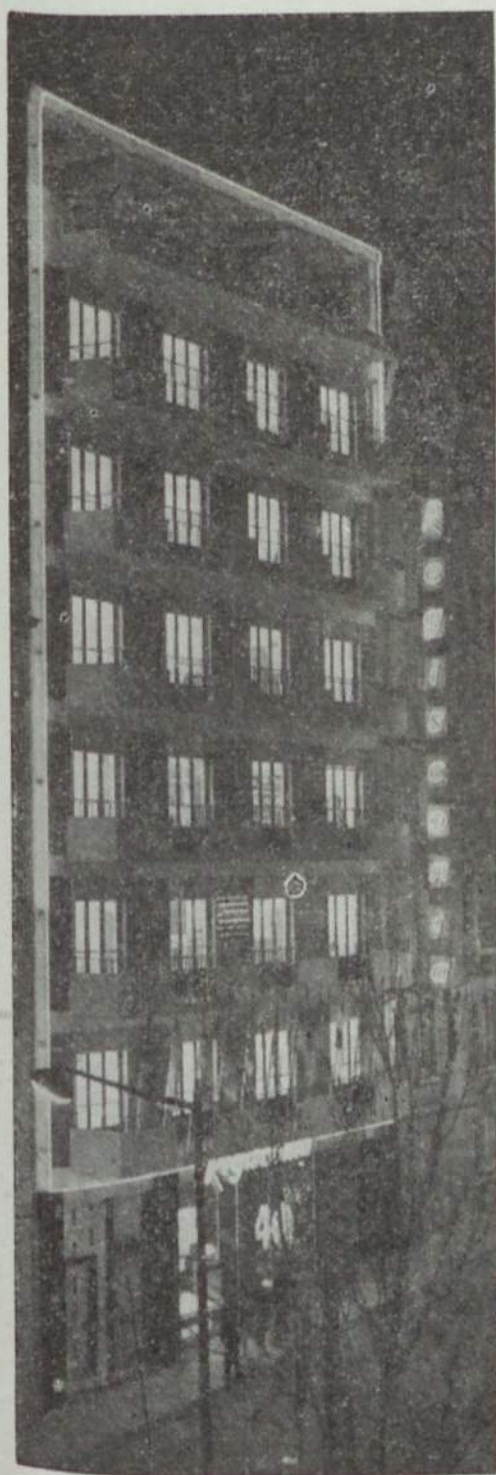


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



DIVISÃO DE CAIXAS REGISTRADORAS

ANKER
HASLER
HUGIN

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO

ADDO-X
DIEBOLD
DIHEL
DURA
EFFICIENTA
FACIT
FRAMA
NEOPOST
NUMERIA
ODHNER
OPTIMA
SAFEGUARD
TOTALIA

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

ADDO-X
ASCOTA
ODHNER
SIEMAG
SOEMTRON

DIVISÃO DE REPRODUÇÃO DE DOCUMENTOS

LUXACOPY
ORDINA
ORMIG
PRESTO-FOLD
RONEO
ROTAPRINT
TAIFUN

DIVISÃO DE COMPUTADORES ELECTRONICOS

PALLAS
SIEMAG

Regisconta

• LISBOA - PORTO - COIMBRA - FARO - LEIRIA

CARRIS E SEUS ACESSÓRIOS // FERROS DE
TODOS OS PERFIS E DIMENSÕES // MU-
DANÇAS DE VIA // RODADOS // CREOSOTE
PARA INJECCÃO DE TRAVESSAS // FIO DE
TROLEY // VAGÕES E OUTRO MATERIAL
DE VIA



*Alberto Maria Bravo
& Filhos*



PRAÇA DE LONDRES, 3-3.º
LISBOA

Laminite

produto da

SONAE



TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

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

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

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS

SEDE e FÁBRICA

Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telefs. 994196/7

Apartado n.º 11

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Composto e impresso na

GRAFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

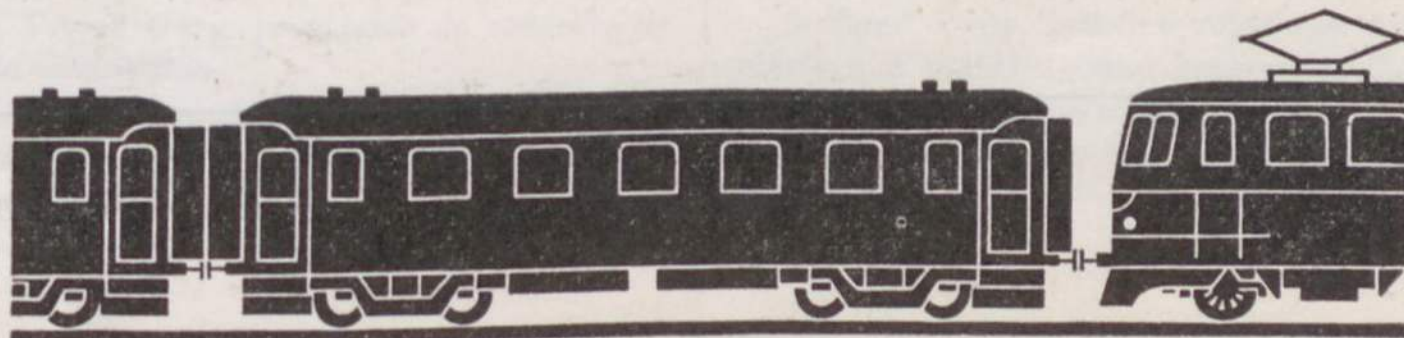
Números especiais:

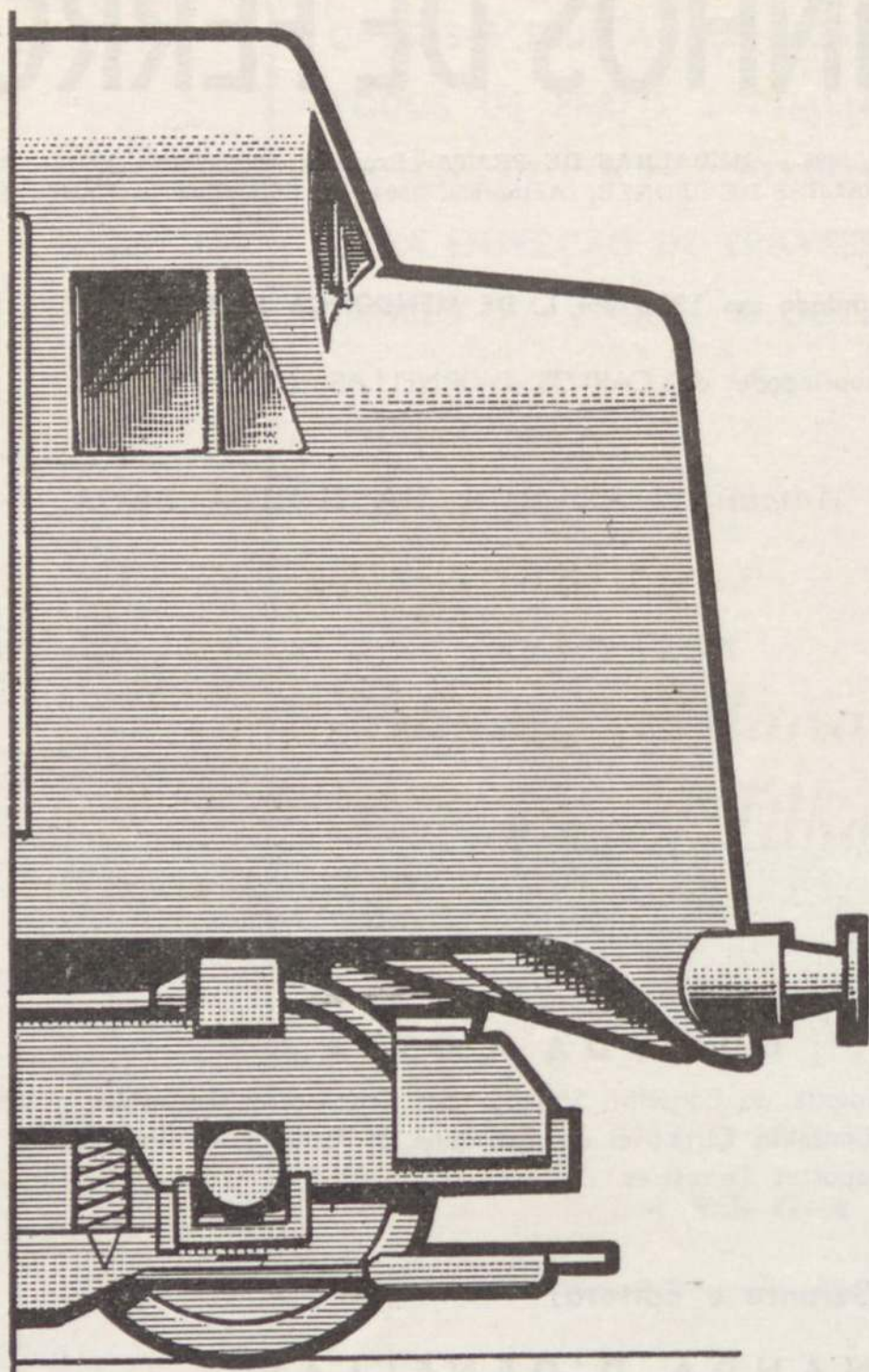
10 escudos

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG[™]

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumario

Um rodado de locomotiva	33
Um despacho do Ministro das Comunicações	34
Jornal da Quinxena	35
Castelos de Portugal	37
Boas perspectivas	38
Freixo de Espada à Cinta	39

Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal	41
Motivos de interesse turístico	43
O Dia do Turista	44
Homens, Idéias & Obras	45
Na linha do Minho	46

Um rodado de locomotiva e um pedaço de carril

A população da Vila Pinto Teixeira, antiga Mabalane, prestou homenagem ao seu patrono, o Eng.º Pinto Teixeira, inaugurando um monumento junto da sede do Clube Ferroviário. A vila, como se sabe, tem o seu nome actual a pedido da população que, nesse sentido, solicitou ao Governo-Geral, não admirando por isso que todos os moradores esperassem na estação do caminho de ferro o Eng.º Pinto Teixeira e o acompanhassem a pé, em cortejo, até ao local onde o monumento ia ser inaugurado.

Uma salva de morteiros marcou a chegada do comboio, sendo-lhe em seguida dadas as boas-vindas na própria estação, que se encontrava vistosamente engalanada.

O monumento é constituído por um grande bloco de cimento, onde se encontra incorporado um rodado de locomotiva e um pedaço de carril a simbolizar o esforço de penetração do interior, desenvolvido pelo antigo director dos Caminhos de Ferro de Moçambique, através daquele departamento. O presidente da Junta local, no acto do descerramento recordou: «Foi V. Ex.ª um dos obreiros que mais contribuiu para o desenvolvimento desta povoação. Assim, a população desta terra, constituída por ferroviários e funcionários de outros organismos da província, quis perpetuar o nome de V. Ex.ª, ligando-o a esta vila, para o que solicitou ao Governo-Geral da província, por intermédio desta Junta local, a mudança do nome de Mabalane para Vila Pinto Teixeira. Quis também o Clube Ferroviário desta vila homenagear o seu ex-director dos Serviços, que todos recordam com saudade, pelo que, de colaboração com a direcção dos C. F. M., erigiu o monumento junto do qual nos encontramos.»

O Eng.º Pinto Teixeira agradeceu deste modo:

«Há muito tempo que eu quisera vir agradecer aos ferroviários que solicitaram do Governo o baptismo de Mabalane com o nome de Vila Pinto Teixeira.

Tenho repetidamente perguntado a mim mesmo porquê esta manifestação e só encontro um motivo, essa manifestação dos meus antigos subordinados, mais uma vez me vem confirmar de que a corporação de que fazem parte tem sempre em movimento um espírito de gratidão e de justiça e de ordem e de disciplina, quando há ordem e a disciplina na Nação.»

Uma fase difícil tivemos de passar juntos: a crise económica criada à administração ferroviária e à província de

no monumento ao

Eng.º Pinto Teixeira

na vila que tem o seu nome

Moçambique, durante a última grande guerra, em que a baixa de receitas fez demorar promoções, e em que algumas dezenas de ferroviários estiveram em vias de ser despedidos dos serviços da ponte, sem lhes obter colocação compensadora, o que a compreensão, o espírito de cooperação de subordinados e chefes, permitiu evitar, ensinando-os a mudar de profissão e a adoptarem outra, cujo efectivo as necessidades criadas pela guerra, aconselhavam a aumentar, para melhor aproveitamento oficial daquilo que normalmente era enviado à sucata.

Os ferroviários não esqueceram este facto, como não esqueceram que, de acordo com o Governo, o ter sido por este aceite o princípio de que quando em 1933 houve uma geral redução de vencimentos, os ferroviários a não sofreram, porque foi reconhecido, pelas qualidades, pelo esforço do seu trabalho, que as suas categorias estavam abaixo das categorias de outros serviços públicos, onde o esforço despendido não era tão violento, onde o repouso era bem mais efectivo que o dos ferroviários, muitas vezes sujeitos às intempéries de noites mal passadas, fora do conforto dos seus lares, de que os outros não eram afastados.

Não esqueceram também que em Maio de 1935, começava a construção da linha do Limpopo, porque já desde 1928 a advogava como base para o investimento da colonização e emigração projectada pelo eminente engenheiro Trigo de Moraes, um dos maiores obreiros de Moçambique, como consta dos meus relatórios desse ano, aconselhando na comissão de que fiz parte, a prosseguir na execução de tal esquema e no meu relatório como director de Serviços de 1934-1935, publicado quando já então havia percorrido o território até ao Paturi.»

Depois de várias considerações acerca das dificuldades surgidas e que houve de vencer para a construção da linha do Limpopo, disse em certo passo:

«Não tenho dúvida de que tudo isto os ferroviários residentes em Mabalane se lembraram ao decidir assumir perante o Governo a petição de, a esta terra, que por enquanto é uma vila essencialmente ferroviária, mas que há-de crescer e desenvolver-se, dar o nome de um obreiro como vós, ferroviários, que quase nos oitenta anos ainda sente entusiasmo pelos assuntos ferroviários e dos portos da província.»

O Eng.º Pinto Teixeira referiu-se depois ao Clube Ferroviário e à maneira como sempre auxiliou o desenvolvimento das actividades sociais e desportivas, e salientou como no decorrer dos anos o clube se tem tornado sempre maior e mais forte.

IMPORTANTES OBRAS NA LINHA DA TRANS-ZAMBÉZIA VÃO SER REALIZADAS EM BREVE

Importantes obras vão ser realizadas na linha férrea da «Trans-Zambézia Railways», não só na via, mas também em algumas estações em que serão construídos novos edifícios, soubemos de fonte segura. Com estas realizações relaciona-se a ida à Beira do Sr. Vivian Oury, presidente do conselho de administração daquela companhia.

As obras, a efectuar ao longo da linha que liga o Malavi ao porto da Beira, virão beneficiar notavelmente o tráfego crescente dessa ferrovia internacional.

Um despacho do Ministro das Comunicações

Transportes em regime de combinação com a C. P.

A Direcção do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis recebeu da Direcção-Geral de Transportes Terrestres em resposta a uma consulta que lhe fizera, o teor do seguinte despacho do Ministro das Comunicações:

«TRANSPORTE DE ALUGUER DE DISTRIBUIÇÃO EM REGIME DE COMBINAÇÃO DE SERVIÇO COM A EMPRESA FERROVIÁRIA (C. P.)»

Ponderadas as informações anexas, da D. G. T. T. e do delegado do Governo junto do G. I. T. A., produzem-se as seguintes considerações:

1) Dos transportes que trabalham na distribuição urbana (Porto e Lisboa) em combinação de serviços com o caminho de ferro, somente a Empresa Geral de Transportes tem contrato de serviço combinado estabelecido de harmonia com o preceituado no artigo 84.º do R. T. A.; as restantes empresas celebraram, unicamente, acordos de agrupagem de mercadorias. Consequentemente, em relação a estas últimas não poderá funcionar o mecanismo n.º 1 do § único do artigo 16.º do mesmo regulamento;

2) A composição do parque de carga utilizado no regime de porta-a-porta, revelando um predomínio acentuado dos veículos pesados, não só onera directamente a economia de exploração dos transportes de distribuição urbana, como vem

agravar em conjunção com as actuais condições, regulamentares e materiais, do trânsito nos agregados urbanos de Porto e Lisboa os preços de custo e a qualidade daquele tipo de serviços. Há que facultar, pois, dentro do quadro legal de coordenação dos transportes, a adequação do mesmo parque às condições específicas de exploração económica dos serviços de distribuição urbana.

Reconhecida a boa fundamentação, no plano da economia dos transportes e das coordenadas da política definida para sector da pretensão formulada pelo G. I. T. T., determina-se:

a) Os industriais de aluguer de mercadorias funcionando em combinação de serviço com o caminho de ferro, em regime de porta-a-porta, mediante acordos de grupagem entre Lisboa e Porto celebrados com a empresa ferroviária, serão autorizados a desdobrar, com uma tolerância, para mais de 10 por cento a totalidade ou parte da carga útil do seu parque de veículos pesados licenciados para áreas de circulação de 30 ou 50 km de raio e affectos a transportes de distribuição urbana (Lisboa e Porto), por veículos ligeiros de mercadoria;

b) Às novas licenças aplicar-se-á o regime da não comercialidade definido no artigo 1.º do Decreto n.º 47 329, de 22 de Novembro próximo passado;

c) As vagas abertas no contingente de veículos pesados por substituição nos termos da alínea a) ficarão cativas dos transportadores que a requereram gozando estes últimos preferência no seu preenchimento desde que se verifique um aumento daquele contingente.»

Conferência de Imprensa do Comissário do Turismo

Na conferência de imprensa que o Eng.º Álvaro Roquete, comissário de Turismo, concedeu aos órgãos de informação sobre as celebrações do «Abril em Portugal», após afirmar que a expectativa foi ultrapassada, pois os visitantes afluem em grande número a Lisboa, Algarve e Costa do Sol, revelou que entre os visitantes do «Mercado de Abril», a inaugurar no próximo dia 18, serão sorteadas viagens de quinze dias a Angola ou Moçambique e outras à Madeira e Açores, estas com a duração de oito dias.

O comissário de Turismo salientou ainda que as «Festas de Abril» coincidirão com várias reuniões, nacionais e internacionais, referindo também o novo impulso à promoção turística «restasoutene», que se realizarão pela primeira vez no fim de Outubro próximo, prolongando-se até o dia de S. Martinho.

Sorteio
de
viagens
ao Ultramar
e
Ilhas Adjacentes

Jornal da Quinzena



Uma portaria assinada pelo Ministro do Interior reconduz o general França Borges no cargo de presidente do Município por mais um mandato, que será o último permitido pelo Código Administrativo.

★

Por iniciativa da Comissão Municipal de Turismo, do Porto, vai comemorar-se no próximo dia 20, a exemplo dos anos anteriores, «O Dia do Turista», cujo programa está a ser organizado. A fim de convidar a imprensa e a rádio da província de Pontevedra, deslocaram-se a Vigo os Srs. António Jorge, presidente da Comissão Municipal de Turismo, e José Pinheiro Torres, chefe dos Serviços de Cultura do Município do Porto, acompanhados pelo jornalista e nosso prezado amigo João Sarrasqueira, da redacção do «Diário do Norte».

★

Esteve na Madeira, em missão que se prende com o aproveitamento turístico daquela ilha, o Sr. Arq.º Teixeira Guerra.

★

O distinto pintor e desenhador José Manuel Soares realizou com admirável brilhantismo, na Sociedade Nacional de Belas Artes, a sua 15.ª exposição individual. Premiado com a 1.ª medalha daquela Sociedade, José Manuel Soares tem sabido honrar a distinção conferida com a apresentação de trabalhos que, além de notáveis progressos técnicos, revelam de ano para ano e de exposição para exposição, a pureza da sua sensibilidade de artista e de poeta, de tal maneira as suas pinceladas cantam e glorificam os aspectos mais curiosos e surpreendentes da Natureza; poeta quando pinta recantos da velha Alfama e da não menos velha Mouraria; poeta quando pinta a faina dos avieiros em Vila Franca de Xira, ou quando reproduz aspectos da Costa da Caparica, e poeta ainda nos títulos que dá a alguns dos seus quadros, como por exemplo «O mar também é triste» ou «À sombra do arvoredor». José Manuel Soares conquistou mais um título de consagração para a sua obra de pintor. O crítico de arte do «Diário de Lisboa», Dr. Raul Rego, escrevendo deste pintor e do interesse dos seus quadros, principalmente dos recantos de Lisboa, afirmou: «Nos recantos, J. Manuel Soares compraz-se particularmente nos bairros populares como Alfama, o que resta da Mouraria e Bairro Alto. São documentários verdadeiramente preciosos, dada a minúcia a que o pintor se entrega, e nos museus da Câmara Municipal, eles atestariam não só a arte do pintor e a sua capacidade de realização, mas seriam visões que o futuro olisipógrafo apreciaria sobremaneira quando quisesse descrever a Lisboa dos nossos dias, sobretudo os restos de um passado que não volta.»

Sob a presidência do Chefe do Estado, inaugurou-se solenemente a Semana do Ultramar. Na primeira sessão, o Dr. Gonçalves Pereira, director do Instituto de Ciências Económicas e Financeiras dissertou sobre «Os Portugueses no Mundo», e foi entregue à Dr.ª Raquel Soeiro de Brito o prémio «Almirante Gago Coutinho» no valor de 50 mil escudos, pelo seu trabalho «Goa e as praças do norte».

★

Já há bastante anos que Leavit Morris, nosso prezado camarada no «Christian Monitor», de Nova Iorque, se ocupa de Portugal sob o ponto de vista turístico, inserindo naquele órgão de grande expansão, diversas crónicas, muitas delas por sugestão de um jornalista português. O distinto jornalista veio agora passar uma temporada no nosso país, especialmente na costa algarvia, a convite do S. N. I.

★

Com 60 anos da idade, faleceu o nosso camarada na imprensa Geraldo Soares, do corpo redactorial de «O Século», onde trabalhava há 25 anos. Dirigiu a revista «Porta Férrea» e produziu programas dedicados a Coimbra, quer na Emissora Nacional, quer no Rádio Clube Português. Era uma figura característica da «Brasileira» do Chiado e de várias tertúlias literárias, com o seu inseparável monóculo.

★

Por acordo entre as autoridades da Aeronáutica Civil de Portugal e da França, vai realizar-se em Lisboa, a partir do próximo dia 11, nova reunião luso-francesa para a revisão do acordo de transportes aéreos entre os dois países.

Esta reunião fez-se em prosseguimento da que se realizou em fins de Janeiro último, em Paris.

A delegação francesa será chefiada pelo secretário-geral da aviação civil e comercial da França, Sr. Jacques Boitreaud, e dela fazem parte Nelle Calude la Fontaine, do Ministério dos Negócios Estrangeiros; e os Srs. Lasthiere, do Secretariado da Aeronáutica Civil, e Ratier, em representação da Air-France.

A delegação portuguesa a estas conversações é chefiada pelo director-geral da Aeronáutica Civil, Eng.º Vítor Veres, e formada pelos Drs. Luís Pedreira e José Isidro Brandão, consultores jurídicos da Direcção-Geral e da Aeronáutica Civil.

★

Por falecimento do Sr. Prof. Wolfgang Kittel, que exercia as altas funções de director-geral do Turismo Alemão, foi nomeado para desempenho daquele cargo o Sr. Franz Schwarzenstein.

Jornal da Quinzena

(CONTINUAÇÃO)

Um dos mais bonitos edifícios de Santa Comba Dão, a célebre «Casa dos Arcos», vai ser adaptada a Museu Regional, o que passará a constituir mais um atractivo turístico desta linda vila da Beira Alta. O Prof. Dr. Bissaya Barreto tem estado a estudar o assunto, em colaboração com técnicos e outras individualidades, pelo que o vetusto edifício, dos mais belos da terra, deverá ser, em breve, adquirido, a fim de se proceder às obras necessárias à instalação do museu.

Trata-se de um empreendimento de muito interesse que valorizará extraordinariamente Santa Comba Dão.

★

Segundo afirmações do ministro do Turismo e Espectáculos de Itália, o turismo salvou a moeda, ofereceu plena ocupação de trabalho, ganhou a confiança dos operadores e aproveitou a capacidade de todas as energias, numa perfeita colaboração entre as entidades oficiais e particulares. No ano findo, e apesar das inundações que assolaram duramente aquele país, o turismo conseguiu os melhores resultados de sempre: 26,5 milhões de visitantes e 912 biliões de liras de receita.

De 21 de Agosto a 17 de Setembro realizam-se os VI Cursos Musicais Internacionais da Costa do Sol, promovidos pela Junta de Turismo da Costa do Sol com o patrocínio do S. N. I. e da Fundação Gulbenkian.

★

Segundo anuncia o Comissariado do Turismo, o ano passado Portugal foi visitado por 79 764 turistas alemães (vinte mil pessoas a mais do que o ano anterior).

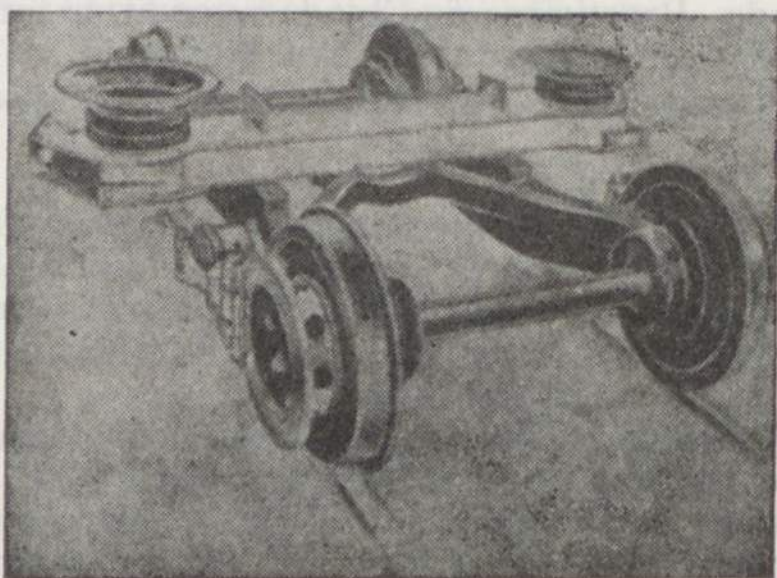
★

Sob a presidência do Sr. Dr. Fernando Castelo Branco reuniu-se a Secção de Etnografia da Sociedade de Geografia de Lisboa para uma sessão de estudos, tendo o Sr. Capitão Correia de Campos apresentado uma comunicação subordinada ao tema «Projecto de um Museu de Cristos, a criar em Estremoz».

★

Em Lourenço Marques realizou-se o jogo de hóquei em patins entre o Ferroviário e o Manganhense, a contar para o Distrital, no qual os «locomotivas» venceram por 4 a 2.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

Conde Barão, L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

A Europa continua sendo a região do Mundo de maior turismo

Segundo os números que acaba de publicar a União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo, o número de entradas de turistas nos diferentes países do Mundo, elevou-se, em 1966, a 128 milhões, ou seja 10 por cento mais que em 1965.

Os turistas gastaram nos países visitados 13 biliões de dólares, isto é, 12 por cento mais que em 1965.

Desde 1961, as receitas devidas do turismo mundial, têm aumentado em média de 12 por cento cada ano.

A Espanha mantém-se à cabeça dos países europeus com 14 670 000 passagens de turistas em relação ao ano anterior (mais 22 por cento). A França coloca-se em segundo lugar, com 11 500 000 entradas, ou seja um aumento de 3,6 por cento, seguida da Itália (10 851 000 entradas, isto é, um aumento de 10,4 por cento).

Os países europeus que registaram os aumentos mais sensíveis entre 1965 e 1966 foram: Malta (51 por cento), Bulgária (52 por cento) e Hungria (43 por cento).

A Europa continua sendo a região turística de acolhimento mais importante com 95 500 000 entradas de turistas em 1966, o que representa 74,6 por cento da corrente turística mundial. A seguir a América do Norte com 20 750 000 chegadas, ou seja 16,2 por cento do total.

Castelos

de

Portugal

Em consequência do intenso movimento guerreiro que caracterizava a reconquista cristã e os primeiros séculos da nossa história — justificado pelos perigos da proximidade muçulmana e pela sempre atenta vizinhança dos reinos de Leão e Castela — foram em Portugal construídos numerosíssimos castelos, verdadeiras sentinelas das nossas linhas fronteiras e abrigos seguros que o povo desprotegido procurava nos árduos momentos das grandes batalhas. Assim, pode dizer-se, com inteira verdade, que Portugal é dos países da Europa que mais castelos conserva, e onde também existem vestígios das muralhas que defendiam as vilas e as cidades. Como máquina de guerra, o castelo medieval era uma construção inteiramente orientada para o seu fim — diremos hoje que é exemplo de arquitectura funcional. Como tal, também o castelo se condicionava à sua posição geográfica; esta, alterava a forma basicamente simples da planta, aumentava ou diminuía a altura das muralhas, determinava a posição e importância da torre de menagem, etc., visto que todo o conjunto existia como uma formidável arma, centro e apoio de uma estratégia militar que durou muitas centenas de anos.

Uma das partes mais interessantes de um castelo é certamente a sua torre de menagem.

Verificando os castelos edificadas nas margens e ao sul do Tejo, podemos dividir as torres de menagem em três grupos fundamentais.

No primeiro colocamos as torres de planta quadrada, coroadas de ameias em forma de pirâmide, de nítida influência muçulmana, ou de largos merlões donde espreitam as seteiras; estavam situadas no ângulo das fortalezas e os seus pavimentos e tectos eram, normalmente, de madeira. Estas torres pertencem ao tipo da torre de menagem românica e que persistiu ainda durante muito tempo e em que as janelas e frestas góticas se harmonizam facilmente com outras do puro estilo românico. Bem representativo deste primeiro grupo surge-nos o Castelo de Amieira, edificado por D. Álvaro Gonçalves Pereira, Prior do Crato, na primeira metade do século XIV.

Em segundo lugar agrupamos as torres de menagem quadradas ou pentagonais, como a do Castelo de Monsarás, coroadas por ameias quadradas ou piramidais; as salas, em abóbada de berço, são divididas por arcos torais assentes em pilastras. Note-se ainda que a citada torre do Castelo de Monsarás não tem «machicoulis».

Finalmente, num terceiro grupo, citemos as torres de planta, também quadrangular, mas cuja solidez e imponência lhes emprestam um carácter monumental; tais são as torres de menagem do Castelo de Vide, Mértola, Lisboa, Estremoz e Beja. São estas duas últimas os exemplares mais interessantes e imponentes deste terceiro grupo. A torre de menagem de Beja, é, sem dúvida, a mais bela de todas as torres góticas portuguesas e também a mais alta e elegante. Destacando-se fortemente da planura alentejana, que se estende para além dos horizontes, esta torre assume um aspecto impressionante de poder, de majestosa e serena força. O Castelo de Beja foi tomado aos Mouros por D. Afonso I, no século XII e recons-

truído por D. Afonso III (em 1293). Mais tarde, nos reinados de D. Dinis e D. Fernando, foi também beneficiado.

Avançando para as Beiras, o terreno vai impondo as suas modificações aos castelos, a montanha substitui a planície e as torres são em geral mais estreitas e mais baixas. Depois de Segura e Salvaterra do Extremo, no alto de um monte escarpado e agreste, o Castelo de Penha Garcia ostenta apenas a torre de menagem, com uma inesperada planta poligonal. Na mesma linha fronteiriça e a intervalos regulares podemos observar o imponente maciço rochoso coroadado pelas sugestivas ruínas do Castelo de Monsanto, a torre de menagem do Castelo de Penamacor, a curiosa planta do formoso Castelo de Sabugal — a que o povo apelida de Castelo das Cinco Quinas — e ainda o Castelo de Belmonte, berço de Pedro Álvares Cabral.

Em Guimarães, Bragança e em Chaves encontram-se os castelos mais importantes do Norte de Portugal.



Construído em 1187 no reinado de D. Sancho I e reedificado por D. João I, em 1390, o Castelo de Bragança é a maior fortaleza gótica de Trás-os-Montes; a sua planta é em forma de um pentágono irregular e na protecção das muralhas notam-se numerosos cubelos. A torre de menagem desta edificação é quadrada e muito alta, sendo por isso dividida em andares marcados por salientes cornijas.

Não tão vasto como o de Bragança, o Castelo de Chaves é no entanto uma importante fábrica, cuja perfeita disposição das quatro muralhas formando um rectângulo regular, constitui a sua característica mais saliente; nos ângulos dessa figura geométrica, vastas guaritas cilíndricas asseguravam o sistema de vigilância do castelo. A torre de menagem, com ameias pontiagudas, tem também nos quatro ângulos, guaritas de forma cilíndrica igualmente denteadas por ameias.

No Minho, é o Castelo de Guimarães o que mais nos deve prender a atenção, não só porque é um esplêndido exemplar dos nossos castelos românicos, como também pelo facto de lá ter nascido e morado D. Afonso Henriques que, ao abrigo das suas muralhas, tomou algumas decisões fundamentais para o

Castelos de Portugal

(CONTINUAÇÃO)

futuro da Pátria portuguesa. Construído pela condessa Muma-dona, no século X, beneficiou de obras e construção de um paço no tempo do conde D. Henrique. Com D. Dinis e D. João I foi de novo o castelo reformado. Além de ter sido fulcro de batalhas decisivas para a fundação de Portugal, este castelo surge ainda em muitas páginas gloriosas da luta pela independência.

No Douro, vizinho ao Atlântico, o Castelo de Vila da Feira é um dos mais belos conjuntos arquitectónicos do País; de facto, neste castelo nota-se um interessante e aprazível monumento militar a visitar.

Devemos notar aqui a vila fortificada de Óbidos, cujas muralhas, perfeitamente conservadas, encerram, como há 800 anos, uma laboriosa população e um encantador conjunto de vetustas habitações, todas condicionadas ao sistema defensivo da localidade. O seu castelo foi tomado aos Mouros em 1148, por D. Afonso Henriques e ainda no seu reinado sofreu o primeiro restauro. A D. Dinis se devem também importantes obras, que visaram sobretudo ao alargamento da fortaleza, dotando-a da torre situada no plano direito da fachada sul, por isso conhecida como Torre de D. Dinis.

A torre de menagem do Castelo de Óbidos, segundo se lê numa inscrição existente no cunhal direito da porta, foi iniciada em Outubro de 1413 por mandado de el-rei D. Fernando.

Igualmente, as muralhas que rodeavam e defendiam a cidade do Porto, edificadas por ordem do rei D. Fernando, foram no seu tempo, um perfeito e exemplar baluarte de defesa urbana. Numerosos passos dessa cerca são ainda observáveis, constituindo um interessante apontamento da parte medieval da antiga e pergaminhada cidade.

No Alto Alentejo, fundado na primeira metade do séc. XIV por D. Álvaro Gonçalves Pereira, Prior do Crato, Mestre da Ordem do Hospital e pai do Condestável D. Nuno, o Castelo da Flor da Rosa é um monumento para o estudo da arquitectura militar portuguesa da época medieval, visto que, além de Castelo, é igreja-fortaleza e paço.

Na sua torre principal, alta e vasta, de planta em cruz latina, nota-se ainda a cachorrada em que se apoiavam os parapeitos dos «machicoulis». Também neste castelo se identificam claros vestígios manuelinos resultantes de obras de restauro e acrescentamentos efectuados na época. Dentro, podemos encontrar um esplêndido exemplar de igreja, fortaleza considerada como das mais interessantes de toda a Europa.

Foi reaberto ao tráfego o caminho de ferro que liga a Zâmbia ao Lobito

Foi hoje reaberto ao tráfego o caminho de ferro de Benguela, que liga a Zâmbia ao porto do Lobito, na província portuguesa de Angola — anuncia em Lusaca um informador dos Serviços Ferroviários da Zâmbia.

Aquela via férrea, que é de vital importância para as exportações de cobre da Zâmbia, especialmente depois deste país ter decidido não continuar a utilizar os serviços ferroviários da Rodésia, esteve paralisada em consequência de atentados praticados no troço português, cerca da fronteira de Angola, por guerrilheiros com base no Congo-Kinxasa.

Boas perspectivas nas ligações ferroviárias Malavi - Moçambique

Segundo alguns círculos relacionados com a finança e a técnica de Johannesburg, normalmente bem informados, importante firma sul-africana deverá construir a linha férrea que ligará Lillongwe, no Malavi, à fronteira com Moçambique.

A linha em questão terá cerca de 77 milhas e o preço aproximado da construção será de 280 mil contos, julgando-se até há pouco tempo, que o respectivo contrato seria firmado com uma empresa francesa. Essa firma, com sede em Paris, chegou mesmo a estudar as condições da construção.

Agora, porém, surgiu uma empresa sul-africana interessada na construção daquela linha férrea e as perspectivas mudaram, pois os sul-africanos reúnem muitas vantagens e têm possibilidade de tomar a seu cargo aquele empreendimento, uma vez que o governo de Blantyre pensa encomendar os fornecimentos de todo o material à África do Sul e à Inglaterra, e, ainda, o facto da situação geográfica ser outra, permitindo transportes mais baratos.

Uma equipa de técnicos japoneses encontra-se no Malavi a estudar os aspectos técnicos e económicos de uma proposta de ligação ferroviária deste país com o Caminho de Ferro de Moçambique, que permitiria o acesso ao porto de Nacala.

O maior hotel da Europa

Foi inaugurado em Moscovo o maior hotel da Europa, situado na vizinhança do Kremlin e que dispõe, nos seus doze andares, de 3200 quartos. O número, já de entontecer, não consola os soviets que, para consolidar o «record», vão inaugurar em Novembro próximo um anexo moderníssimo ao Hotel Nacional que ficará com 7238 quartos!

Supressão

de uma passagem de nível

Foi adjudicada pelo Conselho de Ministros a empreitada de construção da variante de supressão da passagem de nível do Carregueiro (E. N. 2 — Aljustrel).

O valor da adjudicação é de 3066 contos.

FREIXO DE ESPADA À CINTA

**Pelos
vinhedos
do
Douro
à
Raia
Transmontana**

Organizada pela C. P. e pela Empresa Geral de Transportes efectuou-se a II Viagem Turística à região duriense, desta vez a Freixo de Espada à Cinta.

Os 150 visitantes foram recebidos em Barca de Alva, última localidade da linha do Douro, pelo presidente do município de Figueira de Castelo Rodrigo e toda a vereação. Em caravana (vários automóveis conduzindo as entidades oficiais, altos funcionários da C. P. e jornalistas, e quatro autocarros com os

velmente por ter sido fundado no tempo dos romanos e dos árabes, era dos poucos a ser considerado «perfeito», havendo no distrito apenas outro com essa denominação (o de Bragança). Todos os freixenistas eram considerados nobres, devido ao valor demonstrado em combate, nos campos de batalha, logo nos primórdios da nacionalidade.

A vila possui um conjunto de valiosas relíquias arquitectónicas, dignas de serem apreciadas e admiradas pelos homens de hoje. Urge arrancá-las a um



Casa onde nasceu Guerra Junqueiro

excursionistas) iniciou-se a segunda parte do passeio — 42 quilómetros em direcção a Freixo de Espada à Cinta.

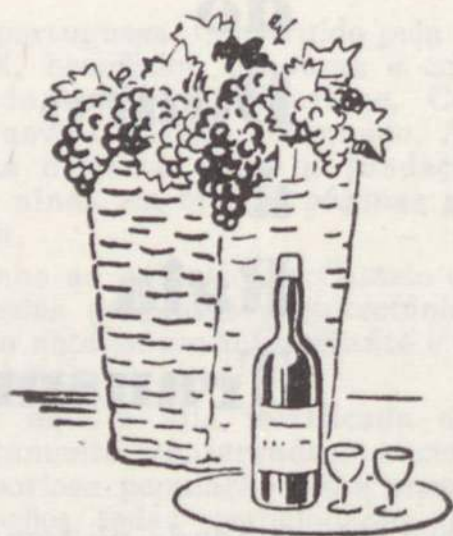
Terra onde nasceu o grande poeta Guerra Junqueiro, autor de «Os Simples» e de «A Morte de D. João», berço imortal de grande figuras políticas do presente e do passado; alfobre de missionários, apóstolos e mártires, a vila de Freixo de Espada à Cinta deve ser anterior a Cristo. Segundo as crónicas, os seus primitivos habitantes teriam sido os Narbassos, povo ibérico pré-romano. O concelho, possi-

animismo lamentável e transformá-las em grande veículo de propaganda para o incremento do turismo da região. Cabe aqui uma palavra de atenção e de apoio às entidades que superintendem no assunto.

Digna de uma cuidada visita, a igreja matriz, toda a granito (incluindo a abóbada, com três naves e numerosas colunas cilíndricas ornamentais), possui na capela-mor belos quadros das mais famosas pinturas de Grão Vasco. É considerada o melhor exemplar de estilo gótico florido, existente no Norte do País.

(Continua na página seguinte)

Frente a este templo, situa-se a Igreja da Misericórdia, outro monumento nacional freixinista recentemente restaurado, em que estão localizados retá-



bulos e painéis de grande valor artístico e material.

Poucas dezenas de metros distante, fica uma alta torre heptagonal, toda de cantaria lavrada, em belo granito da região, última parcela que ficou do castelo existente na vila. Essa torre era destinada a «apartamento de alcácer», isto é, para alojamento do rei. O seu magnífico salão ogival, servia de habitação ao alcaide.

Três outros monumentos são igualmente dignos de serem admirados: o pelourinho, de estilo manuelino e um dos mais artísticos e elegantes do País, ainda com todas as ferragens no capitel; e os bustos de dois grandes vultos da vila, esculpidos um na pedra — o de Jorge Álvares, capitão de naus, grande navegador quinhentista, dilecto amigo de S. Francisco Xavier —, e outro no bronze — o de Guerra Junqueiro.



Toda a vila de Freixo é um desbobinar de recordações de então. O cunho muito característico, das suas construções, constituem, só por si, um verdadeiro tratado de arquitectura.



O Porto na Imprensa suíça

Os Serviços de Turismo da polícia da cidade do Porto são objecto de um especial louvor do semanário suíço «Weekly Tribune», em artigo assinado por James White acompanhado de uma fotografia a duas colunas, representando a torre dos Clérigos.

O articulista acentua que, em cada ano, os guias turísticos da polícia do Porto apresentam a cidade a 10 mil pessoas de trinta a quarenta países, sem por isso auferirem qualquer pagamento extraordinário e sem aceitarem gorjetas.

As caves do vinho do Porto e a ponte de D. Luís I, e além do Salão Árabe do Palácio da Bolsa merecem especial referência ao jornalista, na sua crónica acerca da segunda cidade de Portugal Continental.





Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Em 29 de Março de 1889 foi aprovado o projecto de uma variante no 2.º lanço da 1.ª secção.

Em 5 de Abril era presente às Cortes, uma petição da comissão distrital de Coimbra, pedindo o seguimento até à Cavilhã do caminho de ferro que se estava a construir de Coimbra a Arganil e outra da Associação Comercial de Coimbra sobre o mesmo assunto, secundados depois pela Associação Industrial Portuguesa e ainda de vários capitalistas.

Sobre o assunto foi igualmente apresentado às Cortes uma exposição, e em Julho foi ali presente nova petição e ainda pela Câmara Municipal de Pampilhosa.

Por dissidências (e dificuldades financeiras) com o respectivo empreiteiro, foram interrompidos os trabalhos, já então bastante adiantados.

Não sendo possível estabelecer acordo com os credores e o aumento de capital, requereu à companhia a suspensão de pagamentos, que obteve deferimento por sentença do Tribunal do Comércio de Lisboa, de 24 de Outubro de 1895.

Em 18 de Fevereiro de 1897 aquele tribunal sentenciou a falência da Companhia, segundo a gerência da massa falida a ser exercida pelo conselho fiscal.

Conseguiu mais tarde a Companhia chegar a um acordo com o empreiteiro e credores privilegiados e (mediante a concessão da garantia de juro de 5 por cento para a emissão de obrigações, conforme a Lei de 1 de Julho de 1903) e entabulou negócios com a Companhia Real, para a conclusão da linha e sua exploração, tendo o respectivo contrato sido assinado em 22 de Novembro de 1904.

Ramal de Cáceres

Pediu a Companhia Real do Governo autorização para construir um ramal de caminho de ferro, que partindo de um ponto da linha de leste, nas proximidades do Crato ou Chança, terminasse na fronteira de Espanha, perto de Cáceres.

Era objecto de construção deste ramal o transporte das minas de fosforites de Cáceres, comprometendo-se estas a um transporte mínimo anual de 50 mil toneladas.

Por Lei de 19 de Abril de 1887 foi-lhe concedida a autorização nos seguintes termos:

A Companhia devia efectuar à sua custa, sem subsídio do Estado, ou qualquer outro benefício, a construção do ramal com todas as suas dependências;

— O estabelecimento de um telégrafo eléctrico ao lado da linha;

— Os estudos seriam feitos, na parte que lhe fossem aplicáveis, conforme o programa para os projectos de estradas anexo à Portaria de 24 de Abril de 1860;

— Na previsão de que o caminho de ferro fosse prolongado em Espanha, na direcção de Cáceres ou outro qualquer ponto mais favorável, para a exploração dos jazigos de fosforites, ficaria o traçado estudado pela Companhia sujeito a qualquer alteração proveniente da fixação do ponto da fronteira, demarcado nos termos da convenção de 27 de Abril de 1866 entre Portugal e Espanha e da satisfação das condições militares da defesa do País, que fossem indicadas pelo Ministério da Guerra;

— O caminho de ferro teria uma só via com a bitola de 1,67 m;

— A Companhia não tinha direito a indemnização por motivo de abertura de novas vias de comunicação, nem por transtornos ou interrupção de serviço, motivadas por medidas temporárias de ordem e polícia;

— A este caminho de ferro não eram aplicáveis as disposições do artigo 34.º do contrato aprovado pela Lei de 5 de Maio de 1860, reservando-se o Governo, expressamente, o direito de construir por sua conta, ou conceder a qualquer indivíduo, sociedade ou companhia, linhas férreas paralelas ao ramal a distância menor de 40 quilómetros.

A construção desta linha começou em 15 de Julho de 1878, e a 15 de Outubro do ano seguinte foi iniciado o serviço de pequena velocidade.

A abertura oficial de todo o serviço data de 24 de Maio de 1880.

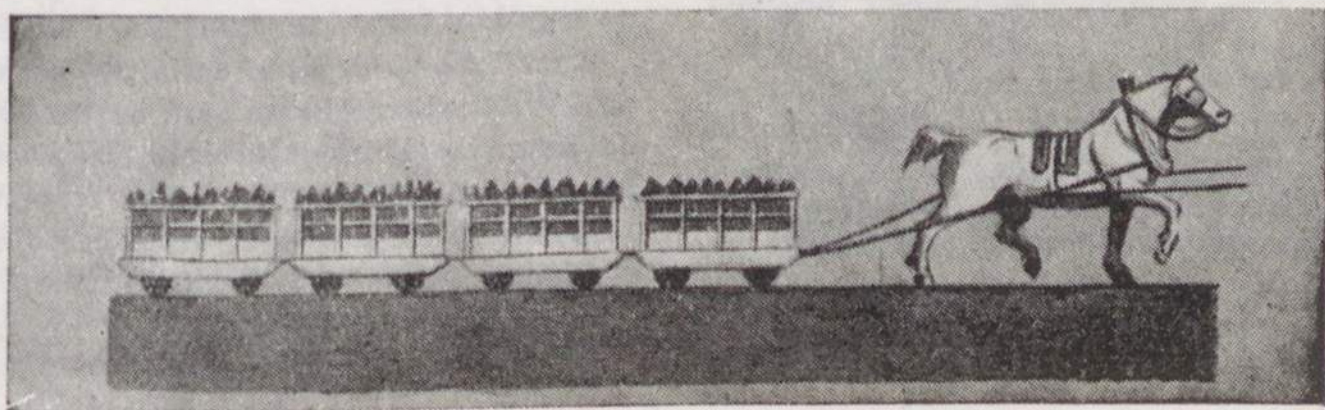
Começou o ramal no sítio chamado Vale da Lama, entrando na linha do leste ao Km. 174,800 e terminava no rio Sever, depois de um percurso de 71,894 km.

Os carris eram de aço, com 8 metros, em via corrente e continuados com os carris de 7,95 m na parte côncava das curvas.

As travessas eram injectadas com sulfato de cobre. As intermédias tinham 2,80 m de comprimento, por 0,26 m de largura e 0,13 de espessura e as juntas $2,80 \times 0,28 \times 0,14$.

Construíram-se 198 aquedutos, 16 pontes de 4 e 5 metros e 5 pontes de tabuleiros metálicos de 10 metros cada.

Existiam então as estações de Torre das Vargens, Cunheira,



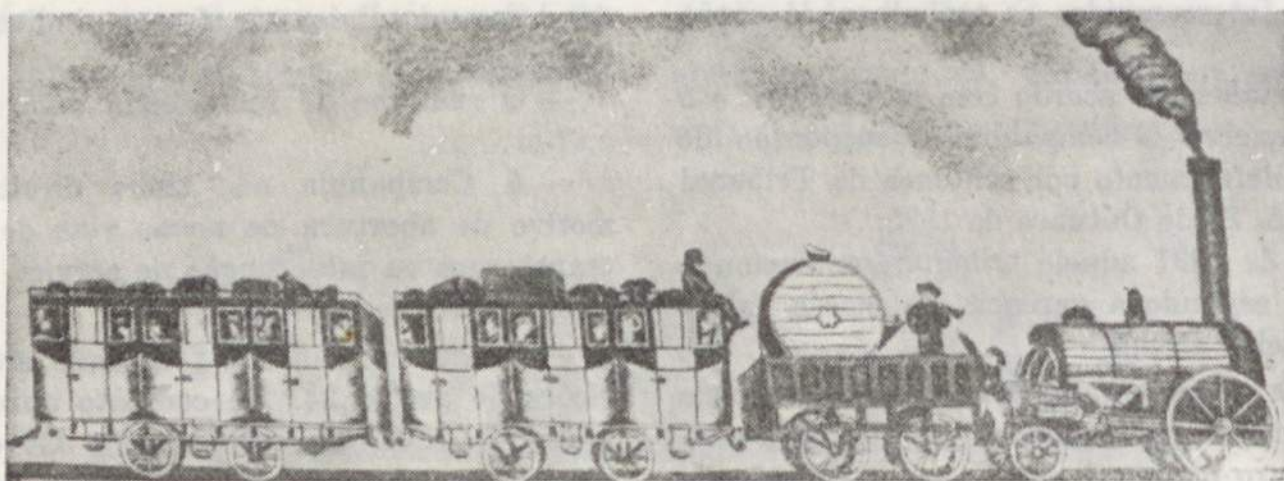
Peso, Castelo de Vide e Marvão, e 27 casas de guarda e partido.

Importou esta linha em 1.585\$080 réis, sendo 1.364.911\$366 réis da construção propriamente dita e gastos gerais e 220.169\$202 réis de material circulante, o que equivale a 18.957\$102 réis por quilómetro, excluindo o material ou 21.015\$000 réis, incluindo-o.

A linha de leste foi bastante afectada com este ramal na parte do serviço internacional, pelo encurtamento de distâncias. O serviço de passageiros internacionais foi em 1882 de 23.901 e em 1890 de 13.717, tendo também diminuído o transporte de mercadorias.

Resultado de exploração em 1887

Produtos do exercício	3.221.533 Pts.
Complemento de garantia pago pela Companhia Real	1.614.342 »
	4.835.875 »
Despesas de exploração	1.949.974 Pst.
Esta importância foi distribuída:	
Juros de obrigações	2.385.901 »
Dividendo de 10 Pst. a cada uma das 50.000 acções	500.000 »
	4.835.875 »



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Baixa

Esta linha era considerada como das mais importantes debaixo do ponto de vista internacional.

Em 1874 foi apresentada ao Parlamento uma proposta para a sua construção.

Pela intervenção das comissões parlamentares a proposta apresentada foi modificada em 1875 e em 1876 sancionada pela Lei de 26 de Janeiro, que consignou ainda outras disposições importantes, tais como a construção da linha da Beira Baixa e do Algarve, que se transcreve:

LEI AUTORIZANDO O GOVERNO A MANDAR PROCEDER À CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA E ALGARVE POR MEIO DE CONCURSO

D. Luís, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarves, fazemos saber a todos os nossos súbditos, que as cortes gerais decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º — É o Governo autorizado a mandar proceder nos termos desta lei:

1.º — À construção de um caminho de ferro que parta da estação de Coimbra, ou das suas proximidades, na linha do norte, siga por Santa Comba Dão ou suas proximidades e termine na fronteira de Espanha, ligando-se ao caminho de Salamanca.

2.º — À construção de um caminho de ferro que parta da estação de Abrantes ou das suas proximidades, na linha leste,

siga pela Beira Baixa e termine na fronteira de Espanha, ligando-se ao caminho de Malpartida.

3.º — À construção do caminho de ferro do Algarve, desde Casével até Faro.

§ único — Entende-se pela linha do Algarve, para o efeito de adjudicação, a linha já construída e em exploração desde Beja até Boliqueime e a parte construída já desde Boliqueime até Faro.

Art.º 2.º — As condições da construção e exploração dos caminhos de ferro das duas Beiras serão as mesmas que foram estipuladas no contrato aprovado pela Lei de 5 de Maio de 1860 e para o caminho de ferro do Algarve serão as mesmas que foram estipuladas no contrato aprovado pela Lei de 23 de Maio de 1864. Exceptuam-se destas condições as que deverem ser modificadas, substituídas ou aditadas em virtude dos preceitos desta lei.

Art.º 3.º — A construção e exploração das linhas a que se refere o artigo 1.º, depois de aprovados os respectivos projectos definitivos, serão adjudicadas em hasta pública procedente o concurso de sessenta dias.

§ 1.º — O programa do concurso será feito conforme as disposições desta lei e as dos contratos citados no artigo 2.º.

§ 2.º — A base da licitação será o *quantum* da subvenção quilométrica que o Estado deve pagar.

§ 3.º — Nenhum licitante será admitido em qualquer dos concursos sem ter previamente depositado a quantia de

135.000\$000 réis ou o valor correspondente em títulos de 3 por cento, segundo o seu valor no mercado.

§ 4.º — A construção e exploração de cada um dos caminhos será adjudicada à empresa que menor subvenção pedir.

§ 5.º — Antes de aprovados os projectos definitivos, será ouvida sobre eles, o Ministério da Guerra e a Direcção Geral de Engenheiros.

Art.º 4.º — O concurso para adjudicação de cada um dos caminhos poderá ser aberto, simultânea ou separadamente, como o Governo entender que é mais conveniente, mas o programa e o contrato será relativo a cada uma das linhas.

Art.º 5.º — No programa que o Governo publicar para a licitação pública, o prazo marcado para a construção de cada uma das linhas designadas nos artigo 1.º desta lei não poderá exceder o período de quatro anos.

Os trabalhos de construção de cada uma destas linhas devem começar no prazo de três meses

§ único. — Todos estes prazos serão contados e começarão a correr da data do respectivo contrato.

Art.º 6.º — A subvenção devidamente estipulada para cada um dos caminhos unicamente será paga pelo Governo, depois de cada um deles estar concluído e em exploração.

Art.º 7.º — O depósito definitivo na adjudicação do caminho de ferro da Beira Baixa será de 180.000\$000 réis, no caminho de ferro da Beira Alta será de 270.000\$000 réis, e no do Algarve de 135.000\$000 réis ou respectivamente o valor correspondente em títulos de 3 por cento, segundo o seu valor no mercado.

(Continua no próximo número)

Motivos de interesse turístico

A oitava maravilha do mundo

A curiosidade de alguém que quis seguir o curso de um rio que desaparecia por debaixo de uma colina, levou-nos a descobrir umas grutas maravilhosas situadas a 180 quilómetros do aeroporto internacional de Auckland.

Numa caverna abobadada, onde a luz do dia nunca penetra, os visitantes tomam um barco que desliza no rio subterrâneo e observam, deslumbrados, no negrume que os rodeia, milhares de pirilampos que irradiam uma luz azul-esverdeada, suave e brilhante.

A gruta dos pirilampos é uma das três cavernas de Waitomo. As outras duas são também dignas de ser visitadas, pelas belas formas de calcários de que são revestidas. A beleza das estalactites e das estalagmites têm atraído muitos turistas, mas o fenómeno dos insectos luminosos é a principal atracção. Visto de perto não têm grande aspecto. São pequenas larvas medindo cerca de 2 cm, que uma vez fora do ovo se tornam numa espécie de mosquito grande.

A parte anterior da larva irradia uma luz fria e intermitente. A função dessa luz claro que não é a de atrair turistas mas, sim, pequenos insectos voadores que ao aproximarem-se para investigarem o mistério da luz, ficam emaranhados no

fio pegajoso que a larva deixa cair, propositadamente, para os apanhar. Estes fios chegam a medir 35 cm de comprimento. Três minúsculos pontos viscosos, espaçados, onde o insecto fica preso e é comido regaladamente. A larva tem a base de operações numa teia presa ao tecto da caverna onde ela faz o seu dia-a-dia — come e cintila!

George Bernard Shaw chamou a esta gruta a «oitava maravilha do mundo». Esta apreciação é tanto mais para avaliar, partindo de um homem que era parco em elogios e entusiasmos espontâneos. Mas, este tecto repleto de minúsculas estrelas azuladas, reflectidas na água do rio subterrâneo, não deixou insensível o grande escritor. O cenário é maravilhoso! Ninguém fala, ninguém emite qualquer som porque, se o fazem, as pequenas lanternas apagam-se e quebra-se o encanto!

Para comodidade e segurança dos visitantes, foram construídos degraus e passagens com anteparos, nas grutas de estalactites. Uma iluminação adequada realça a beleza das formações calcárias mas, afora estes modernismos, as grutas retêm a sua beleza natural, tal como a natureza as fez. E, é caso para dizer que neste mundo onde o sintético campeia, elas constituem uma novidade!

A Alemanha convida à boa mesa!

A hospitalidade alemã, imortalizada ao longo do cancionero popular, não é uma palavra vã; pelo contrário, ela existe por toda a Alemanha, nas grandes cidades, nos hotéis e restaurantes de categoria internacional ou nas pequenas aldeias, em pousadas e pensões modestas, nos locais onde o visitante tem oportunidade de provar a refrescante cerveja, o saboroso vinho, os categorizados licores e aguardentes e os apetitosos pratos regionais.

Cada região, de norte a sul, de este a oeste, oferece o que a sua cozinha tem de mais típico, desde os succulentos assados de carne, aos curiosos pratos de peixe, desde as afamadas salsichas-cozinhadas de maneiras tão diversas, até aos legumes que constituem acompanhamentos de grande requinte, sem esquecer as sobremesas com belos doces e pudins, capazes de satisfazerem o paladar mais exigente em matéria de gula-seima». No entanto, o que aconteceu com a cozinha estrangeira, especialmente no que se refere à sua influência na Alemanha, aconteceu também dentro do próprio país: os povos do norte fundiram-se com os do sul, os de leste com os do oeste e assim as especialidades gastronómicas de cada região foram-se infiltrando na outra; hoje em dia, várias especialidades típicas da Baviera ou Schleswig-Holstein encontram-se igualmente na Francónia ou na Floresta Negra. Os deliciosos bolos de Nuremberga ou os apetitosos frangos de Hamburgo são também requintadamente confeccionados em Berlim enquanto os aromáticos vinhos do Reno são altamente apreciados em qualquer ponto do país.



O Dia do Turista

NA PÓVOA DO VARZIM

No próximo dia 20 comemora-se em todo o país o «Dia do Turista», iniciativa do S. N. I., que se repete de alguns anos a esta parte.

Na Póvoa do Varzim o Serviço de Turismo, com a colaboração das fábricas de conservas de peixe, pastelarias, restaurantes, Grémios dos Exportadores de Vinho do Porto e um grupo de gentis meninas e rapazes, estudantes liceais, obsequiará todos os turistas que estejam na Póvoa ou nela passem naquele dia, oferecendo-lhes conservas de peixe, doce regional, vinho do Porto, casais de «poveiros» em louça e propaganda, para o que os estudantes liceais se vão deslocar ao Hotel e pensões e à entrada norte da Póvoa, onde se colocarão saudações nas línguas francesa, inglesa, espanhola e alemã, sobre barcos poveiros fixados em mastros, e encimados pelas bandeiras nacionais dos respectivos países.

Na Casa do Turismo será servido um aperitivo a todos os turistas que permaneçam na Póvoa, e com a colaboração dos respectivos proprietários, os restaurantes locais obsequiarão igualmente todos os estrangeiros que façam aí as suas refeições, com cigarilhas, cálices de Porto, café e «brandy», ou qualquer outra atenção.

EM COIMBRA

A Comissão Municipal de Turismo que proporcionará no dia 20 do corrente aos turistas que visitam esta cidade deferências e atenções que marquem a tradicional hospitalidade dessa terra, vai organizar um programa com esse fim.

Dentre os actos que dele farão parte consta a distribuição de publicações turísticas, pequenas peças de artesanato, bem como objectos que possam fazer lembrar Coimbra, o seu comércio e as suas indústrias.

EM MOÇAMBIQUE

O programa estabelecido para o «Dia do Turista» na cidade da Beira prevê a recepção na fronteira de Machipanda, do primeiro casal de turistas estrangeiros, que nesse dia serão convidados do Centro de Turismo. As gerências dos hotéis oferecem aos turistas convidados pelo Centro uma ceia típica num retiro de fado. Estes assistirão a um espectáculo folclórico no teatro da cidade, e, por sorteio através do programa que será distribuído, haverá a atribuição de um grande prémio: uma viagem de ida e volta à Metrópole, com permanência de oito dias.



A BARCA DE ALVA

com um circuito turístico

O turismo nortenho deu um grande passo em frente no sentido do seu desenvolvimento e divulgação, graças à iniciativa da C. P. em organizar uma automotora especial a Barca de Alva e circuito turístico a Figueira de Castelo Rodrigo, levada a efeito em 2 de Março. Às 8.15 desse dia a automotora, levando os convidados e excursionistas, saiu da estação de S. Bento, no Porto, transportando como representantes da C. P. os Srs. Eng.º Francisco Bernardo, chefe do sector de Exploração da Zona Norte; inspector da zona, Américo Costa; João Rodrigues, subdirector no Porto da E. G. T.; António Coutinho, inspector do Serviço de Fiscalização de Receitas e Horácio Lamego, inspector de Movimento na Régua.

Tripulavam a moderna e confortável unidade ferroviária o chefe maquinista Perfeito Vieira e o maquinista de 1.ª classe Sousa Paiva.

Graças a uma bem elaborada monografia das terras que ia atravessando, da autoria do inspector António Coutinho, o viajante ia-se identificando com os maiores sucessos históricos de cada uma delas, e com as belezas que desfrutava. E pouco a pouco, com o Douro sempre a serpentear lá em baixo por entre fragas e penedias a pique, a grandeza da paisagem duriense sobrepunha-se para ficar em primeiro e único lugar!

À hora exacta — 12.25 — a automotora atingiu Barca de Alva. Aqui, a caravana era aguardada pelo presidente da Câmara Municipal de Figueira de Castelo Rodrigo, Sr. Fernando Guerra Bordalo, e por toda a vereação.

Enquanto os restantes passageiros tomavam lugar em autocarros postos à sua disposição, os representantes dos órgãos de informação seguiam num automóvel conduzido pelo Sr. Carlos Granado, vereador das finanças, que lhes servia de cicerone.

A primeira paragem verificou-se no Alto da Sapinha, já em terras beiroas, local que pertence à freguesia de Escalão a qual, conforme oportunamente alguém lembrou, «domina a região».

Dali podem ver-se dois países — Portugal e Espanha; três províncias — Alto Douro, Trás-os-Montes e Beira Alta; e três distritos — Guarda, Bragança e Salamanca. O panorama é verdadeiramente deslumbrante, mas estava-se apenas no princípio de uma viagem maravilhosa.

Do Alto da Sapinha rumámos para Escalhão. Aqui, no meio da aldeia, um cruzeiro assinala as lutas da Restauração, tendo, entre outras, a seguinte inscrição:

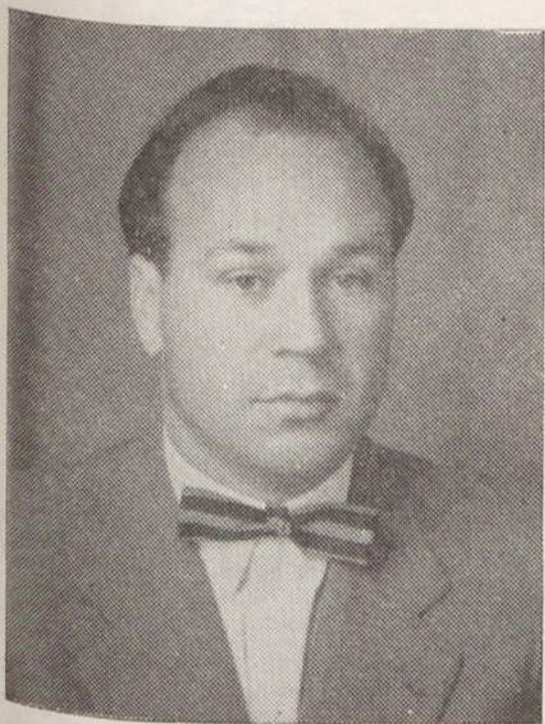
«Por Deus e pela Pátria. 400 fogos vencem 4500 infantes, 400 cavaleiros e bastante artilharia, a 7-10-1642.»

Logo a seguir vem a igreja-fortaleza da aldeia, com as suas pedras centenárias.

Em baixo, sempre majestoso e bravio, o Douro continua a correr para o Porto...

Apresentadas as boas-vindas pelo presidente do Município de Figueira de Castelo Rodrigo no salão nobre dos Paços do Concelho, a caravana seguiu para a Serra da Marofa e para Castelo Rodrigo.

HOMENS ideias E obras



Romeu Correia

REGISTAMOS as lisonjeiras referências que a crítica italiana tem feito à obra de Romeu Correia, um dos nossos mais jovens romancistas já com larga audiência em França e noutros países, onde também alguns dos mais importantes órgãos literários internacionais se ocupam deste escritor português, que Diego Fabbri, em «La Fiera Letteraria» coloca à altura doutro jovem autor: o americano Robert Yoles, um dos romancistas da nova geração mais lidos nos Estados Unidos.

«LITERATURA FRONT», revista que se publica em Sófia, insere larga referência à obra de Alves Redol, situando este autor na primeira linha dos escritores portugueses de hoje. O nome do romancista passou de há muito as nossas fronteiras para encontrar merecida audiência em diversos países. São inúmeras as revistas literárias de toda a Europa que se ocupam do autor de «Fanga» e de «O Barco dos Sete Lemes». A literatura portuguesa contemporânea tem já larga projecção em todos os meios literários da Europa.



Alves Redol

Figuras e factos da Vida Literaria ESTRANGEIRA POR Jorge Ramos

Passou agora o terceiro aniversário da morte de Francis Carco, autor de «Cenas da Vida de Montmartre» e «Noites de Paris». Oriundo de uma família corsa, o poeta de «A boémia e o meu coração» nasceu em Abril de 1886 vindo a falecer em Paris, em Fevereiro de 1919. Companheiro e amigo de poetas, romancistas, pintores, gente de teatro, e, enfim, de todo o mundo das letras e das artes, a vida e a obra de Francis Carco transformou-se na mais portentosa reportagem poética até hoje por ventura realizada por qualquer escritor. Pintou os ambientes equívocos de Paris com toda a sua incrível fauna de cantores de rua, milionários de hoje sem um vintém amanhã, semiloucos, chantagistas, «fumistes», artistas e farsantes, «snobs» e intelectuais, estrelas de cabaré e eternos ociosos... Em «L'homme traqué», em «Paname» ou em qualquer dos muitos romances em que biografa uma certa actualidade de Paris, o escritor nunca abdicou da sua qualidade de intelectual. No fundo, o crítico sensível de Verlaine e de François Villon, limitou-se a ser o poeta de Paris. As jovens «midinettes», as actrizes desconhecidas, as cançonetistas sem público, as «femmes-du-demi-monde», surgem no mesmo ritmo em que cantou a beleza e a aventura, a chuva, a noite, ou a tristeza, os cais do Sena, e os «coins» de Montmartre...

• Em Abril de 1895, um grupo de jovens franceses, o mais velho dos quais não tinha vinte anos, publicou uma revista intitulada «Documento», criada para combater o simbolismo: Jorge de Boulier e Eugénio Monfort sustentaram a revista. Pouco depois aparecia o «Manifesto Naturalista» com este programa: procurar a invenção pura, e combater a arte pela arte. Nascia, assim, há 70 anos, que se completam agora, um novo movimento que se dissolveu em 1904, ano em que Fernand Gregh, há pouco desaparecido, publicava o seu «Manifesto Humanista».

• Uma nova edição de «Sombras do Medo sobre o século vinte», de Mounier, está alcançando em França e de certo modo em toda a Europa um êxito sem precedentes. Noutra época, talvez o autor tivesse escrito sobre a cega ingenuidade

que conduz os destinos do Mundo; mas numa Europa deprimida, acossada pelo delírio de duas guerras mundiais, preferiu reanimar esse espírito de humanismo que os progressistas do século passado tomaram emprestado do cristianismo. O pensamento vigoroso de Mounier, há dez anos atrás, tem hoje actualidade surpreendente propondo uma visão da história e uma maneira de a situarmos diante dos mitos e problemas da nossa época, como o medo, a máquina, o progresso. Emanuel Mounier nasceu em Abril de 1905, em Grenoble, onde viveu até aos 19 anos. Estudou em Paris licenciando-se em filosofia em 1928. Sacrificou a sua carreira universitária pelo projecto de uma revista que efectivamente nasceu da sua audácia e do seu imenso esforço: «Esprit». O pensamento de Mounier, expresso em várias obras, como «Propriété Humaine», «Le Personalisme», etc., situa-se na linha do existencialismo cristão, que encontra representantes hoje em Jaspers e Gabriel Marcel.

• Por iniciativa da União Cultural Americana, de Montevideo, e com a colaboração de dezoito países da América Hispânica, inaugurou-se na capital do Uruguai, a Biblioteca Blasco Ibañez — o grande novelista que Valência se orgulha de contar entre os seus homens ilustres. São hoje muito diferentes a técnica e os moldes da novelística, mas as criações literárias do autor «Entre Naranjos» e «La Barraca», onde a imaginação se revela pujante e todas as qualidades de um grande prosador se conjugam, permanecem vivas, procurando sempre o interesse do leitor, e acentuando até nalgumas páginas esse deslumbramento de beleza que dá a um escritor a imortalidade. Vicente Blasco Ibañez foi um dos mais hábeis narradores de todos os tempos. E foi, para além de escritor, um homem que amou a humanidade, e profundamente a sua pátria: lançou-se à gigantesca empresa de realizar uma larga revisão histórica, subtraindo da penumbra essas figuras que em «El Papa del Mar» e outras novelas, ele trouxe para a luz da epopeia espanhola. Exilado em Monton, faleceu com 61 anos em Janeiro de 1928. Os seus restos mortais repousam sob o céu levantino, na Valência dos cravos vermelhos.

Na linha do Minho

inaugurou-se

um novo troço electrificado

entre

Ermesinde e S. Romão

Um novo passo em frente no caminho da electrificação completa da linha do Minho, foi dado com a inauguração dum troço entre Ermesinde e S. Romão do Coronado.

Saiu de Campanhã o comboio inaugural, composto de duas unidades triplas, levando a bordo os Srs. Eng.º Espregueira Mendes, director-geral da C. P.; Eng.º Brito e Cunha, administrador; Eng.º Júlio dos Santos, director da Exploração; Dr. Carlos Albuquerque, chefe do Serviço de Tráfego; Eng.º Valério Vicente, dos Serviços de Electrificação, Brito Cunha, António Canavezes, chefe da Região Norte; Francisco Bernardo, chefe do Movimento de Tracção-Norte; António Martins Pinheiro, do sector electrónico da Região Norte; Oliveira Santos, chefe do sector da Via e Obras; Celso Vasconcelos, chefe das oficinas de Campanhã; inspector Américo Costa, chefe do Posto de Controlo; João Rodrigues, subdirector da E. G. T.; Dr. Rebelo Cotta, delegado do I. N. T. P.; Eng.º Manuel Ramos, da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, etc.

Depois de breve paragem na estação de Ermesinde, a composição iniciou o troço do percurso electrificado recentemente, parando pouco depois junto da passagem de nível da Rua Rodrigues de Freitas, onde o Sr. Eng.º Brito e Cunha cortou uma fita de seda, inaugurando, assim, o melhoramento.

Até chegar a S. Romão, o comboio inaugural teve breves paragens nos apeadeiros de Travagem, Leandro e S. Frutuoso.

Aguardando a chegada da composição, encontravam-se ali os Srs. Dr. Fonseca Jorge, chefe do distrito; Dr. Délio Santarém, Coronel Carlos Moreira e Eng.º Armando Sousa Magalhães, presidentes, respectivamente, das Câmaras Municipais de Santo Tirso, Maia e Valongo; bem como o Sr. Altamiro Ramos de Oliveira, presidente da Junta de Freguesia de S. Romão.

Numa das dependências da estação, em tribuna erguida para o efeito, teve então lugar uma sessão solene, presidida pelo governador civil do distrito.

Abriu a série de discursos o Sr. Matos Gomes, que salientou a importância do melhoramento para a população local e solicitou a rápida eliminação da passagem de nível que fica à saída da estação de S. Romão.

Falaram seguidamente os Srs. Altamiro de Oliveira e Feliciano Cruz, que se referiram, igualmente, ao alcance da electrificação ora concretizada.

Pela C. P., usou então da palavra o Sr. Eng.º Brito e Cunha, que principiou por realçar que a ligação de S. Romão era apenas o início de uma obra mais vasta: a electrificação da linha até Braga.

Mais adiante, o orador anunciou a criação de novos comboios para servirem aquela zona populacional — quatro ascendentes e quatro descendentes —, com o seguinte horário:

Ascendentes — Saída de Campanhã: 0.55, 6.42, 19.10 e 20.08; chegada a S. Romão: 1.26, 7.12, 19.39 e 20.32.

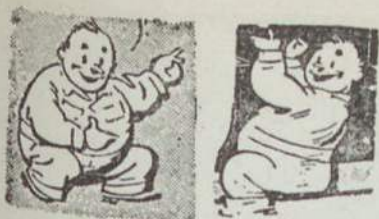
Descendentes — Saída de S. Romão: 6.45, 8, 19.50 e 20.55; chegada a Campanhã: 7.14, 8.29, 20.18 e 21.23.

Já a terminar, o Sr. Eng.º Brito e Cunha afirmou, ainda, que os novos comboios com partida de S. Romão a horas matinais (6.45 e 8), terão seguimento até Aveiro, permitindo, desse modo, aos habitantes das freguesias próximas do troço electrificado, deslocarem-se para a margem sul do Douro, sem necessidade de transbordo em Campanhã. E para garantir o regresso desses passageiros, igualmente os novos comboios que chegam a S. Romão às 20.18 e 21.23 horas, virão de Aveiro.

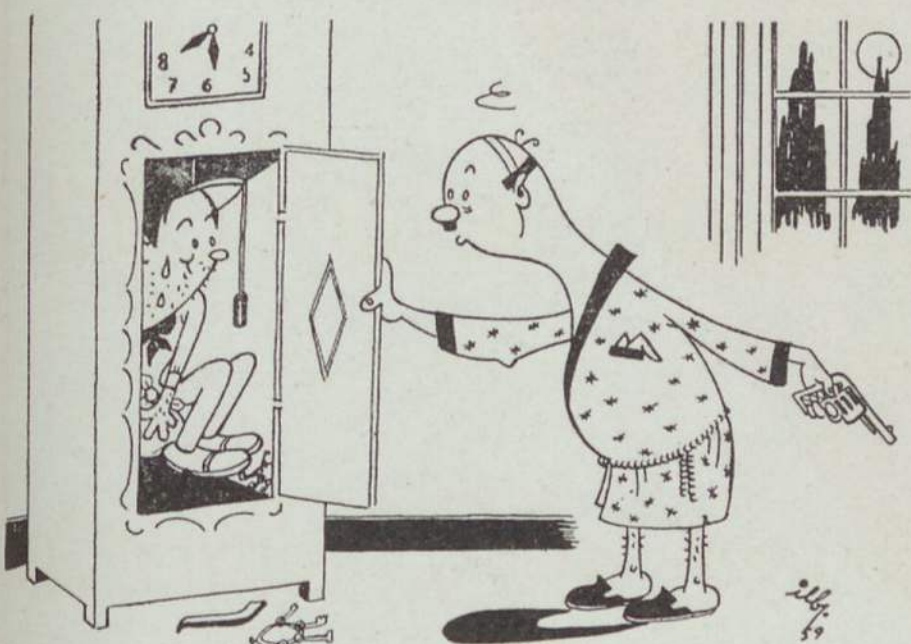
A encerrar a sessão, falou o Sr. Fonseca Jorge, que se congratulou com o melhoramento inaugurado.

NO ENTRONCAMENTO

Entre as obras projectadas para o corrente ano, no Entroncamento, conta-se, como a principal, a continuação dos trabalhos para a construção da passagem superior ao caminho de ferro daquela progressiva vila (que assim eliminará os inconvenientes da actual e obsoleta passagem de nível local) obra de grande vulto. Só em expropriações e trabalhos compreendidos na fase inicial, em plena execução, foram já despendidos 3 572 763\$10.



Página de Recreio



— Que está você a fazer aí dentro?
— Ia para o Porto e perdi-me...
— Bem. Então desça, passe por baixo da cama, dê a volta pela casa de banho, dobre à esquerda no tanque e siga pela capoeira...



— Estou sem criada. Imagine que me roubou seis talheres. E logo aqueles mais bonitos que tínhamos, com aquele L enorme de «Leão de Ouro».



— E quanto me vai custar o elevador que a empresa vai colocar no meu palácio?
— 200 contos para cima.
— E para baixo?



— Minha mulher separou-se de mim por causa do meu maldito vício de jogar. Perdia-a numa partida de «sueca».



— Sim, agrediu-o com uma garrafa de vinho. Mas a minha boa intenção pode ser verificada facilmente se o sr. comissário constatar que tive o cuidado de usar uma garrafa de vinho reconstituente.

— O meu filho é um rapaz às direitas. Saiu de casa dizendo que voltaria valendo o seu peso em ouro. Não se passaram seis meses e a polícia já oferece cinquenta contos por ele.



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL