

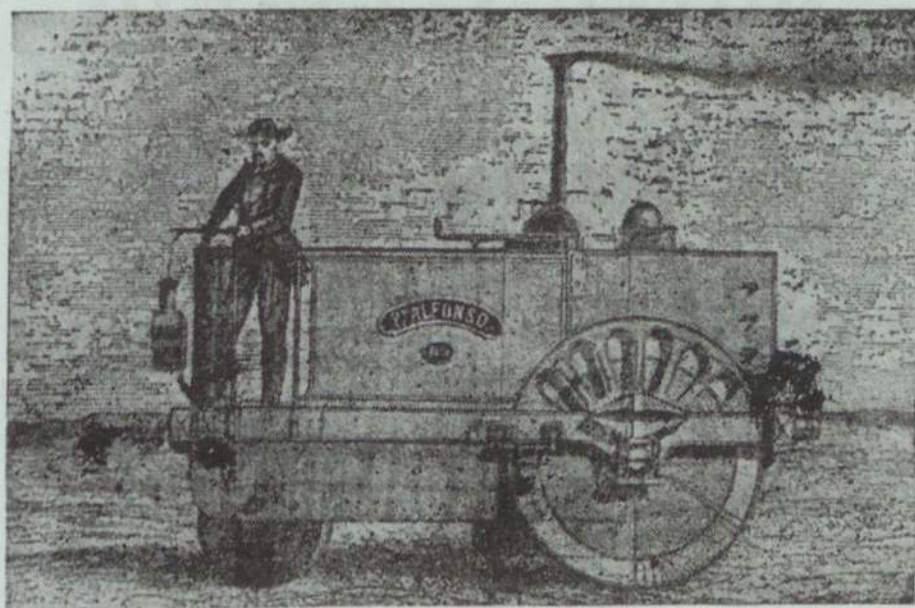
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

ALBERTO MARIA BRAVO & FILHOS

Sociedade de Responsabilidade Ilimitada

Fundada em 1843



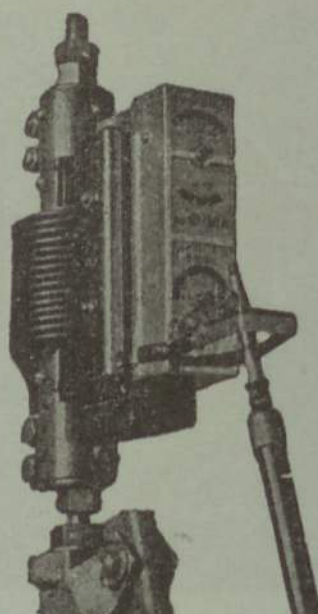
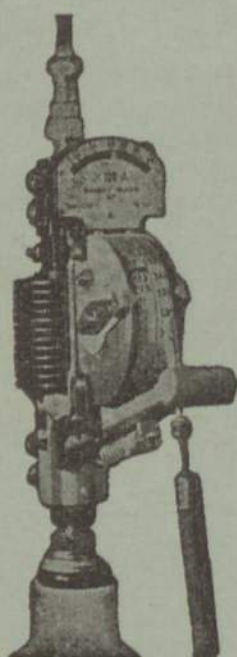
LOCOMOTIVA «PRÍNCIPE AFONSO»
(1856)

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

PRAÇA DE LONDRES, 3, 3.º ————— LISBOA



RELÉS



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

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

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 frigoríficas no Bar, no Café e no Hotel

Telefone 279

ELVAS

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPÊA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

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

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

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Vog. 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

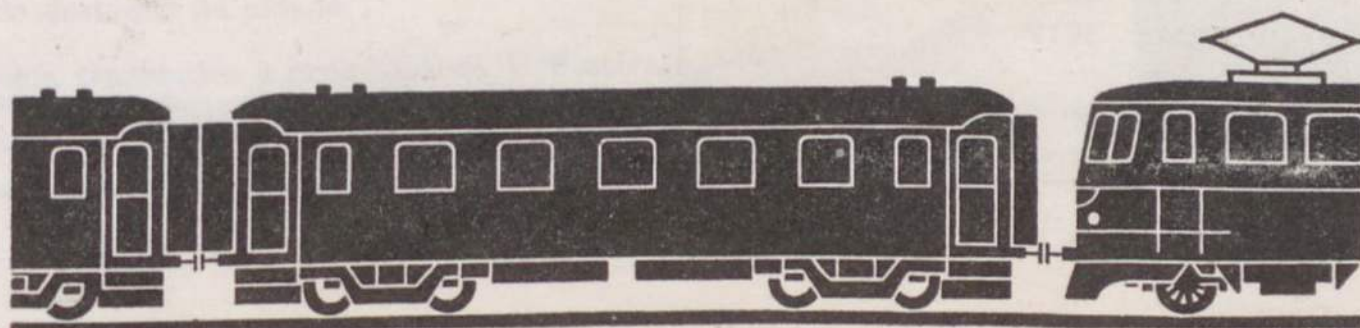
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

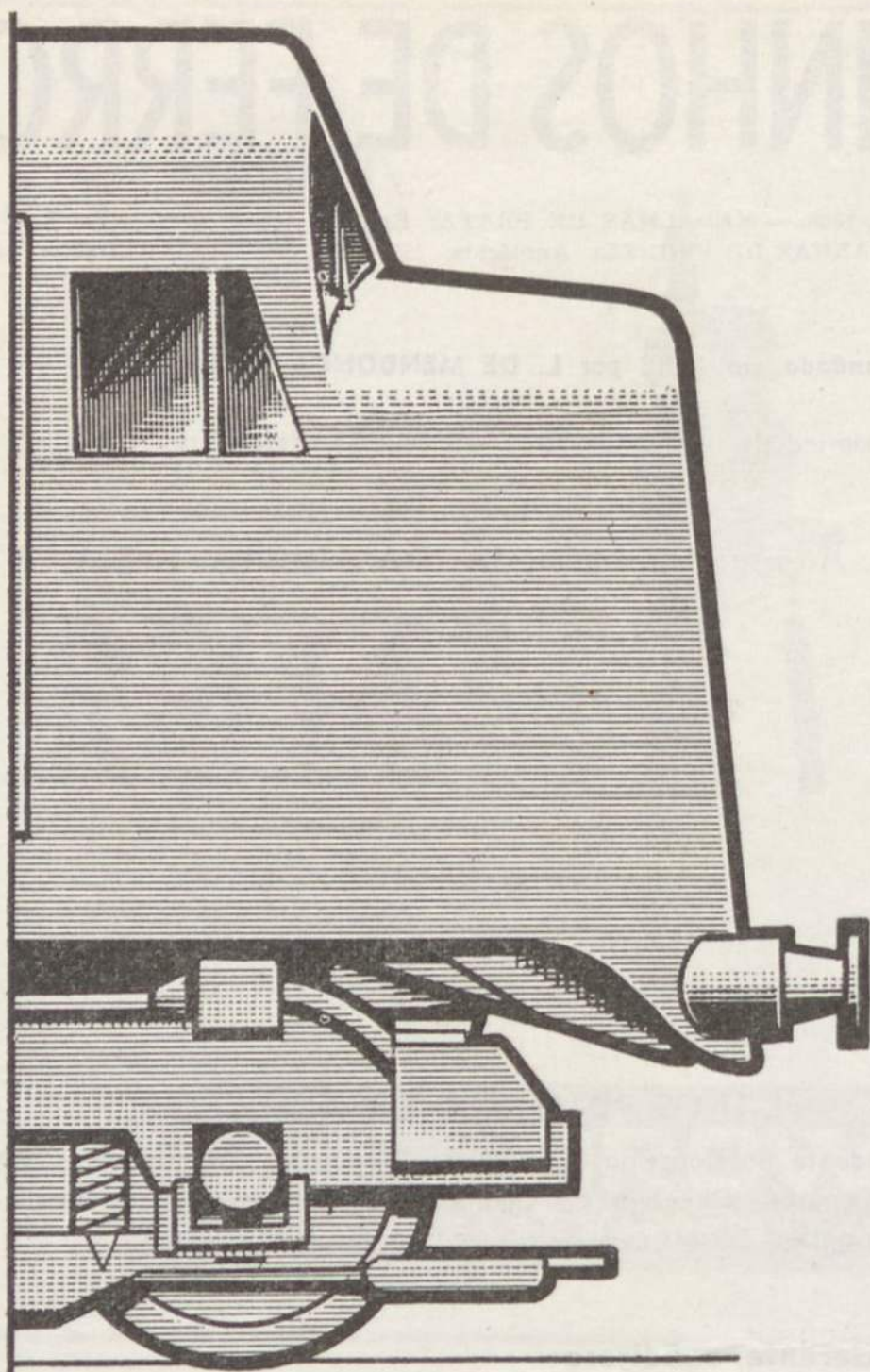
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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.º

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Jornal da Quinzena	179
Efemérides	180
O Maravilhoso Progresso do Caminho de Ferro ...	181
Escrínio	183
Trás-os-Montes mais perto do Porto	184
Turismo	185

Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro	
em Portugal	187
Linhas Estrangeiras	189
Ultramar	190
A culinária ao serviço do turismo	191
Livros	192

Jornal da Quinzena



Os melhores nomes internacionais da «corrida em vela», alguns dos quais participaram nos campeonatos disputados em Inglaterra, Holanda e Alemanha, foram os concorrentes dos velejadores portugueses nas regatas efectuadas no rio Sado, largura da costa que reúne as melhores condições meteorológicas para este desporto. Participaram 40 barcos: nove alemães, dez holandeses, cinco ingleses e dezasseis portugueses. Para assistir às regatas deslocou-se a Setúbal considerável número de turistas que se encontram no sul do país.



• Esteve em Lisboa o presidente da Federação das Agências de Viagens Italianas, dr. Carlo Perusino, que veio estudar as condições para o desenvolvimento do intercâmbio entre os dois países no sector do Turismo, para o que se avistou com o eng.º Álvaro Roquete, comissário do Turismo, e com outros técnicos daquele departamento.

• O presidente do Município de Loures recebeu nos Paços do Concelho uma comissão de habitantes de Caneças, constituída por cerca de cinquenta pessoas, que lhe foi dar conhecimento do estudo de um empreendimento turístico de muito interesse para Caneças e para todo o concelho. Trata-se da construção de unidades hoteleiras necessárias à recepção de centenas de turistas que visitam aquela aprazível localidade.

• Como consequência do extraordinário aumento verificado no serviço das linhas do caminho de ferro de Moçambique, projecta-se a sua reestruturação com vista a um melhor escoamento do tráfego.

• A Comissão Municipal de Turismo da Figueira da Foz inaugurou as suas novas dependências. Presidiu ao acto o governador civil de Coimbra e estiveram presentes os presidentes das Câmaras de Oliveira do Hospital e da Figueira da Foz, Severo Biscaia, presidente da Comissão de Turismo, e diversas entidades de destaque na cidade.

• A T.V. espanhola transmitiu o programa do V Festival Internacional dos Pirinéus, efectuado em Jaca (província de Huesca), no qual teve actuação notável o grupo folclórico de Afife.

• O Fundo Especial de Transportes Terrestres foi autorizado a emitir, nos anos de 1967 ou 1968, obrigações até ao total de 40 000 000\$00 para aplicação ao financiamento do Metropolitano de Lisboa.

• Mais de 273 000 estrangeiros visitaram a Inglaterra em Junho — um aumento de 12 mil sobre a cifra do mesmo mês de 1966. Nos primeiros cinco meses do ano, o número de visitantes estrangeiros foi superior a 758 mil, ou seja: mais 86 mil (13 por cento) do que no período Janeiro-Junho de 1966.

• Organizado pela Comissão de Turismo da Figueira da Foz efectuou-se naquela praia um festival folclórico, no qual actuaram os ranchos típicos de Gafanha da Nazaré, Abrunhosa, Leiria, Pombal, Aveiro, e ainda os ranchos folclóricos de Gerveia, «Salineiras de Lavos», «Tricanas» (de Albergaria-a-Velha), Coros y Danzas, de Alicante, Groupe Folklorique de Corravierere (França) e La Farandole (Bélgica).

• Por oferta da direcção da revista «Defesa Nacional», recebemos um álbum ilustrado dedicado aos prémios escolares instituídos pelo comandante Soares de Oliveira e destinados aos órfãos de oficiais, sargentos ou praças das Forças Armadas, indicados pelas direcções da Escola Naval, da Academia Militar, do Instituto de Odivelas, do Colégio Militar e do Instituto Técnico Militar dos Pupilos do Exército, depois de selecção efectuada entre os finalistas dos diversos cursos ministrados nesses estabelecimentos de ensino, com mais elevada classificação. O «álbum» cita o caso de o fundo dos Prémios Escolares ter sido valorizado nos anos de 1936 e 1937 com a venda de trabalhos que figuraram na «I Exposição Bibliográfica Militar» e no «II Salão de Artistas Militares», e mais tarde com donativos dos pintores Gabriel Constante, Alfredo Morais, Pedro Guedes e escultor Delfim Maya — antigo oficial do Exército.

• Está já publicado o Boletim n.º 177 do Porto de Lisboa. Como os anteriores, este número contém estatísticas de grande interesse e artigos que despertam a nossa curiosidade, como, por exemplo, o que se lê na página 40 e se intitula: «A maior doca seca da Europa e uma das maiores do Mundo, está localizada no Porto de Lisboa», ou o que se encontra na página 38

(Continua na página seguinte)



CASTELO
DE
VIDE

— Rua de
Mestre Jorge

e tem por título: «Primeiro «Lançamento» no Estaleiro da Margueira: um novo Guindaste para o Estaleiro da Rocha». Outras páginas despertam a nossa atenção, como a visita ao porto de Lisboa do maior barco à vela do mundo, o «Libertad», da Armada Argentina, que tem a particularidade de ser o mais alto barco que atravessou o Tejo sob a Ponte Salazar, desde a sua construção.

• Há cem anos, precisamente a 16 de Agosto de 1867, nasceu na casa n.º 469 da Rua de Santa Catarina o grande poeta António Nobre. A Câmara Municipal do Porto vai promover a comemoração do centenário do nascimento do autor do «Só». Atendendo, porém, ao período de férias, essa comemoração efectuar-se-á no próximo mês de Novembro. Além de uma conferência, a cargo do prof. dr. Álvaro Júlio da Costa Pimpão, director da Faculdade de Letras de Coimbra, realizar-se-á, na Casa do Infante, no Porto, uma exposição icono-bibliográfica.

• De avião partiu para S. Tomé e Príncipe, em serviço de reportagem da Emissora Nacional, o nosso prezado amigo dr. Amândio César. Durante a sua permanência naquela província ultramarina, o ilustre jornalista e escritor prefere uma conferência, a convite do presidente da Câmara Municipal de S. Tomé, versando o tema «Presença de S. Tomé na Cultura Portuguesa».

• Foram muito animadas as festas do Carmo, em Fajões, com a exibição dos ranchos folclóricos de Vila Chã, Santa Cruz do Bispo, Arouca e Vagos, e ainda a já famosa Fanfarra de Arrifana.

• Recebemos a visita, que muito agradecemos, da magnífica publicação «Madeira Ilustrada», que se edita no Funchal, sob a direcção do sr. Arlindo Silva e da qual é redactor principal o sr. Joaquim Santos. O número presente, datado de

Julho, abre com a reportagem acerca da visita do sr. Governador do Distrito do Funchal à cidade de S. Paulo, onde vive e trabalha uma grande colónia de madeirenses. Recebido e saudado por brasileiros e madeirenses, a visita do sr. Governador do Distrito do Funchal constituiu um feliz pretexto para avivar os laços fraternos que ligam brasileiros e portugueses.

Bem apresentada gráficamente e com brilhante colaboração literária, «Madeira Ilustrada» honra a linda ilha onde é publicada.

• Registou-se grande afluência de turistas estrangeiros nas Festas de Castelo de Vide.

• Passou no dia 14 de Agosto o 19.º aniversário do quinzenário «Mundo Português» e que desde o seu início tem estado ao serviço de Portugal no Brasil. Fundado e dirigido pelo comendador Júlio Caldas, figura em destaque na colónia portuguesa daquele país, tem como delegado em Portugal o sr. Carlos de Barros Queiroz.

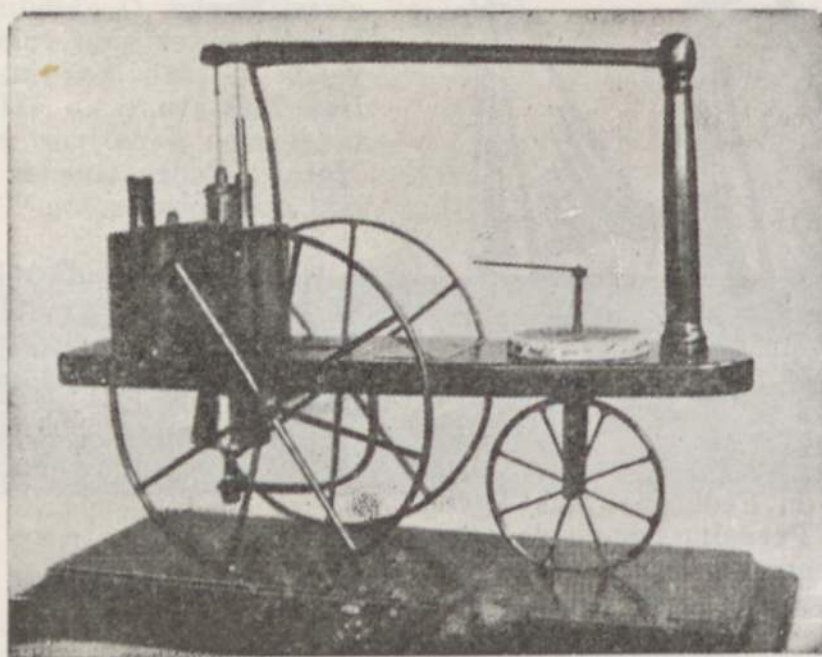
• Por despacho da Presidência do Conselho foi prorrogado até 31 de Dezembro o prazo de conclusão do Hotel de Espinho.

• Iniciadas com uma exposição de arte regional, efectuar-se-á, de 24 a 27 de Agosto, em Caminha, as festas do concelho. Os turistas assistiram ao festival folclórico em que tomaram parte os ranchos de Lanhelas, Gueifães, e a Banda do Clube Ferroviário de Portugal, de Lisboa, recentemente classificada em 1.º lugar num concurso europeu realizado em Nancy.

(Continua na página 192)

EseMeride

16
de
Agosto
de
1784



Locomotiva inventada por W. Murdok

Três anos depois do nascimento de Stephenson, e antes deste ter criado um tipo de locomotiva com um dispositivo que o tornava viável (1812), William Murdok inventara a primeira locomotiva, uma máquina muito rudimentar, mas que foi a que serviu de «inspiração» à de Jorge Stephenson.

Há 183 anos. Em 16 de Agosto de 1784.

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!

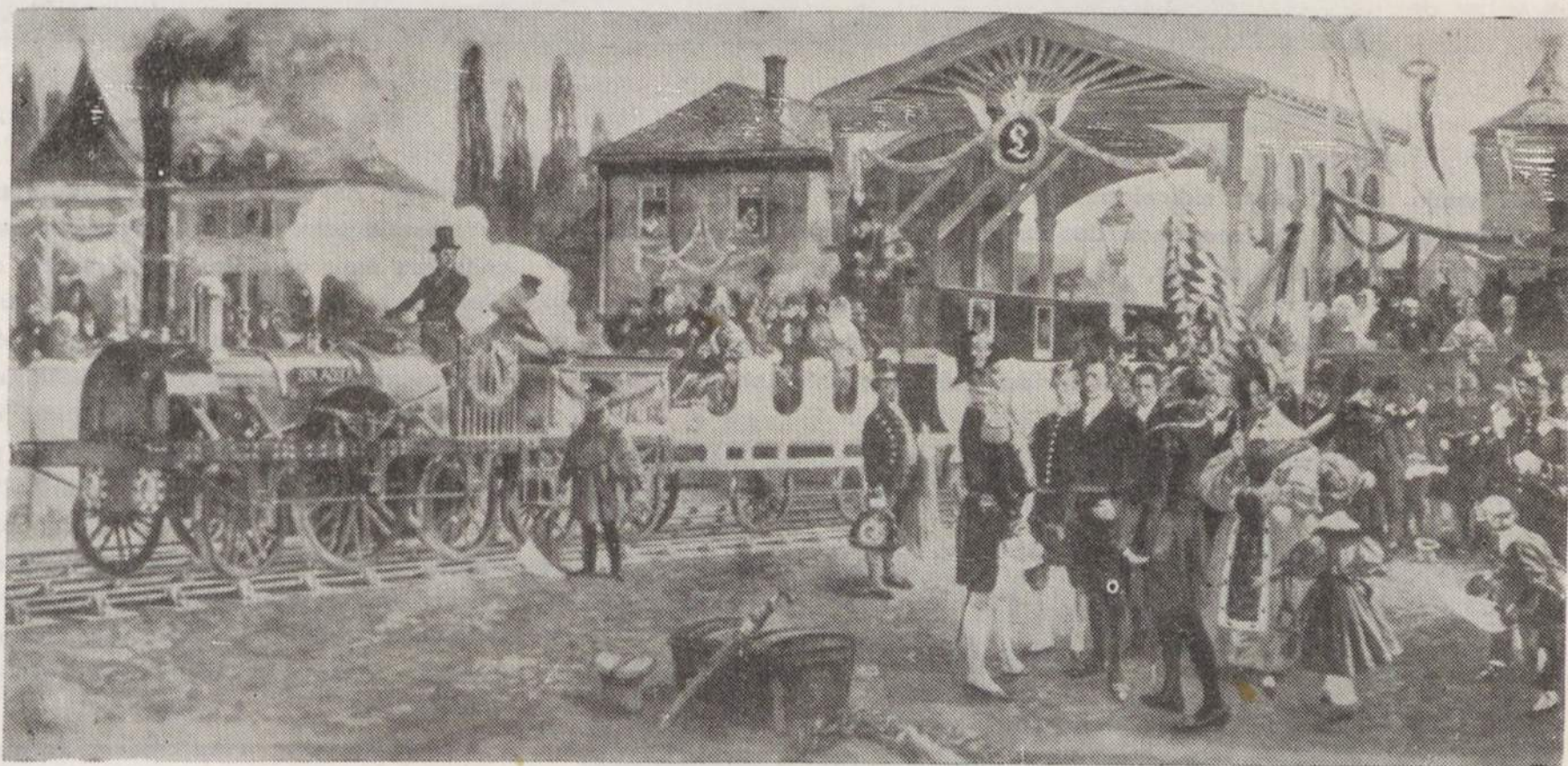
Em Ponta Delgada - Açores: **SOCIEDADE CORRETORA, LDA.**

Em Lisboa: Açorex - **Rua da Conceição, 125 - 2.º Dt. - Telef. 36 23 12**

O Maravilhoso Progresso do Caminho de Ferro

Os caminhos de ferro alemães transformaram-se numa empresa que nada tem que se lhe assemelhe no próprio país: um colosso industrial que emprega meio milhão de trabalhadores. Além disso, numerosos outros sectores da economia dependem dos caminhos de ferro alemães.

DE NÜRNBERG
A FURTH,
A PRIMEIRA LINHA
FÉRREA ALEMÃ,
HÁ 130 ANOS,
AO EXPRESSO
TRANS-EUROPA
DO SÉCULO XX



Gravura da época da inauguração do primeiro comboio no trajecto Nürnberg-Furth, em 7 de Dezembro de 1835

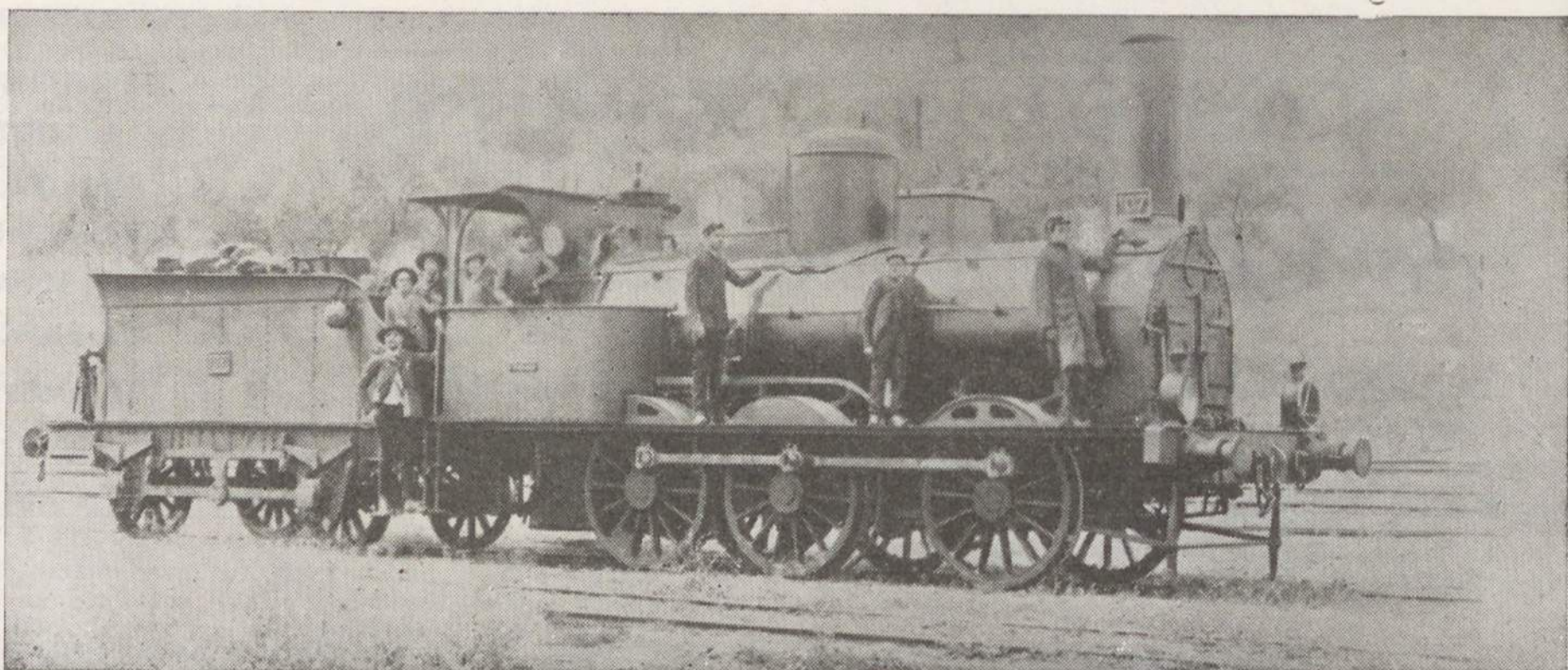
Mas é sobretudo um carregador, um carregador moderno que transporta anualmente 1 bilião e 500 milhões de passageiros, quase 4 milhões diariamente, sobre as suas vias férreas que, postas em linha recta envolveriam três quartas partes do globo; 1,5 bilião — sete vezes a população da América do Norte. Um burro de carga moderno que anualmente arrasta 350 milhões de toneladas de mercadorias ao longo de 30 500 quilómetros de vias férreas, das quais, até agora, 6475 quilómetros foram electrificados; 350 milhões de toneladas — o peso do ferro de quase cinquenta mil Torres Eiffel que, postas uma em cima da outra, se lançariam aos céus a uma altura de quinze mil quilómetros. Estes números parecem enormes e nem por isso indicam de per si os contornos daquela complicada criação que alguém, há pouco mais de 130 anos, classificou como sendo «a mais louca paizana» jamais imaginada. Medo e pavor, assim como exaltado entusiasmo, reflectem-se nos relatos da viagem inaugural da primeira linha férrea alemã de Nürnberg a Furth. Quando, em 7 de Dezembro de 1835, o maquinista

começou a manejar as rutilantes alavancas de bronze daquela locomotiva em cuja caldeira luzia o nome «Adler», muitos julgaram presenciar uma ousada aventura e não a fase inicial de uma empresa sólida. «Nuvens foram lançadas ao ar como se estivessem saindo das ventas de um animal desconhecido, e uma força misteriosa arrastou cinco vagões cheios de gente valente», disse uma atónita testemunha.



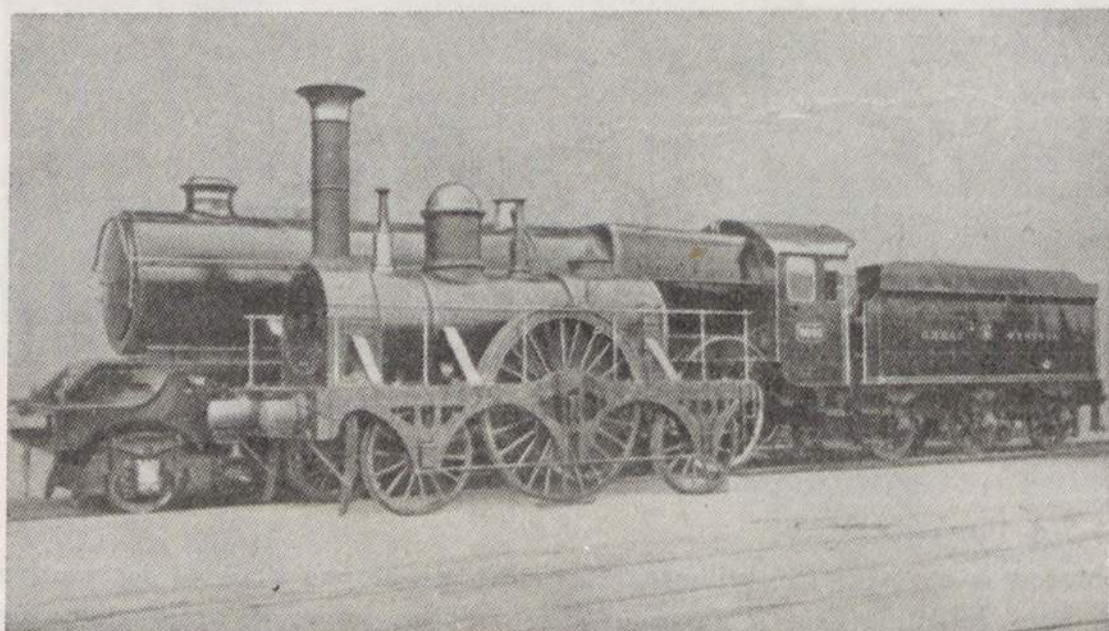
Antigamente passava-se bem o tempo num compartimento de quarta classe, nas linhas alemãs, segundo se depreende de uma gravura da época

Locomotiva
de
1889



Contudo, as ideias do ridicularizado e insultado professor Friedrich List, um pioneiro dos caminhos de ferro, tornar-se-iam dentro em pouco, numa realidade de aço.

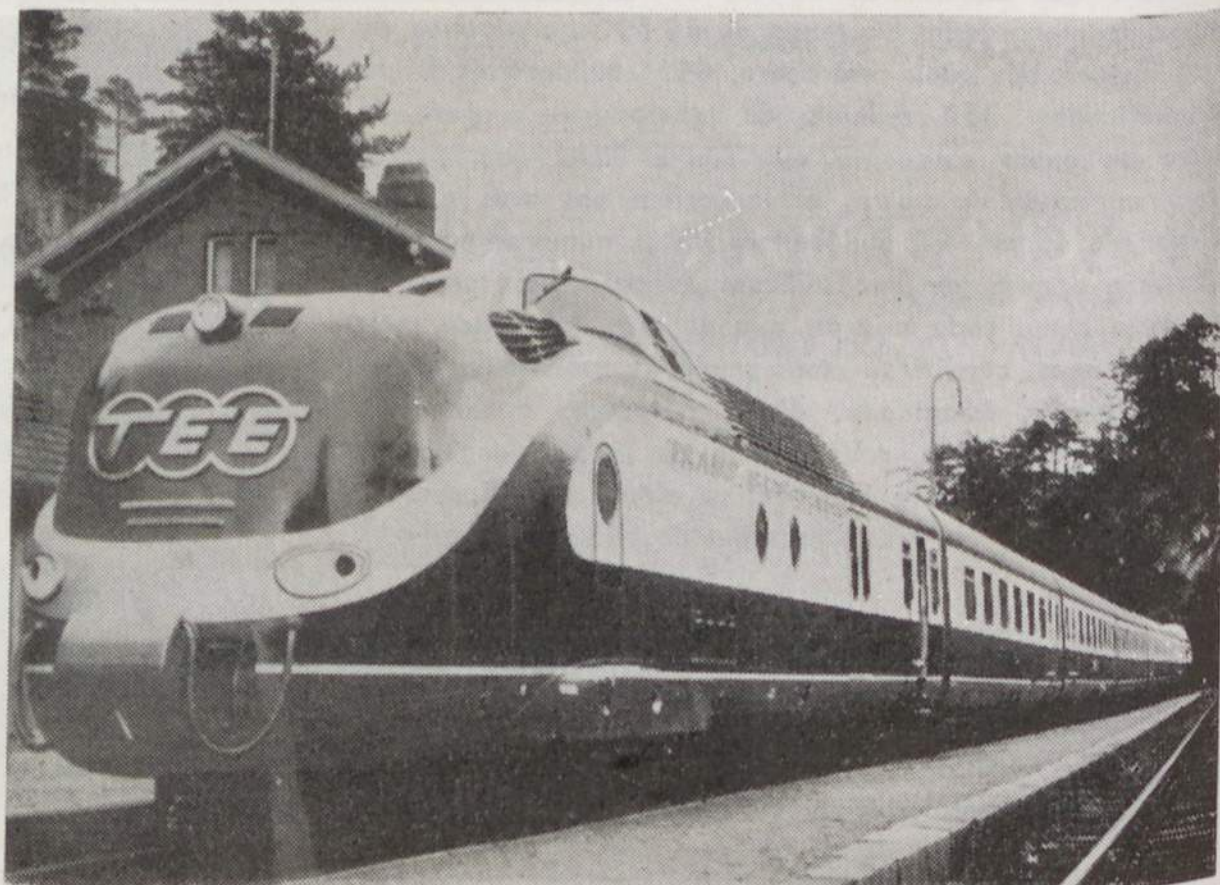
Cinco anos após aquele acontecimento de Nürnberg, na Alemanha já estavam construídos quinhentos quilómetros de vias férreas; estas confirmam as palavras proféticas proferidas dois anos antes pelo rei da



A «avózinha» e a «neta» colossal

Prússia, Frederico Guilherme IV ao inaugurar a linha Berlim-Potsdam: «Estes carros, que rodam pelo mundo, não serão parados por braço humano!». E o «carro» roda. Nem o automóvel nem o avião conseguiram pará-lo. Pelo contrário. É mais indispensável do que nunca, apesar do automóvel e precisamente por causa do automóvel. Pois o emprego do automóvel como meio de transporte é bastante limitado; porque não se podem alargar as estradas indefinidamente e a terra não se compõe somente de estradas. Por outro lado, as vias férreas poupam espaço. Em trinta minutos, num ramal ferroviário de duas vias, pode-se transportar vinte mil pessoas, os habitantes de uma pequena cidade. Se quisessem viajar de automóvel, nem uma super autoestrada com muitas pistas seria suficiente.

Um comboio da Trans-Europ-Express



E é por isso que já não se pode dizer que o tráfego de automóveis seja excessivo na temporada das férias, pois cada vez mais os viajantes se sentem atraídos pelos caminhos de ferro alemães — e o seu carro, levam-no como bagagem. «Auto-comboio» é o nome deste serviço; o passageiro viaja no compartimento de um vagão-leito e o automóvel é transportado no mesmo comboio num vagão especial, até ao lugar onde pretende passar as férias. No sector do transporte de mercadorias a grande distância, há o chamado «Tráfego a Cavalinho» levando os caminhões, reboques e carrocerias de grande capacidade de Frankfurt a Hamburgo ou de Colónia a Munique — qual o canguru fêmea, que leva as suas crias numa bolsa. Em França o «Tráfego a Cavalinho» chama-se «Sistema Canguru».

A viagem com o automóvel «como bagagem», o passageiro no leito de um vagão-dormitório, no vagão-restaurante ou no vagão-escritório de um Expresso Trans-Europa, oferece os seus confortos; e acrescente-se a estes confortos, que permitem poupar forças, a segurança. Pois os caminhos de ferro alemães elaboraram um engenhoso sistema de segurança: o tráfego ferroviário é regulado da mesa de comando dos postos de manobra de agulhas equipados com aparelhos electrónicos com chaves de pressão.



FOR

POL QUENTIN

A MULTIDÃO

Então, senhor, levante-se! Avance! Não vê que se pode ganhar um metro?! — gritou uma senhora idosa, pálida de irritação. Um coro de vozes indignadas repetiu o mesmo refrém.

Nesta multidão enchendo por completo o corredor da estação de Lyon eu procurava ver a quem se dirigiam. Mas a multidão dominava à minha volta. Tinha uma rapariga morena assentada na anca direita, os braços colados ao corpo por dois velhotes, a cova de um chapéu debaixo do queixo e a respiração por milagre...

Há já cinco minutos que não tinha os pés na vertical do corpo. Era como se fizessem aquele jogo de crianças, empilhando as mãos sobre uma mesa, retirando a que está por baixo para a colocar em cima.

Até ao canto do corredor, aonde a vista podia alcançar, havia um encrespamento de cabeças coladas umas às outras como os quadrados de um mosaico monótono. Sòmente a alguns metros de distância um desnivelamento ínfimo: uma peça que faltasse ao «puzzle».

Deste redemoinho vinham gritos. Amplificavam-se em trovada, repercutida pela porcelana branca das paredes.

— Tudo isto por causa daquele imbecil que não quer levantar-se — ouvi eu. — Porque está ele sentado na mala, é maluco! Resolve-se ou não a pegar nas malas e avançar?

Uma voz grossa dominou o tumulto:

— Vou ensinar-lhe a ficar sentado a obstruir a passagem.

Um homem corpulento agitou a multidão. Levantaram-se punhos. Ouviram-se pancadas, gritos confusos, aprovações. «Enfim, um homem enérgico...», murmurou atrás de mim uma mulher de olhos claros.

A maré avançou vinte e cinco centímetros, mas o alarido deu lugar a um rumor de pasmo que veio até nós. Tínhamos conquistado dois metros mais, estendi o pescoço. Espreitando entre a aba de um chapéu e um ombro avistei a cena. As velhotas hostis tinham-se calado. O homenzarrão tentava levantar um homenzinho com a cabeça magoada de adulto sobre um corpo de criança, um olho e o nariz em sangue, entre duas malas de cartão. De pé chegava apenas à altura de um homem sentado. Não parava de gritar: «Mas eu estou de pé». Era um anão!

Não podia deixar de o ser, mesmo para obedecer à multidão.

(De «DESTINS IRONTIQUES»)

ALGARVE

Costa algarvia! Pelas enseadas
flamejam cactos e erguem-se mirantes...
Com seus casais, alvíssimos turbantes,
acenam para o mar as cumeadas...

E erguidos contra a fúria das nortadas,
Monchique e São Miguel, os dois gigantes,
guardam ciosamente e vigilantes
este jardim de moiras encantadas...

De bronze e de sinople, a Rocha de Alte
recorta em campo azul — num céu de esmalte —
o heráldico perfil de capacete...

Nas açoteias ardem os gerânios,
e o Algarve é todo um lindo minarete
sobre o mais belo dos Mediterrâneos...

CÂNDIDO GUERREIRO

O jogo é um dos grandes motivos turísticos de Macau, atraindo ali considerável número de estrangeiros que percorrem o Extremo Oriente. Com hotéis de primeira ordem e magníficos restaurantes onde se servem os mais exóticos pratos da cozinha chinesa, Macau é hoje um importante e moderníssimo centro cosmopolita.

Folheando as velhas crónicas, vemos que datam dos princípios do século XVI os primeiros contactos entre Portugueses e Chineses. Nesse tempo, a China era apenas, e mal, conhecida na Europa, através das fantásticas descrições de Marco Pólo.

Quando, em 1509, Diogo Lopes de Sequeira aportou a Malaca, ali encontrou quatro juncos chineses, cujos capitães já conheciam os Portugueses, pela fama que deles corria por todo o Oriente.

Após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque, em 1511, nascia o intercâmbio comercial entre portugueses e chineses.

Em Maio de 1513, Jorge Álvares, feitor em Malaca, viajando num grande junco, como emissário de Rui de Brito Patenlim, capitão daquela terra portuguesa do Oriente, abordava o «Grande País do Meio». Foi o primeiro português que pisou terra chinesa.

Perto de Macau, na ilha de Lin-Tin (o «Tamão» dos antigos portugueses), ergueu Jorge Álvares um padrão com as armas de Por-



tugal. À sombra desse padrão, sepultou um filho seu e ele próprio foi enterrado, a 8 de Junho de 1521.

Em 1553 os Portugueses abandonavam Sanchoão, para se estabelecerem, primeiro em Lampacau e, depois, em Macau.

O estabelecimento dos portugueses em Macau, em 1557, está directamente relacionado com a destruição dos piratas que infestavam os mares e o litoral do Sul da China.



TRÁS-OS-MONTES MAIS PERTO DO PORTO

Está já assente a circulação de uma automotora rápida entre o Porto e Barca de Alva, que permite, assim, naquela estação fronteiriça, estabelecer a ligação com o comboio espanhol. A criação desta automotora é da maior importância para as ligações ferroviárias entre o nosso país e o Centro de Espanha e França.

O horário, já fixado, é o seguinte: Partida do Porto às 8.25, com chegada a Barca de Alva às 13.10. Regresso daquela estação fronteiriça às 17.10, com chegada ao Porto às 22.05.

Este transporte, que começará a funcionar no próximo dia 24, efectuará paragens em Ermesinde, Livração, Régua, Pinhão, Tua e Pocinho.

Permite, ainda, estabelecer melhores ligações com as linhas de via estreita afluentes da linha do Douro, de modo ao passageiro poder chegar a Vila Real às 12.15; a Mirandela, às 13 horas; a Macedo de Cavaleiros, às 13.50; a Moncorvo, às 14.10; e a Bragança, às 15.25.

Está, assim, dado o primeiro passo para a grande melhoria do tráfego na linha do Douro, sendo de esperar que, no futuro a automotora agora criada possa circular até Salamanca.

São numerosas as publicações estrangeiras, entre as quais os guias de turismo, que consideram o nosso país um dos que reúnem melhores condições para a pesca desportiva, cartaz turístico de irresistível atracção. Entre muitas outras localidades enumeram-se Sesimbra (o nosso primeiro porto de pesca de anzol), com os pesqueiros da Foz, Memanco, Balleira, Mijona e Penedo; a Lagoa Comprida, na Serra da Estrela e a Lagoa de Óbidos.



OBRAS DE ARTE DO PATRIMÓNIO NACIONAL

II



Cruzeiro de Vilar de Ferreira
em Mondim

Turismo

NOS AÇORES

Vai ser construído um hotel na linda Vila da Praia da Vitória e vão prosseguir em breve as obras, interrompidas desde algum tempo, do Hotel de Turismo de Angra do Heroísmo.

- Estão assegurados os recursos financeiros indispensáveis para o apetrechamento total da Pousada de Turismo da Serreta, situada numa das regiões mais pitorescas da Ilha Terceira, e onde, na época própria, se realizam animadas toiradas à corda.

- O Commissariado do Turismo dispensou o melhor acolhimento a uma sugestão, formulada pelo presidente da Comissão Regional de Turismo das Ilhas de S. Miguel e de Santa Maria, Dr. Francisco Carreiro da Costa, no sentido de se realizarem nos Açores reuniões anuais dos presidentes das três Comissões de Turismo do Arquipélago, para estudo em comum de problemas diversos, com vista a uma futura planificação de actividades.

A primeira reunião deve realizar-se em Setembro próximo e, por comunicação enviada à Comissão de S. Miguel, vai deslocar-se aos Açores, por essa altura, um representante do Commissariado do Turismo, a fim de tomar parte nessa reunião.

Ignora-se ainda em que capital açoriana a reunião se efectuará, mas será, provavelmente, em Ponta Delgada.

EM ANGOLA

Está a construir-se em Malange um hotel que muito irá contribuir para atracção do movimento turístico, até agora bastante prejudicado pela falta de alojamentos com condições próprias e comodidades.



Situado no centro de um planalto de ares puros e sol radioso, a 420 quilómetros de Luanda, que se cobrem em poucas horas por estrada asfaltada, Malanje será dentro de pouco tempo o refúgio dos luandenses que podem ali passar, em qualquer época do ano, férias maravilhosas.

ESPAÑA

O número de estabelecimentos hoteleiros espanhóis abertos durante o ano de 1966 atingiu o seu ponto máximo em Agosto (5661) e o mínimo em Dezembro (3440) — informa o Instituto Nacional de Estatística.

A média de quartos por hotel foi naquele ano de 56, embora os hotéis de luxo tenham em média 279.

- O número de turistas entrados na Espanha, durante o primeiro semestre deste ano, ultrapassou os seis milhões — revelou a Subsecretaria de Turismo. Na maior parte, procediam da França, seguidos por ingleses, portugueses e alemães.

O número exacto de turistas entrados naquele período foi de 6 128 823, com um aumento de 5,8 por cento em relação ao mesmo período do ano passado.

O ESTORIL NA IMPRENSA ESTRANGEIRA

«O Estoril, estância atlântica na Costa do Sol portuguesa, é um oásis de gerânios, moinhos de vento e altos pinheiros» assinala a edição parisiense do «International Herald Tribune», num artigo a três colunas firmado por Daniel Madden e acompanhado por fotografias daquela praia.

«O baixo preço do bilhete de comboio para quem vai de Lisboa é apenas um exemplo de como ficam baratas todas as possibilidades de viajar na região, que se situa a 24 quilómetros da capital e a 16 do Cabo da Roca, o ponto mais ocidental do continente europeu» — acrescenta o jornal.

FESTIVAL INTERNACIONAL DE FOLCLORE DO ESTORIL

Por amável convite da ilustre administração da Estoril-Sol, assistimos, nas noites de 5 e 6 de Agosto, a duas animadas sessões, no rinque de patinagem da Escola Salesiana, do Fes-



GUIMARÃES

— Um aspecto da Citania de Briteiros

tival Internacional de Folclore. Entre a assistência, viam-se centenas de estrangeiros que frequentam aquela famosa zona turística. Além de ranchos nacionais, que já conquistaram celebridade em vários países, foi-nos grato aplaudir também grupos estrangeiros, como o do Boalserterserter Skotsplöech, da Holanda, e o Grupo Folclórico de Avilés (Espanha). Foram duas noites de grande arte, que o numeroso público agradeceu e premiou com prolongadas e quentes salvas de palmas. A administração da Estoril-Sol conquistou mais um título de glória, ao dar, com o Festival de Folclore, uma nova e surpreendente lição de turismo.

«PREVENÇÃO RODOVIÁRIA»

O sr. Ministro das Comunicações, eng.º Carlos Ribeiro, recebeu em 3 do corrente os corpos gerentes da «Prevenção Rodoviária», a quem apresentaram cumprimentos e expuseram o seu programa de acção.

A nova organização de utilidade pública, que vai lançar uma campanha de consciencialização nacional sobre os perigos da estrada, estava representada pelos dirigentes srs. conde de Caria, eng.º João de Korth, Humberto de Albarraque, dr. José Herédio, Fernando Garcia, dr. Paiva Raposo e dr. Sousa Lemos.

Na qualidade de presidente da assembleia geral, o sr. conde de Caria saudou o Ministro e pôs em evidência os fins educativos e humanitários da instituição.

Por sua vez, o Sr. Humberto de Albarraque, presidente da direcção, declarou que todos estão animados dos mais entusiásticos propósitos de cooperarem numa tarefa cada vez mais imperiosa, que é a de se conseguir a segurança rodoviária.

Ao agradecer a visita, o Sr. Eng.º Carlos Ribeiro disse que, embora só agora se tenham constituído os corpos gerentes da Prevenção Rodoviária, desde o princípio tem dado o maior apoio à organização, que, por ser uma entidade de carácter particular, pode vencer melhor certas dificuldades que se verificam nos serviços oficiais, designadamente as que dizem respeito à carência de pessoal e à falta de recursos.

CENTRO DE REEDUCAÇÃO DOS ACIDENTADOS NOS CAMINHOS DE FERRO ITALIANOS

Este Centro de reeducação foi inaugurado no dia 22 de Maio de 1967, em Roma, pelo Sr. Scalfaro, ministro dos Transportes e da Aviação Civil, na presença das autoridades e dos representantes da Imprensa. Destina-se a receber os ferroviários cuja capacidade física ficou diminuída após acidentes de trabalho. Situado nas dependências da estação de Roma-Triagem, é constituído por um laboratório ergoterápico, onde se procede à readaptação ao trabalho dos ferroviários feridos, que são submetidos a um ciclo terapêutico completo, imediatamente a seguir à sua cura clínica. A recuperação dos acidentados é realizada ao mesmo tempo nos planos físico e psíquico, permitindo a ergoterapia terminar com êxito a fase final da cura, assim como a primeira da reintegração ao serviço activo.

O Centro dispõe de vinte camas, distribuídas por cinco apartamentos modernos, e de um quarto de banho e de dois quartos com duas camas cada um.

AS BOAS RELAÇÕES DE PORTUGAL COM O MALAWI

O Sr. Dr. Franco Nogueira, Ministro dos Negócios Estrangeiros, depois de ter visitado, durante cinco dias, a África do Sul, seguiu para o Malawi, onde permanecerá três dias, durante os quais efectuará conversações com o Presidente Banda e outros membros do Governo.

Depois de se avistar com o Presidente Banda, o ilustre ministro português efectuará conversações com o Ministro das Comunicações, John Msonthi, e com o Ministro das Finanças, John Tembo. Pensa-se que estas conversações se ocuparão da nova ligação ferroviária entre o Malawi e o porto de Nacala, bem como do fornecimento de energia eléctrica de Moçambique a este país.

GABINETE DE ESTUDOS E PLANEAMENTO DE TRANSPORTES TERRESTRES

Nos dias 8, 15, 22 e 29 de Junho, o Eng.º Francisco Fernandes Guedes Soares realizou no Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes, as seguintes palestras: «Generalidades sobre gares de triagem», «Aspectos de Exploração das gares de triagem. Sua relação com a implantação dos feixos e das vias de circulação», «Considerações sobre o dimensionamento das gares de triagem», «Níveis de importância das gares de triagem. Perspectivas de aperfeiçoamento das características e exploração destas gares».

Estas palestras despertaram grande interesse e a elas assistiram, além de numerosos técnicos do G. E. P. T., muitos outros da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e da C. P. e de outros organismos interessados em problemas de transportes.

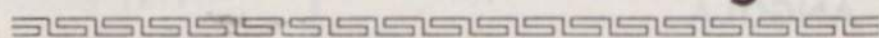
— Realizou-se no dia 26 de Junho, no Instituto Nacional de Estatística, a 4.ª Reunião do Conselho Nacional de Estatística. Entre os presentes esteve o Sr. Eng.º Carlos Alberto Hespanha de Oliveira, vogal suplente do Ministério das Comunicações naquele Conselho.

— No próximo dia 1 de Setembro, realizar-se-á em Berlim (Oeste) a 24.ª Reunião do Conselho da F. I. H. U. A. T. Segundo a informação do respectivo Secretariado, haverá também um Congresso da Fédération Internationale pour l'Habitation, l'Urbanisme et l'Aménagement des Territoires e, ao mesmo tempo, realizar-se-á a Grande Exposição Alemã de Telecomunicações, estando prevista para essa ocasião a inauguração, na Alemanha Federal, da televisão a cores.

MUSEU DE GOYA EM MADRID

Francisco de Goya vai ter finalmente o seu Museu em Madrid, o qual será instalado na Ermida de Santo António da Flórida, onde repousam os seus restos e onde se encontram igualmente os seus famosos frescos. Este museu, que se deve à iniciativa da Academia das Belas-Artes, será constituído por esboços, gravuras e desenhos que evocam os lugares de Madrid que o grande artista frequentou. Também serão expostos retratos de parentes e de amigos do pintor e cenas de corridas tomadas do natural no começo do século XIX.

Caminho de Ferro de Benguela



1414 Km. através de Angola

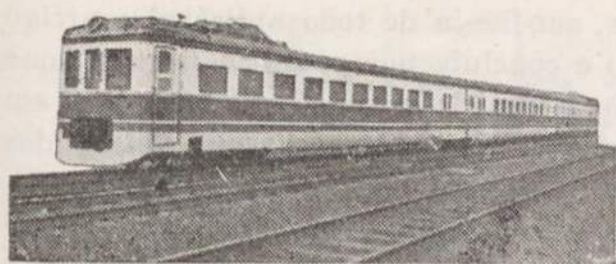
Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS



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)

«Concede mais o Governo à mesma empresa a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar a circulação das linhas concedidas por este contrato, precedendo o respectivo contrato especial com o Governo e sem que este pela dita construção lhe pague subsídio algum ou lhe garanta qualquer benefício. Quando, porém, o Governo julgar necessário construir alguns desses ramais e a empresa se não prestar isso, o Governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.»

O artigo 35.º do contrato das linhas norte e leste, idêntico ao 29.º da linha da Beira Alta, estabelece que:

«O Governo reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e à fronteira, ou que, partindo de qualquer destes pontos, sigam direcções divergentes.»

O termo ramal empregado naqueles artigos não está especialmente definido nos respectivos contratos, mas a acepção geral dada a este termo, a importância secundária que é atribuída a estas porções de vias férreas pelos mesmos contratos e a circunstância de serem elas destinadas a alimentar a circulação das linhas principais a que se ligam, são razões que mostram de modo suficiente que pela denominação de ramal se deve entender um troço de via férrea de limitada extensão e de condições técnicas menos rigorosas, inserindo-se em outra que lhe serve de tronco e da qual depende, destinada a servir principalmente uma determinada zona, centro de produção ou de consumo, ou um estabelecimento industrial.

A linha férrea da Pampilhosa à Figueira não está nestas circunstâncias em razão da sua extensão de perto de 50 quilómetros e de servir regiões férteis, povoadas, terminando em um porto de mar, devendo por isso ter elementos de existência própria e também porque ela será realmente o prolongamento da linha da Beira Alta até à costa, ligando todas as linhas férreas desta região com o oceano por meio do porto da Figueira da Foz.

Não parece a esta junta que da circunstância de uma linha férrea se ligar a outra, resulte logo como consequência necessária, que uma delas deva ser considerada como ramal a respeito da outra e se assim fosse seguir-se-ia que a linha do Douro devia ser considerada ramal da linha do Minho, a linha do norte ramal de leste e, finalmente, a própria linha da Beira Alta teria de ser considerada ramal da linha do norte e, portanto, compreendida nas disposições do artigo 33.º do contrato feito com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, o que não pode admitir-se.

Por todas estas razões parece a esta Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas que o estabelecimento de uma linha férrea entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz não está compreendida nos ramais cuja construção o Governo concedeu à Companhia das Linhas Férreas do Norte e Leste pelo artigo 33.º do contrato de 14 de Setembro de 1859 e à Companhia da Beira Alta pelo artigo 27.º do contrato de 3 de Agosto de 1878, mas sim incluído nos caminhos de ferro de que tratam os artigos 35.º e 29.º, respectivamente, dos mesmos contratos; caminhos de ferro, cujo direito de concessão o Governo se reserva muito positivamente.

Caminho de Ferro da Pampilhosa à Figueira da Foz

Nos autos do julgamento arbitral da reclamação feita pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses contra a concessão, feita pelo Governo à Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta, da linha férrea da Pampilhosa à Figueira da Foz, se proferiu o seguinte acórdão:

Acordam os vogais do tribunal arbitral:

Mostra-se do processo que o Governo tendo já construído ao norte do Tejo as linhas férreas de Lisboa ao Porto e do Porto a Valência, fronteira da Galiza e da mesma cidade do Porto à Régua e tendo em construção a da Beira Alta; e desejando não só aumentar a viação acelerada nas zonas mais produtivas do País, como também aproveitar-se dos melhores portos marítimos para embarque e exportação dos produtos da indústria nacional, deliberou pôr em comunicação a vila da Figueira da Foz, junto ao cabo Mondego, com a linha férrea em construção da Beira Alta e com aquela rede dos caminhos de ferro, por meio de uma linha férrea que, partindo do entroncamento da linha da Beira Alta, no quilómetro 231,6 da do norte, tocasse ou se aproximasse, quando possível,



Em Oliveira de Azeméis (1908)
aquando da inauguração da linha

de Cantanhede e Montemor e terminasse na vila da Figueira, ou no ponto que o Governo designasse entre esta vila e Buarcos (documento fl. 9);

Mostra-se que estabelecendo o Governo as condições da adjudicação daquela linha férrea de Pampilhosa à Figueira, convidara, com ofício com data de 22 de Julho de 1879, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste, a apresentar a proposta que tivesse por conveniente para a construção e exploração da mesma linha, prevenindo-a de que seria contratada sobre a base da subvenção quilométrica, paga de uma só vez, ou pagável em anuidades que compreendessem juro e amortização durante período extenso e de que a proposta deveria ser apresentada até às três horas da tarde do dia 22 de Agosto (citado documento fl. 9);



Bênção da primeira locomotiva
dos Caminhos de Ferro Portugueses
(1856)

Mostra-se que por motivo de declarações verbais do engenheiro director da exploração dos caminhos de ferro do norte e leste, das quais parecia depreender-se que o conselho de administração da companhia pretendia modificar em parte os termos ou condições com que o Governo queria fazer a adjudicação da empresa, comunicou o Governo à companhia, em 18 de Agosto, que considerava fatal o prazo fixado no ofício de 22 de Julho e que não tomaria em consideração proposta que não fosse feita precisamente nos termos indicados no mesmo ofício e nesta conformidade seria a mesma empresa adjudicada ao proponente que pedisse uma subvenção inferior à das outras propostas e não excessiva em vista da natureza das obras e das condições económicas da empresa (documento fl. 9);

Mostra-se que procedendo no dia 22 de Agosto à abertura das propostas apresentadas por parte da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta, verificou-se que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses de Norte e Leste se obrigava na sua proposta a construir um ramal que, partindo do quilómetro 231,6 da linha do norte, se dirigisse à Figueira da Foz, mediante a subvenção quilométrica de 8.000\$000 réis e que aceitava, quanto ao modo de pagamento da subvenção, aquela que o Governo preferisse, terminando por protestar contra qualquer acto tendente a esbulhá-la da posse e direito que tinha à construção dos ramais que por lei lhes foram concedidos, por isso que o caminho de ferro de que se tratava, era um verdadeiro ramal destinado a alimentar a circulação das suas linhas e como tal compreendido nas disposições do artigo 33.º do seu contrato com o Governo, oferecendo-se no caso de lhe não ser aceite a sua proposta, a construir aquele ramal, sem subvenção, nas mesmas condições e pela mesma forma por que está construído o ramal de 72 quilómetros de extensão das proximidades da Chança à fronteira de Espanha e que a Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta se comprometia pela sua proposta a construir a mesma linha férrea mediante a subvenção quilométrica de 4.999\$000 réis, paga por uma só vez, logo que as máquinas percorressem todo o trajecto desde a Pampilhosa até à estação *términus* da Figueira da Foz, declarando o Ex.^{mo} Ministro das Obras Públicas, em seguida à leitura das propostas, que o Governo resolveria o que julgasse mais conveniente aos interesses públicos, e faria comunicar às companhias proponentes a sua deliberação (documento fl. 9 e v.);

Mostra-se que em 25 de Agosto a Companhia Real dos Caminhos de Ferro do Norte e Leste oficiara ao Governo fazendo diferentes considerações para mostrar que o caminho de ferro da Pampilhosa à Figueira era um ramal da linha do norte, sujeito às disposições do artigo 33.º do seu contrato e que se quisessem considerar, não como ramal, mas como linha, sendo esta paralela a um considerável troço do norte, do qual se acha em toda a sua extensão a muito menor dis-

tância de 40 quilómetros, ser-lhe-ia de todo aplicável o artigo 34.º do referido contrato e concluía por pedir ao Governo que se dignasse comunicar-lhe a sua definitiva resolução para, em presença dela, proceder como lhe cumprisse em defesa dos seus legítimos interesses (documento fl. 14 v. e fl. 15);

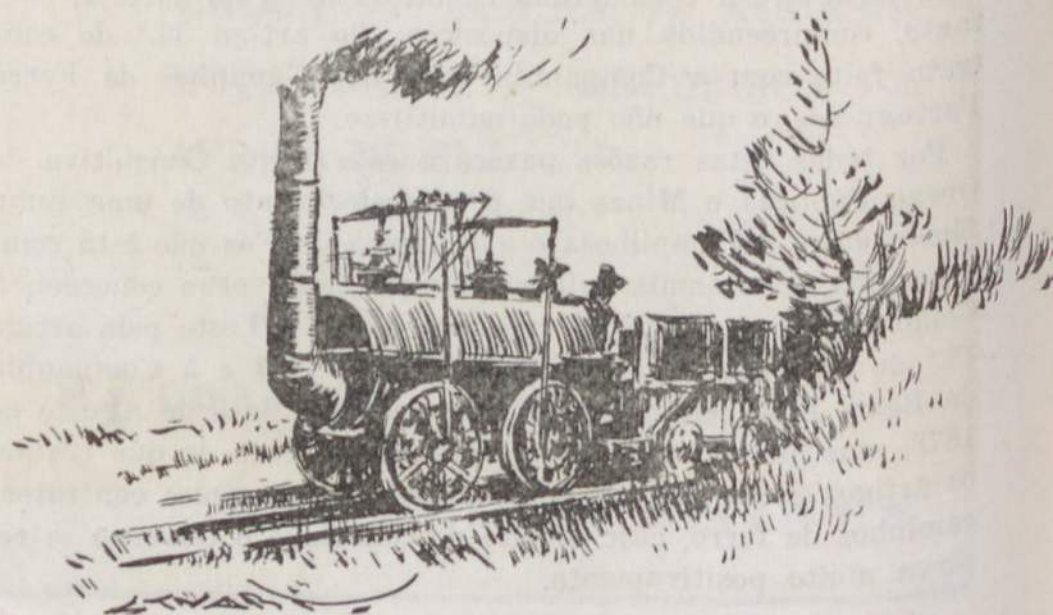
Mostra-se que a este ofício respondera o Governo em 29 de Agosto, declarando que nem considerava aquele caminho de ferro como um ramal da linha férrea no norte, nem tão-pouco o reputava como linha paralela a este, por isso que não estava compreendido nos artigos 33.º e 34.º do contrato, dando esta declaração lugar a que por parte da companhia se requeresse em 1 de Setembro a instauração de um tribunal arbitral para resolver a questão (documento fl. 15);

Mostra-se que em 30 de Agosto a companhia do caminho de ferro da Beira Alta declarou ao Governo que aceitava a adjudicação da linha férrea da Pampilhosa à Figueira, sem subvenção alguma, nas mesmas condições do programa oficial e que em 3 de Setembro lhe foi adjudicada aquela linha por contrato provisório, que ficou dependente da aprovação das Cortes (documento fl. 15 v.);

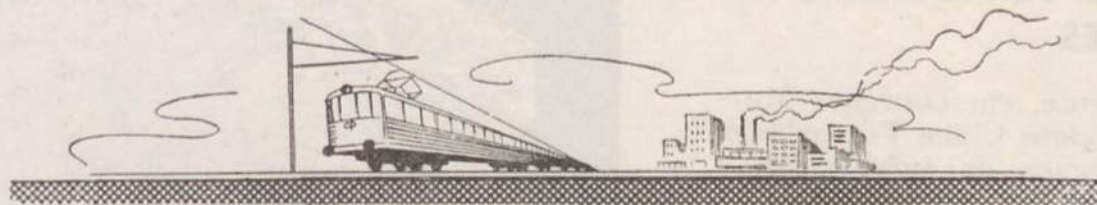
Mostra-se que instaurado o processo arbitral alegou-se a fl. 41 e a fl. 53 por parte da companhia declarante que a linha férrea da Pampilhosa à Figueira era um ramal do caminho de ferro do norte, sustentando-se esta alegação com argumentos derivados da disposição dos artigos 33.º e 34.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, da consulta do Conselho das Obras Públicas de 12 de Março de 1862, da portaria de 9 de Abril de 1862 e do extrato de uma acta da sessão do conselho de administração da companhia, documentos que dizem respeito à projectada ligação da linha férrea de sueste com a de leste.

Mostra-se que estas alegações foram contestadas por parte do Governo a fl. 47 e fl. 61, sustentando-se que a linha férrea da Pampilhosa à Figueira não poderia ser considerada, nem como ramal do caminho de ferro do norte, porque era o prolongamento do caminho de ferro da Beira Alta, nem como linha paralela à do norte, porque tinha direcção divergente; que a companhia já tinha reconhecido isto, não impugnando a concessão da linha férrea de Coimbra à Figueira da Foz, feita por Decreto de 22 de Setembro de 1875 a Evaristo Nunes Pinto e Camillo Mangeon, procedendo do mesmo modo quando se fez a concessão da linha de Sintra, apesar dela estar dentro da zona dos 40 quilómetros da do norte e o seu limite em Sintra sobre o paralelo de Sacavém; que era improcedente o argumento de analogia pela companhia; porque a citada portaria de 9 de Abril de 1862 referia-se a uma linha de Évora por Estremoz até Borba e Vila Viçosa, tratando-se aí de uma questão de paralelismo, que se mostra mais ou menos pronunciado entre aquela linha e a de leste, ao passo que a consulta do Conselho de Obras Públicas de 12 de Março de 1862, a que a companhia se socorria, aconselhara ao Governo a linha de Estremoz a um ponto entre a Ponte de Sor e o Crato, que seria perfeitamente perpendicular à de leste;

(Continua no próximo número)



Linhas Estrangeiras

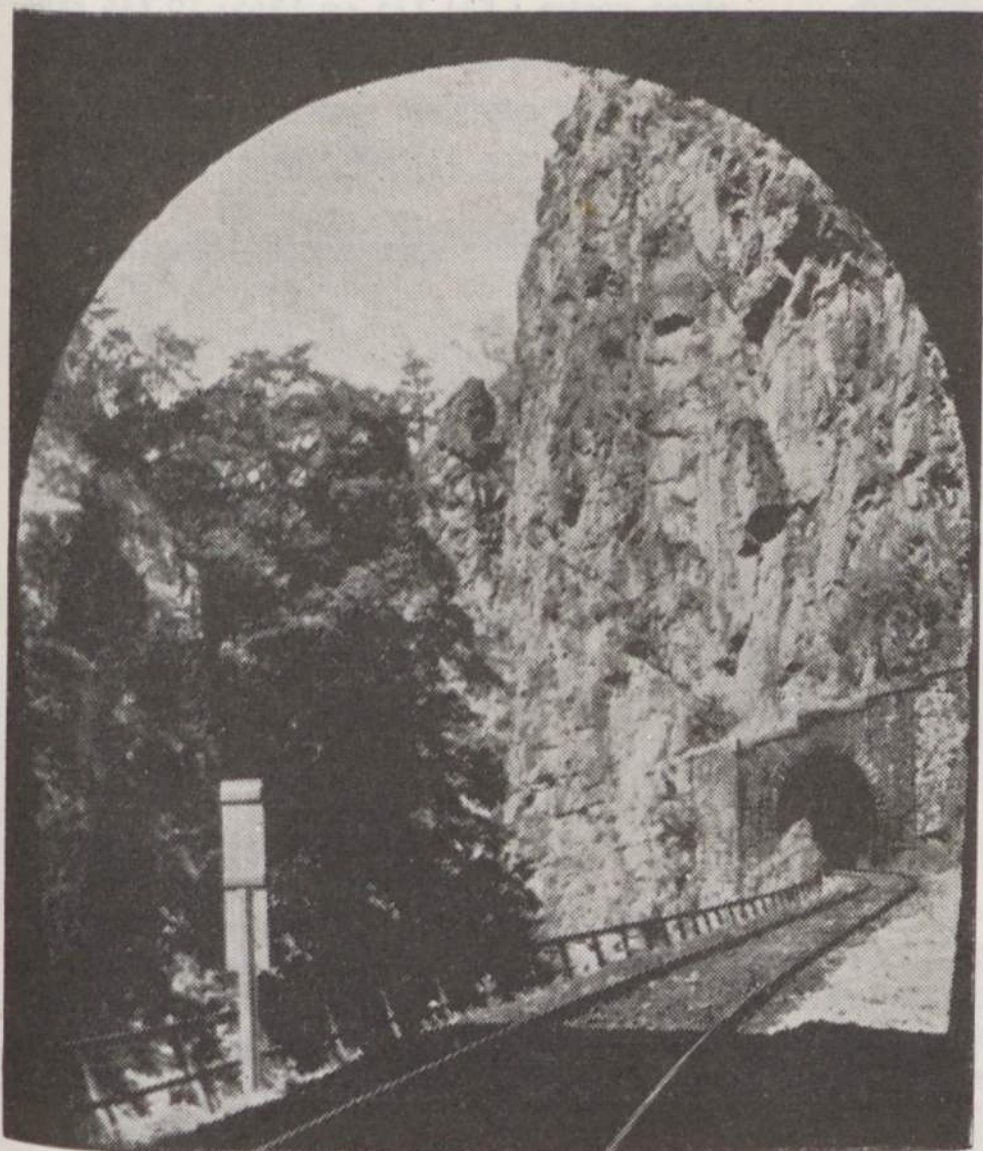


GRÃ-BRETANHA

Uma nova realização concernente ao conforto dos passageiros dos comboios entre-cidades acaba de surgir, com a primeira das três carruagens-salão destinadas a figurar na composição de certos comboios-flâmula. Dois salões foram dispostos no espaço primitivamente previsto para quatro compartimentos de primeira classe. Cada salão consta de dez lugares, e a superfície restante da carruagem é ocupada por três compartimentos normais de 1.^a classe, de seis lugares cada um deles. O estilo decorativo dos salões é moderno, com janelas panorâmicas, chão atapetado, aquecimento perfeitamente estudado e iluminação individual.

A primeira carruagem assim equipada entrou em serviço em Abril, na região de Oeste, entre Londres e Brístol. Estas carruagens-salão são acessíveis a todos os passageiros de 1.^a classe, sem suplemento de preço, e a reserva dos lugares é praticada com a tarifa normal. Dois outros protótipos de carruagem-salão estão em curso de realização; e estas duas carruagens, serão transformadas por especialistas das Oficinas de Material Rolante de Eastleigh. As experiências serão realizadas nas regiões do Este e Londres Midland.

— É pelo caminho de ferro que a fábrica Ford de Dagenham procede à distribuição de uma grande parte da sua produção. Com efeito, são 200 000 carros por ano, à razão de 50 unidades por semana, que serão transportadas por via férrea. Todas as semanas 500 carros Ford se acumulam no porto de Southampton para serem exportados para o continente.



A «Höllentalbahn»

(A linha do «Vale do Inferno», na Floresta Negra)

BRASIL

A Rede Ferroviária Federal aposentou 5803 ferroviários em 1966, dispensou 1605, 2222 foram afastados por motivos diversos, e 1139 faleceram, totalizando 10 769 agentes que se desligaram da empresa. Por outro lado a «RFFSA» admitiu 2816 agentes todos para funções de natureza técnica.

Os caminhos de ferro da «RFFSA» transportaram, em 1966, 1 milhão e 603 mil cabeças de gado, destacando-se, nesse tipo de carga, o transporte realizado pela Noroeste do Brasil e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. A primeira delas, que contribui decisivamente para o abastecimento de carne de São Paulo, movimentou 454 mil cabeças procedentes das áreas do Brasil Central e do noroeste de São Paulo, enquanto que a Viação Férrea do Rio Grande do Sul transportou 346 mil cabeças das zonas produtoras gaúchas para os frigoríficos localizados nas regiões consumidoras e daí para outros centros de abastecimento, como São Paulo e Guanabara.

ESTADOS UNIDOS

A rede do Southern Pacific Rd acaba de experimentar algumas carruagens-bars, a bordo das quais os alimentos e bebidas são servidos aos passageiros por distribuidores automáticos. Cada veículo comporta uma série de nove distribuidores, que entregam o seguinte: bebidas frias (coca-cola, sumo de laranja), bebidas quentes (café, chocolate, «caldo»), alimentos refrigerados (sanduíches, saladas, frutas), cremes gelados (três perfumes à escolha), produtos lácteos (leite, leite com chocolate, leite com laranja), pratos quentes em caixas (de cerca de 250 g), pratos quentes (pratos ou terrinas), pastelaria (tortas, cereais frios, doces, etc.). Os pratos quentes variam de viagem para viagem.

JAPÃO

Um serviço de transportes de «containers» Japão-Europa, via Estados Unidos da América do Norte, está previsto num próximo futuro. Os «containers», carregados em Yokohama, serão desembarcados em Seattle, transitarão por caminho de ferro até Nova Iorque, depois por barco até Londres ou Roterdão. A demora prevista é de 26 a 28 dias, contra 40 actualmente pela via marítima, passando pelo canal do Suez.

ITÁLIA

No dia em que entrou em vigor o novo horário ferroviário de Verão, entrou em serviço um comboio chamado «Freccia dell'Elba» (A Flecha da Ilha de Elba) entre Florença e aquela ilha. Efectuando o percurso em quatro horas, realiza-se ao domingo e a viagem é feita durante o mesmo dia, ida e volta. A travessia do braço de mar que separa Piombino Marittima de Porto Ferrajo é feita a bordo dos barcos da Sociedade de Navegação «Tirrenia» e a velocidade comercial do comboio é de 81 km/h no conjunto do percurso.

COLÔMBIA

A Espanha vai exportar para a Colômbia locomotivas no valor de setecentos milhões de pesetas (336 mil contos) em consequência de ter ganho um concurso em que apresentaram propostas dezassete firmas industriais de dez países.

•ULTRAMAR•

A PRÓXIMA INAUGURAÇÃO DO ESTÁDIO DO CLUBE FERROVIÁRIO EM LOURENÇO MARQUES

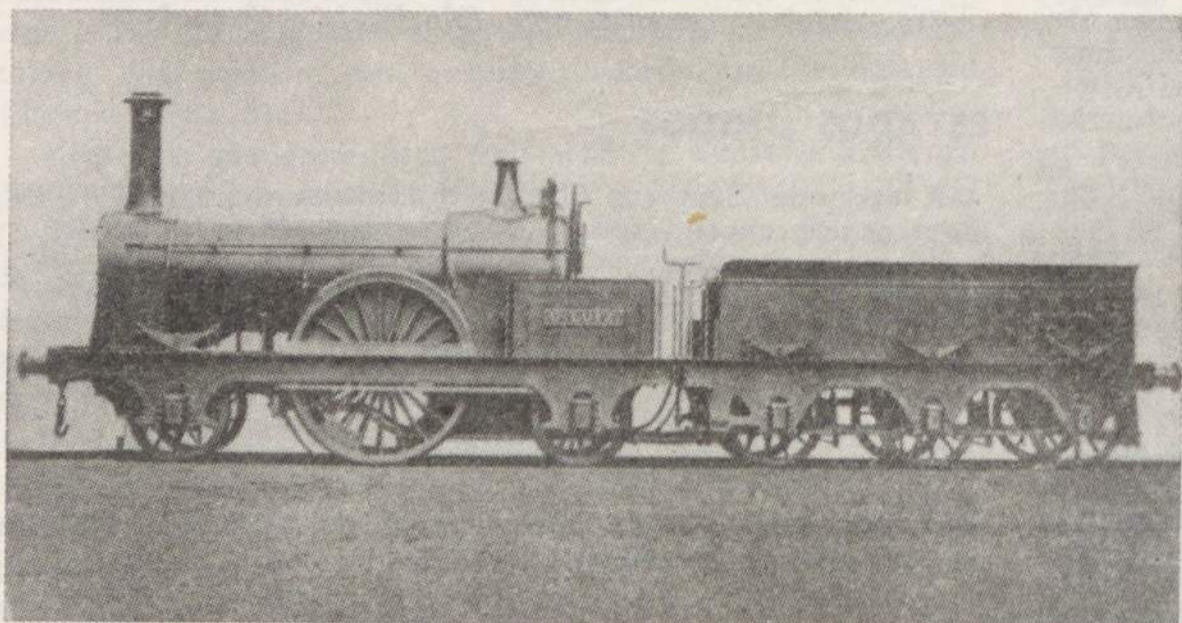
Deve inaugurar-se brevemente, em Lourenço Marques, o novo estádio do prestigioso Clube Ferroviário, tendo sido convidados os órgãos da informação a visitar as obras em curso.

Os convidados foram recebidos pelas Comissões da Construção do Estádio e da Inauguração, que lhes prestaram todos os esclarecimentos. Ficaram assim a saber que o acesso a partir da cidade se fará pelas duas vias rodoviárias já existentes e uma terceira que ligará a parte alta da cidade directamente através da Avenida de Fátima. O estádio, circundado por vários parques de estacionamento com capacidade para 5000 automóveis, será servido por um ramal de caminho de ferro.

Os 40 000 espectadores utilizarão 15 portas de acesso às bancadas centrais, laterais e camarotes. As entradas para os atletas serão independentes; para as paradas desportivas, provas de atletismo e ciclismo, a entrada far-se-á por um túnel duplo designado por «Porta da Maratona». A iluminação nocturna está garantida por quatro torres equipadas com focos especiais de grande potência, que garantem uma distribuição uniforme de luz.



*Placa de prata oferecida ao príncipe D. Luís Filipe,
por ocasião da sua visita a Benguela*



Caminho de Ferro de Benguela

Em 1966 o movimento neste caminho de ferro foi o seguinte: 864 291 passageiros, contra 850 904 em 1965; 1 683 948 toneladas de carga, contra 1 831 725 em 1965; 10 736 cabeças de gado contra 13 163 em 1965.

A receita geral, em contos, foi, em 1966, de 669 201, contra 571 810, em 1965.

A cidade de Plymouth, conhecida como a capital do Oeste da Inglaterra, é uma combinação fascinante do velho e do novo.

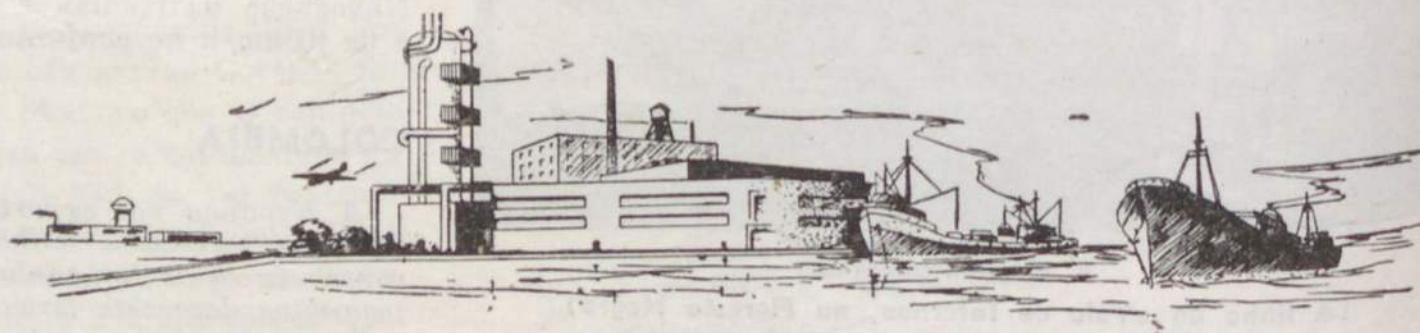
Chegando-se de Londres, que dista 360 quilómetros, e desembarcando-se na estação ferroviária ultramoderna, que conta com um prédio de escritórios de 15 andares, atinge-se em poucos minutos o terraço desse arranha-céus.

Desse ponto privilegiado vê-se como quem tivesse diante de si um mapa aberto, a vista inspiradora da nova cidade que, graças a um plano ousado e imaginativo, surgiu das ruínas da guerra da velha cidade.

As largas avenidas Royal Parade e Armada Way, com as suas lojas e prédios de escritórios, terminam num complexo de ruas. A grande ponte suspensa rodoviária atravessa o Rio Tamar. Da altura do ponto de observação, no terraço, nota-se, em destaque, a nova Escola de Tecnologia... mais adiante um novo conjunto residencial... ali a nova área industrial e — mais além — as famosas docas de Plymouth.

As proezas de Drake, Raleigh e outros capitães dos sete mares pertencem à época da primeira rainha Elizabeth. E há quase três séculos e meio que o «Mayflower» zarpou deste porto com os primeiros colonos dos Estados Unidos.

PLYMOUTH



A Culinária ao serviço do Turismo



Na IV Feira do Artesanato Português, a Junta de Turismo da Costa do Sol organizou um restaurante típico que foi a realização mais representativa daquela feira.

A sua finalidade era fazer a propaganda da tradicional e esplêndida cozinha portuguesa, que conservando as suas características através dos séculos, integra-se, por direito próprio, na nossa arte popular, não só pela originalidade das suas receitas (cozido à portuguesa, lampreia à moda do Minho, feijoada à alentejana, tripas à moda do Porto, caldeirada à fragateira, coelho à caçadora, todas as formas de cozinhar bacalhau; a variadíssima doçaria conventual, nomeadamente aletria de ovos, manjar branco, leite creme, filhós, sonhos, arroz doce, tortas de fruta, etc.), como também pela sua apresenta-

ção em loiças e vidros da época, papéis recortados, fantasias em canela, ingénuos desenhos e modelos, etc.

A culinária constitui, como a experiência o tem evidenciado, uma das maiores atracções para nacionais e estrangeiros, sendo, por isso, largamente propagandeada em França, Bélgica, Itália e China, onde constitui efficientíssimo cartaz turístico.

Paralelamente, Portugal deverá acertar o passo sob esse aspecto, visto a nossa culinária bem o merecer.

Na decoração cuidaram-se os mais pequenos pormenores num requintado conjunto evocativo do sorridente estilo 1900, tendo os móveis e adornos sido cedidos por categorizados anti-quários.

O Alentejo



CARTAZ URÍSTICO

A planura adusta a perder de vista, não é a estepe calva mas a seara farta, a cortiça com seu exército de sobreiros, o «monte» ensombrado pelas carvalheiras dos quinteiros rústicos que o circundam, a vasta campina enleando-se, por vezes, na idílica várzea — toda uma geografia de hortejos e pomares.

É uma cenografia inédita para o estrangeiro que vem de longes terras onde o Sol é avaro, o céu cinzento, persistente a bruma. Ele vem ao encontro do País da Luz, e tem no Alentejo uma tela dourada com a silhueta dos carrinhos puxados por mulas nervosas.

São os maiorais de safões, os velhos pastores de rosto nodoso e tisonado. São os seareiros manejando o arado atrás de três parelhas de muars. São as mondadeiras ceifando o trigo. É a cabana de colmo, o alpendre primitivo, a pitoresca indumentária do pastor e da camponesa, do lavrador e da aldeã. As descamisadas, a apanha da azeitona, as malhadas na eira, as canções nostálgicas.

Na verdade, um quadro admirável que o turista há-de reter na memória como espectáculo de Beleza, opulento de perspectivas e horizontes.



Jornal da Quinzena

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 180)

O HOMEM E O ANIMAL

ENSAIO DE PSICOLOGIA COMPARADA

Por F. J. J. Buytendijk

A Enciclopédia «LBL» enriqueceu a sua colecção com a publicação de um volume de muito interesse: «O Homem e o Animal», o qual se subintitula «Ensaio de Psicologia Comparada».

As notas autobiográficas que preenchem as últimas páginas deste livro informam-nos que o autor nasceu em Breda, cidade nortenha do Brabante, e que desde cedo seu pai, que era oficial e matemático, acordara nele a curiosidade pela Natureza e pelas ciências naturais. Desde a infância que colecionava plantas, escaravelhos, borboletas. Depois de ter frequentado os liceus, começou a estudar Medicina em Amesterdão e em 1909 recebia o grau de doutor. Com o professor de fisiologia Place apaixonou-se pelos problemas da biologia teórica e os problemas filosóficos que colocam. E, além disso, Place incitou-o a fazer trabalhos experimentais. Em 1906 ao seu trabalho sobre a acção da adrenalina nos vasos sanguíneos foi atribuída a medalha de ouro da Faculdade de Medicina de Amesterdão. Nesse mesmo ano trabalhou em Berlim com o professor Engelmann e na estação zoológica de Nápoles. Depois de ter trabalhado na Alemanha junto de alguns professores e de, na Inglaterra, com os famosos fisiólogos Sherrington, Langley, e A. V. Hill, regressou à Holanda, foi nomeado, em 1913, assistente na Universidade de Groningen, junto do professor Hamburgerger. Em 1946 foi nomeado professor de psicologia geral na Universidade de Utrecht e em 1957 recebeu o título de professor emérito e ao mesmo tempo uma cátedra de fisiologia, onde o seu ensino se dirigiu a estudantes de psicologia.

Este é o autor da obra «O Homem e o Animal», que Livros do Brasil acaba de incluir na sua Enciclopédia «LBL», em primorosa tradução de Alvaro Simões.

SEMPRE MULHER

Pelo Dr. Robert A. Wilson

Em cuidada tradução do doutor Ramiro da Fonseca a Editorial Livros do Brasil apresenta-nos um volume, da autoria do médico obstetra e ginecologista norte-americano Robert A. Wilson, intitulado, na edição original «Feminine Forever» e que, na versão portuguesa recebeu o título de «Sempre Mulher».

As Ciências Médicas realizam, nos nossos dias, progressos consideráveis. A prevenção e a cura de numerosas doenças redundam em benefícios incalculáveis para a vida. Males que se supunham irredutíveis, consubstanciados com a própria condição humana, podem, actualmente, ser debelados ou evitados. É o caso da chamada «cidade crítica das senhoras». As investigações do Dr. Robert A. Wilson, cientista americano de renome mundial, confirmadas pelas pesquisas de vários homens de ciência, justificam a afirmação de que a Mulher pode continuar a ser plenamente mulher durante a vida inteira. Esta descoberta, e os meios práticos que o Dr. Robert A. Wilson indica neste livro, vieram transformar os dados do problema. Libertaram milhões de vidas femininas da tensão e da angústia. Permitiram a solução de numerosos problemas humanos que a «cidade crítica» fazia surgir, frequentemente, até agora.

- As Festas da Graça, em Carreço, caracterizaram-se este ano por um cunho de acentuado pitoresco minhoto, com a exibição, perante muitos turistas, dos ranchos folclóricos de Ponte de Lima e Ponte da Barca.

- Hiroxima guardou, no dia 6, um minuto de silêncio, em memória das vítimas da primeira bomba atómica, lançada há 22 anos, durante a segunda guerra mundial, sobre aquela cidade.

Às 8 horas e 15 minutos — a hora em que caiu a bomba A — o silêncio absoluto pairou sobre a cidade, onde o tráfego foi suspenso. Oficialmente, foram consideradas vítimas do ataque norte-americano 62 423 pessoas. Nos últimos meses morreram mais de quarenta pessoas, consideradas ainda vítimas das radiações. Setsuo Yamada, presidente do município de Hiroxima, afirmou, num discurso pronunciado no dia 6, que a bomba tinha roubado 200 000 vidas.

- Durante o mês de Junho passado, Madrid registou um aumento de 6812 habitantes, o que elevou o total da capital de Espanha a 2 906 526 — segundo revelaram as estatísticas municipais, agora publicadas.

- Vai realizar-se em Varsóvia, de 18 a 23 de Setembro, o XII Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos dos Caminhos de Ferro.

- Para o cargo de representante da C. P. no Conselho de Administração da Empresa Geral de Transportes, foi designado o sr. dr. Armando Mendes de Carvalho.

- Prosseguem os circuitos ferroviários Porto-Salamanca. Projecta-se, de acordo com a Renfe, estudar a possibilidade de se organizarem composições através da linha do Douro, com ligação por Salamanca, a Madrid e aos ramais do «express» com destino a Paris.

- Em Tampere, na Finlândia, vai efectuar-se de 20 a 27 de Setembro a Reunião das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários.

- O Ministro das Comunicações autorizou um financiamento, através do Fundo Especial de Transportes, para a C. P. mais rapidamente poder proceder à renovação intensiva da via Lisboa-Porto.

- Em Arhus, na Dinamarca, efectuar-se-á em 16 e 17 do corrente o IV Congresso Internacional dos Ferroviários Filatelistas.

- Com a presença de altas personalidades, inaugurou-se na praia de Alvor um conjunto turístico abrangendo cinco unidades hoteleiras, 20 torres com 820 apartamentos e 50 moradias, instalações comerciais e auditório.

- Decorreram com excepcional luzimento as Festas de Benavente, em que participaram os ranchos folclóricos Sete Saias, o de Pombal e Saloios da Maceira.

- Completou no dia 5 um ano de utilização a ponte sobre o Tejo, após a sua inauguração oficial.

Neste espaço de tempo a ponte Salazar movimentou 3 400 000 veículos que pagaram 76 126 contos de portagem. Estes números revelam que a ponte absorveu 91 por cento do tráfego entre as duas margens.

Quando se fizer a construção da 2.ª fase (via férrea) esta será instalada sobre os elementos da face inferior da viga de rigidez. No viaduto será construído um tabuleiro metálico, leve, apoiado nas travessas horizontais dos respectivos pilares e, portanto, também situado abaixo do tabuleiro rodoviário.

PARA LER

EM VIAGEM

Num velho cemitério lia-se há anos este epitáfio:
— «D. Fulana de Tal. Faleceu em 2 de Outubro de 1860. Esta recordação te dedica teu esposo que nunca te esquece. Espera-me.»

O marido saudoso faleceu em 1888, vinte e oito anos depois de morrer sua mulher, e foi sepultado em coval ao lado. Um motejador escreveu com um pedaço de carvão na lápide da senhora:

«— Julguei que não vinhas...»

Isto passou-se quando rei Afonso XIII de Espanha tinha cinco anos:

O pequenino rei estava um dia a jantar, e meteu a mão no prato para comer uma coisa que lhe apetecia.

— Meu senhor, disse-lhe a aia, os reis não comem com os dedos.

— Este come, respondeu o pequeno.
E continuou.

Um empregado subalterno mostrando um ofício ao seu superior.

— Há qualquer coisa aqui que não está bem. Isto ou foi burrice minha ou engano de V. Ex.^a.

Rex Stout, apreciado autor americano de contos policiais, conta esta a seu respeito: Um dia entrou num autocarro cheio. Um dos passageiros, à falta de melhor onde se agarrar, deitou a mão à barba do escritor e assim se deixou ir.

Indignado, ao fim de uns minutos, Rex Stout disse:

— O senhor faz favor larga-me a barba!

— Porquê? Quer sair?

Houve em Espanha um boémio famoso, Carlos Medina, que um dia teve a audácia de se abeirar de Afonso XIII e pedir-lhe o retrato. O rei, olhando o aspecto de Medina, tirou da algibeira um duro de prata e perguntou:

— Serve este?!

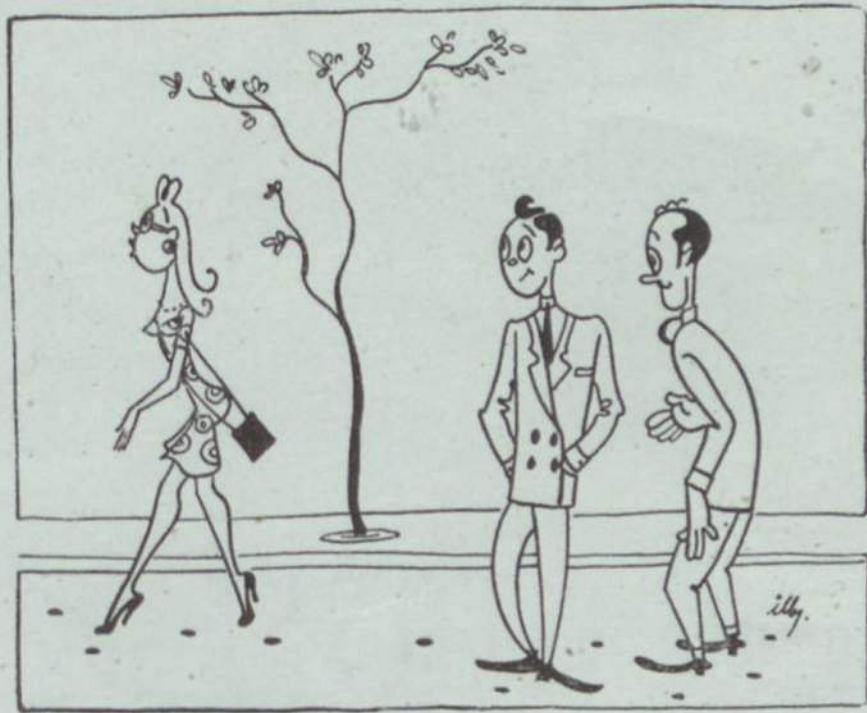
— Com certeza, majestade...

— Pois fica com ele.

Dias depois o boémio encontra novamente o rei e diz-lhe:

— Majestade, ou meus oito irmãos desejavam também um retrato...

— Pois por isso não seja a dúvida — disse o rei. E entregou-lhe oito selos de cinco cêntimos.



— Vai ali a Lucinda... É dessas mulheres que só dizem o que pensam.

— Ah! Então é por isso que às vezes ficava dias e dias sem dizer palavra...

— Sabes que ela casou-se com o Azevedo? Uma mulher tão preguiçosa... E obrigou-o a viver com a sogra.

— É o que se chama juntar o inútil ao desagradável...



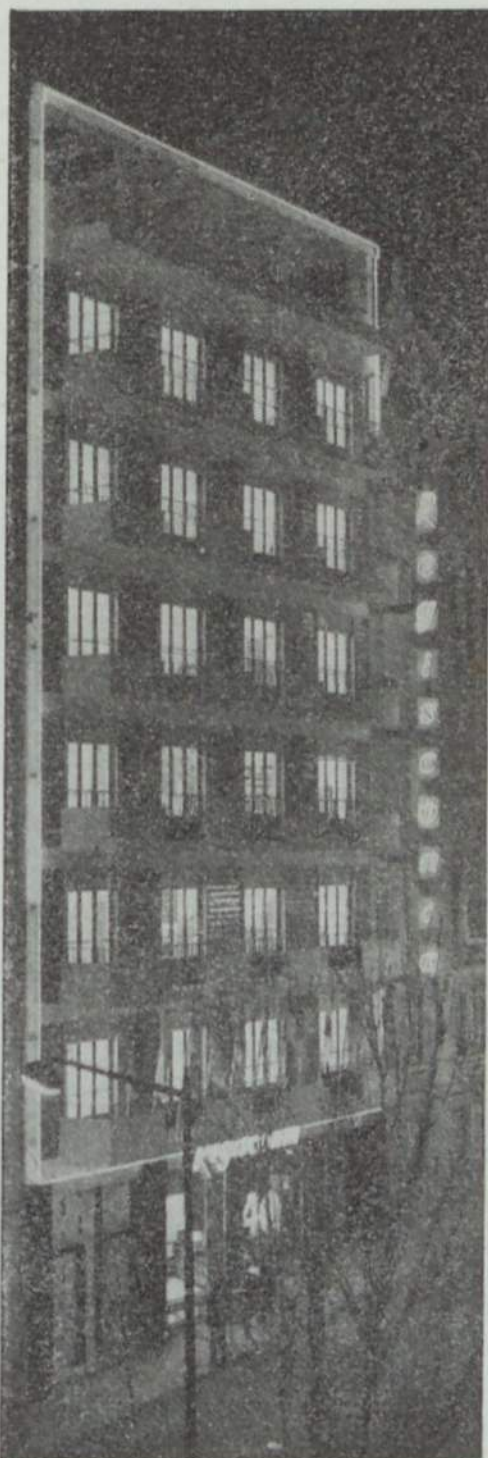
UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL

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 ELECTRÔNICOS

PALLAS
SIEMAG

Regisconta

LISBOA - PORTO - COIMBRA - FARO - LEIRIA