas zonas oceânicas foram gradualmente sendo registadas cada vez com maior pormenor; em vez disso trataremos de dois outros aspectos importantes da história das explorações oceânicas: a descoberta do Pacífico e as primeiras viagens aos mares circum-polares »

.....

«Com as viagens de Vasco da Gama, de Colombo e de Magalhães se tinham cruzado os três grandes oceanos do Mundo, e pela primeira vez na história se começou a fazer uma ideia da real distribuição das terras e dos mares à superfície do globo. As descobertas das quatro décadas anteriores a 1522 revolucionaram completamente as concepções geográficas do homem. Os pontos de vista ptolomaicos, segundo os quais o Oceano Índico era um mar fechado, caíram em descrédito, e a descoberta da América e do Oceano Pacífico veio acrescentar um novo hemisfério ao mapa do Mundo. A existência de uma zona temperada do Sul, postulada por Aristóteles, ficava agora definitivamente assente, pois que ela fora atingida, ao mesmo tempo que a forma esférica da Terra, anteriormente negada por muitos, tinha por fim sido reconhecida pela simples razão de que del Cano levava a cabo num navio a navegação em volta dela. O choque violento que o espírito do homem sofreu em virtude destes grandes acontecimentos pode seguir-se passo a passo ao longo das transformações intelectuais e morais que caracterizaram a Renascença. Como escreveu sir John Murray: «Colombo, Gama, Magalhães; a América; o caminho marítimo para a Índia; a circum-navegação do globo; três homens e três factos abriram gloriosamente uma nova era da história, da geografia e especialmente da oceanografia.»

Viagens à Volta do Comboio

Por JORGE RAMOS

O COMBOIO QUE PASSA PELA CIDADE SANTA DE ED DAMER

Foi próximo de Wadi Haifa, na fronteira egípcia-sudaneza, junto do Nilo, berço de uma civilização poderosa, que começou a construir-se, em 1873, a primeira linha férrea do Sudão — concluída doze anos depois e destruída completamente pelos «derviches». O actual caminho de ferro, criado por Titchner, atravessa um deserto de areias amarelas escaldantes, que é um dos mais quentes do Mundo (48 graus e sem ser possível encontrar uma única sombra ou uma gota de água naquele inferno tórrido e árido).

Só ao quilómetro 365, em Abuhamed, o deserto infinito desaparece para dar lugar à mancha verde das terras cultivadas; descortinam-se os camponeses vestidos de branco. Pela margem direita do Nilo, a linha desce até Karima. Atbara, na confluência do rio que lhe deu o nome e do majestoso Nilo, é uma cidade nascida do caminho de ferro. Entre palmeiras e eucaliptos surgem as casas típicas com seus pequenos jardins bem cuidados, os seus renques de flores tropicais odorosas e belas. Nos *suks*, do outro lado da via férrea, os homens em *djellaba* e de turbante reúnem-se ao cair da tarde para escutar o apelo do muezzin: é a hora da oração em comum e, naquele momento, os viajantes muçulmanos que se encontram na gare curvam-se até ao solo na direcção de Meca...

É em Atbara que desemboca a linha vital, construída em 1906 e que conduz 475 quilómetros mais longe a Porto Sudão, já próximo do Mar Vermelho. As instalações deste porto, situado numa pequena enseada natural protegida por recifes coralinos, são servidas pelo caminho de ferro. A 63 quilómetros ao sul de Porto Sudão, e quase que cercada por uma lagoa de água salgada, encontra-se a cidade morta de Suakin, que foi outrora o primeiro porto de todo o Mar Vermelho e onde embarcavam os peregrinos que se dirigiam a Meca. A via férrea atravessa a cadeia ondulante do litoral do Mar Vermelho. Por vezes as tempestades de areia (o *habub*) interrompem a marcha do comboio. A linha, após a passagem do ponto cul-

minante (920 metros) percorre um deserto cortado por montanhas de tom violáceo. O silêncio em que tudo mergulha é apenas quebrado pela passagem dos imponentes guerreiros *wusy* com as suas caravanas de camelos.

Mais para o sul, a linha, depois de atravessar uma ponte metálica construída em 1900, atinge a cidade santa de Ed-Dámér. E, pouco depois, Shendhi. Shendhi é, ainda hoje, para assim dizer, o fabuloso mercado do Sudão. Vêm de muito longe os compradores de especiarias, de sabres, de peles de kordofan. É o mercado do algodão, do ouro da Etiópia, do marfim, das penas de avestruz, do ébano, das presas de rinoceronte. Próximo de Shendhi situa-se a antiga capital: Meroé, a «cidade das pirâmides».

O COMBOIO DE HUSSEX

Entrê todas as lojas de Londres, a que pode ser considerada a mais conhecida é um modesto estabelecimento situado numa rua obscura, a poucos minutos do Strand. Trata-se de Old Curiosity Shop que, naturalmente, figura nos itinerários dos turistas quase com a mesma frequência que a catedral de São Paulo. Deve-se a sua popularidade a ter sido o lar de Little Neel e de seu avô, segundo o romance que lhe tomou o nome para título e que é uma das obras mais características de Dickens. Encontram-se ali as primeiras edições dos livros de Dickens, entre elas *O comboio de Hussex* com gravuras que reproduzem cenas e personagens dessa novela.

O ELOGIO DO COMBOIO

Agátocles fez o elogio da cabeleira postiça, o poeta persa Háfiz o elogio do vinho, Saint Gervais o elogio do piolho, o padre Bluteau fez o elogio do nabo, o marquês de Bièvre o elogio do trocadilho (tão caluniado por Voltaire), Luciano, o elogio da mosca — e Álvaro Bastos o «Elogio do comboio». O autor do conhecidíssimo «Dicionário Ferroviário» (dois volumes de definições pitorescas) era neto de Assis Raposo Bastos. Há oitenta anos, precisamente em 16 de Agosto, falecia na

cidade do Porto, Agdad El Hireb, não, como seria de supor, mouro ou árabe, mas um português que viveu a sua mocidade nos sertões do Brasil. Tenho aqui na minha frente uma das suas cartas datadas de 31 de Janeiro de 1857 — de Catuaxi para um seu amigo do Porto. Carta amarellecida pelo tempo e que dir-se-ia escondida como um segredo entre as páginas de uma velha edição do «Télémaque» de Fénelon. Encontrei-a quando folheava esse volume adquirido num alfarrabista da Rua de Cedofeita. Só ao cabo de longas e obstinadas rebuscas a minha curiosidade conseguiu descobrir o enigma. Tratava-se de Assis Raposo Bastos cujos restos mortais repousam no jazigo da família Vieira Nunes, no cemitério do Prado, da cidade do Porto. A reconstituição das aventuras desta curiosa figura de viajante sobre o qual nada se publicou ainda, era matéria para um volume.

Em 1864 apareceu no Norte de África um viajante que dizia chamar-se Agdad el Hireb. Percorreu Marrocos, escreveu um livro de observações e era português. Coberto com uma *chilaba* grosseira, as pernas nuas, acompanhado de um jumento humilde e declarando-se renegado percorreu todo o império recolhendo elementos. Procurou alojamento nas mais miseráveis pousadas, exerceu a medicina entre os pobres, penetrou audaciosamente em mesquitas e nos bairros judeus. Descendia de uma distinta família portuense. Foi educado no Colégio dos Franciscanos. Sentindo porém, irresistível vocação para aventuras e viagens, desembarcou um dia no Recife. Tinha pouco mais de vinte anos. Esteve na Paraíba do Norte, trabalhou como serrador em Assu, no Rio Grande. E sempre inquieto, depois de breve estadia no Ceará e em terras paranaenses, surge em Manaus, de onde foi para Catuaxi. É possível que tivesse enriquecido pois voltou à Europa, residindo em Londres, na Escócia e em Paris, onde aprendeu o árabe. Das suas peregrinações por terras de mouros surgiu o livro «Recordações de Marrocos», obra repleta de dados e informações curiosas *de que existiu apenas um exemplar* em poder da família Vieira Nunes. O livro foi impresso no Porto e dele se fez uma edição em árabe para os amigos do autor em Marrocos. Em 1868 realiza a segunda viagem até Tafílete e outras localidades do interior. Regressa a Tânger vencido pelas febres. No ano seguinte percorre pela terceira vez Marrocos: Sallé, Fez, Azibur, Rabat, Mequinez, Mogador... Em toda a parte, em todos os lugares tomou notas, frequentou «tendas» de mercadores, assistiu a cerimónias rituais, introduziu-se em recintos proibidos, vedados pelas leis do Koran. O seu nome não ficou como escritor... Dele nada se sabe, nada se disse, senão o que a curiosidade de um jornalista conseguiu averiguar — partindo da pista de uma carta ao encontro de uma obra

raríssima, desconhecida, e de um intrépido «cavaleiro andante», obscuro como os heróis anónimos...

PEQUENAS PARAGENS

O escritor americano Artur Miller, vencedor do Prémio Pulitzer em 1950, viveu na sua infância no sítio mais pobre de Harlene, e foi carregador nas docas e ferroviário, antes de tornar-se um dos mais lidos escritores dos Estados Unidos.

— Tal como as carruagens que circulam na linha S. Francisco-Nova York, os comboios noruegueses começaram a ser providos de salões de cabeleireiro, cinemas, engraxadores eléctricos e salas de jogo.

— Começaram a circular nos Estados Unidos comboios aerodinâmicos de dois andares. Duas escadas laterais conduzem ao primeiro andar, e uma escada central ao andar seguinte. Cada lugar tem um sistema especial de luz para leitura.

— O expresso Nova York-S. Francisco, além dos vagões-cama e dos vagões-restaurant, possui uma piscina com 22 metros de comprimento, três e cinquenta de largo e dois de profundidade.

— Apesar de haver na América Latina mais de 70 milhões de automóveis, os caminhos de ferro ampliam constantemente a sua rede. Inaugurou-se há pouco uma linha que se estende de Nuevo Laredo (México) à cidade de Panamá, atravessando Guatemala, Salvador, Honduras, Manágua, Costa Rica. Esta linha ferroviária vem encontrar-se com a que corre pelo istmo de Darien à cidade columbiana de Midellin e desce pelo litoral chileno até ao Rio de Janeiro, depois de passar por Quito e Lima, de cruzar os Andes, de atingir Buenos Aires e logo Montevideu.

— O movimento turístico-ferroviário em Inglaterra representa, actualmente, um rendimento de 18 milhões de libras, dos quais três são gastos na Escócia.

— O engenheiro André Kalinsky afirmou recentemente que a aplicação de energia nuclear poderá conduzir ao aperfeiçoamento de locomotivas sem necessidade de reabastecimento, visto que uma unidade peso de energia atómica tem a potência de vinte milhões de unidades peso de carvão mineral.

— Na Austrália começaram a exhibir-se filmes nas estações de caminhos de ferro.

— É possível que, num futuro próximo, seja construído o túnel na Mancha. Trata-se do plano da Channel Tunnel Co., que já estudara há 60 anos a possibilidade de construir esse grande túnel ferroviário.

A TÍTULO DE CURIOSIDADE...

A perfuração do túnel do Rossio — que mede 2 610 metros de comprimento — começou em

Recortes sem comentários

A verdade da história e o que a Etiópia deve a Portugal

ADIS-ABEBA, 2 de Julho — «Se os portugueses não tivessem chegado à Etiópia, o país faria hoje, provavelmente, parte do mundo muçulmano» — escreve Yacob-Mariam, em artigo acerca da influência portuguesa no reino etíope.

E explica: «As relações entre Portugal e a Etiópia datam de há mais de 450 anos. Quando os turcos ameaçavam devastar o antigo reino cristão, a Imperatriz Helena escreveu, em 1509, uma carta na qual propunha uma aliança entre Portugal e a Etiópia. Abria com as seguintes palavras a sua missiva ao Rei D. Manuel I: «Nosso muito estimado Rei cristão, nosso caríssimo e amado irmão».

«A primeira missão portuguesa à Etiópia, chefiada pelo Padre Francisco Álvares, chegou aqui em 1520. O imperador Lebna Daniel, o Preste João, como lhe chamavam os portugueses, formulou novo apelo para a aliança entre os dois países. Em 1527, Amede Gran, armado pelos turcos, apossou-se de Harar, comandou ataques contra os cristãos nos planaltos, deitou fogo às igrejas e chacinou os fiéis. Durante os dezasseis anos que se seguiram, o reino cobriu-se de sangue sob o punho de Maomé, o «Canhoto».

O articulista observa que a intervenção dos portugueses, nessa ocasião, salvou a Etiópia. «Cristóvão da Gama, irmão de Vasco da Gama, veio em socorro dos perseguidos cristãos etíopes com tropas e armas, em 1541. Ferido em combate, foi capturado e executado pelo próprio Gran, em pessoa — continua o narrador. — O que ficara das forças portuguesas, sob o comando de um imperador etíope, derrotou as tropas de Gran, e o temido Maomé foi morto no campo de batalha, em 1543. Os muçulmanos foram, assim, expulsos e a Etiópia voltou a ser reino cristão».

Yacob Wolde-Mariam recorda que os portugueses foram os primeiros europeus a levarem ao conhecimento da Europa a existência da Etiópia e a difundirem a lenda do «Preste João». «Porém — prossegue —, Portugal só estaria disposto a aceitar novo apelo para uma aliança luso-etíope, que levasse as armas e as artes da Europa a fortalecer a monarquia etíope contra os inimigos internos e externos, em 1603, sob a condição de os etíopes reconhecerem o Papa como representante supremo de Deus na Terra. O conflito entre católicos e coptas mergulhou a Etiópia numa interminável guerra religiosa civil, e um imperador, cujo pai havia abdicado por motivos religiosos, expulsou os portugueses em 1632. Os castelos de Gondar, que actualmente se encontram em ruínas, foram construídos pelos portugueses no século XVII e erguem-se como lembrança viva da influência dos portugueses no passado da Etiópia». — (ANI).

De quem era o anel

ROMA, 5 de Abril. — «Vendi-lhe o peixe mas não o que estava dentro». O que o peixe tinha na barriga era um anel de diamantes.

O vendedor de peixe, que acabava de fazer esta descoberta ao limpar o peixe, a pedido da compradora, discutia, vermelho de cólera, com esta última, que afirmava que o anel lhe pertencia por direito.

Os gritos do vendedor e da cliente atraíram grande número de curiosos, que se divertia com a cena. Um agente interveio confiscando o anel e convidando os dois antagonistas a seguirem-no à esquadra.

Como na fabula, os dois contendores ficaram com as mãos vazias porque o anel foi entregue ao serviço dos objectos perdidos. — (F. P.).

Abril de 1887 e foi inaugurado oficialmente em 11 de Junho de 1890. No entanto, já no dia 8 de Abril 1889, pelas 18 horas, chegava ao Rossio a primeira locomotiva, com um vagão atrelado, vinda de Campolide. Foram feitas aberturas em vários pontos do trajecto, pelas quais a perfuração se ia fazendo por partes, tendo-se verificado a junção das diversas galerias em 24 de Maio de 1888.

— O caminho de ferro do Porto à Braga foi inaugurado em 20 de Maio de 1875.

— Chesterton, o famoso autor de «Os Paradoxos de Mr. Pont» e de outras obras notáveis pela observação psicológica e pelo sentido de humor, escreveu num dos seus livros: «A melhor maneira de apanhar um comboio é perder o precedente...»

— Do poeta turco NAZIN HIKMET:

A minha amada veio comigo até Brest,
desceu do comboio e ficou no cais,
fez-se mais pequena, mais pequena, mais pequena,
uma espécie de grão no azul do infinito,
depois, nada mais vi, a não ser o cais.

e do poeta mexicano Mariano Menezes no poema «De Viagem»:

Es de madrugada.
El tren atraviesa los túneles y una niña canta en el aire.
Todos duermen en el vagón
con la ciudad a sus espaldas
que pronto empezará a sonreír
mojada con el riego nocturno.
Viajar de noche es acomodarse un poco a la muerte.
Viajar en ferrocarril rodeado de desconocidos
cuyas intenciones desconoces,
que no tienen ninguna intención.

TERMINUS

Tramway é palavra de origem escocesa (tram), trilho sobre estrada (way), deturpação de *Outramway* (do engenheiro Autran que foi o idealizador desse meio de locomoção na Inglaterra em 1810) *Transvia*. Vagão (anglicismo: Wagon). A palavra vem contudo do sânscrito *vâhas*, *vâkanam*, veículo, da raiz *vah*, mover, levar; a que corresponde o latim *Vehes*, o gótico *Wagns*, o alemão *Wagen* e o português *veículo*.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

ARTIGO 45

Verificação da perda parcial ou de avaria sofrida por uma mercadoria

§ 1. Quando uma perda parcial ou uma avaria for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou quando o interessado alegar a sua existência, o caminho de ferro é obrigado a levantar, sem demora e se possível na presença do interessado, um auto que certifique, conforme a natureza do dano, o estado da mercadoria, o seu peso, e tanto quanto possível, o quantitativo do prejuízo, a sua causa e o momento em que se produziu.

Deve ser entregue, gratuitamente, ao interessado uma cópia desse auto, se este o solicitar.

§ 2. Quando o interessado não aceitar as verificações do auto, pode pedir a verificação judicial do estado e do peso da mercadoria, assim como das causas e do quantitativo do prejuízo; o processo é regulado pelas leis e regulamentos do Estado onde é feita a verificação judicial.

ARTIGO 46

Extinção da acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte

§ 1. A aceitação da mercadoria pelo interessado faz cessar qualquer acção contra o caminho de ferro resultante do contrato de transporte por atraso na entrega, perda parcial ou avaria.

§ 2. Contudo, a acção mantém-se:

a) Se o interessado apresentar prova de que o prejuízo teve por causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro;

b) No caso de reclamação por atraso na entrega, quando esta reclamação for apresentada a um dos caminhos de ferro designados no artigo 43, § 3, num prazo que não exceda 60 dias, não contando com o da aceitação da mercadoria pelo interessado;

c) No caso de reclamação por perda parcial ou avaria:

- 1.º Se a perda ou avaria for verificada antes da aceitação da mercadoria pelo interessado em conformidade com o artigo 45;

- 2.º Se a verificação que deveria ter sido feita em conformidade com o artigo 45, foi omitida por culpa do caminho de ferro;

d) No caso de reclamação por prejuízos não aparentes cuja existência é verificada depois da aceitação da mercadoria pelo interessado com a dupla condição:

- 1.º Que imediatamente depois da descoberta do prejuízo, e o mais tardar dentro dos sete dias que se seguem à aceitação da mercadoria, o pedido de verificação, em conformidade com o artigo 45, seja feito pelo interessado; quando este prazo ter-

minar num domingo ou num dia de feriado oficial, o seu termo é transferido para o primeiro dia útil que se segue;

- 2.º Que o interessado prove que o prejuízo foi causado entre a aceitação ao transporte e a entrega.

§ 3. Se a mercadoria tiver sido reexpedida nas condições previstas no artigo 29, § 1, as acções para indemnização por perda parcial ou avaria resultantes de um dos contratos de transporte anteriores cessam como se se tratasse de um único contrato.

ARTIGO 47

Prescrição da acção resultante do contrato de transporte

§ 1. A acção resultante do contrato de transporte prescreve decorrido o prazo de um ano.

Contudo, a prescrição só se verifica ao fim de três anos se se tratar:

a) De acção para recebimento de um reembolso cobrado pelo caminho de ferro ao destinatário;

b) De acção para recebimento do saldo de uma venda efectuada pelo caminho de ferro;

c) De acção fundamentada num prejuízo causado por dolo;

d) De acção fundamentada num caso de fraude;

e) No caso previsto no artigo 29, § 1, de uma acção fundamentada num dos contratos de transporte anteriores à reexpedição.

§ 2. A prescrição é contada:

a) Nas acções de indemnização por perda parcial, avaria ou atraso na entrega: a partir do dia em que foi feita a entrega;

b) Nas acções de indemnização por perda total: a partir do 30.º dia a seguir ao termo do prazo da entrega;

c) Nas acções para pagamento ou restituição do preço de transporte, de despesas por operações acessórias ou de sobretaxas, ou nas acções para rectificação no caso de aplicação indevida da tarifa ou de erro de cálculo:

- 1.º Se houve pagamento: a partir do dia do pagamento;

- 2.º Se não houve pagamento: a partir do dia da aceitação da mercadoria para transporte, se o pagamento incumbe ao expedidor, ou a partir do dia em que o destinatário levantou a declaração de expedição, se o pagamento incumbe a este último;

- 3.º Se se tratar de importâncias franquizadas por meio de um boletim de franquia: a partir do dia em que o caminho de ferro entregou ao expedidor a conta das despesas previstas no artigo 17, § 7; na falta desta entrega, o prazo para os créditos do caminho de ferro é contado a partir do 30.º dia a seguir ao termo do prazo da entrega;

d) Nas acções intentadas pelo caminho de ferro para restituição de uma importância paga pelo destinatário em vez do expedidor ou vice-versa e que o caminho de ferro é obrigado a restituir ao interessado: a partir do dia em que foi feito o pedido de restituição;

e) Nas acções relativas aos reembolsos previstos no artigo 19: a partir do 42.º dia a seguir ao termo do prazo de entrega;

f) Nas acções para pagamento de um saldo de venda: a partir do dia de venda;

g) Nas acções para pagamento de um suplemento de direitos reclamado pela alfândega: a partir do dia de reclamação da alfândega;

h) Em todos os outros casos: a partir do dia em que o direito de acção pode ser exercido.

O dia indicado como ponto de partida da prescrição nunca está compreendido no prazo estabelecido.

§ 3. No caso da reclamação administrativa dirigida ao caminho de ferro, conforme o artigo 41, a prescrição fica suspensa até ao dia em que o caminho de ferro conteste por escrito a reclamação e restitua os documentos que a acompanhavam. No caso de aceitação parcial da reclamação a prescrição só

volta a contar-se em relação à parte da reclamação que continua em litígio. A prova da recepção da reclamação ou da resposta e a da restituição dos documentos ficam a cargo da parte que invoca este facto.

As reclamações ulteriores que tiverem o mesmo objectivo não suspendem a prescrição.

§ 4. A acção prescrita já não pode ser intentada mesmo sob a forma de demanda em reconvenção ou por excepção.

§ 5. Sob reserva das disposições anteriores, a suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado onde a acção é intentada.

CAPÍTULO III

Liquidação de contas. Recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 48

Liquidação de contas entre caminhos de ferro

§ 1. Qualquer caminho de ferro que tenha cobrado, quer à partida, quer à chegada, as despesas ou outras importâncias devidas em virtude do contrato de transporte, é obrigado a pagar aos caminhos de ferro interessados a parte dessas despesas e importâncias que lhes pertence.

As modalidades de pagamento são fixadas nos acordos estabelecidos entre os caminhos de ferro.

§ 2. Sob reserva dos seus direitos contra o expedidor, o caminho de ferro de expedição é responsável pelo preço do transporte e outras despesas que não tenha cobrado, quando o expedidor as tenha tomado a seu cargo em virtude da declaração de expedição.

§ 3. Se o caminho de ferro destinatário entregar a mercadoria sem cobrar as despesas e outras importâncias devidas em virtude do contrato de transporte, fica por elas responsável perante os caminhos de ferro precedentes e os outros interessados.

§ 4. No caso de falta de pagamento por parte de um dos caminhos de ferro, verificada pela Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro a pedido de um dos caminhos de ferro credores, as consequências dessa falta de pagamento serão suportadas por todos os outros caminhos de ferro que participaram no transporte, proporcionalmente à sua parte no preço do transporte.

Fica ressalvado o direito de recurso contra o caminho de ferro cuja falta de pagamento foi verificada.

ARTIGO 49

Recurso no caso de indemnização por perda ou avaria

§ 1. O caminho de ferro que tiver pago uma indemnização por perda total ou parcial ou por avaria, em virtude das disposições da presente Convenção, tem o direito de recurso contra os caminhos de ferro que participaram no transporte em conformidade com as disposições seguintes:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se verificou o prejuízo é o único responsável por este;

b) Quando o prejuízo for causado por culpa de vários caminhos de ferro, cada um deles responde pelo prejuízo que causou. Se a distinção dessa responsabilidade é impossível de fazer, o encargo da indemnização é repartido entre eles segundo os princípios enunciados na alínea c);

c) Se não puder ser provado que o prejuízo foi causado por culpa de um ou de vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido entre todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção daqueles que provarem que o prejuízo não foi ocasionado nas suas linhas. A repartição é feita proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

§ 2. No caso de insolvência de um dos caminhos de ferro,

a parte que lhe incumbe e não paga por ele é repartida por todos os outros caminhos de ferro que participaram no transporte, proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

ARTIGO 50

Recursos no caso de indemnização por atraso na entrega

§ 1. As regras enunciadas no artigo 49 são aplicadas no caso de indemnização paga por atraso na entrega. Se este atraso tiver por causa irregularidades verificadas em vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização é repartido entre estes caminhos de ferro proporcionalmente à duração do atraso nas suas respectivas redes.

§ 2. Os prazos de entrega determinados no artigo 11 são divididos entre os diferentes caminhos de ferro que participaram no transporte da seguinte maneira:

a) Entre dois caminhos de ferro vizinhos:

1.º O prazo de expedição é dividido ao meio;

2.º O prazo de transporte é dividido proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas em cada um destes caminhos de ferro;

b) Entre três ou mais caminhos de ferro:

1.º O prazo de expedição é dividido ao meio entre o caminho de ferro expedidor e o caminho de ferro destinatário;

2.º Um terço do prazo de transporte é dividido em partes iguais entre todos os caminhos de ferro participantes;

3.º Os dois outros terços do prazo de transporte são divididos proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas em cada um destes caminhos de ferro.

§ 3. Os prazos suplementares aos quais um caminho de ferro tem direito, são atribuídos a esse caminho de ferro.

§ 4. O tempo decorrido entre a entrega da mercadoria ao caminho de ferro e o início do prazo de expedição é exclusivamente atribuído ao caminho de ferro expedidor.

§ 5. A divisão acima mencionada só é tomada em consideração no caso de o prazo total de entrega não ter sido cumprido.

ARTIGO 51

Processo de recurso

§ 1. O caminho de ferro contra o qual for interposto um dos recursos previstos nos artigos 49 e 50 nunca está habilitado a contestar a legitimidade do pagamento efectuado pela administração recorrente, quando a indemnização tiver sido fixada pela autoridade judicial depois de ter sido devidamente notificado e de ter sido colocado em condições de intervir no processo. O juiz que julga a acção principal fixa, segundo as circunstâncias de facto, os prazos indivisíveis para a notificação e para a intervenção.

§ 2. O caminho de ferro que queira recorrer deve apresentar o seu pedido numa única e mesma instância contra todos os caminhos de ferro interessados com os quais não chegou a acordo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que ele não tiver citado.

§ 3. O juiz deve julgar numa única e mesma sentença todos os recursos de que tiver sido encarregado.

§ 4. Os caminhos de ferro accionados não podem interpor qualquer recurso ulterior.

§ 5. Não é permitido interpor recursos em caução na instância relativa ao pedido principal de indemnização.

ARTIGO 52

Competência nos recursos

§ 1. O juiz da sede do caminho de ferro contra o qual é interposto o recurso é o único competente para todas as acções de recurso.

§ 2. Quando a acção deve ser intentada contra diversos caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher entre os juizes competentes, nos termos do § 1, aquele perante o qual apresenta o seu pedido.

ARTIGO 53

Acordos relativos aos recursos

Os caminhos de ferro podem derrogar, por meio de acordos, as normas de recursos reciprocos definidos no capítulo III.

TÍTULO IV

Disposições diversas

ARTIGO 54

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulações na presente Convenção são applicáveis as disposições das leis e regulamentos nacionais relativas ao transporte em cada Estado.

ARTIGO 55

Regras gerais de processo

Para todos os litigios originados nos transportes submetidos à presente Convenção o processo a seguir é o do juiz competente, sob reserva de disposições em contrario insertas na Convenção.

ARTIGO 56

Execução das sentenças. Penhoras e cauções

§ 1. Quando as sentenças pronunciadas contraditoriamente ou na ausência do réu, pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção se tornarem executórias nos termos das leis applicadas por esse juiz, tornam-se executórias em cada um dos outros Estados contratantes, logo depois do cumprimento das formalidades prescritas no Estado interessado. A revisão do fundamento da acção não é admitida.

Esta disposição não se applica às sentenças que só são provisoriamente executórias, nem às condenações por perdas e danos que sejam proferidas, além das custas, contra um litigante por motivo da improcedência da sua demanda.

§ 2. Os créditos resultantes de um transporte internacio-

nal, a favor de um caminho de ferro sobre outro caminho de ferro que não dependa do mesmo Estado, não podem ser penhorados senão em virtude de uma sentença proferida pela autoridade judicial do Estado de que depende o caminho de ferro titular dos créditos penhorados.

§ 3. O material circulante do caminho de ferro, assim como os objectos de qualquer natureza utilizados para o transporte e pertencentes ao caminho de ferro, tais como contentores, utensilios de carga, encerados, etc., não podem ser penhorados num território que não seja o do Estado de que depende o caminho de ferro proprietário, a não ser em virtude de uma sentença proferida pela autoridade judicial deste último Estado.

Os vagões particulares assim como os objectos de qualquer natureza utilizados para o transporte, fazendo parte deste material e pertencentes ao proprietário do vagão, não podem ser penhorados num território que não seja o do Estado do domicilio do proprietário, senão em virtude de uma sentença proferida pela autoridade judicial deste último Estado.

§ 4. A caução a prestar para assegurar o pagamento das custas não pode ser exigida no decurso das acções judiciais baseadas num contrato de transporte internacional.

ARTIGO 57

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moedas estrangeiras

§ 1. As importâncias indicadas em francos na presente Convenção ou nos seus anexos são consideradas como referidas ao franco-ouro com o peso de 10/31 do grama e toque de 0,900.

§ 2. O caminho de ferro é obrigado a publicar os câmbios aos quais efectua a conversão dos preços de transportes, das outras despesas e dos reembolsos expressos em unidades monetárias estrangeiras, que tenham de ser pagas em moeda do pais (câmbio de conversão).

§ 3. Da mesma forma, um caminho de ferro que aceita em pagamento moedas estrangeiras é obrigado a publicar os câmbios aos quais as aceita (câmbio de aceitação).

(Continua)

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA — SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens — Eixos de rodas — Perfis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIE & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos — Cabos de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOUREC, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICGUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeira.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores

Telef. PABX 32 13 81-32 70 95-36 74 47

LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — PORTO

Srs. Ferroviários:

Para a compra de seus Fatos, sobretudos, casacos de senhora, etc.

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A:

MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS

COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial

2110



AUTOMÁTICA ELÉCTRICA PORTUGUESA S. A. R. L.

fabricantes e fornecedores de material telefónico e de sinalização.

ESCRITÓRIOS: AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 18-1.º D. — LISBOA
TELEFONE 5 71 46 TELEGRAMAS: STROWGER

FABRICA: AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE, N.º 8
TELEFONE: 39 90 19 CABO RUIVO



ASSOCIADA AO GRUPO DAS COMPANHIAS ATE INGLATERRA

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

