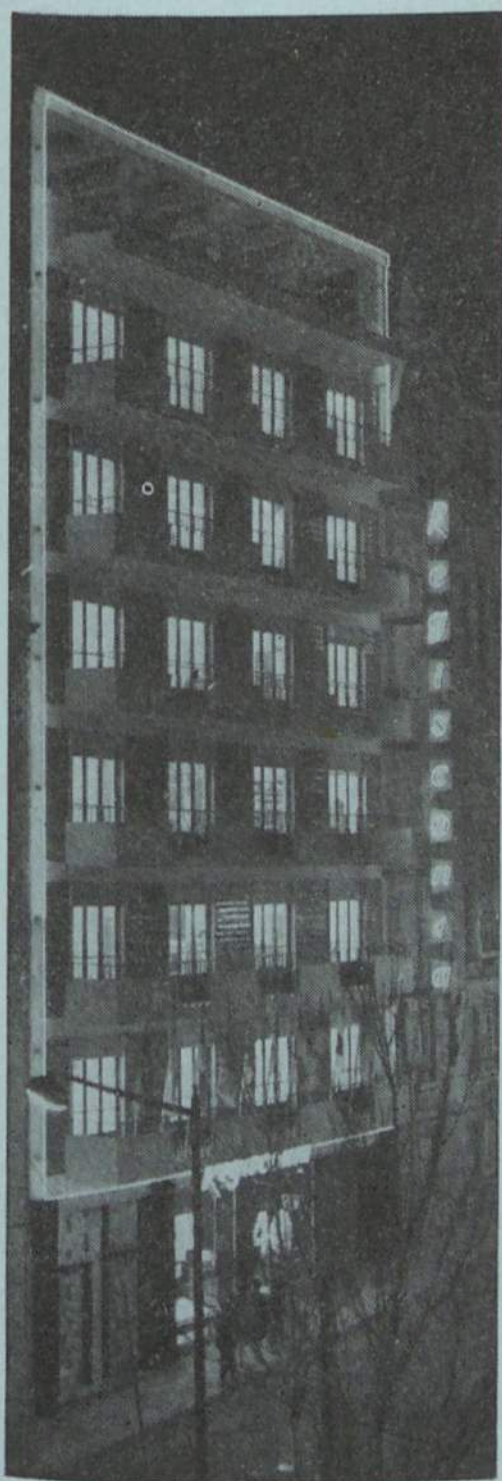


GAZETA

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

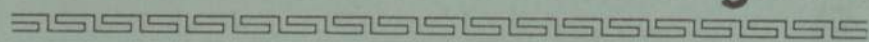
DIVISÃO DE COMPUTADORES ELECTRÓNICOS

PALLAS
SIEMAG

Regisconta

LISBOA - PORTO - COIMBRA - FARO - LEIRIA

Caminho de Ferro de Benguela



1414 Km. através de Angola

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

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

E L V A S

Srs. Ferroviários:

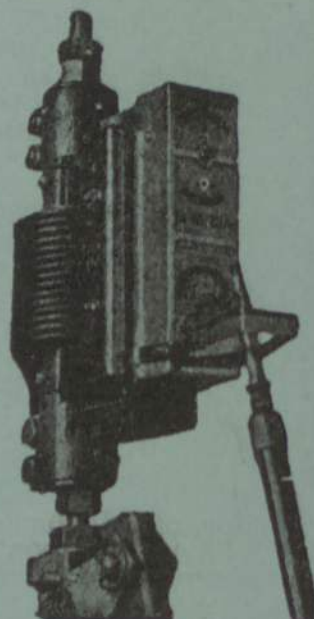
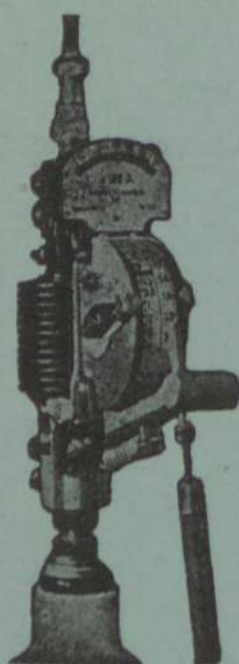
Para a compra dos vossos
FATOS, SOBRETUDOS,
CASACOS DE SENHORA, etc.

Peçam amostras pelo correio a
MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS



RELÉS



para protecção con-
tra curto-circuito e
sobrecarga de alter-
nadores, transforma-
dores, cabos, etc.

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRAFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA - 2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

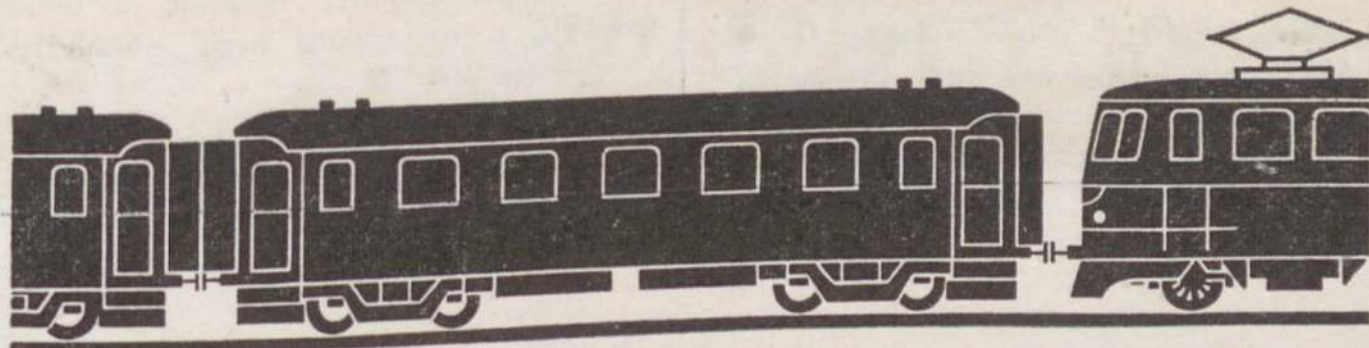
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

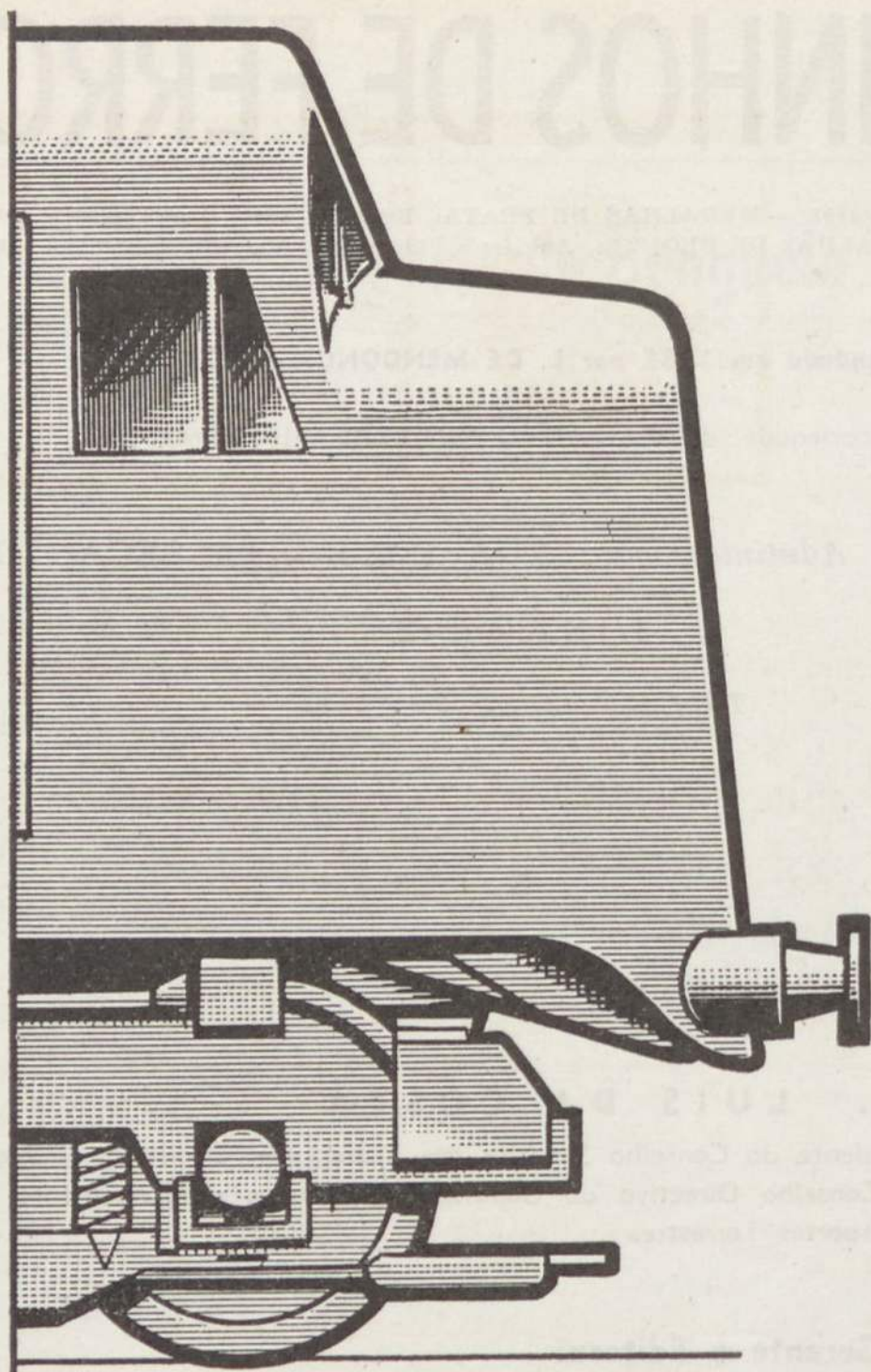
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DR.

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameiro

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Jornal da Quinzena	150
Turismo	152
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro ...	154
Memórias de um viajante	156
As orvelhadas de Santa Marinha	157

Henrique de Bona	158
Linhas Estrangeiras	159
O turismo e a escola	160
Panorama	162
Volta ao Mundo	163

Jornal da Quinzena



No Salão Medieval da Biblioteca Pública de Braga esteve patente uma exposição sob o tema «Braga antiga e moderna», que constituiu grande êxito.

● De 2 a 4 de Setembro vão realizar-se em Cortegaça as «Festas do Mar».

● No dia 21 do mês passado decorreu o 516 aniversário da elevação à categoria de cidade da então Vila do Funchal.

● «A Ilha de Moçambique é um dos últimos paraísos terrestres» salienta o escritor holandês Hulbregtase em «Le vie del mondo», revista do Touring Clube Italiano, num artigo profusamente ilustrado.

● Festejou o 35.º aniversário o nosso prezado colega «Diário do Alentejo», a quem apresentamos as nossas melhores saudações.

● As festas a S. Pedro, em Riba de Ave, com feéricas iluminações, tiveram este ano grande afluência de turistas.

● Num ambiente cheio de beleza, desfilou na Figueira da Foz o Cortejo Etnográfico e Folclórico do Homem do Mar, em que se enquadrou outra rubrica: a dos Cantares e Dançares do Distrito de Coimbra. É a repetição de um cortejo já anteriormente realizado, mas desta vez com mais riqueza de motivos.

● No gabinete de Planeamento de Transportes Terrestres, o engenheiro M. Roussot, do Ministério do Equipamento da França efectuou uma conferência subordinada ao tema «A Política de Transportes».

● No próximo dia 23 efectua-se pela primeira vez na Póvoa de Varzim o VI Festival de Folclore Nacional.

● Portugal classificou-se em 5.º lugar no Festival da Canção do Minho disputado na cidade espanhola de Orense (prémio de 5 mil pesetas).

● A primeira grande manifestação do ciclo das Festas de Verão de Viana do Castelo, decorre de 27 a 30 do corrente com a romaria anual da Meadela e a «Tarde Regional», espectáculo que compreenderá uma exibição de costumes e trajes meadelenses e de outras regiões.

● O Programa Radiofónico do Distrito de Setúbal está organizando, na cidade do Sado, o I Encontro das Sociedades de Recreio e Cultura.

● Estuda-se a possibilidade de durante os meses de Verão se organizarem passeios turísticos no concelho de Almada dedicados especialmente a turistas estrangeiros que se encontrem hospedados na região.

● O Centro Nacional de Formação Turística e Hoteleira, no seu primeiro ano de actividade pode reivindicar uma obra de notável interesse. Iniciou agora os trabalhos para a criação de escolas de hotelaria no Algarve e no Funchal.

● O Clube Ferroviário de Malange (Angola-Norte) levou a efeito diversas festividades para comemorar o XV aniversário.

● Prosseguindo na campanha de valorização do centro do País, vai a Câmara Municipal de Coimbra, por intermédio do

seu departamento de turismo, iniciar a montagem do Museu Etnográfico das Beiras, cuja inauguração está prevista para o dia 1 de Dezembro.

● A Junta de Turismo da Costa do Sol promove, de 7 a 25 de Novembro, o IX Salão Internacional de Fotografia.

● O Ministério das Obras Públicas autorizou um reforço de 474 contos para as obras da Estalagem de Santa Cruz, na Horta (Açores).

● Os sul-africanos vão erguer na Praia da Polana, em Moçambique, um monumento a Vasco da Gama, em bronze sobre pedestal de mármore, que assinala a gratidão do povo da República da África do Sul ao navegador que alcançou os mares da Índia.

● Na construção da passagem superior ao caminho de ferro, no Entroncamento, já foram gastos mais de três mil contos.

● O LAR FERROVIÁRIO, modelar organização à qual os ferroviários, seus sócios, devem grandes serviços, beneficiou mais um sócio com uma elegante construção. Trata-se do sócio n.º 122 do 3.º escalão, a quem em acto solene, no Casal do Grilo, concelho e freguesia do Entroncamento, foi entregue, no dia 9 a chave de uma bela moradia.

● O Conselho de Administração deliberou substituir a designação «Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos Grandes Expressos Europeus», em vigor desde 1884, pela denominação «Companhia Internacional dos Wagons-Lits e do Turismo».

● O Cardeal D. José da Costa Nunes entregou ao jornalista Luis Lupi, director da agência noticiosa «Lusitânia», as insígnias da Ordem de S. Gregório Magno, com que o Papa Paulo VI o distinguiu. Felicitamos o nosso camarada, amigo de longa data.

● O sr. eng.º Augusto Bandeira, director-geral da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, divulgou que o projecto do Regulamento da Caixa de Previdência do Pessoal daquela companhia havia sido submetido à aprovação do Governo. A notícia causou naturalmente justificada satisfação à numerosa «família» ferroviária, hoje computada em 44 000 indivíduos.

● Inaugurou-se nas salas do Turismo de Sines uma exposição de pintura do distinto artista Félix Rodrigues, constituída por telas de grande valor paisagístico, inspiradas nalgumas das nossas regiões metropolitanas. O certame está patente ao público até 20 de Agosto.

● Na Junta Autónoma de Estradas realiza-se no dia 8 de Agosto próximo concurso público para arrematação da empreitada seguinte: construção da passagem superior ao Caminho de Ferro do Sul para supressão da passagem de nível do Pinheiro, na E. N. 125 — distrito de Faro.

● O Rancho Típico de Santa Maria da Reguenga — Santo Tirso, vai, uma vez mais, representar o nosso País, em festivais folclóricos que se realizam no estrangeiro.

Aquele rancho actuará em Baione, Bourganenf, Aurillac,

SOCIEDADE CORRETORA, LIMITADA

FUNDADA EM 1913

por CHRISTIANO FRAZÃO PACHECO

O maior produtor de ananases dos Açores

Fabricantes das famosas conservas de:

PEIXE; CARNES; LEGUMES E DOCES

Experimente a deliciosa pasta de Carne em Pastéis, Croquetes e Sanduíches!

Em Ponta Delgada - Açores: **SOCIEDADE CORRETORA, LDA.**Em Lisboa: Açorex - **Rua da Conceição, 125 - 2.º Dt. - Telef. 36 23 12**

Monte-Dor, Confolles e La Rochelle, estando a sua partida prevista para o próximo dia 2 de Agosto e o regresso para 19 do mesmo mês.

● A ideia lançada pelo «Jornal Português», de Oakland, de que Oakland e Funchal fossem consideradas *idades irmãs*, ideia logo apoiada pelos representantes oficiais das duas cidades, tornou-se numa realidade com a entrega do respectivo diploma de cidade de Oakland à cidade do Funchal, durante uma cerimónia oficial realizada em 29 de Junho último na Câmara Municipal do Funchal.

● O importante diário moçambicano «Notícias da Beira», jornal de larga expansão, transcreveu no seu número de 7 de Julho o artigo «Paris há sessenta anos», publicado na nossa revista.

● Por ocasião da tradicional Feira de S. Pedro em Torres Vedras, foi editado e distribuído gratuitamente um bem elaborado guia que se apresenta profusamente ilustrado e com artigos, mapas e horários de caminho de ferro, e outras numerosas indicações úteis acerca da actividade turística daquele importante centro estremenho.

● Após o acto da inauguração da barragem do Caia, o Chefe de Estado, presidiu em Évora ao cortejo do trajo popular nacional histórico, iniciativa da Câmara Municipal, que se integrou na Feira de S. João e teve o patrocínio do Comissariado de Turismo.

Abriu o desfile um grupo de zés-pereiras, seguindo-se as representações dos Açores, Algarve, Beira Alta, Beira Baixa e Beira Litoral, Douro, Minho, Estremadura, Ilha da Madeira, Trás-os-Montes, Baixo Alentejo e, por último, a banda de música de Nossa Senhora de Macheda, que antecedia a bandeira nacional, enquadrada pelas bandeiras das várias províncias portuguesas.

● Das Festas Gualterianas, em Guimarães, de 5 a 8 de Agosto, os núcleos principais são o Concurso pecuário, a Feira Franca, a Verbena, e o Cortejo do Linho.

● No majestoso cenário do Mosteiro de Alcobaça, exibiu-se o coral de pequenos cantores (dos 9 aos 14 anos) Les Petits Chanteurs de Saint Plouis, de Paris. Este notável coral, que tem obtido as primeiras classificações em concursos internacionais, é a primeira vez que vem ao nosso país.

● Com escalas em Luanda e Lourenço Marques foi iniciada no dia 11 a primeira linha marítima entre o Brasil e o Extremo Oriente.

● As praças de Touros da Póvoa do Varzim, Figueira da Foz e Viana do Castelo vão servir de cenário para a realização das últimas eliminatórias do VI Festival do Folclore Nacional, respectivamente a 23 de Julho, 15 e 19 de Agosto próximos.

● O governador Civil da Guarda recebeu a Medalha de Ouro da cidade, numa cerimónia efectuada na Comissão de Turismo.

● «Alguns problemas paisagísticos do Noroeste Português», foi o tema da conferência realizada no Centro de Estudos, do Porto, pelo eng.º Alves de Araújo.

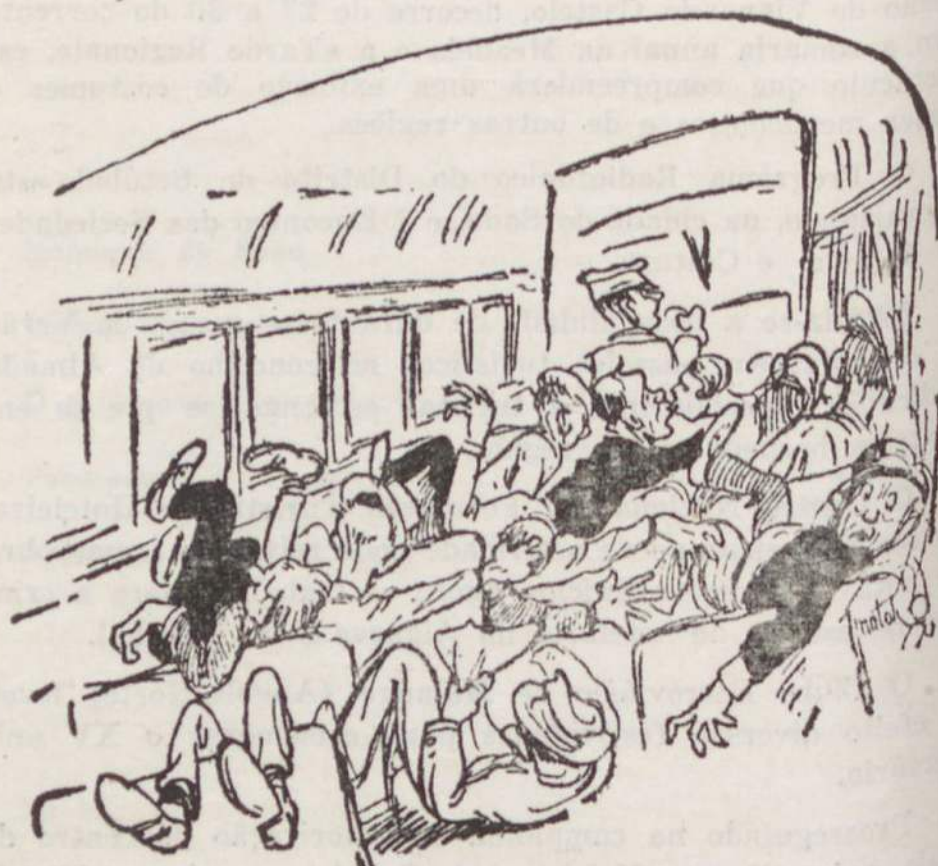
● Por deliberação da Câmara Municipal de Sintra foi criado um posto de turismo na Praia das Maças, que será inaugurado brevemente.

● «Portugal ao encontro de Portugal», assim se denomina um documentário sobre o progresso das províncias ultramarinas, que vai percorrer os cinemas ultramarinos e metropolitanos, documentando com realidade o desenvolvimento das nossas províncias de África. Foi coordenado pelo jornalista e cineasta Augusto Fraga.

● A Comissão de Turismo de Espinho, com a colaboração da Emissora Nacional, vai promover no próximo mês de Agosto, o Festival da Canção da Costa Verde.

● Um efectivo intercâmbio de jornalistas brasileiros e portugueses em regime de estágio, foi proposto no segundo Congresso das Comunidades de Cultura Portuguesa em Lourenço Marques, pelo chefe de redacção do Diário «O Globo» do Rio de Janeiro.

● Durante o mês de Maio visitaram Macau mais de 8700 turistas de várias nacionalidades. A maioria dos visitantes era de nacionalidade japonesa, inglesa e americana, registando-se a presença de vinte personalidades do serviço diplomático e de numerosos jornalistas, também de diferentes origens.



Numa curva apertada

Panorama

Está em curso na Bélgica uma campanha de prevenção contra os desastres nas passagens de nível

«Caro senhor — principia a circular recebida por muitos automobilistas belgas nos últimos anos — folgamos por não ter que lamentar as trágicas consequências que a sua falta de atenção poderia ter ocasionado».

A carta é acompanhada por uma fotografia do destinatário ao atravessar, no seu carro, uma passagem de nível, indiferente ao sinal de perigo.

Trata-se de uma campanha encetada pelos Caminhos de Ferro belgas e destinada a reduzir o balanço de baixas que atinge anualmente a média de 42 mortos nas 5411 passagens de nível que existem no país.

Nos dois anos anteriores, foram expedidas 200 fotografias acompanhadas por aquela carta.

As autoridades instalaram em todas as passagens de nível sem guarda uma aparelhagem fotográfica que opera automaticamente logo que a sinalização luminosa e sonora entra em funcionamento à aproximação de um comboio.

Quando um carro atravessa a linha, um fio especial faz disparar a máquina e o instantâneo assim obtido contém, além, da imagem do automóvel transgressor, um relógio que mostra a hora e um cronómetro que indica há quanto tempo estavam a funcionar os sinais.

O V Encontro da Imprensa Não-Diária do Sul

Na sequência de idênticas manifestações levadas a efeito em Almada, Coruche, Grândola e Lisboa (zona ocidental) efectuou-se em Rio Maior o quinto encontro da Imprensa Não Diária do Sul, que reuniu cerca de meia centena de representantes dos jornais não diários dos distritos de Leiria, Santarém, Lisboa, Setúbal, Portalegre, Évora, Beja e Faro. O programa dessa jornada de confraternização e convívio, organizada com a colaboração do Grémio N. da Imprensa Regional e do SNI, e com o patrocínio do presidente da Câmara Municipal daquela vila iniciou-se com uma sessão de boas-vindas no salão nobre dos Paços do Conselho, tendo o presidente da edilidade dirigido saudações aos visitantes, que foram agradecidas pelo presidente do Grémio da Imprensa Regional, rev. dr. Galamba de Oliveira. Fez-se uma visita às modernas instalações do Palácio da Justiça, após o que se efectuou um colóquio sobre os problemas que afectam a vida dos pequenos jornais de província. Durante o almoço de confraternização, oferecido pelo Município, vários oradores referiram-se ao alto nível em que decorreu o quarto encontro, saudando por tal motivo a comissão organizadora, que fora constituída pelos jornalistas Custódio Vieira, Aderito Cabral, Luís Bonifácio e Jorge Ramos. O director do «Correio de Niza» saudou o chefe de redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro o único profissional de Imprensa ali presente, e que sempre prestara à Imprensa regional a sua colaboração. Entre as sugestões apresentadas no colóquio merece a devida divulgação a do director do jornal «Ribamar» para que se faça uma campanha no sentido de ser criado em Portugal o «Dia do Carteiro». Os jornalistas visitaram quatro das mais importantes indústrias locais onde foram obsequiados com beberetes, e deslocaram-se às famosas salinas de Rio Maior, únicas no género na Península.

Antero

Há no Rio de Janeiro, no elegante bairro do Leblon, uma Praça denominada Antero de Quental, homenagem da Cidade Maravilhosa a um dos maiores poetas portugueses. É um recanto bucólico e mavioso, como bucólica e maviosa foi a poesia de Antero de Quental, o bom açoriano, como se lê na «Revista de Portugal, do Rio de Janeiro, dirigida por Anselmo Domingos.

41.º Aniversário da Escola de Factores

Previnem-se os componentes deste antigo curso de ferroviários que o encontro deste ano será na cidade de Braga, no dia 13 de Agosto próximo.

A concentração será pelas 10 horas na estação do Caminho de Ferro, e seguir-se-á um passeio de confraternização tradicional.

Locomotivas de turbina a gás

Nos Estados Unidos construiu-se o protótipo de um comboio de passageiros movido por uma locomotiva de turbina de gás cujas experiências decorreram em Chicago, no maior segredo.

Esse comboio poderá atingir uma velocidade de 257 quilómetros por hora e tem capacidade para 156 passageiros.

Um Museu de Picasso em Málaga

A Real Academia de Belas-Artes de S. Telmo, informou que, por proposta do escritor malaguenho D. Carlos Rodriguez Spiteri, académico correspondente em Madrid, foi solicitado da Fundação «Fundação March» a aquisição da casa em que nasceu o grande pintor espanhol Pablo Picasso, na Praça da Merced, em Malaga, para ser convertida em museu que recolha e exponha as obras do notável e discutido artista, glória da Espanha e da Europa.

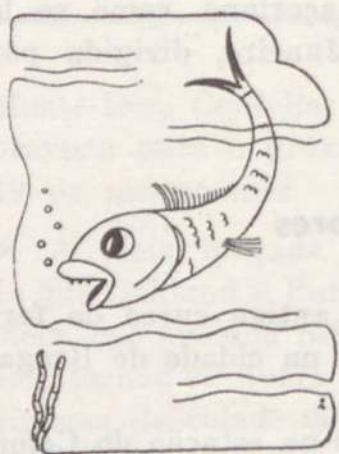


Gaiteiro mirandês

GREGUERIAS

por
RAMON GOMEZ DE LA SERNA

Ramon Gomez de la Serna tornou-se universalmente conhecido pelas suas famosas «Greguerias». Recolhemos e traduzimos algumas das que se referem ao caminho de ferro.



Os vidros dos aquários parecem janelas de um comboio submarino.

• Olharam-se através das janelas de dois comboios que seguiam em direcção contrária; mas a força do amor é tanta, que, de súbito, os dois comboios começaram a correr no mesmo sentido.

• Quando o comboio acaba de passar a ponte, move alegremente a cauda.

• O cântico das cigarras e dos grilos, durante a noite, no campo, parece estar tecendo linhas férreas.

• O resfolegar do comboio esteve, antes de nada, na respiração ofegante do cão.

• Quando o agulheiro manobra, parece que marca a paisagem com umas iniciais em relevo.

• Esses buracos que os insectos fazem nas folhas têm uma explicação: é que são os revisores do comboio das árvores.

• Quando o comboio pára produz-se na carruagem um silêncio traumático.

• Entre os carris da linha férrea crescem as flores suicidas.

• Os negros têm voz de túnel.

• A centopeia é o caminho de ferro mais pequeno do mundo.

• No cruzamento das vias férreas é onde os carris fazem o nó da gravata.

• Há noites sonoras do Verão em que se ouvem tanto os comboios, o ruído da sua marcha, o apitar das locomotivas, que qualquer pessoa se converte em chefe de estação.

• Quando assomamos à janela e o comboio começa a rodar, roubamos adeuses que não eram para nós.

• Aquele que não entrega o bilhete à saída da estação salva as suas recordações de viagem.

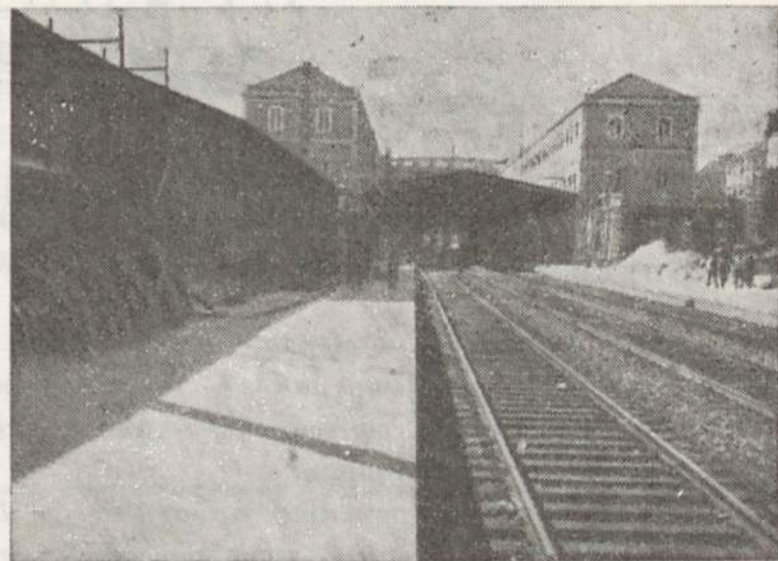
• Há qualquer coisa de suprema felicidade quando na curva da viagem vemos, da cabeça à cauda, o comboio que nos transporta.

• Quando nos tiram a ementa no vagão-restaurante é como se ficássemos sem o guia de caminho de ferro.

H I D R O L I T

S. A. BERNE — (SUIÇA)

Impermeabilizantes para a construção civil



Estação de Santa Apolónia — Lisboa
Aspecto parcial do cais à esquerda, tratado com

HYDROLIT-FLUAT

Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.

Aceleração de Presa das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.

Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.

Aumento de resistência à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.

Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.

Consultas, referências e pedidos a

BETTENCOURT & SILVA, LDA.

Rua de S. Julião, 41-2.º — Telef. 32 89 19 — LISBOA-2

ÁGUA DO LUSO

A M A I S F I N A

E A

M A I S P U R A

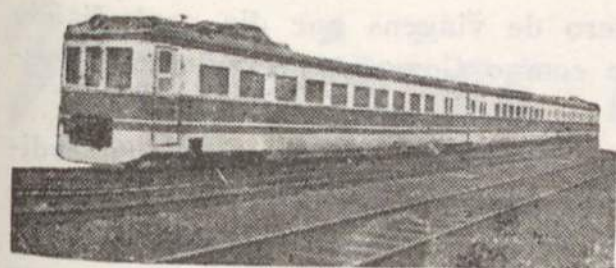
REVENDEDORA DE ÁGUAS, LDA.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 77 03 96

LISBOA-4



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)

§ 1.º — Depois de se achar em estado de exploração a dita linha, esta isenção continuará por mais dois anos tão somente para as máquinas e combustível destinados à exploração da linha férrea.

§ 2.º — A empresa conformar-se-à com os regulamentos fiscais que foram necessários para prevenir o abuso desta concessão.

Art.º 35.º — Concede mais o Governo à mesma empresa, sem encargo algum, todos os terrenos do Estado, que devem ser ocupados pela linha que faz o objecto deste contrato e edifícios respectivos, bem como todas as madeiras do Estado que estiverem sobre os mencionados terrenos.

Art.º 36.º — Quaisquer expropriações, que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro contratado, serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais, dos caminhos de ferro, devendo no segundo caso intervir o Ministério Público, para auxiliar a empresa em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou daquelas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art.º 37.º — Concede enfim o Governo à mesma empresa a faculdade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre a expropriação por utilidade pública, que lhe deverão ser aplicadas, e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

CAPITULO III

Condições que regulam o modo como deve ser feita a exploração concedida à empresa pelo artigo 21.º do contrato

Art.º 38.º — Para regular os preços da condução dos passageiros, gados e mercadorias, adoptar-se-ão as tarifas com base nas tarifas actualmente em vigor no caminho de ferro do norte e leste, ficando os seus preços estabelecidos como máximo até à conclusão do caminho de ferro à fronteira.

§ 1.º — Terminado o caminho de ferro até à fronteira, poderão as tarifas ser modificadas por acordo entre a Empresa e o Governo, e consecutivamente de cinco em cinco anos proceder-se à revisão das tarifas.

§ 2.º — Reduzidos uma vez os preços para qualquer classe de passageiros e mercadorias, não poderão aumentar, senão passados seis meses.

§ 3.º — Na falta de acordo entre o Governo e a empresa, acerca das modificações a introduzir nas tarifas, terá cada uma das partes o direito de estabelecer, desde logo os preços das tarifas francesas, que naquele tempo estiveram em vigor para os caminhos de ferro franceses.

§ 4.º — Entende-se por tarifas que estiverem em vigor nos caminhos de ferro franceses, as tarifas que constarem

dos cadernos de condições (*cahiers des charges*) das concessões dos caminhos de ferro feitas em França, ou as que vigorarem em virtude da lei daquele País.

§ 5.º — Se o Governo julgar que, sem prejuízo dos interesses da empresa, podem reduzir-se as tarifas, e esta não acordar na redacção, poderá ela ser levada a efeito por uma lei, garantido à empresa o produto bruto total do último ano, e o argumento progressivo que em termo médio tenha tido no último quinquénio.

§ 6.º — Qualquer modificação, que em qualquer tempo se faça, será anunciada com um mês de antecedência.

Art.º 39.º — A percepção dos preços de transporte deverá fazer-se indistintamente sem nenhuma espécie de favor.

§ 1.º — No caso em que a empresa conceda a um ou mais expedidores uma redução qualquer sobre os preços da tarifa, antes de a pôr sem execução, deverá dar conhecimento disso ao Governo, e este terá o direito de declarar a redução obrigatória para todos os expedidores, e aplicável a todos os artigos da mesma natureza. A taxa assim reduzida não poderá ser elevada antes de três meses.

§ 2.º — As reduções concedidas a indigentes não poderão em caso algum dar lugar à aplicação das disposições que precedem.

Art.º 40.º — As despesas acessórias não incluídas nas tarifas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art.º 41.º — A recepção das taxas terá lugar por quilómetros, assim 1 quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menor de 5 quilómetros, a qual será paga por 5 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1000 quilogramas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centésimos de toneladas; assim todo o peso compreendido entre zero e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 10 e 20 pagará como 20 quilogramas e assim sucessivamente.

Art.º 42.º — O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisíveis de peso superior a 5000 quilogramas, não





será obrigatório para a empresa. As condições deste transporte poderão regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

Feito, porém, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante três meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º — Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagões pagará pela carga inteira do vagão ou dos vagões que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.º — As mercadorias que, a pedido dos expedidores, forem transportadas com a velocidade de viajantes pagarão na razão do dobro do preço ordinário.

§ 3.º — Os cavalos e mais gado também pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art.º 43.º — As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o efeito do pagamento dos direitos de transporte, nas classes com as quais tiveram maior analogia.

Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscais do Governo, com recurso para o Ministério das Obras Públicas.

Art.º 44.º — Todos os objectos (excepto os preciosos, especificados na, tarifa) que pesarem menos de 10 quilogramas, serão considerados como objectos de recovagem.

Art.º 45.º — Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas, não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço além daquele que deve pagar pelo seu lugar.

Art.º 46.º — Os militares e marinheiros em serviço viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art.º 47.º — Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro, ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços de transporte, ou da fiscalização sanitária da linha, deverão transitar nele sem pagar quantia alguma.

Art.º 48.º — A empresa será obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade do preço das tarifas todos os meios de transportes estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando ele precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

Art.º 59.º — A empresa será obrigada a transportar gratuitamente as malas do correio e os seus condutores, em vagões bem acondicionados, nos trens de maior velocidade.

O Governo fará, ouvida a empresa, o regulamento deste serviço tomando por base os regulamentos franceses, respectivos aos caminhos de ferro subsidiados pelo Estado.

Art.º 50.º — O número de viagens por dia será fixado pela empresa de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia para segurança pública, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art.º 51.º — Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

Art.º 52.º — O uso do telégrafo eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais e aos particulares mediante os preços de uma tabela estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

CAPÍTULO IV

Condições relativas ao depósito, às obrigações da empresa, prazos para a construção, penas convencionadas, legislação aplicável e outras estipulações tendentes a tornar perfeito este contrato

Art.º 53.º — A empresa obriga-se a depositar no Banco de Portugal, à ordem do Governo, em dinheiro, ou em títulos de dívida pública portuguesa de 3 por cento, pelo seu valor no mercado, a quantia de 270 000\$00 réis, ou 60 000 libras esterlinas, antes da assinatura do contrato.

§ Único — Se o depósito for feito em títulos, a empresa tem o direito de receber os seus juros enquanto durar o mesmo depósito.

(Continua no próximo número)



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

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

O L I V E I R A
S . J O Ã O D A M A D E I R A

Memórias de um viajante

II

Os gafanhotos Kamikaze



Nessa manhã, encontrava-me eu em Corrientes, uma pequena cidade do Norte da Argentina, não muito longe do Paraguai. Pela janela do meu quarto de hotel, avistava uma paisagem de primavera, jardins verdejantes bem tratados, árvores já em flor. Aves multicolores, numerosas, esvoaçavam ou cantavam.

Enquanto me vestia, ia reparando ao longe numa nuvem muito negra. Não prestei muita atenção, mas de repente ouvi bater à minha porta: «Depressa, feche a janela, o gafanhoto, o gafanhoto»!

Se eu a não tivesse fechado tão rapidamente, como só depois vim a compreender, podia-me ter entrado uma nuvem de gafanhotos no quarto, e nada teria ficado, absolutamente nada, de têxtil: Cortinas, colchas, lençóis, tapetes. Até os próprios móveis de madeira não teriam sido de todo poupados.

A nuvem, de um momento para o outro, tinha-se tornado enorme, a ponto de escurecer como se estivesse prestes a desabar grande tempestado. A nuvem aproximou-se rapidamente e os primeiros gafanhotos, da grossura de um dedo grande da mão, começaram a embater contra os caixilhos da minha janela, com um barulho ensurdecedor.

— Sobretudo, não saia — disse-me o hospedeiro, que tinha fechado tudo herméticamente. — Arrisca-se a ver os seus fatos devorados, pelo menos em grande parte, porque o gafanhoto tem medo do ruído.

— Então e o que é que se pode fazer?

— Nada, absolutamente nada, senão esperar que se vão embora. Então o senhor vai ver o espectáculo.

Vi-o passado meio-dia, quando os gafanhotos recommençaram de novo o voo. Da primavera tínhamos retrocedido ao mais desolado inverno. Nem um único toque de verdura ou de vegetação. As árvores ficaram despojadas de todas as folhas; e até os troncos tinham ficado em grande parte deteriorados.

A paisagem, tornada súbitamente invernal, era toda desolação.

— E agora, dizia o hospedeiro, o que é que eu dou de comer aos meus pensionistas?

Nestes países quentes, antes de existirem as geleiras, não era possível conservar-se fosse o que fosse.

As refeições eram de uma total monotonia. Compunham-se de ovos, galinhas coriáceas, queijo duro e doce de marmelo, servidos na lata.

Ora, as galinhas éticas, que nunca tinham visto milho, mas antes se criavam com lagartas, vermes que encontravam a esgaravatar na terra, estavam

inchadas de gafanhotos. Devoravam-nos em tais quantidades que tanto elas como os ovos destilavam um gosto a azeite rançoso. Os menus não fugiam, então e durante vários dias, aos legumes secos e conservas.

O hospedeiro dizia ainda:

— O senhor ainda não viu o mais extraordinário. É inútil desesperar. Vamos antes ver os bandos dos gafanhotos a passar o rio.

Partimos numa carroça de cavalos até à borda do Paraná, que ficava próximo. Em Corrientes, o rio, um dos mais importantes do mundo, tinha vários quilómetros de largura. Os gafanhotos, que voam em grupos compactos, provavelmente conduzidos por guias de reconhecimento, como certas aves migratórias, têm um voo pesado, que lhes não permite transpor de uma só arrancada distâncias muito grandes.

Sobre o Paraná imenso, passava-se o seguinte: os primeiros grupos, após centenas de metros de voo, picavam sobre o rio, onde morriam afogados. Os cadáveres formavam rapidamente uma massa compacta que se transformava numa verdadeira ilha flutuante.

Esta ilha destinava-se a servir de jangada, uma espécie de porta-aviões flutuante para a segunda vaga que aí pousava a retomar forças. Esta segunda tomava voo por sua vez, para a algumas centenas de metros mais adiante se afogar também e formar a jangada seguinte.

E assim sucessivamente, até que a massa de voo pudesse por bandos sucessivos alcançar a outra margem. A complicação é que o rio, durante a operação não se mantém imóvel. A corrente, ainda que pouco violenta, arrasta esta onda de cadáveres. As estrias de gafanhotos mortos fazem diagonal. Acabam até por formar uma ponte oblíqua. E daí o sacrifício de um número muito mais elevado de gafanhotos «kamikaze». Eu deixo aos entomologistas e aos psicólogos a tarefa de explicar este extraordinário e voluntário holocausto.

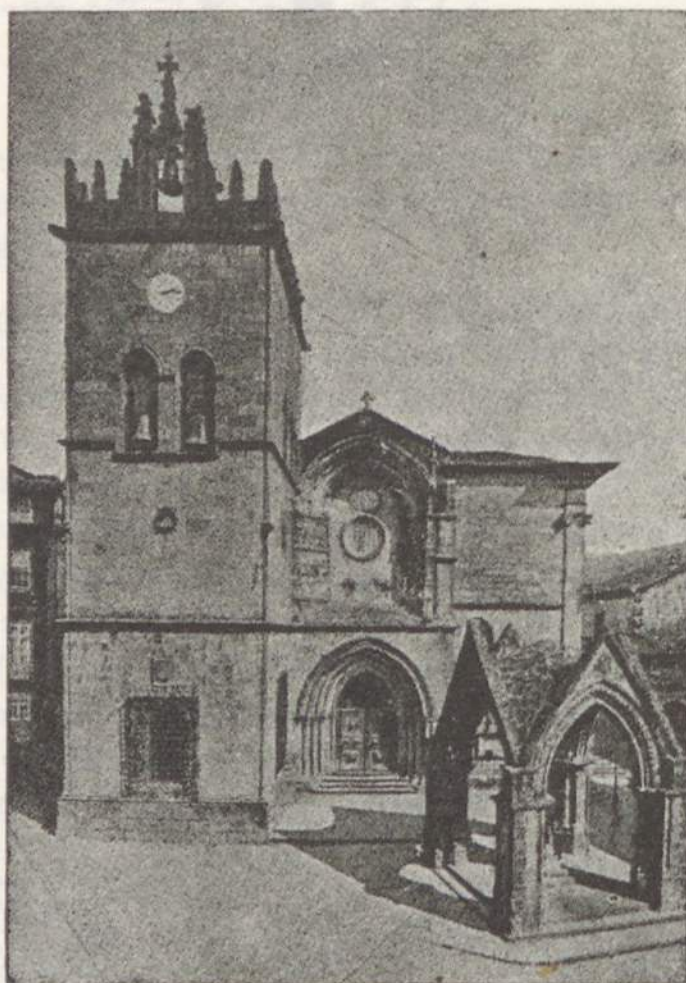
Finalmente, os milhões de cadáveres acabam por serem lançados para ambas as margens do rio, apodrecem ao sol, empestando o ar de um cheiro nauseabundo.

(X) — Devido à falta de espaço, só este número podemos continuar a série iniciada em 1 de Novembro, no n.º 1899.

Tradições de Guimarães

As Orvalhadas de Santa Marinha

por Alfredo Guimarães



GUIMARÃES
a
Collegiada
e o
Cruzeiro

É um regalo sair muito cedo, nessa manhã de orvalhadas, e ir por ali fora, por essa linda e fresca estrada da *Costa* a ver os milheirais e as vinhas todas fartas, quietos e como coalhados de orvalho, escutando curiosamente, lá do cimo das árvores, os cucos, as rolas, as pégas e os pardejos, que em doce coro lírico anunciam à nossa alma tranquila mais uma madrugada, entre as admiráveis madrugadas deste Verão delicioso.

Há ali, por aquela estrada arejada e sossegada, nas árvores e no espaço amável, um fluido e doce sentimento de tranquilidade e bondade, que é tudo quanto de mais directamente carinhoso é possível encontrar. Lá ao alto em frente, a crosta bronzeada da montanha da Penha ergue-se, na luz de alva, diademada dum virtuoso reflexo de prata. *Alvim*, a linda vivenda, semelha, entre a verdura, um alegre recolhimento de pombas e rolas — tão airoso é a sua atitude. Ao centro dos campos, lá ao fundo, e num grande ar de arraial, o casario de Guimarães abre-se numa promiscuidade antiga de torres, clarabóias, casas acasteladas, ruas e jardins, que vai subindo, à maneira dum grande rebanho por caminho estreito, até lá cima, à *Torre de Dona Muma*. Depois são, para o norte, os pinheirais elegantes da Cruz da Argola, assentes sobre uma linha de montado a perder-se, ao longe, no espaço cinzento. E entrementes — enquanto, de chapéu na mão, sereno, se goza este original espectáculo de veigas, vivendas, prados, casario, monumentos, pinheirais — ao nosso ouvido canta uma queixa doce, uma queixa meiga, da água que tombou magoada e amorosamente da fonte pequenina, a meio da estrada.

As orvalhadas de Santa Marinha já foram — em melhores tempos — um passeio de tradição, com que muitas famílias folgavam de sentir o prazer de uma madrugada do Estio, entre o canto agradável das aves. Hoje, a *Santa Marinha* é, apenas, uma saudade... Saudade que aos velhos recordará outros anos, a sua antiga alegria, a sua leveza antiga; e aos novos, tradicionalistas como eu, recorda, com pena, boas horas da meninice, gozadas naquelas manhãs, quando ainda a *Fonte dos Frades* era um lugar público de repouso e no povoado da *Costa* aquele dia era ainda *dia santo*.

As orvalhadas de Santa Marinha são hoje, apenas, uma saudade... E parece que de saudade se envolvem agora as árvores na bruma verde da manhã, com os seus cantos surpreendidos de aves, a nota triste das suas fontes, e o não sei que pena que corre e nos perturba, quando caminhamos.

O que resta do que foram as orvalhadas de Santa Marinha?

Apenas, ao apontarmos ao largo, a frontaria bronzeada dos monges nos mostra o seu ar de fábrica barroca, toda mosqueada de líquenes, toda torcida de ornatos, de onde os sinos cantam o repique mais lindo e mais nobre de quantos, cobrem Guimarães. À esquina da balaustrada, no segundo largo, a *Varandas*, repouso, tradicionalmente, com o seu açafate de doces e a garrafa, clássica, da aguardente de bagaço. Romeiros lentos — poucos, quase nenhuns — vão surgindo, de casaco ao ombro, a gozarem a fresca. Alguns lavradores vêm subindo, de fato novo, para a missa rezada a essa Santa Marinha, que é o orago da sua freguesia. Três ou quatro pessoas palram. E depois, só pelos degraus roídos, algum romeiro curioso das orvalhadas vai subindo também, cruza o largo com lentidão, entra a porta do templo, e à direita, sobre uma mesa, quase ao arco cruzeiro, lá se encontra o busto de Santa Marinha, com a sua relíquia envidraçada no peito, com o seu corpete florido de oiros toscanos em fundo encarnado e doce de camurça; e ao lado o povo que ajoelha, que se curva e murmura a rezar — o povo camponês da sua freguesia.

E ainda — voltando ao ar livre — resta a saudade da mata frondosa, dos azulejos seiscentistas dos escadórios da quinta, da poça redonda e enorme dos frades, e dessa admirável, encantadora, única varanda de *Frei Jerónimo*, de quem dois dos mais ilustres artistas portugueses do nosso tempo Luciano Freire e Manuel de Sousa Pinto disseram as mais quentes palavras de admiração.



Capela
da
Senhora
da
Oliveira



Henrique de Bona

voltou para a sua terra

A relíquia de Henrique de Bona, o Santo Cavaleiro da Palma, está agora depositada na catedral de Bona depois de São Vicente, onde estava anteriormente.

Reportamo-nos à história da conquista de Lisboa, com o auxílio de um exército de cruzados, que estava a caminho da Terra Santa, durante a segunda cruzada, no ano de 1147. A maioria dos cruzados eram cavaleiros alemães e flamengos, aos quais se uniram também ingleses, normandos e outros da Europa Ocidental. Os cruzados alemães tinham partido de Colónia no dia 27 de Abril de 1147, descendo o Reno e dirigindo-se inicialmente ao porto inglês de Dartmouth, onde já estavam esperando outros participantes dessa cruzada. De Dartmouth dirigiram-se à cidade do Porto e no dia 25 de Junho do mesmo ano, a frota seguiu do Porto para Lisboa. A bordo estavam o Arcebispo de Braga e o Bispo do Porto. Cinco dias mais tarde tinham chegado a Lisboa.

Para a conquista da cidade e do castelo o exército dos cruzados foi subdividido em diversas divisões. Os cruzados alemães

foram destacados para o flanco leste, onde se localizam hoje São Vicente de Fora e o Campo de Santa Clara. O combate foi longo e heróico. O rei mandou que fossem construídos dois cemitérios, um para os alemães e o outro para os ingleses.

No cemitério dos alemães foi edificado mais tarde a Igreja de São Vicente. Um dos cavaleiros sepultados nesse cemitério foi Henrique de Bona, que sucumbiu durante uma das últimas batalhas no cerco do castelo.

Em breve, porém, começaram a circular histórias fantásticas sobre factos que estavam acontecendo junto ao túmulo de Henrique de Bona. Esses factos são descritos por Júlio de Castilho em seu livro «Lisboa antiga», baseando-se em antigos relatórios da «História Eclesiástica», de D. Rodrigo da Cunha.

Dois jovens surdos-mudos, da tripulação das naus, foram até ao túmulo de Henrique de Bona para rezar e suplicar ajuda para os seus males. Após a oração eles adormeceram junto ao túmulo. Henrique de Bona então apareceu--lhes em sonho não, porém, com a sua armadura, mas com o hábito de peregrino, levando na mão um ramo de palma. Ordenou aos jovens que se levantassem e falassem, e, quando depois acordaram, eles podiam ouvir e falar. Esse acontecimento correu de boca em boca, espalhando-se por todo o exército e na cidade de Lisboa».

Uma lenda se conta sobre o escudeiro de Henrique de Bona, que, à noite, apareceu três vezes à esquerda do cemitério,

**A história
de uma palmeira
dá origem
à Rua da Palma**

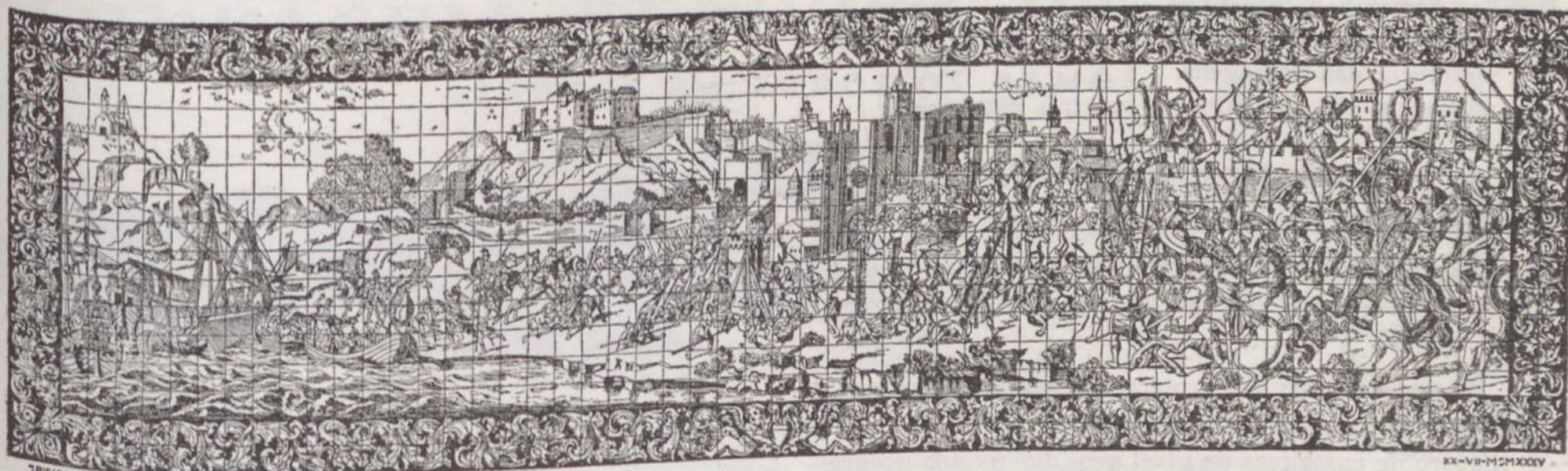
exigindo que o seu corpo fosse sepultado ao lado do seu antigo senhor.

Os relatos tornaram-se ainda mais fantásticos, quando uma palmeira frondosa nasceu na cabeceira da sepultura de Henrique de Bona e se desenvolveu sempre mais. Quem tocasse as suas palmas, ficava curado de todos os males. Acreditava-se que as raízes da palmeira vinham directamente do coração do cavaleiro morto. Camões, no oitavo canto das «Lusíadas» refere-se ao Santo Cavaleiro da Palma com as seguintes estrofes:

**Olha Henrique famoso cavaleiro!
A palma que lhe nasce junto à cova!
Por ele mostra Deus milagre visto
Germanos são os mártires de Cristo!**

Até ao século 17, conservava-se no Mosteiro de São Vicente, ao lado do cemitério dos alemães, um ramo e uma fruta daquela famosa palmeira como relíquia. Consta-se ainda que mais tarde, uma rua cortou os terrenos do mosteiro, na qual especialmente alemães tinham as suas casas e, em homenagem ao Santo Cavaleiro da Palma, denominaram aquela rua de Rua da Palma.

**Onde se recorda
a conquista de Lisboa
com o auxílio dos cruzados,
de que fazia parte
o Santo Cavaleiro da Palma**



Conquista de Lisboa aos mouros (azulejos do convento de S. Vicente de Fora)

Linhas Estrangeiras



CANADÁ

Há cinco anos, não existia na linha Montreal-Toronto senão três comboios quotidianos em cada sentido, com um tráfego inferior ao terço do que transportava o avião. Hoje, com uma dezena de comboios, aos quais vão ajuntar-se os turbo-comboios, há já igualdade de tráfego entre o carril e o ar, mas o carril vai estar à cabeça e permanecerá no seu lugar. O «Canadien National» estuda um serviço «futurista» que comporta 64 comboios quotidianos nesta relação. A distância de 540 km em bem pouco menos de duas horas. O número de lugares oferecidos passaria de 7 000 a 30 000.

FRANÇA

Durante o Verão de 1967, a SNCF terá em serviço comboios rápidos de mercadorias que poderão circular a 120 km/h e ligarão as principais cidades francesas, em tempos de percurso comparáveis aos dos comboios de passageiros que lhe asseguram o recorde da rapidez e da regularidade.

Depois do «Provence-Express» especializado desde há muitos anos no transporte dos frutos do Vale do Ródano, um novo comboio aberto a todas as mercadorias, e denominado «Mediterranée — Fret-Express» começou a circular entre Paris e Marselha e vice-versa.

O problema das passagens de nível — Apesar do constante aumento da circulação rodoviária, a política coordenada entre a SNCF e as diversas autoridades governamentais e rodoviárias, tem permitido baixar o número de acidentes nelas. A regulamentação em torno das Passagens de Nível, está subordinada ao imperativo de: — aumentar a segurança, não só dos utentes dos caminhos de ferro, como das estradas rodoviárias, observando-se que com a circulação de camiões cada vez mais pesados, aumentam os perigos em casos de abalroamento;

— facilitar o escoamento nas estradas rodoviárias, reduzindo-se as demoras de espera;

— fazer face às dificuldades de recrutamento de pessoal para a vigilância das passagens.

As passagens são classificadas em três categorias:

a) As que possuem barreiras de operação normal (local ou à distância);

b) As que possuem barreiras (em geral 2 ou 4 meias barreiras) operadas automaticamente em função da circulação dos comboios;

c) As que não possuem protecção, sendo assim cruzadas sob a responsabilidade dos seus utentes.

O número de passagens de nível vem diminuindo progressivamente em face das providências coordenadas pelos interessados: de 33 500 em 1958 passou para 30 035 em 1965.

Destas 11 410 não são guardadas.

O número de passagens com vigilância diminuiu consideravelmente: eram 27 000 em 1938 e, no ano passado, apenas 16 730 tinham essa protecção. A partir de 1951 começaram a ser instalados os dispositivos automáticos, atingindo no fim de 1965, 1861 conjuntos de duas meias barreiras e 34 com 4 meias barreiras. Tais dispositivos são conjugados a sinetas de alarme e luzes vermelhas piscando, durante a aproximação e passagem dos comboios sobre a Passagem de Nível.

O critério para fixar o tipo de protecção é a noção de *momento*, produto por 24 horas do número de circulações no caminho de ferro e na estrada ferroviária. Quando o *momento* é muito elevado, recorre-se à construção de travessias elevadas ou subterrâneas, concorrendo a SNCF com uma quota proporcional às economias resultantes da supressão da PN.

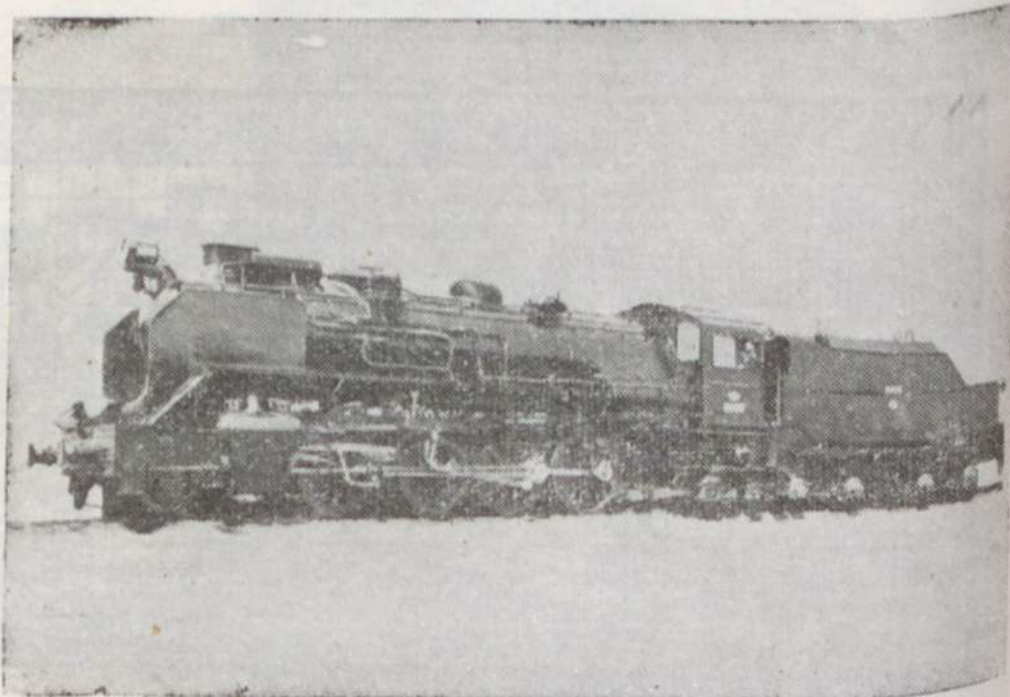
ITÁLIA

A administração das F. S. (Caminhos de Ferro Italianos) vai, progressivamente, estudando a adopção de novas medidas e iniciativas, para aperfeiçoar e tornar mais rápidos e confortáveis os serviços ferroviários.

Prevê-se o aumento de carruagens-salão nos comboios de longo percurso; melhores serviços de bufete e de distribuidores automáticos nas carruagens, e outros aperfeiçoamentos, mesmo de pequenos detalhes, para utilidade dos passageiros.

— Uma locomotiva a vapor Henschel, construída em Kassel em 1887, e tendo circulado na linha Turin-Rivarolo Canavese até 1960, foi adquirida pelo Sindicato de Iniciativa

(Continua na pág. 161)



Locomotiva japonesa «Mikado»

da cidade de Savona. Reparada convenientemente, foi instalada no centro do Jardim público, situado em frente da estação ferroviária desta cidade.

JAPÃO

O recorde de tráfego na nova Linha de Tokaido, que tinha sido estabelecido no dia 4 de Janeiro de 1967, foi batido no dia 26 de Março: nesse dia o movimento foi de 238 176 passageiros.

No dia 1 de Abril do corrente ano os Caminhos de Ferro Japoneses comemoraram o 60.º aniversário da fundação do seu Instituto de Pesquisa Técnica Ferroviária.

— O Japão, como muitos outros países, está lutando com grande falta de meios de transporte e não pode enfrentar, de maneira eficaz, o problema do crescente volume de pedidos que se regista. Para o resolver, será necessário modernizar ao máximo as facilidades e melhorar a eficiência do transporte de passageiros e mercadorias, aumentando simultaneamente a rapidez e a economia. Tal é a conclusão a que chegou o «Livro Branco» sobre o transporte referente a 1966, depois de ter feito a correspondente análise da respectiva indústria japonesa.

Aquela informação oficial assinala que existe actualmente no Mundo uma tendência generalizada que se orienta pela modernização e pela ampliação das facilidades de transporte. Segundo o Livro Branco, é particularmente notável a diversificação que está a verificar-se nas funções dos meios de transporte, ao realizar-se o transporte de carga nos «containers».

Indicam-se também na referida informação diversas tendências mundiais existentes no tráfego urbano, tais como a construção de caminhos de ferro superexpressos e grandes autopistas, insistindo em que o Japão tem em estudo estes projectos.

Desnecessário será dizer que a indústria do transporte é de vital importância não só para um determinado país, mas também para a economia mundial. A indústria do transporte é, de certo modo, semelhante a uma correia de transmissão de uma fábrica gigantesca, que continuamente conduz os produtos manufacturados sem parar um instante.

JUGOSLÁVIA

As oficinas de Kraljevo, acabam de construir um vagão de 160 toneladas, com o comprimento de 53,5 metros e 24 eixos. Este veículo poderá transportar cargas de 320 toneladas.

HUNGRIA

Os Caminhos de Ferro húngaros (MAV) que, em 1938, registavam um tráfego de mercadorias de 38 milhões de toneladas transportadas, viram, em 1964, este tráfego atingir 120 milhões de toneladas. Este aumento permanente do tráfego incitou os MAV a prever uma modernização das suas instalações durante o período de 1966-1970. Os seus esforços principalmente serão empregados nestes sentidos:

— a reconversão dos sistemas de tracção, devendo a do vapor representar, em 1970, apenas 30 %, contra 42 % da tracção diesel e 28 % da tracção eléctrica;

— o enriquecimento do parque de material rolante que, até 1970, será aumentado com 138 locomotivas eléctricas, 400 locomotivas diesel e 120 carruagens de bogies;

— a colocação de via dupla em certas secções de via única;

— a electrificação total da artéria Budapeste-Cegled-Szalnak-Debrecen (225 km);

— a extensão da quilometragem de vias sem junta, o comprimento actual assim equipado representando 18 % da extensão total da rede;

— a modernização dos meios de manutenção e o estudo, pelas estradas de rodagem, de transportes a curta distância.

SUIÇA

A utilização de locomotivas de grande potência do tipo Re 4/4 11, que permitem poderosas acelerações e pequenas marchas, torna mais rápidos os principais comboios entre cidades, que têm agora marchas uniformes e fazem, por exemplo, o trajecto de Zurique a Berna em 90 minutos (em lugar de 94 a 96 até agora) e o de Zurique a Genova em 3 horas e 13 minutos (em vez de 3 h 27). Diversos comboios têm por estações extremas Saint-Gall e St-Margrethen; cobrem a distância Saint-Gall — Zurique em 59 minutos, fazendo apenas uma paragem em Winterthur.

Os comboios directos entre cidades são uniformemente compostos por carruagens unificadas das mais modernas, sendo as de primeira classe separadas das da segunda por uma carruagem-restaurante. As portas fecham-se automaticamente; o anúncio das estações faz-se parcialmente no comboio por alto-falante. As carruagens destes comboios, com todas as carruagens internacionais, serão lavadas regularmente não só no interior mas também no exterior.

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS
DE FERRO PARA O SEGURO DE MER-
— CADORIAS E BAGAGENS —



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

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

TELEFONE 37 01 61

End. Teleg. EUROPEA

O TURISMO E A ESCOLA

Uma notável exposição no Palácio da Independência e uma admirável definição de Turismo pelo Prof. Calvet de Magalhães.

No Palácio da Independência está patente uma interessante exposição de trabalhos das Escolas Técnicas: Francisco de Arruda, Ferreira Borges e Patrício Prazeres. Promovida pela Mocidade Portuguesa em colaboração com o Comissariado de Turismo e o Centro Nacional de Formação Turística e Hoteleira, esta exposição tem sido muito visitada e constituiu uma afirmação de que, tanto nos jovens como nas camadas mais velhas se está criando e desenvolvendo uma consciência turística.

Num desdobrável ilustrado o ilustre professor, sr. Calvet de Magalhães, escreveu algumas palavras que, pelo seu grande interesse, vamos transcrever nas nossas colunas: É uma lição admirável e oportuna, a lição de um grande mestre, que lidando com crianças, sabe falar também à gente crescida!

O Turismo, como actividade humana e social é um instrumento de formação de pessoas e de povos. Ajuda o estrangeiro a compreender melhor, com mais verdade e mais amor, os vínculos de uma humanidade mais fraterna; o seu coração sente as realidades dos que visita, num encontro que o esclarece e distrai.

O Turismo é um meio dirigido ao mundo exterior, observador da acção, contemplativo do sensível, com prazeres e alegrias, distrações e passatempos, que se repercute no mundo interior do visitante pelas boas recordações que se lhe tenham suscitado.

É, ainda, uma actividade económica racional, organizada e complexa, subordinada a múltiplos fins, dignificadores dos seus intervenientes, visitantes e países visitados.

É um factor de promoção social e humana.

O desenvolvimento do Turismo em Portugal é uma realidade progressiva, que se coloca na primeira linha das grandes aspirações nacionais.

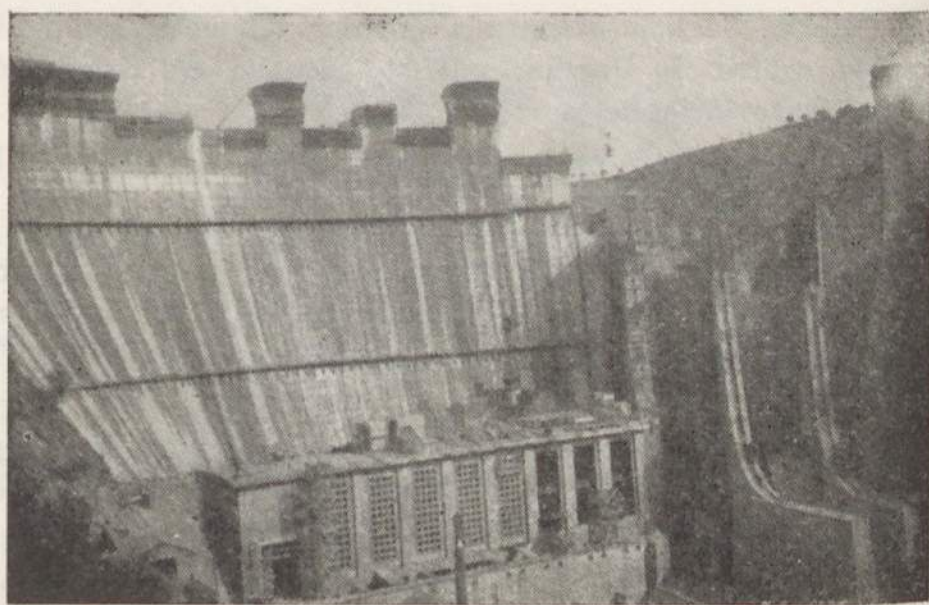
Robustecer a consciência de que estamos vivendo um fenómeno de grande importância, até, ao nível mundial, é oportunidade que o Ensino deve aproveitar, servindo-se do Turismo como aliciente meio de motivação da aprendizagem das matérias escolares, e servindo o Turismo pela abertura de maiores horizontes de actividade, a novas gerações.

O desejo humano de novos conhecimentos, iniciado na escola, completa-se e ajuda a completar outros idênticos, numa conveniência de raças e povos diferentes, magnificamente exemplificada na Nação Portuguesa, espalhada pelos vários continentes da Terra, da Metrópole ao Ultramar, do Ultramar à Nação Brasileira, amiga e irmã, de sentimentos ancestrais comuns.

Grandes facilidades de deslocação, com viagens mais rápidas e seguras, maiores disponibilidades de tempo e de recursos, são dados concretos da vida do séc. XX, que terão de ser apoiados, desde a escola à profissão, num crescimento vertiginoso de instrução técnico-cultural, paralelo de melhores níveis de vida individual e colectiva.



Coimbra — Penedo da Saudade



Barragem do Castelo do Bode

Substratos culturais, atitudes psicológicas e melhoramentos materiais estão na base do progresso de um Turismo, actuante e actualizado, valorado por um passado histórico, e servido por um povo acolhedor e esclarecido.

São estas estruturas fundamentais, de um Turismo em Portugal, endereçado a nacionais e a estrangeiros, que a Escola não pode, na sua missão de um ecletismo formativo, deixar de considerar na formulação de um Ensino, actuante e actualizado, à grande escala do espaço geográfico português.

Daí, o abraço de comunhão de anseios, entre as Escolas representadas nesta exposição e o Centro Nacional de Formação Turística e Hoteleira, numa casa comum, — o Palácio da Independência —, casa gloriosa da Organização Nacional da Mocidade Portuguesa.

«O turismo português terá rendido, ao completar-se o quinquénio, 25 milhões de contos para o País», afirmou o dr. Paulo Rodrigues no encerramento da Feira Nacional de Agricultura, em Santarém.

No domingo, 18 de Junho, no jantar de encerramento da IV Feira Nacional de Agricultura e XIV Feira do Ribatejo, a que presidiu aquele ilustre Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, depois de terem feito uso da palavra os srs. Celestino Graça, dinâmico secretário-geral da Feira; os delegados dos grupos folclóricos da França, dos Estados Unidos da América e da Bulgária; dr. Luís Filipe Demy, presidente da Câmara Municipal de Santarém, o sr. dr. Paulo Rodrigues disse:

«O nosso encontro de hoje significa e exprime a consciência que todos temos do crescente valor deste empreendimento na hora actual do turismo português — cujo processo de desenvolvimento, durante o quinquénio que este ano se completa, terá rendido para o País seguramente mais de 25 milhões de contos.»

Prosseguindo, o sr. dr. Paulo Rodrigues afirmou:

«Esta velha Feira do Ribatejo é, como Feira Nacional de Agricultura, lugar adequado para se evocar o contributo que as regiões de eminente vocação agrícola podem dar ao progresso turístico nacional e, também, os benefícios que, directa e indirectamente, desse progresso lhes devem advir.

«Na verdade, o Turismo, fomentando maiores níveis de consumo, constitui forte incentivo de mais compensadores volumes de oferta, contribuindo para o progresso da actividade económica geral e, nomeadamente, dos sectores da lavoura e da pecuária.

«Situada no entroncamento de grandes vias de penetração turística, Santarém oferece, ainda, com a sua Feira, um contributo inestimável para o fomento dos valores turísticos da nossa tradição popular, como manifestação etnográfica folclórica de notável prestígio interno e externo.

«Como muitas vezes tenho afirmado, tem-se por indispensável que o surto actual de crescimento turístico se promova sem deixarmos perder nunca a verdade da nossa maneira de ser, a autenticidade da nossa vida como portugueses, a pureza das nossas festas e tradições populares, o real valor da arte e do engenho deste povo — cuja hospitalidade é sempre, a pedra angular do nosso turismo.»

•ULTRAMAR•

LOBITO

Desde 1 do corrente que vigora novo horário, que veio a reduzir consideravelmente o tempo gasto nos percursos e que estabelece para os comboios, chegadas e partidas a Teixeira de Sousa a horas que satisfazem plenamente. Para além dos benefícios que o novo horário oferece à população de Teixeira de Sousa, há a registar a atitude do C. F. B. que não hesitou em conjugar um horário às conveniências do público.

MOÇÂMEDES

Dois novos troços de via férrea com cerca de 23 e 16 quilómetros, respectivamente, nos ramais de Cassinga Sul e Cassinga Norte, foram abertos à exploração, integrados no desenvolvimento da exploração mineira da região. Os troços, pertencentes ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, ligam a linha geral à povoação de Jamba.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62

L I S B O A

Laminite

produto da



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

Como surgiu o «MOTEL» e porque lhe foi dado este nome

Os motéis são de origem americana, pois foi nos Estados Unidos que, há quarenta e dois anos, surgiu o primeiro. Foram criados especialmente para os motoristas que faziam percursos sem, à beira das estradas, terem acomodações para descansar, com dormida e comida.

A designação nasceu em São Luís, na Califórnia, em 1925, e foi-lhe dada pela organização a que presidia um industrial de nome Heineman.

Querendo colocar um anúncio luminoso para propaganda da sua organização, cujo nome era «Milestone Motor Hotel», verificou-se que além de requerer um espaço muito grande, ficava também muito caro. Por isso, simplificou: «Milestone Motel».

Muito embora já houvesse o registo da palavra «motel», o vocábulo só entrou nos dicionários em 1950.

Naturalmente os motéis têm um funcionamento equivalente ao de um hotel, com uma série de cabinas com garagens, geralmente dispostas à volta de um pátio e atrás de um edifício onde estão o escritório, sede, sala-de-estar e refeitório.

Em muitos sítios, porém, estes conjuntos foram simplificados quando «importados» da América.

O motel tem, hoje, em todo o mundo, o seu desenvolvimento ao âmbito do futurismo, pois, deste modo, é utilizado pelo visitante de paragens aprazíveis, onde os mesmos foram implantados e, também, com o fim de fazerem um fim-de-semana fora das grandes urbes.

Vai ser inaugurados em Madrid o «Museu dos Coches Reais», que, na opinião dos técnicos, superará em categoria aquele que existe em Munique no Palácio de Luís II da Baviera. Entre as peças mais antigas que vão ser expostas, destaca-se uma liteira de Carlos V e a caruagem «de luto» que Carlos II mandou construir por ocasião da morte da sua esposa, Maria de Orleans.

● No fim de 1965, a rede rodoviária italiana tinha 200 mil quilómetros de extensão, afirma o Compêndio Estatístico Italiano de 1966.

PAMIR

O Telhado do Mundo

Com a província de Tazhiskistan, o Pamir, estranho país hindu, estende-se ao longo do sudoeste da Rússia. É ali que se encontram algumas das mais altas montanhas do mundo: Kichu e Kuean-Lu. O seu território (150 mil quilómetros



quadrados) é quase constituído por montanhas. As planícies e os vales, e os 588 rios, estão a mil metros acima do nível do mar. Nasce nessa terra exótica os maiores rios da Ásia Central: o Vajah e o Planj. As montanhas são um tesouro de ouro, ferro, volfrâmio, zinco, petróleo e hulha. A capital é Cus-Zambê, pátria dos poetas tadjicos: Sadridin, Mirshakar, Abulkarsin...



zação, mencionava-se já no Livro Sagrado, escrito pelos mayas. Plangeon traduziu-o. Conserva-se no British Museum, de Londres.

«No ano VL do Kan, no mês de Zac, produziram-se terríveis tremores de terra que continuaram sem interrupção até 13 de Chuen. O país de Mu foi sacrificado, desaparecendo subitamente durante a noite. A terra tremia constantemente abalada pelas forças vulcânicas. Onde havia vales erguiam-se montanhas. E as montanhas desapareciam deixando crateras imensas. Depois, nas águas do mar sepultou-se o extenso território com os seus 64 milhões de habitantes».

Este Livro Sagrado foi escrito há 4 mil anos. Sabemos hoje que Heliópolis, a actual Baalbek, com as suas gigantescas ruínas, Tebas, a cidade das cem portas,



e os Açores (cordilheiras submersas) é o que resta desse mundo desaparecido. O Mar dos Sargaços, que forma uma mancha imensa de 60 mil milhas de autênticos prados de algas, indica o lugar de um naufrágio gigantesco. É unicamente ali que aparecem certas espécies de fauna que viviam numa região costeira desaparecida, como o «nautilograpsus», enorme caranguejo do oceano.

Os antropologistas e os etnógrafos chegaram agora à conclusão de que o tipo «europóide» do grupo das raças brancas, descende do *homus atlanticus*. Este termo «atlanticus» justifica-se pela origem geográfica do núcleo de povoamento: a geologia, a geografia, a paleontologia, a arqueologia, a história das filosofias e das religiões, concordam em reconhecer a existência remota de um arquipélago, do qual só restam hoje vestígios: — a Atlântida. As populações «atlântianas» emigraram em grupos compactos denominados «povos do mar» ou pelágicos — povos que são os antepassados dos egípcios, dos cretenses, dos cartagineses e aztecas.



BARCO VIKINGS

Os vikings (de Wikings, «filhos das enseadas») eram oriundos de uma tribo guerreira constituída por dinamarqueses, suecos e noruegueses. Vindos do Norte fundiram-se nos povos meridionais. Descobriram a Islândia (Ice Land, terra do gelo) o Canadá, a Florida e a baía que mais tarde teria o nome de Hudson. A Europa foi por eles em grande parte conquistada.



Dicionário Biográfico Universal de Autores

Está já publicado o fascículo 18 da notável obra que as editoriais «Artis» e «Bompiani» estão publicando em Lisboa. Como os anteriores fascículos, o presente é uma obra-prima de apresentação, bom gosto, e, além disso, com referências desenvolvidas e perfeitas críticas a autores portugueses e brasileiros, o que não acontecia com a edição italiana.

Neste fascículo figuram o Doutor António Ferreira, autor da tragédia *Castro*, o romancista Ferreira de Castro, autor de *Emigrantes* e de *A Selva*, Jorge Ferreira de Vasconcelos, Fialho de Almeida, Fidelino de Figueiredo. Além de numerosas gravuras, o fascículo 18 traz uma bela reprodução do retrato a óleo de Máximo Gorky, pintado por V. A. Serov.

Romanceiro da Lagoa — Quadras por Jacinto Soares de Albergaria

Da cidade de Ponta Delgada, onde reside, o Poeta Jacinto Soares de Albergaria envia-nos o seu último livro de versos, intitulado «Romanceiro da Lagoa».

Poeta medularmente açoriano, neste volume tudo se conjuga para que o seu açorianismo mais se acentue e defina: O volume foi composto e impresso na Tipografia Insular, Lda., e o papel foi fabricado na Ilha de S. Miguel.

Deve-se a este Poeta um grande movimento renovador da expressão literária, desde a sua famosa conferência, proferida no Círculo Antero de Quental: — «Este aspecto do moderno movimento literário nos Açores», desde o livro «Os Dias Indefinidos», à publicação dos «Poemas Escolhidos», pela Livraria Portugal, em 1966.

Do «Romanceiro da Lagoa», para melhor sentirmos a presença do Poeta vamos transcrever algumas das suas mais expressivas quadras:

Avisto vultos rezando,
romeiros vão a passar.
Que cantilena, meu Deus,
nos corações a sangrar!

É Páscoa. Pedem esp'rança
e, no pão, suplicam vida.
São fantasmas na minh'alma
buscando em Cristo a guarida.

Perde-se ao longe o cantar
e subo mais lentamente
como se aos ombros levasse
o drama daquela gente.

Falta apenas aqui o carvão ou o pincel do Mestre Domingos Rebelo, o mais açoriano dos nossos pintores, para nos dar, num desenho ou numa tela, o drama religioso dos Romeiros, que no seu caminhar pelas estradas de S. Miguel, levam aos ombros o drama da própria paisagem. Uma outra quadra do «Romanceiro da Lagoa» apresentam-nos o Poeta sob outro aspecto:

Por te sonhar, meu amor,
e nas palavras que digo,
meus versos são a verdade,
vivem casados contigo.

Poeta de inspiração açoriana, Jacinto Soares de Albergaria é, em S. Miguel, uma das vozes mais puras e eloquentes da sua paisagem natal.

Explosões de Alma — Memórias e Narrativas — Por Antero Muralha

Antero Muralha, uma vocação de escritor, que a vida comercial conseguiu afastar das sendas da literatura, interrompeu um longo silêncio de muitos anos, e editou um livro de «memórias e narrativas» a que deu o título de «Explosões de Alma».

Trata-se, como o próprio Autor o classifica no «Prefácio», de um livro despretenso, no qual não tentou seguir qualquer escola literária ou imitar qualquer celebridade das letras.

Filho de um jornalista, que deixou alguns livros de interesse como, por exemplo, «Terras de África» e «Portugal no Brasil» e se chamou Pedro Muralha, dedica um

dos primeiros capítulos à memória daquele que, por seus méritos, foi galardoado pelo General Óscar Carmona, então Presidente da República, com a comenda de Cristo.

Antero Muralha, falando das suas viagens, refere-se à que fez uma vez à Ilha da Madeira, confessando que foi uma digressão das mais agradáveis e inesquecíveis que tem feito na sua vida.

Todo o livro de Antero Muralha se lê com grande interesse, cabendo-nos a obrigação de apontar, pela sua vibração patriótica, o capítulo intitulado «Portugal e a Alemanha».

Antero Muralha escreveu um livro de que se pode justamente orgulhar. Nós, os seus amigos, aguardamos que um novo livro venha consolidar, ainda mais, os seus reais méritos literários.



Antero Muralha

O respeito devido à Língua Pátria e a acção da Liga de Profilaxia Social — Uma série de importantes depoimentos

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social, patriótica instituição portuense, a que estão ligados os nomes prestigiosos dos srs. drs. António Emílio de Magalhães e Gil da Costa, como seus directores, editou recentemente um caderno de mais de 120 páginas, nas quais se reproduzem centenas de valiosos depoimentos de figuras ilustres, como por exemplo este da poetisa e escritora sr.ª D. Maria de Carvalho, que, no «Diário de Lisboa», de 15-XII-1950, escrevia o seguinte: Parece que surge uma tendência para suprimir as maiúsculas. Era costume ensinarem, na instrução primária, que nomes próprios se escreviam com maiúsculas. Cremos que esta regra não se alterou, mas agora publicam-se livros com os títulos e até os nomes dos autores em letra pequena. Isto dá-nos a impressão de que ofende a dignidade da língua portuguesa, e este caminho pode levar-nos muito longe e admitir que alguém escreva Portugal, sem maiúscula.» A Liga Portuguesa de Profilaxia Social continua a merecer a atenção e a gratidão dos portugueses, pela obra patriótica que vem desenvolvendo sem descanso.

Portugal Turístico e a Imprensa Francesa

Os jornais franceses continuam a interessar-se pelo movimento de turistas para Portugal. O diário «L'Information», num dos seus últimos números, publicou um artigo, em que revela que, no ano passado, entraram no nosso País 1 929 498 turistas estrangeiros contra 514 069 no ano de 1963. Depois de prever para este ano que os dois milhões de

visitantes sejam grandemente ultrapassados, aquele referido diário comenta:

«As perspectivas para os próximos anos são boas, em face do montante das verbas destinadas ao sector do turismo, o que permitirá a construção de novos hotéis, com a consequente criação de 33 000 empregos na indústria hoteleira.

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL