

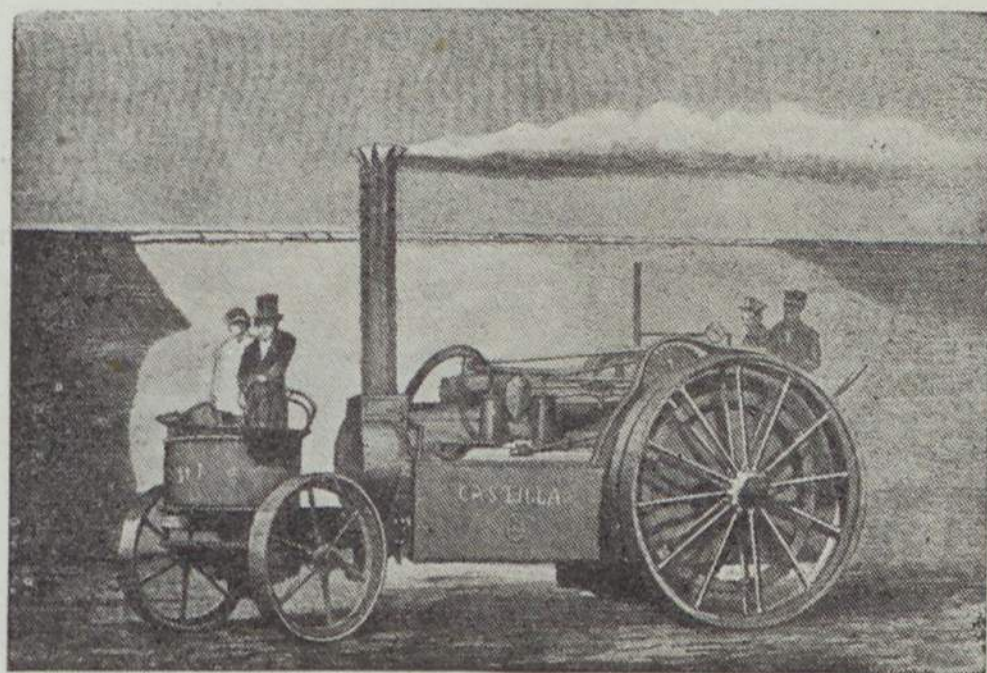
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

ALBERTO MARIA BRAVO & FILHOS

Sociedade de Responsabilidade Ilimitada

Fundada em 1843



LOCOMOTIVA DE 1843

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

Laminite



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

Pestana & Fernandes, Lda.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: Rua dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA



Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º — Telef. 36 61 71/5



PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA
» » PARA INDÚSTRIA



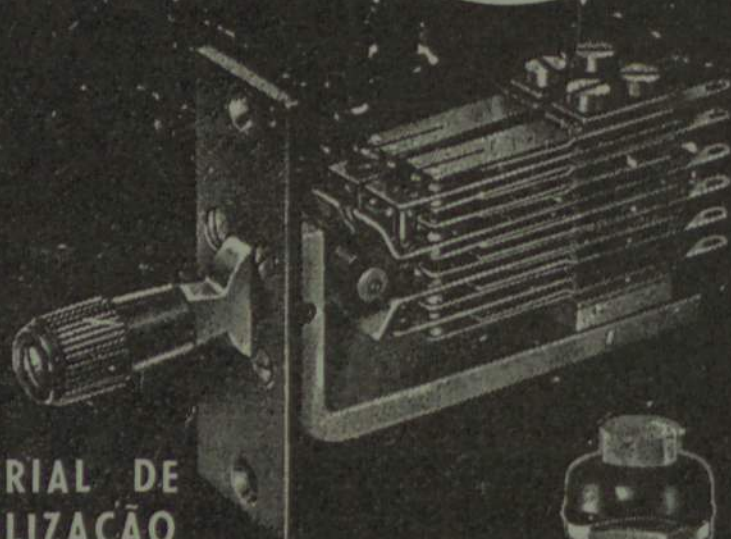
Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

E DA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

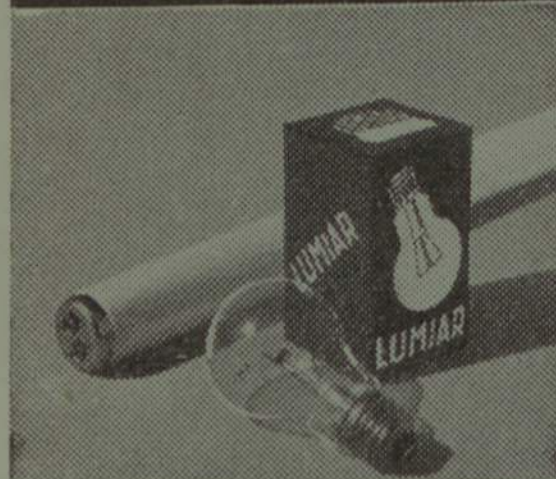
Representante:

SONIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

Av. Almirante Reis, 59 — Telef. 53 88 76 (10 linhas)
LISBOA
FORNECEDORES DA C. P.

LUMIAR



LÂMPADAS
INCANDESCENTES E FLUORESCENTES
DE FABRICO NACIONAL
SOB LICENÇA ALEMÃ

Empresa Nacional de Aparelhagem Eléctrica
S. A. R. L.

Sede em LISBOA

Avenida 24 de Julho, 158
Telefs. 662177 - 662179

Delegação no PORTO

Rua Alferes Malheiro, 33
Telef. 26203

LUMIAR E LUMIAR E LUMIAR

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

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

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

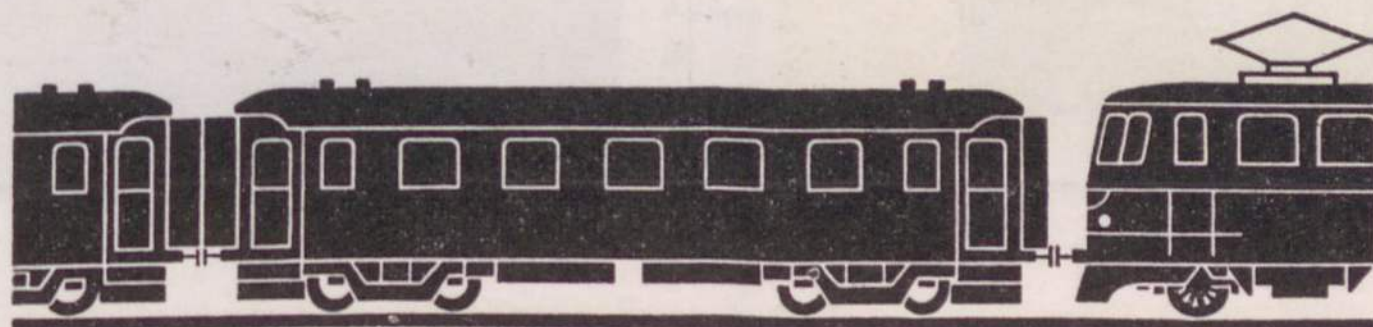
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

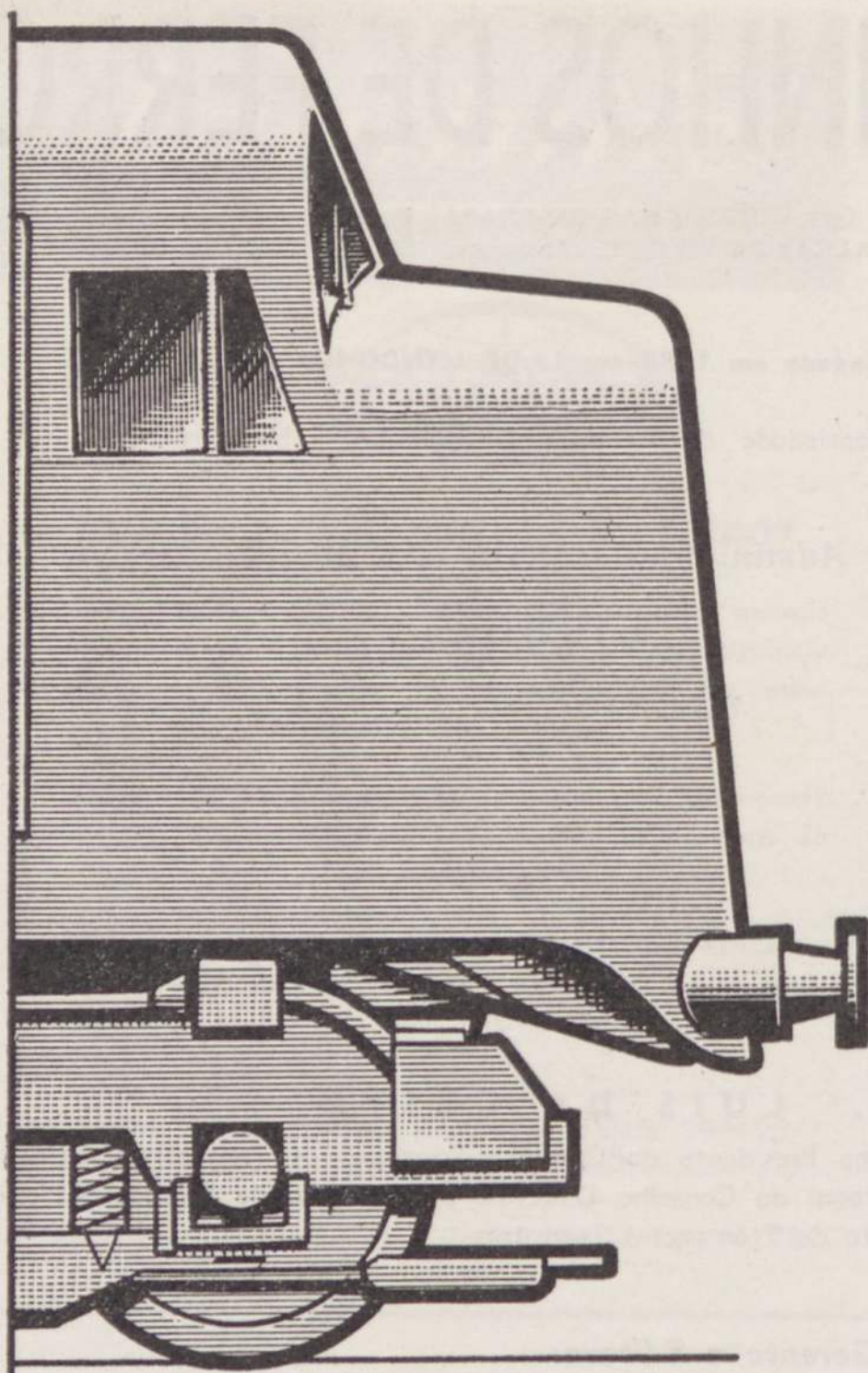
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

O esquema ferroviário inclui uma via circular unindo as do Norte, de Sintra e de Cascais ...	257
Os dramas da paixão em Oberammergau	258
Jornal da Quinzena	259
Volta ao Mundo	260
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	261

Uma nova etapa na organização dos transportes nos Estados Unidos	263
Panorama	264
O Menino Jesus de Cartolinha	265
Escada Rolante	266
Revista de Imprensa	267
Linhas Estrangeiras	269
Livros	270

O PLANO DIRECTOR DA REGIÃO DE LISBOA

O esquema ferroviário inclui uma via circular

No reapetrechamento da infraestrutura ferroviária da Região de Lisboa, o Plano Director, segundo anuncia o eng.º Miguel Resende, segue, com algumas alterações, o esquema de estações e do traçado de novas linhas já estudado pelo Ministério das Comunicações.

Esse esquema inclui, do lado norte do Tejo, além das linhas actuais, uma nova via férrea de ligação à ponte sobre o Tejo e uma nova circular unindo as três linhas radiais confluentes na capital, isto é, as linhas do Norte, de Sintra (Oeste) e de Cascais, circular essa

curso em Lisboa; a melhor continuidade de percursos entre a linha de Cascais e a rede nacional dos caminhos de ferro; e a ligação da área norte da região à península de Setúbal, através da ponte sobre o Tejo.

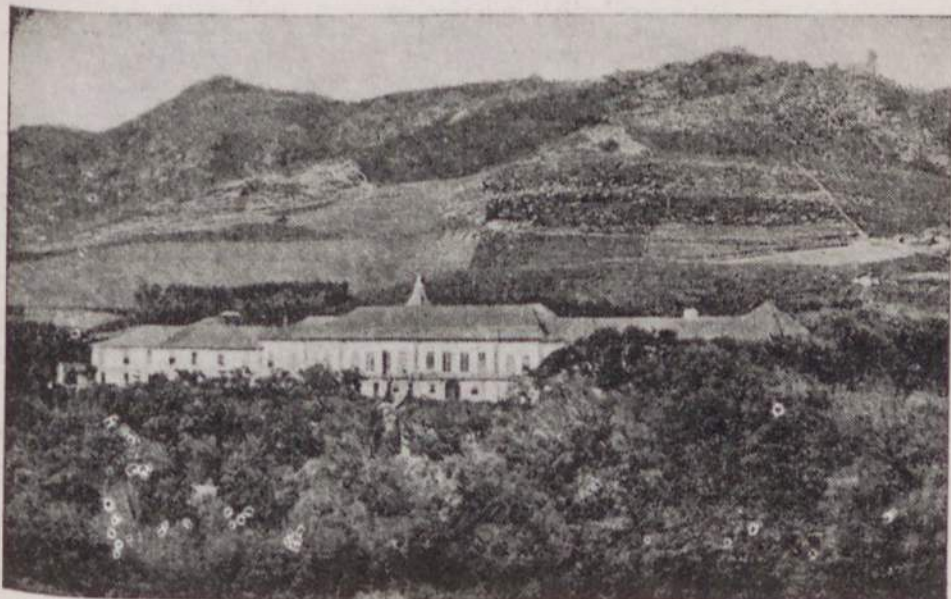
A adopção, pelo Plano Director, deste esquema geral, com algumas alterações, foi feita em face do seu ajustamento aos critérios de nucleação e desenvolvimento anteriormente expostos. Verificou-se que o problema de possíveis conflitos entre o novo esquema ferroviário e as linhas orientadoras do Plano está, em princípio, resolvido.

Para o território a sul do Tejo foi adoptado igualmente o esquema estudado, com as alterações propostas e que são: o prolongamento do ramal da Caparica para além desta povoação, por mais cerca de 4 km para sul, até à Descida das Vacas, centro da grande praia existente nesta costa, para efeito de se facilitar o espraio das grandes massas populares, de fim-de-semana, provenientes da capital; o estabelecimento de novos ramais às zonas portuárias previstas, e a construção de uma ligação directa e curta do Poceirão a Águas de Moura, encurtando muito as ligações ao Algarve: — evita-se que estas se façam através de Setúbal, e reserva-se para o serviço desta cidade, das suas expansões, do seu porto e das suas zonas industriais, o troço do caminho de ferro existente.

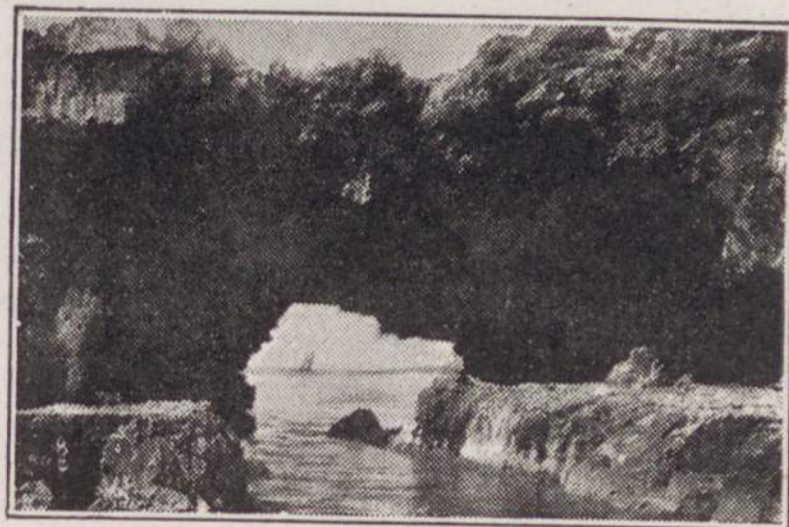
UMA LIGAÇÃO DIRECTA DO POCEIRÃO A ÁGUAS DE MOURA ENCURTARÁ AS LIGAÇÕES AO ALGARVE, EVITANDO QUE ELAS SE FAÇAM ATRAVÉS DE SETÚBAL

que possibilitará a localização de uma nova estação em Lisboa para comboios de longo curso. Pretende-se, fundamentalmente, tendo em conta as condições topográficas do terreno e os imperiosos critérios de economia, assegurar, dessa forma, tanto quanto possível, a separação do tráfego de longo curso e do de mercadorias; a construção de uma estação de longo

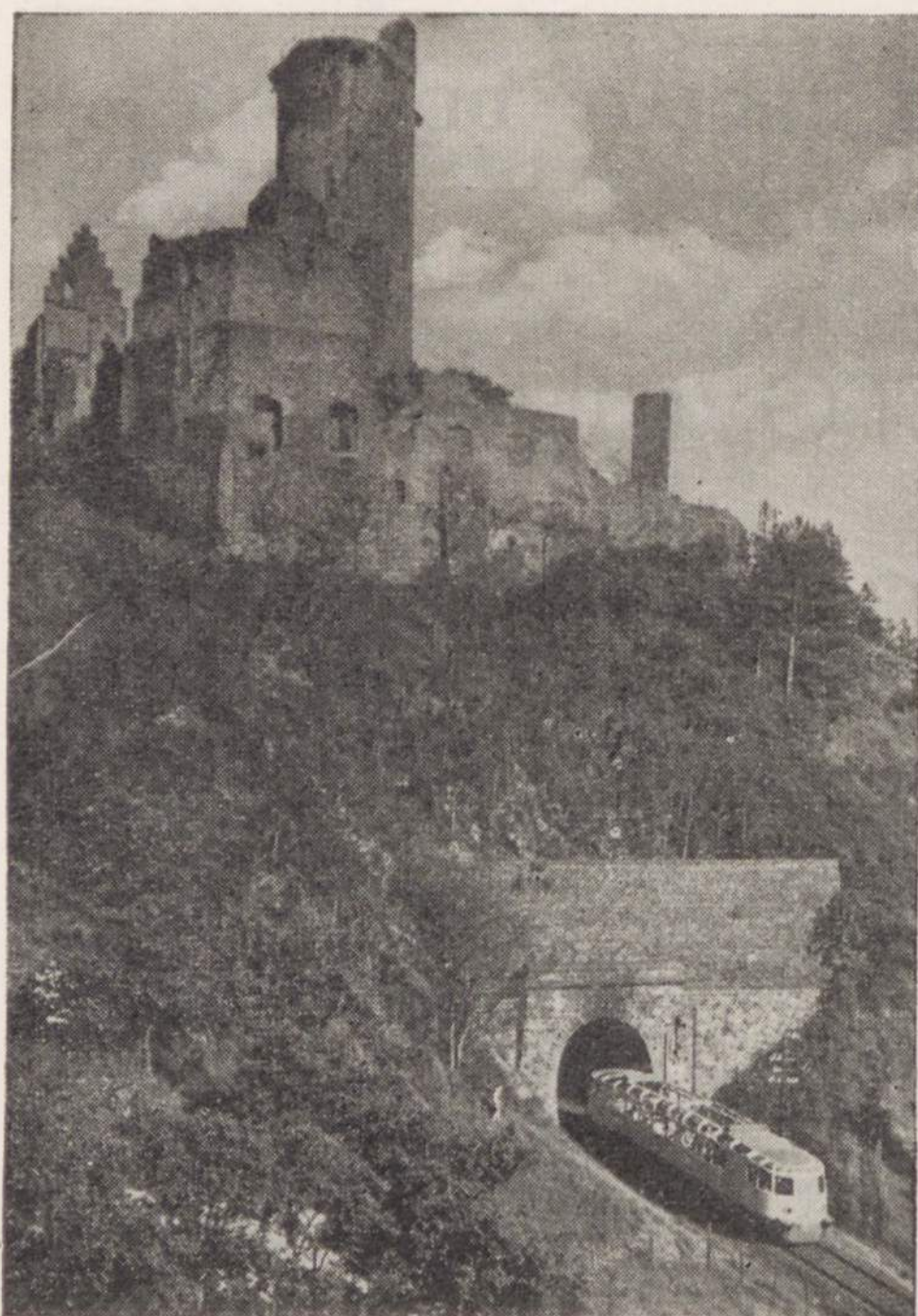
unindo as linhas do Norte, de Sintra e de Cascais



SINTRA
Palácio
do
Ramalhão



CASCAIS — Boca do Inferno



Os Dramas da Paixão em Oberammergau

A história do Drama da Paixão, representado periodicamente em Oberammergau, a pitoresca cidade alemã graciosamente emoldurada pelo esplendoroso cenário dos montes alpinos, tem a sua origem na peste negra que, em 1632, devastou completamente a pequena aldeia de então, situada nas montanhas dos Alpes bávaros. O terrível flagelo, mais conhecido pela «morte negra», alastrou assustadoramente e durante um ano arrastou consigo quase todos os habitantes da povoação prestes a sucumbir.

Foi então que, seguindo o conselho dos mais velhos, as autoridades municipais se reuniram e imploraram humildemente a Deus que pusesse termo a situação tão desesperada, fazendo a promessa de representarem todos os anos o drama do sofrimento e morte de Cristo. Parece que Deus ouviu as suas preces, pois segundo reza a história, a partir de então, ninguém mais morreu de peste em Oberammergau, embora muita gente ficasse ainda assinalada pela terrível doença.

O 1.º Drama da Paixão representou-se em 1634, passando as representações, a partir de 1680, a realizar-se de dez em dez anos. Assim se foram arrastando até aos nossos dias, numa cadência sucessiva, apenas alterada quando as guerras o exigiam. Embora nos primeiros tempos os dramas fossem apreciados apenas pelas populações da aldeia e arredores, em breve a sua fama começou a correr mundo e, especialmente a partir de 1850, a onda de peregrinos nacionais e estrangeiros aumentou consideravelmente.

Relacionada com o incremento verificado no número de visitantes, a construção da linha férrea entre Murnau e Oberammergau, em 1900, desempenhou, sem dúvida, um papel extraordinariamente importante, pois, ligando a pequena aldeia bávara com o resto do mundo, facilitou a expansão do ardor religioso que se havia desenvolvido naquele recanto quase desconhecido. As 46 representações que se realizaram em 1900 foram aumentando até 1960 para 84, assistindo a elas número considerável de espectadores.

Segundo a tradição, as próximas representações realizar-se-ão em 1970 de Maio a fins de Setembro. Cada represen-

tação ocupa um dia inteiro, com excepção de duas horas para almoço. Tal como anteriormente, espera-se que os dias indicados sejam domingo, quarta e sexta-feira.

A entidade Geschäftsstelle der Oberammergauer Passionsspiele, com sede em Oberammergau, encarrega-se de todos os assuntos relacionados com os pedidos de agências de viagens, empresas de transporte ou particulares. Esta entidade, que começará a funcionar definitivamente no Outono de 1967, vai ter funções idênticas às das agências de viagens no que diz respeito a caminhos de ferro, avião ou barco, serviços de transporte, excursões, etc.

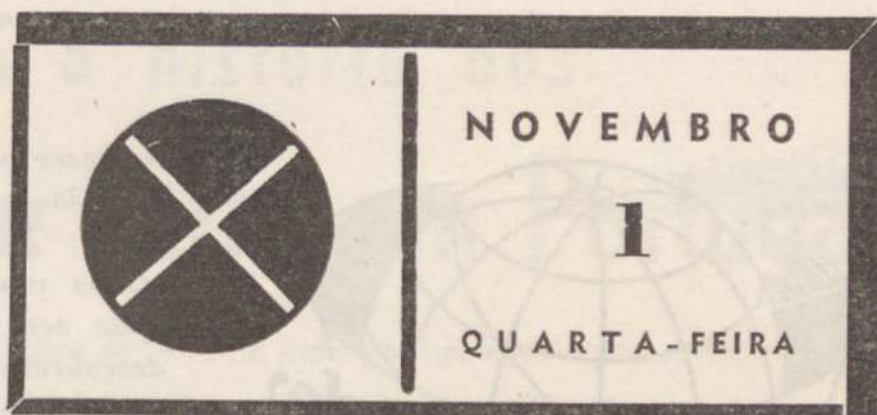
Segundo se prevê, serão distribuídos a todas as pessoas que assistam aos espectáculos cartões de abonação, que incluem um bom lugar no teatro, alojamento e estada em Oberammergau a começar com o jantar no dia anterior à representação e acabando com pequeno-almoço no dia imediatamente a seguir. Este regulamento deu sempre óptimos resultados em todos os anos que se realizaram os espectáculos, pois garante aos visitantes uma estada bem regulada e um alojamento assegurado.

Todas as agências de viagens nacionais e estrangeiras, assim como os interessados particulares, poderão fazer as respectivas reservas por meio de formulários impressos que serão distribuídos a partir da próxima Primavera.

Os Caminhos de Ferro Federais vão providenciar no sentido de serem organizados comboios especiais para o período das representações. Entre o aeroporto de Munique-Riem e Oberammergau haverá, além de um serviço extraordinário de autocarros, um serviço de helicópteros, que vai assegurar o transporte dos passageiros interessados nos espectáculos. Para o estacionamento de autocarros e carros particulares existe em Oberammergau número suficiente de parques.

Embora com pequenas alterações, o texto-base dos Dramas da Paixão continua a ser o mesmo que foi apresentado a partir de 1850. Normalmente, os actores que intervêm nos dramas são escolhidos com um ano de antecedência.

Jornal da Quinzena



• Partiu para Tóquio a delegação portuguesa que participará na 20.ª Assembleia Geral da União Internacional dos Organismos Oficiais de Turismo. A referida delegação é presidida pelo Eng.º Álvaro Roquette, comissário do Turismo, Drs. Alfredo de Magalhães Coelho e Álvaro de Sousa, respectivamente director-adjunto do Gabinete de Estudos e Planeamento e chefe dos Serviços de Relações Públicas do Comissariado do Turismo.

• Com 64 anos de idade, faleceu em Bona, Hans Seebohm, o primeiro ministro dos Transportes da República Federal da Alemanha, funções que exerceu até Dezembro de 1966, quando ocorreram modificações no Governo federal em consequência da Grande Coligação. Também em Bona faleceu, com 78 anos de idade, o Prof. Dr. Rudolf Stikel, renomado geógrafo alemão que trabalhou na elaboração de um mapa geomorfológico em Portugal.

• O Boletim dos Caminhos de Ferro de Benguela transcreveu respectivamente nos números de Junho e Julho, os artigos «As amizades conquistadas no comboio» e «O caminho de ferro ligará dois continentes pelo estreito de Gibraltar», publicados na nossa revista. Agradecemos.

• Prolonga-se até 4 do corrente o programa festivo com que Sociedade Incrível Almadense está a comemorar os 119 anos de existência.

• O embaixador de Portugal no Brasil, Dr. José Fragoso, assistiu ao primeiro Congresso Brasileiro de História e Geografia que funcionou em Brasília de 26 a 28 do mês passado.

• Tomou posse do cargo de subinspector da Emissora Nacional o nosso presado colega de imprensa e chefe de serviço da

RTP, António Moreira da Câmara, que durante cerca de vinte anos exerceu as funções de locutor da estação oficial.

• A cidade de Abrantes comemorou com diversos actos festivos o cinquentenário da sua elevação às honras de cidade.

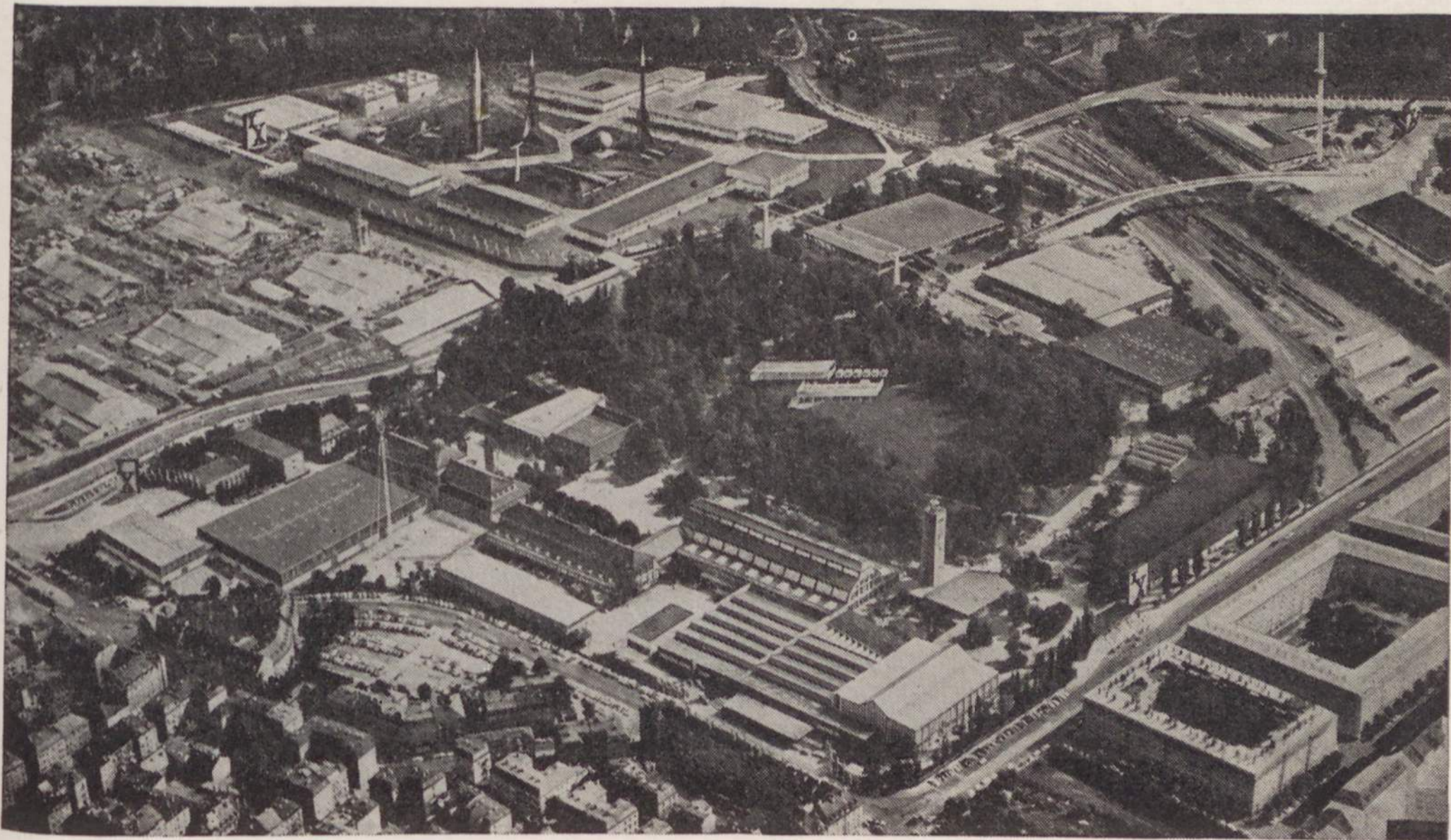
• Numerosos comerciantes e lavradores do Pinhão dirigiram-se à administração dos C. T. T. pedindo para que se despache o correio do Porto para o Alto Douro na automotora que desde há um mês parte daquela localidade às 8 horas e chega àquela povoação duriense pelas 11.30. As razões invocadas não pareceram convincentes àquela entidade, mas a verdade é que a população da progressiva vila alto-duriense, assim como de outras terras ribeirinhas ou próximas do Douro, se sente prejudicadas por os serviços dos Correios não acompanharem os progressos das comunicações ferroviárias que beneficiaram ultimamente a região.

• No salão da Casa do Povo de S. Pedro de Alva, o Dr. Carlos Proença de Figueiredo, secretário-geral do Ministério da Educação Nacional, proferiu uma conferência sobre o tema «S. Pedro de Alva e a sua origem».

• Foi comemorado em Nova Lisboa o quinquagésimo quinto aniversário da fundação da cidade. Na base do monumento a Norton de Matos, fundador da cidade, foram depositos ramos de flores vindos dos jardins públicos e particulares da capital do Huambo. Dois aviões do Aero Clube lançaram nuvens de pétalas sobre o monumento.

• O «Jornal de Viana do Alentejo», no seu último número, transcreveu integralmente o texto «O Alentejo, cartaz turístico», publicado no nosso número de 1 de Setembro. Gratos pela deferência.

Pormenor da Exposição Internacional de Transportes em Munique





COLÓQUIO INTERNACIONAL DA FIJET EM BUCAREST

A capital da Roménia organizou o Colóquio Internacional «O Turismo — meio de conhecer a história e a cultura dos povos».

Abrindo o Colóquio, Nestor Ignat, presidente da União dos Jornalistas da Roménia, falou do significado de que se revestia.

«Tendo em conta promover todos os meios susceptíveis de contribuir para a aproximação dos povos a Roménia desempenha um papel importante — no turismo internacional.

Era também sobre este assunto o conteúdo da comunicação do Secretário Geral da FIJET, Sr. Jacques Billiet, e que tinha por título: «O Turismo, meio de conhecer a história e cultura dos povos». Citando Lamartine, o orador mostrou que viver, ver, viajar, representam para o homem uma grande fonte de conhecimentos:

Afirmou a seguir que, se no passado o homem vulgar se contentava em

conhecer as impressões de alguns mais viajados e instruídos, lendo os seus livros, hoje, «o leitor é ao mesmo tempo um praticante, e cada turista pode ser um observador, se não um descobridor».

CIBERNÉTICA E TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

A «União Internacional dos Caminhos de Ferro» acaba de escolher a rede da «Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas» como campo experimental para os ensaios de aplicação da «cibernética» aos problemas do «movimento» na «exploração» ferroviária.

Nesse aspecto, a S.N.C.F.B. está de facto na vanguarda, e isto no plano internacional, tendo recentemente, mais uma vez, mostrado a sua vontade de promover o progresso técnico da sua exploração ao decidir instalar ordenadores em quatro das suas estações de formação de comboios de mercadorias.

O estudo prático da organização do tráfego de mercadorias, utilizando os modernos meios de transmissão e tratamento electrónico das informações, deve permitir às administrações ferroviárias tirar conclusões válidas no que respeita às vantagens de tal sistema e quanto aos problemas postos pela sua aplicação, eventual e individual, nas condições concretas de cada rede.

Para campo experimental convinha escolher uma zona ferroviária de tráfego muito denso (região industrial) que pusesse o problema da organização

de correntes de transporte quer internacionais, quer para um grande porto.

PEDRA DE DIGTON

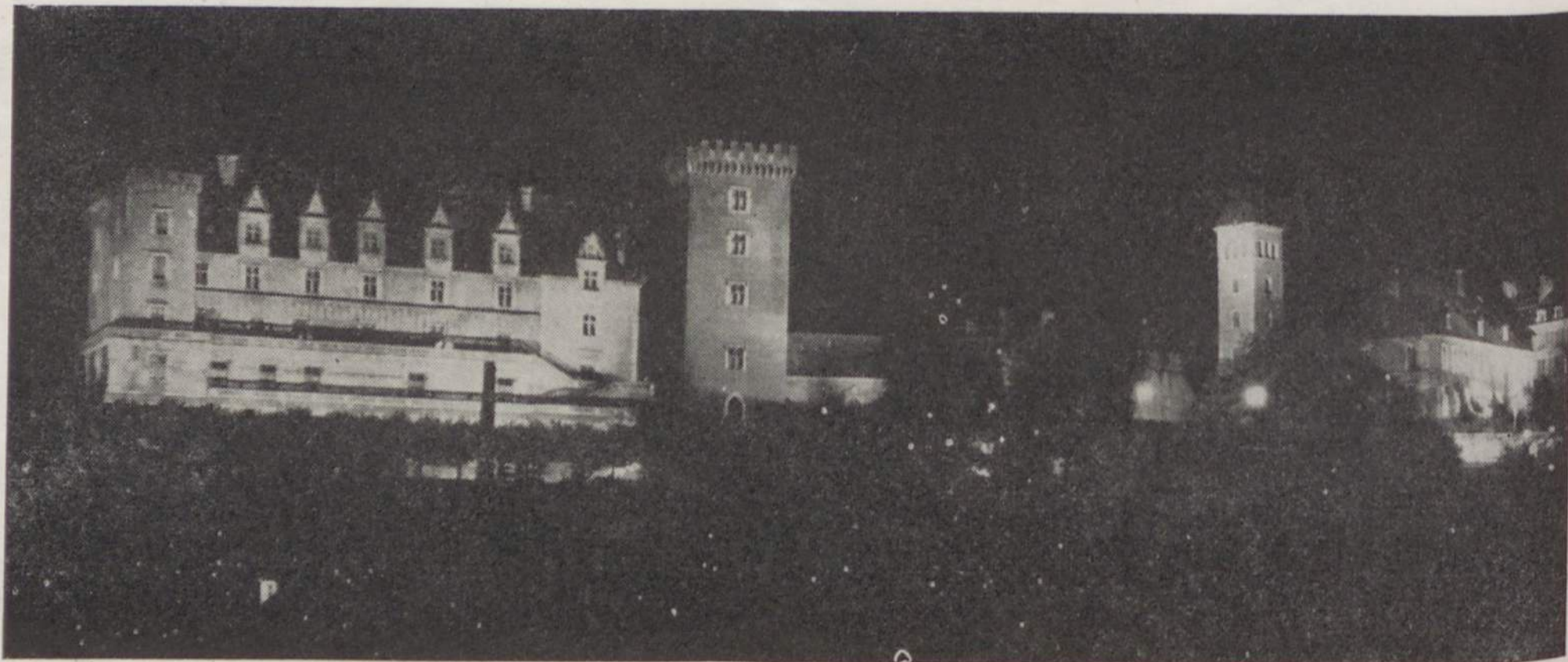
«Alguns historiadores testemunham que, cem anos antes de os peregrinos -Mayflower» terem desembarcado em Plymouth, os portugueses já exploravam e pescavam no litoral do que é hoje a Nova Inglaterra, a Nova Escócia e a Terra Nova» — recorda «The New York Times», em artigo de Walter Hakett, acompanhado por uma fotografia da pedra de Dighton, na qual se encontram as inscrições tidas por comprovativas da chegada de Miguel Corte Real à América do Norte.

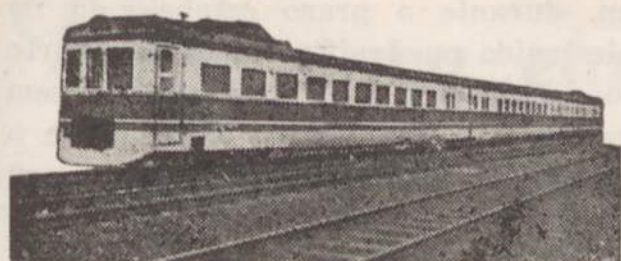
«Vinte anos antes de Colombo ter alcançado as Antilhas — escreve depois o jornal — já o pai de Miguel e de Gaspar, João Vaz Corte Real, estiveram na Terra Nova em 1472, sendo os seus passos seguidos por João Fernandes Lavrador, que deu o nome à região onde é hoje o Canadá».

Entre outras afirmações sobre a presença portuguesa nas Américas e os estudos que a esse respeito tem sido efectuados pelo investigador luso-americano Dr. Luciano da Silva, de Bristol, no Rhode Island, — «The New York Times» — assinala:

«No século XVII, William Bradford segundo Governador da colónia de Plymouth fez a subida do rio Tauton, este encontrou ameríndios que lhe falaram de uma casa de madeira e homens de outro país» que haviam penetrado na América do Norte já há algumas décadas e vivido naquela região.

O CASTELO DE PAU NOS PIRINEUS





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)

Art.º 3.º — Quaisquer alterações ou modificações, que a empresa tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia aprovação do Governo.

Art.º 4.º — As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial à saúde pública.

Art.º 5.º — A largura da via deve ser de 1,67 m. entre as arestas interiores dos carris. As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes, quer em aterro, quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos, que fazem parte dos projectos.

Art.º 6.º — Os carris e outros elementos constitutivos de via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 30 quilogramas por metro corrente. Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

Art.º 7.º — Este caminho e ramal serão fechados por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira, quer os separem das propriedades contíguas com barreiras de serventia abrindo para fora.

Art.º 8.º — A empresa deverá estabelecer, para serviço das localidades atravessadas pela linha férrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

Art.º 9.º — A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art.º 10.º — Os cruzamentos dos caminhos de ferro e ramal com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipais e vicinais, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estão designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado deste serviço.

Art.º 11.º — Quando o caminho de ferro ou ramal passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6,60 m.; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros. A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 5 metros pelo menos; a largura entre as testas será de 4,5 m.; a altura dos parapeitos será de 0,70 m. pelo menos.

Art.º 12.º — Quando o caminho de ferro ou ramal passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaduto será de 6,60 m.; sendo distrital, 6 metros e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos de 6,40 m.; compreendidos os fossos.

A distância vertical de intradorso à parte superior dos carris será pelo menos, de 5,50 m.

Art.º 13.º — Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

Art.º 14.º — A abertura dos subterrâneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4,50 m. entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima deste nível até ao intradorso da abóbada e o revestimento será, pelo menos, de 5,50 m. A empresa fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art.º 15.º — Nos pontos de encontros das estradas ordinárias com a via férrea, durante a feitura destas, a empresa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art.º 16.º — A empresa restabelecerá e assegurará à sua custa o curso das águas, que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro e ramal, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

Art.º 17.º — A empresa estabelecerá uma estação de partida da Pampilhosa com todas as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados e mais as estações que forem necessárias entre os pontos extremos do caminho, além da que se deverá estabelecer em Coimbra; tudo em harmonia com os projectos aprovados.

Estabelecerá também todas as oficinas, máquinas e aparelhos necessários para a feitura e conserto de material de exploração, compreendendo as locomotivas.

Deverá igualmente ter todos os armazéns, telheiros e depósitos necessários para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e vagões.

Estabelecerá, enfim, todos os fossos para picar o fogo e os aparelhos reservatórios para alimentação das máquinas.

Art.º 18.º — A empresa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada de boa qualidade; onde a não houver, será tolerado o tijolo.

Art.º 19.º — As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou às que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Havê-las-à de três classes pelo menos.

As de 1.ª classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos de estofos mais ordinário.

As de 3.ª classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos de madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além disto, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, será tudo de boa qualidade e sólida construção.

Art.º 20.º — O caminho de ferro da Beira Alta, ramal e estação de Coimbra, com todos os seus edifícios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carris, coxins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial do caminho de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao domínio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público e o mesmo terá lugar para o carvão, coque e quaisquer outros aprovisionamentos, enquanto forem importados livres de direitos.

CAPÍTULO II

Condições relativas às concessões que o Estado faz à empresa, modo, forma, limitações e prazos dessas concessões

Art.º 21.º — Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si por este contrato, concede o Governo de Sua Majestade Fidelíssima à mesma empresa, pelo espaço de noventa e nove anos, a contar da data deste contrato, a exploração de caminhos de ferro da Pampilhosa à fronteira de Espanha e do ramal de Coimbra, nos termos e com as condições estipuladas neste contrato.

Art.º 22.º — A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim à sua custa todas as reparações, tanto ordinárias, como extraordinárias.

§ Único. — Se, porém, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, foi destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro ou ramal, por motivo de guerra, sem culpa da empresa o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro, ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Art.º 23.º — Logo que tenha expirado o prazo da concessão, acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, este caminho e ramal com todo o seu material fixo e circulante e seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dele indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor deste como o do carvão de pedra e de outros quaisquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-ão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art.º 24.º — Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz--se desta soma o produto líquido que corresponda aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque, ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art.º 25.º — O Governo concede mais à empresa o subsídio de 23 000\$000 réis por quilómetro.

(Continua no próximo número)

Chegada
dos
convidados
no
acto
inaugural
da
electrificação
da
linha
de
Sintra



Uma nova etapa na organização dos transportes nos Estados Unidos

A ideia de uma política federal dos transportes nos Estados Unidos nasceu em 1887, quando o «Interstate Commerce Act» criou o «Interstate Commerce Commission» (ICC) apoiando-se num artigo da Constituição americana, segundo o qual o Congresso tem o encargo de regulamentar o comércio entre os diversos Estados americanos. Competência tinha sido dada à ICC de regular, na escala federal, os problemas que resultam dos transportes de mercadorias e de passageiros, por caminho de ferro ou via fluvial.

O trabalho da ICC consistia, principalmente, em declarar ilegais as práticas tarifárias discriminatórias entre concorrentes, a noção de discriminação não sendo aliás precisada senão de uma maneira muito vaga pelo legislador.

A Comissão podia, sob certas condições, proceder a um inquérito e dirigir recomendações aos transportadores. Se estes últimos não fizessem delas caso, a ICC devia então apresentar uma queixa, a fim de pôr termo à violação da lei. A ICC possuía, pois, o carácter de um organismo consultivo e em 1906 é que a sua competência foi alargada de uma maneira importante. Foi-lhe então possível controlar a contabilidade das empresas e de fixar as tarifas máximas que lhe pareciam indicadas; as suas decisões tinham então força de lei e a Comissão podia anular e punir as infracções sem recorrer a um tribunal. Assim, a reforma de 1906 tinha dotado a ICC da autoridade e dos meios de um órgão governamental.

★

O «Transportation Act» de 1920 alargou ainda mais a competência da ICC. A fim de sanar a situação dos transportes, a Comissão foi encarregada de proceder ao «contrôle» do estabelecimento das tarifas das empresas e habilitada a fixar as tarifas máximas que lhes assegurassem a margem de lucros prevista pela lei. Quando o lucro ultrapassava esta margem, os transportadores eram obrigados a dar metade dos lucros para a constituição de um fundo de reserva, e outra metade ao Estado. O «Transportation Act» previa igualmente que, quando uma tarifa inferior de um Estado constituía uma discriminação prejudicial às permutas entre Estados internacionais, a ICC podia decidir sobre a aplicação de tarifas máximas ou mínimas; por esta disposição, a Comissão podia influir na constituição das tarifas no interior até dos diferentes Estados.

Em 1940, uma declaração do Congresso definia a política dos transportes no plano nacional: assegurar a liberdade do desenvolvimento de todos os meios de transporte à base da iniciativa privada, assegurando os poderes públicos de que cada meio de transporte funciona bem no interesse geral e recebe equitativa remuneração das prestações fornecidas. Assim, a ICC encontrava-se encarregada de iniciar a política traçada pelo Congresso e de controlar a sua aplicação.

A competência da ICC que, na origem, se exercia apenas nos transportes por caminho de ferro e por via fluvial, tornou-se extensiva, em 1906, aos oleodutos, em 1935, aos transportes por estrada; em 1940, ao conjunto do tráfego por água e, em 1942, aos transportes marítimos e às firmas exportadoras.

A ICC pode estruturar-se em diferentes domínios, a saber:

- a) As condições de exploração e do encerramento de linhas pertencentes às empresas de transportes;
- b) A determinação das condições de exploração;
- c) A vigilância das associações de empresas de transportes;
- d) O «contrôle» e a fixação das tarifas;
- e) O «contrôle» dos investimentos privados;
- f) A determinação das condições de segurança.

A actividade de «contrôle» da ICC interessa contudo apenas ao tráfego público, mas não ao tráfego privado, que a pouco e pouco tomou uma crescente importância. Assim, em 1965, 90 % dos transportes interiores por água e 65 % do tráfego de mercadorias por estrada escaparam ao «contrôle» de tarifas da ICC.

A Comissão não pôde igualmente dar as indicações sobre os trabalhos a realizar no domínio da economia dos transportes, como a refundição do sistema de tarifas por supressão das tarifas «ad valorem». Este carácter limitado da acção da Comissão provocou, nos domínios dos encargos de infraestrutura, impostos e investimentos do Estado, distorções de con-

corrência importantes entre os diferentes meios de transporte: Assim, os encargos de infraestrutura absorveram, em 1965, 20 % das receitas dos caminhos de ferro, 5,4 % das receitas do tráfego de mercadorias por estrada, e 0 % das receitas da navegação fluvial e aérea. Em 1964, o governo investiu 16 biliões de dólares para as estradas, a construção de canais e navegação aérea, desprezando totalmente os caminhos de ferro.

A criação, ao nível do governo federal, de um ministério dos transportes com competência extensiva à orientação da política futura e de coordenação dos diferentes meios de transporte, tornava-se assim indispensável.

★

Em 15 de Outubro de 1966, o Presidente Johnson assinava uma lei, instituindo, pela primeira vez, na história dos Estados Unidos, um Ministério federal dos Transportes, o «Department of Transportation» (Dot) encarregado de promover uma política coordenada dos transportes nos Estados Unidos.

Os trabalhos do novo ministério são os seguintes:

— Assegurar uma aplicação coordenada e efectiva dos programas de transporte do Governo federal,

— facilitar o desenvolvimento e o melhoramento dos serviços de transporte coordenados,

— encorajar a cooperação entre o governo federal, os governos dos Estados, as autoridades locais, os transportadores, a mão-de-obra e os outros interessados, em vista da realização dos objectivos nacionais relativos aos transportes,

— estimular os progressos técnicos em matéria de transporte,

— criar um organismo encarregado da análise e da solução dos problemas de transporte,

— desenvolver e submeter à aprovação do Presidente e do Congresso uma política e programas tendo em conta as necessidades dos utentes, dos transportadores, da indústria, da mão-de-obra e da defesa nacional.

O ministério, a cuja cabeça estão colocados um secretário (ministro) e um subsecretário nomeados pelo Presidente, com aviso e o acordo do Senado, está dividido em várias direcções federais: estrada, ferroviária e aérea.

Deve notar-se que a navegação marítima não foi confiada a este novo organismo.

O projecto de lei tinha igualmente previsto que o ministério determinaria os critérios de apreciação económica dos investimentos do Estado no domínio dos transportes; esta decisão exclui todavia a navegação interior nesta matéria e deixa ao Congresso a última decisão sobre estes critérios.

O «Interstate Commerce Commission» subsiste e, no conjunto, acautela todas as competências.

★

Em seguida, o Presidente Johnson nomeou o sr. Alan Boyd ministro dos Transportes. O ministro sublinhou que a situação actual dos transportes não satisfazia nem os utentes nem as empresas de transporte e que os caminhos de ferro foram, no passado, visivelmente desprezados. Indicou igualmente que a navegação interior tinha solicitado um melhoramento de serviços, que o atravancamento dos aeroportos se tinha tornado perturbador e que o tráfego por estrada necessitava de medidas indispensáveis. No futuro, as informações entre os diferentes meios de transporte devem ser modificadas, mas o ministério não tomará decisão sem entrar em contacto com eles, e por intermédio de comissões consultivas a criar junto do ministério e representando cada uma um sistema de transporte.

O sr. Boyd fez igualmente conhecer que o ministério dos transportes tomaria posição nos projectos de fusão de certas grandes empresas de transporte, como certas redes de caminhos de ferro, mas apoiando-se unicamente em directivas económicas de ordem geral.

No concernente a uma intervenção ministerial no domínio das discussões sobre tarifas em matéria de concorrência, o sr. Boyd não quis fazer conhecer o seu ponto de vista. Pelo contrário, assinalou o interesse que tinha pelas questões sociais e pela pesquisa científica em matéria de transporte.

Panorama

• A partir de 1955, uma empresa alemã vendeu cerca de 1300 vagões para o Paquistão. Já em 1958, os vagões de passageiros foram enviados sem as instalações internas, sendo estas montadas no país de destino. A partir de 1960 a empresa alemã envia peças e os vagões são montados no Paquistão. E agora mais um passo é dado: a empresa alemã constrói no centro industrial, em Islamabad, uma fábrica de vagões com 1500 postos de trabalho. A produção será iniciada em 1971 e satisfará a demanda total do país.

A música de Johann Sebastian Bach deu mais uma vez provas da sua projecção universal. Tocada a pigmeus africanos no deserto de Calahari, a música de Bach empolgou os indígenas a ponto de improvisarem danças entusiásticas em torno de uma fogueira. Os investigadores alemães ficaram encantados com esta reacção surpreendente, pois tencionavam medir as pulsações e o consumo de oxigénio de pigmeus em êxtase. Tinham procurado uma música que inspirasse movimentos rítmicos aos pigmeus. Bach triunfou mais uma vez.



Negros do Calahari

• «Queen» e «The Lady», dois semanários de grande expansão em Inglaterra, incluíram nos seus últimos números reportagens sobre a região de Setúbal e sobre Lisboa.

Doone Beal, na primeira daquelas revistas, exprime o prazer sentido na beleza de Sesimbra e do Portinho da Arrábida, pelo conforto dos seus hotéis, pela qualidade da comida, pela excelência dos vinhos, pela simpatia das pessoas. É um verdadeiro cartaz turístico a forma como o artigo está escrito, e qualquer inglês que, num fim-de-semana o leia no conforto de sua casa, não pode deixar de fazer projectos para se deslocar a Portugal na sua primeira oportunidade.

«The Lady», pela pena de Hazel O'Hara, publica por sua vez uma crónica sugestivamente ilustrada, em que Lisboa e os seus arredores aparecem descritos ao leitor britânico como uma das mais belas e acolhedoras cidades da Europa, sem que se deixem assinalar todos os motivos que deixam bem impressos no espírito do visitante o passado glorioso de Portugal.

• Prevê-se que a balança turística vai trazer à Itália, em 1967, um saldo de cerca de 800 biliões de libras, contra 750 obtidos em 1966, e 664 em 1965.

As receitas das divisas turísticas registaram, entre 1963 e 1966, um aumento de 57 por cento, que teria permitido um

saldo activo muito maior se não tivessem sensivelmente aumentado também as despesas turísticas da Itália, pelo cada vez maior número de turistas italianos que se deslocam para o estrangeiro, devido ao seu superior teor de vida.

Apesar das receitas turísticas do primeiro semestre deste ano terem sido desfavorecidas pelas condições climáticas, está-se contudo delineando um progressivo aumento nos meses seguintes, o que permite prever um incremento de turistas de cerca de 7 por cento.

• Em Marbela, o «Dia do Turista» ofereceu inédito espectáculo: em plena rua, «a pisa de uvas», um dos números da festa da vindima. Todos os assistentes foram presenteados com copos de mosto e frutos da região.

• Mais de um milhão de turistas visitaram a Grã-Bretanha durante os seis primeiros meses do ano corrente, anunciou a Repartição Britânica de Turismo.

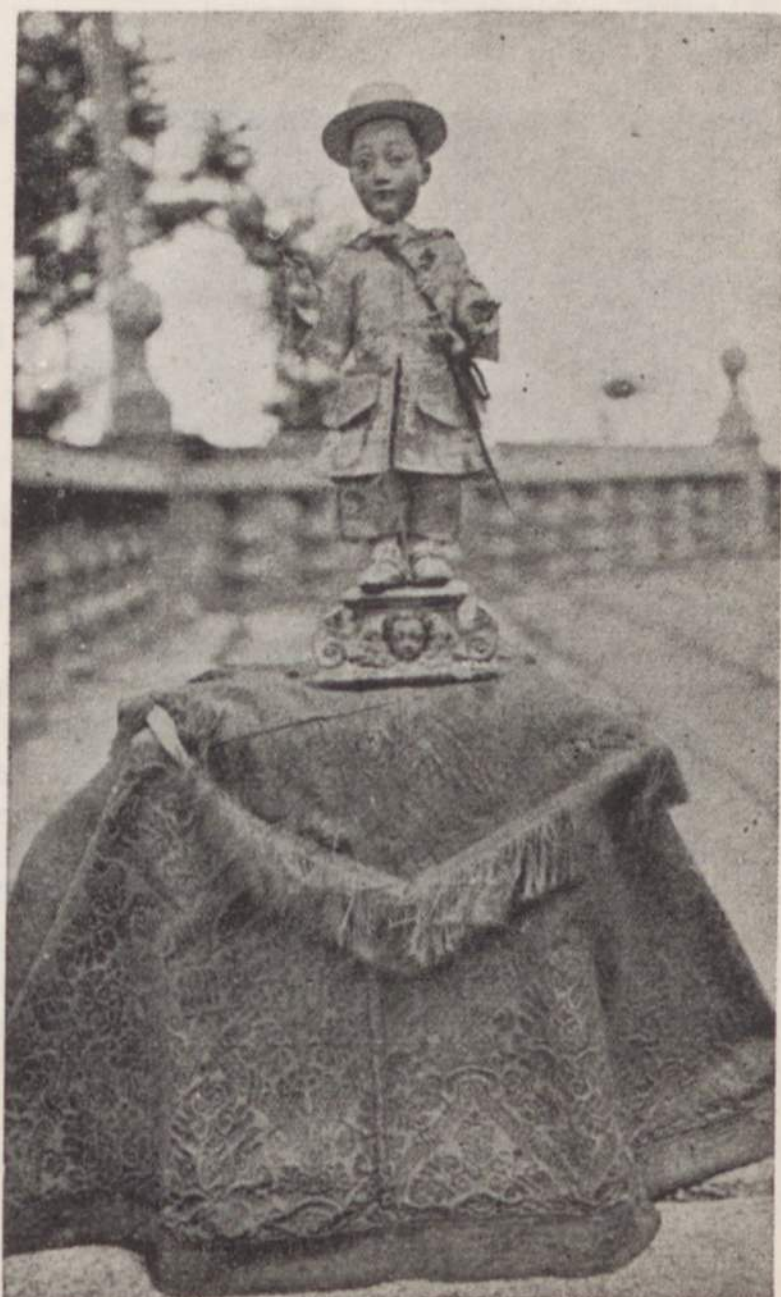
É a primeira vez que a Grã-Bretanha recebe tantos visitantes estrangeiros.

O número aumentou de 12 por cento em relação ao ano passado.

Um motivo de interesse turístico, o Castelo de «Roberto o Diabo» em França



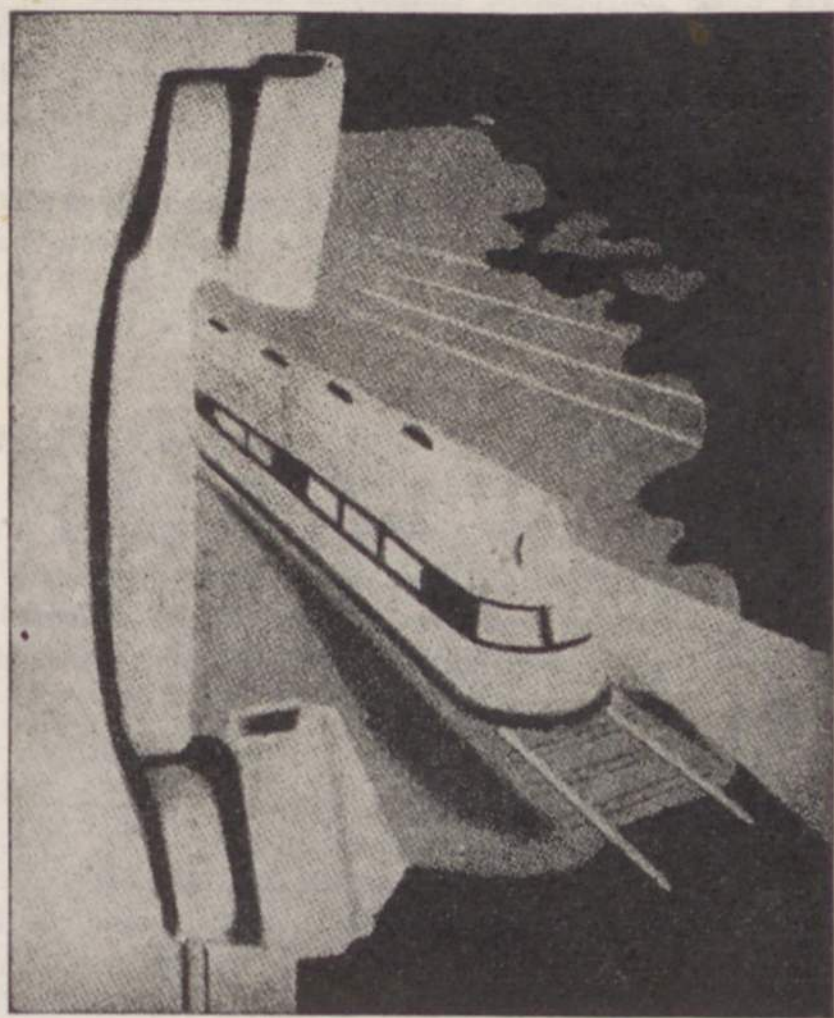
O Menino Jesus de Cartolinha



Quando da Guerra da Restauração, Miranda viu-se em sérios apuros para manter a sua defesa. As forças inimigas eram em maior número. O cerco era duradouro. Os mantimentos começavam a escassear. Diluía-se a ideia na esperança da vinda de reforços. Tudo parecia perdido. Mas, num momento, eis que surge o grito de uma pequena criança que, brandindo às armas, avança sempre por todos os lados, contagiando tudo e todos, unindo-os num só pensamento, numa só força de ideal patriótico. E aquele caudal humano segue-o louco com as armas que podiam arranjar naquele momento: varapaus, enxadas, roçadeiras... E segue-o sempre, direito às muralhas, às portas, e, por fim, sai à briga, desbaratando o inimigo, que é assim apanhado de surpresa. O inimigo corre célere pelos campos em fora, enquanto outros ficam estendidos ali para todo o sempre. Há delírio, há emoção.

Depois, todos procuram, em vão, por toda a parte, aquele menino — o grande herói — o construtor da vitória, da sobrevivência de um povo, tantas vezes

condenado a desaparecer do mapa português. Quantas vezes não sucedeu a Miranda ser sitiada, posta em braseiro, vilipendiada, reduzida a cinza, a nada... Mas o menino que arrebatou um povo para a vitória nunca mais se vira, ninguém o conhecia... Desaparecera tão envolto em mistério como fora do seu aparecimento. Os mirandeses, fiéis à sua fé, logo acreditaram num milagre, e consideraram que esse menino era nem mais nem menos do que o Menino Jesus. Os mirandeses, desde esse momento, mandaram esculpir uma imagem que ficou a ser depois santamente venerada por todas as gerações, vestindo-a com roupagens de fidalgo da época, roupagens essas que eram mutáveis consoante a cor prescrita pela liturgia. Ao peito, colocaram-lhe uma condecoração a que tinha jus; à cinta, uma espada de prata, a espada com que desbaratou o inimigo. Durante muito tempo, até ao liberalismo, este Menino Jesus, que ora nos aparece de cartolinha, ora de palhinhas, tinha direito a receber o vencimento de capitão do Exército Português. Nos tempos actuais, o Menino Jesus de Cartolinha tem apenas uma única «toilette» com que sai à rua, por ocasião da festa da Santa Bárbara, em 20 de Agosto, uma das suas maiores romarias e de homenagem à sua padroeira. Nesse dia, o Menino Jesus, colocado num pequenino andor, é levado aos ombros por outros meninos, tão pequenos e ingénuos, como ele, todos vestidos da cor da pureza — de branco. Finda a procissão, o Menino é posto de novo na redoma de vidro, para a contemplação dos mirandeses, que lhe devotam, desde longa data, tanta fé.



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º

P O R T O

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

Escada rolante

O Paraíso

instalou-se no continente negro: a três horas de caminho, através de uma estrada toda pavimentada, fica a Gorongosa, a maior e a mais bela reserva de caça do Mundo. Em pleno coração de Moçambique, 6000 quilómetros quadrados de terreno são o retrato vivo do princípio e da actualidade. Restaurantes, casas de artigos típicos, redondéis, bares tropicais... e a selva imensa e misteriosa! Tudo como no princípio, em plena liberdade e autêntica paz. Tanta e tão grande que os leões olham pachorrenta e irónicamente os turistas como que perguntando se «nunca viram leões ou se têm algum direito de perturbar a paz reinante com os carros e máquinas de filmar... É o grande chamariz da África. É o seu grande cartaz turístico.

A Madeira

do eucalipto «globulos» está a substituir o castanho, que, infelizmente, começa a rarear, devido à «doença da tinta» que tem dizimado os castanheiros. Deste modo as indústrias de tanoaria e de marcenaria consomem actualmente um apreciável volume de madeira de eucalipto. Muitas outras aplicações tem esta madeira, tais como travessas de caminho de ferro, postes telegráficos, esteios de minas, etc. É contudo na indústria de celulose e pasta de papel que se verifica o maior consumo, aliás com tendência para aumentar logo que entrem em funcionamento as novas unidades fabris projectadas.

Díficeis

mas interessantes sondagens por conta do Grupo para a Ponte de Messina, estão a ser efectuadas, no fundo do mar do referido estreito, para se verificar a possibilidade de construção da fenomenal ponte destinada a ligar a ilha de Sicília à península.

Depois da diligenciada preparação, parece acertado que o subsolo, no fundo do mar do estreito, esteja dotado de sólidas bases apoiadas no granito, tornando possível a construção da ponte. Contudo, trata-se de uma obra em que surgem numerosas dificuldades. Calcula-se que a excepcional realização deverá orçar pelos 900 biliões de liras (cerca de 45 milhões de contos).

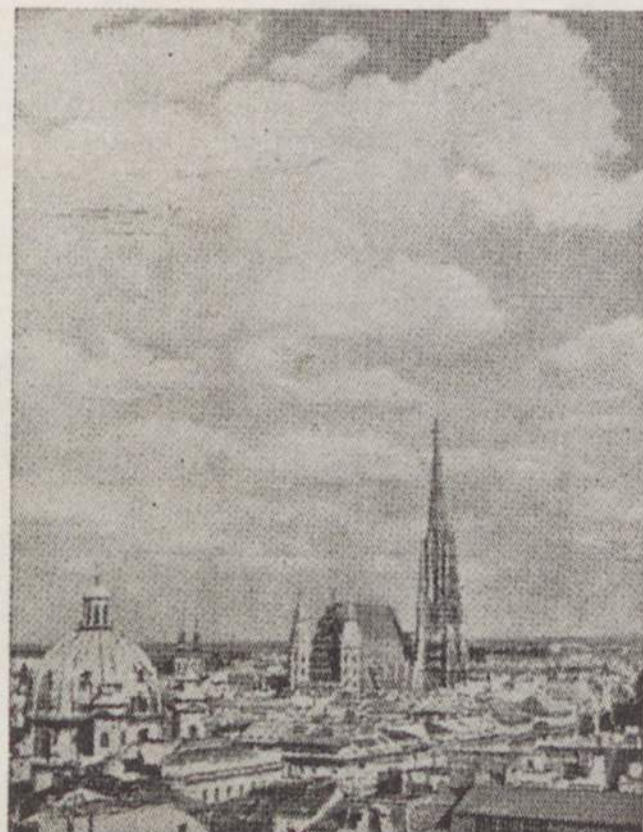
Trinta

idades e povoações têm o nome de Barcelona — segundo o investigador catalão de toponímia Jaime Torrens.

O país onde há maior número de Barcelonas é na Venezuela, com uma cidade e nove povoações — afirma Torrens, e acrescenta que a última Barcelona por ele descoberta se situa no departamento de Dios, no Peru.

Postais

ilustrados



A Catedral de S. Stephan, em Viena



A fonte de S. Jorge em Hälsingborg

Revista de Imprensa



EM AVEIRO, O PROBLEMA DAS PASSAGENS DE NÍVEL VAI SER SOLUCIONADO?

«O problema mais irritante de todos os dias, e de quase todas as horas, para os aveirenses são as passagens de nível junto da cidade. Centenas de pessoas aguardam nas três passagens, que tantas são as que encurralam esta bela urbe, que se quer expandir e não pode, o momento de poderem sair ou entrar. Isto sucede várias vezes no dia. Chegam-se a formar filas de automóveis, verdadeiramente colossais. Não é exagero se dissermos que para um lado e para o outro atingem, por vezes, mais de um quilómetro. Chega-se a estar meia hora à espera; fecham-se as cancelas quando há manobras de uma máquina na estação, e quando passam as mais variadas composições. Segundo pudemos averiguar, num período de 24 horas, as cancelas encerram-se cerca de uma centena de vezes! Vejamos só, por este número, o prejuízo imenso que o facto causa ao público.

E isto há quantos anos? Tem sido o problema de sempre. Urgia solucioná-lo, como já tantas vezes aqui o temos dito.

Sabemos que diligências ultimamente se têm efectuado nesse sentido nomeadamente pelo presidente da Câmara, Sr. Dr. Artur Alves Moreira, que deseja que a cidade deixe de estar algemada. No Plano de Actividades para 1968, aquele distinto magistrado municipal fala da «importância que terá para a cidade a solução dos seus acessos, há tempo pendentes», e diz-se que pertencerá à Junta Autónoma de Estradas, e em última palavra ao Ministro das Obras Públicas uma vez considerada a solução sugerida no Plano Director da Cidade, que, não se enquadra totalmente na preconizada pelos Serviços do Estado. Continuar-se-á, afirma-se, «a providenciar no sentido de serem removidas as dificuldades que têm obstado à concretização de tão velha aspiração, que virá ainda permitir a actuação camarária nas zonas envolventes de tais vias, agora dependentes de um planeamento técnico, económico, financeiro e temporal das principais obras a realizar segundo o recente despacho ministerial sobre o Plano Director.»

Pelas palavras que transcrevemos, poderão os nossos leitores avaliar do interesse do homem que está ao leme dos destinos da cidade, do seu progresso, consciente do transtorno que as passagens causam ao movimento rodoviário e à realização de certos empreendimentos que apenas estão pendentes da solução das referidas passagens de nível.

Conta-se que seja no próximo 1968 que a região e a cidade possam cantar, finalmente, o hino da vitória. A Câmara já incluiu no seu orçamento para o próximo ano, e para tal efeito, a linda soma de 12 mil contos.»

(Do «Diário de Coimbra»)

«Não basta ter hotéis e praias de águas quentes; é preciso que o País em si seja atraente. Cidades limpas, itinerários turísticos e meios de transporte cómodos, rápidos e abundantes, higiene e correcção na prestação de serviços a todos os níveis de preços; sinalização e relativa segurança nas estradas. Só a partir deste mínimo o turismo pode deixar de ser, no nosso País, uma indústria que, por muito que se fale e muito que se diga, parece ser um acidente transitório da nossa vida económica.

Quem vive sozinho na sua casa com os seus, pode arrumá-la ou desarrumá-la como entender. Mas quem pretende ter hóspedes para o ajudar a viver, deve ter em conta as suas preferências e as suas exigências de ordem e azeite.»

(Do «Jornal de Economia e Finanças» — Lisboa)

«Para haver turismo não bastam só hotéis e «boîtes». É preciso saber aproveitar tudo o que de belo existe, dar-lhe forma e expressão para que se imponha ao lugar a que tem jus pelos seus dons naturais à escala do turismo internacional.

Rasguem-se estradas marginais, aproveitem-se melhor os lindos miradoiros para o mar, construam-se mais vivendas e pousadas, procure-se criar maior ambiente festivo dentro do espírito das tradições regionais, sobretudo nos períodos de maior afluência, quebrem-se um pouco as peias burocráticas, construam-se as pontes de ligação às ilhas — maravilhosas estâncias balneares — e então teremos o verdadeiro progresso turístico que até aqui, embora com alguns valiosos impulsos, todavia não tem dado o resultado que todos os bons algarvios desejariam.»

(Do «Povo Algarvio» — Tavira)

«A propósito da intensificação do turismo e dos reflexos que podem resultar dela para as actividades comerciais, recorda-se na revista «Hotelaria» um caso verídico e recente passado durante a estadia em Lisboa de uma esquadra estrangeira. Dois estabeleci-

mentos abusaram dos preços, ultrapassando exageradamente os limites estabelecidos durante as transacções efectuadas com os componentes de uma outra esquadra do mesmo país em visita anterior. Resultado: os respectivos Comandos, nas directrizes que forneceram ao pessoal, indicaram os referidos estabelecimentos na lista negra e, assim, patrões e empregados tiveram a desagradável sensação de verem os vizinhos a efectuar óptimo negócio enquanto nas suas casas o visitante estrangeiro não ousava entrar.

Mas por outro lado, até por uma questão de patriotismo, devem os comerciantes procurar, dentro das suas possibilidades, olhar cuidadosamente pelas condições de apresentação dos seus estabelecimentos. O turismo no nosso país vai adquirindo dia a dia novo incremento.

Se repararmos nos dados estatísticos que nos indicam não ser esta nossa afirmação um mito, temos de concluir que os milhares de contos que entram em Portugal graças a tal fenómeno são um importante estimulante para os incrédulos. Melhores estabelecimentos, melhor apresentação, melhor qualidade, preços não exagerados, eis os factores, de notável influência, para a valorização comercial dos centros turísticos.»

(Do «Jornal do Comércio»)



— NÃO É DE PNEUMONIA QUE ESTÁ ATACADO. O QUE VOCÊ TEM É UMA DOENÇA INCURÁVEL CHAMADA PNEULARAPIOMANIA... AUTOMÓVEL!...

(Da revista «Rodoviária»)

Um comboio com 300 vagões

O Pennsylvania Railroad tem a sua rede no leste dos Estados Unidos da América com muitos ramais servindo zonas de forte concentração da indústria pesada.

De há longos anos que tem a reputação de ser a rede sobre a qual circulam os comboios mais pesados. Parece, no entanto, que o seu próprio «record» foi batido recentemente.

Com efeito, durante o mês de Outubro, viu circular entre Morrisville e Altoona, numa distância de cerca de 400 quilómetros, um comboio com 300 vagões carregados de minério de ferro e um furgão. O rebo-

que desse comboio — com alguns quilómetros de comprimento — era feito por oito locomotivas diesel-eléctricas com uma potência de 2950 CV cada uma, ou seja, 23 600 CV no total.

Todas as manobras de arranque, frenagem, aceleração, etc., eram telecomandadas a partir da primeira locomotiva à cabeça da composição, com «relais» a bordo da primeira e da quinta do grupo de tracção situado a dois terços do comboio.

O peso total do comboio era de 28 750 toneladas, incluindo o dos vagões, do furgão e das locomotivas — de 1450 toneladas —, pelo que transportava 27 300 toneladas de minério de ferro!

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA empresa predial

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA
A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE **Propriedades**

COLOCAÇÃO DE **Capitais**

PORTO • LISBOA • COIMBRA



Linhas Estrangeiras



INGLATERRA — Os Caminhos de Ferro Britânicos, de parceria com a Derwent Electronics, de York, Inglaterra, idealizaram e construíram um computador móvel que, deslocando-se a uma velocidade de 64 km/hora pelas vias férreas, detecta quaisquer avarias ou estragos que estas apresentem.

O primeiro modelo a ser exportado foi vendido à Jugoslávia, para onde será enviado ainda este mês.

O detector electrónico é montado num veículo que regista automaticamente variações nas vias férreas. Consegue-se assim fazer num só dia o trabalho que normalmente ocuparia cinco pessoas durante duas semanas.

Nos locais onde se registam avarias graves nas linhas, o veículo, mercê de um dispositivo especial, deita sobre a via, a uma distância de 228 mm da avaria verificada, uma tinta cuja cor chama facilmente a atenção.

Os Caminhos de Ferro Britânicos, que têm actualmente ao seu serviço sete destes aparelhos e já encomendaram mais seis, afirmam que desta forma conseguem economizar 480 000 contos por ano, em despesas de manutenção das vias.

ESPAÑA — Em 1966, segundo o Plano de Electrificação da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro de Espanha, foram electrificados os troços Ávila-Venta de Banos (165 km de via dupla) e Medina del Campo-Montanarès (79 km).

Actualmente estão, pois, totalmente electrificadas as seguintes linhas: Madrid-Leon-Monforte, Medina-Segovia, Madrid-Gijón e ramificações de Astúrias, Madrid-Santander e a ligação Madrid-Córdova.

Os trabalhos de electrificação estão agora muito adiantados na zona de Madrid, bem como na secção Venta de Banos-Burgos-Miranda (175 km). Com esta última etapa, a artéria Madrid-Irun-Hendaia será inteiramente convertida à tracção eléctrica.

SUIÇA — A linha do Simplon constitui uma das grandes ligações ferroviárias entre a França, a Suíça francesa e a Itália. Doze comboios internacionais em cada sentido, dos quais dois «Trans-Europ-Express», 32 comboios directos interiores, 22 comboios ônibus e 28 de mercadorias, uma centena, pois, de comboios na totalidade, circulam em média todos os dias nesta artéria.

Dos 146 km da linha Lausanne-Brigue, 33 são ainda de via única. Este troço deve ser progressivamente dotado de via dupla, e uma nova etapa de 9,3 km acaba de ser decidida, respeitante ao percurso Sion-Granges-Lons. Os C. F. F. aproveitarão os trabalhos para suprimir cinco passagens de nível.

AUSTRIA — Situada no coração da Europa, povoada com cerca de sete milhões de habitantes, a República Federal da Áustria, que ocupa um território de 83 850 quilómetros quadrados, encontra um largo recurso na via férrea para os seus transportes. O caminho de ferro assegura 60 por cento do tráfego de exportação, 70 por cento do tráfego de importação

e a maior parte do trânsito. Os transportes de passageiros, embora em declínio, são ainda importantes, pois o número de passageiros que se serviram dos comboios em 1964 atingiu 177 milhões.

Se, para fazer face às suas necessidades, os Caminhos de Ferro Federais têm problemas técnicos a resolver, as mais graves dificuldades que esta rede encontra actualmente são de ordem financeira. O défice de exploração atingiu, em 1965, a importante soma de 9 420 000 dólares. Como deve ser coberto com subvenções do Estado, esta situação repercute-se sobre as possibilidades de investimentos e por consequência o melhoramento da rede.

As razões deste défice são análogas às que encontramos ao analisar o melhoramento da rede, e, também, à situação financeira da maior parte dos Caminhos de Ferro da Europa Ocidental. Foram sublinhadas pelo director dos Caminhos de Ferro, Dr. Dultinger.

São, em primeiro lugar, as obrigações de diferente natureza, mas que não têm nenhuma justificação comercial, que o Governo impõe ao caminho de ferro, obrigações, portanto, especialmente sobre tarifas notoriamente insuficientes e sobre a manutenção em serviço de linhas não rendosas. É igualmente o encargo considerável pelo pagamento das reformas. Os Caminhos de Ferro Federais são, sem dúvida, a única organização da Áustria que pode levantar, com antecedência, do seu próprio orçamento a totalidade das pensões aos agentes reformados. Ora o número destes últimos é muito importante pelo facto, principalmente, das reduções volumosas de pessoal efectuadas desde um curto número de anos. Em 1964, os Caminhos de Ferro Federais contavam 80 123 reformados para um efectivo de 75 192 em actividade. Apesar destas dificuldades, os Caminhos de Ferro Austríacos empregaram todos os esforços para aperfeiçoar os serviços e realizar diversos melhoramentos técnicos, principalmente o desenvolvimento de electrificação.



Estação de Kioto (Japão)

LIVROS

MORTE NO CASTELO — Por Pearl S. Buck

Consagrada com o Prémio Nobel da Literatura, tem sido notável a actividade de Pearl S. Buck, que conta com a admiração de milhões de leitores em todo o Mundo. A grande escritora norte-americana tem agora, com a publicação do seu recente romance *Morte no Castelo*, mais uma obra de grande projecção. Com efeito, o invulgar talento narrativo de Pearl Buck manifesta-se mais uma vez neste romance encantador. Houve quem afirmasse que as suas mais altas qualidades só se revelaram a pleno quando o cenário social e natural da obra se localizou no Oriente, que a escritora tão bem conhece e tanto ama. Mas o romance *Morte no Castelo* sugere um ambiente completamente diverso: uma dessas mansões britânicas, povoadas de recordações, em que o tempo, lentamente, vai deixando a sua marca implacável. Mas, para além da relativa novidade da atmosfera no conjunto da obra da grande escritora, uma constante se impõe: a do tema. O tema é, com efeito, o amor humano, na complexidade dos seus misteriosos mecanismos.

Morte no Castelo, novo lançamento da Editorial «Livros do Brasil», faz parte da sua colecção «Dois Mundos». Tradução cuidada de Fernanda Pinto Rodrigues. Capa do notável artista Infante do Carmo.

A VIDA QUOTIDIANA EM VENEZA NO SÉCULO XVIII — Por Norbert Jonard

Numa tradução muito cuidada de Alvaro Simões e capa do distinto pintor e ilustrador Infante do Carmo, a Editorial «Livros do Brasil» acaba de enriquecer a sua já famosa Colecção «A Vida Quotidiana» com um volume consagrado a Veneza, não a Veneza de hoje, mas a Veneza do século XVIII, quando esta república vive um dos períodos mais luminosos da sua história e da sua lenda. No século XVIII, o poder de Veneza é de facto uma lenda. Mas, por uma espécie de tentativa de auto-ilusão consola-se fingindo acreditar ainda nesse poder. Nunca a Dominante foi tão ébria de festas, luxo e alegria. Nos espelhos do palácio, todavia, já aparece, ao olhar aterrado das cortesãs, o espectro da decadência e da ruína. A política, as artes, a religião, oferecem o duplo espectáculo da grandeza e da mesquinhez, da mediocridade e da beleza, da corrupção e da virtude. Tudo se encontra contaminado pelo vírus mortal da decadência. Mas a glória, embora poluída, ainda é glória. No momento em que a Revolução Francesa vai fazer tombar este fruto apodrecido, mas ainda magnífico, a cidade dos doges está, ao mesmo tempo, a tal ponto morta e a tal ponto viva, que podemos perguntar-nos se ainda existe e se todos aqueles que acreditaram vê-la não sonharam.

Em termos impressivos, Norbert Jonard, historiador e artista, descreve-nos uma verdadeira Veneza, uma Veneza imortal, de que a lenda e a poesia se apoderaram.

OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE

Os serviços de ordem cultural e artística que se devem a «Realizações Artis» são muitos e todos importantes. Mais lhe ficamos a dever agora com a publicação de «Obras Escolhidas de Bocage», em fascículos, com magníficas ilustrações do grande artista Lima de Freitas.

O fascículo n.º 4, agora distribuído, ainda nos mostra Bocage como um grande mestre do soneto. Os últimos fascículos desta selecção hão-de ser preenchidos com notas e um estudo do ilustre Prof. Dr. Hernâni Cidade, um dos mais notáveis colaboradores daquela editorial.

PORTUGAL PITORESCO



Cascata
da
Cobreia
em
Sever
do
Vouga



O
rio
Vau
em
Pedrógão
Grande

LEILOA-SE O COMBOIO PARA PAGAR UMA INDEMNIZAÇÃO

Em S. José da Costa Rica, um juiz ordenou a detenção de um comboio que passou pela cidade e ameaçou vendê-lo em hasta pública.

O magistrado declarou aos funcionários dos caminhos de ferro do Norte da Costa Rica que o comboio seria leiloadado se não pagassem a indemnização de cerca de quarenta contos, decretada pelo Supremo Tribunal, a um indivíduo cuja mulher foi morta por um comboio há doze anos.

O comboio foi autorizado a seguir viagem só porque os passageiros, furiosos por causa do atraso, ameaçaram amotinarem-se.

Porém, o magistrado disse que, se a quantia não for paga antes da próxima passagem da composição esta será de novo apreendida e então levada à praça.

CONSELHOS

Para dar melhor gosto a um copo de água deve adicionar-se-lhe dois dedos de «wisky».

Para educar uma criança, uma mãe moderna deve ter sempre à mão um manual de psicologia infantil que seja suficientemente duro e flexível, a fim de doer mas não deixar manchas na pele das crianças.

Deve avalizar a letra do seu amigo com aquela calma de quem pensa que não vai pagá-la.

Se o seu sono é acompanhado de pesadelos, consulte um psiquiatra. Não há melhor lugar para dormir do que o sofá do psiquiatra.

O RETRATO DO LADRÃO

Um pintor modernista acordou com um ladrão dentro de casa. Desceu as escadas pé ante pé, acendeu a luz e viu-se diante do gatuno. Este, de um salto, transpôs a janela e desapareceu. Sem se perturbar, o pintor pegou numa tela e em várias tintas e reproduziu o melhor que pôde o retrato do larápio. Depois chamou a polícia, descreveu o acontecido e entregou o retrato do criminoso para identificação. A polícia examinou o retrato, pôs-se em acção e, no dia seguinte o pintor era chamado para reconhecer o ladrão. O retrato fora utilíssimo. Em vinte e quatro horas a polícia tinha levado para o comando quinze homens, seis mulheres, oito cavalos, duas galinhas, três despertadores e um abre-latas.

AO TELEFONE

A 1.^a amiga: — Então que tal correu a tua festa de ontem à noite?

A 2.^a amiga (do outro lado da linha): — Ah, querida! Está formidável!

O DIAMANTE

Quando a amiga lhe disse que o diamante — visivelmente falso — que tinha no dedo custara 50 contos, ela respondeu realmente espantada:

— Imagina então quanto não custará o copo inteiro!

À PORTA DO TEATRO

— Não sabes como lamento não ter trazido o piano comigo.

— Porquê? Estás com vontade de tocar?

— Não. É que me esqueci dos bilhetes dentro do piano.

NO BARBEIRO

— O senhor está a ficar calvo. Já experimentou esse novo preparado que anunciam por aí?

— Não foi isso.

— Como é que você consegue fazer círculos de fumaça tão perfeitos?

— É muito simples. Multiplico o comprimento do cigarro por 4 e subtraio 3,1416.

— Eu já te disse que o teu quarto é devassado de mais. Precisas de mandar pôr cortinas nas janelas. Eu próprio, ontem, sem querer, é claro, vi-te a dar um beijo na tua mulher.

— Não sejas trapalhão. Eu ontem estava no Porto.

— A senhora disse-me que nunca saía à tarde, e, no entanto, ontem não estava em casa. Estive lá e nem mesmo a criada atendeu, apesar de eu ter tocado a campainha dez vezes.

— Doze...

— Ontem o senhor deu-nos o prazer de vir jantar a nossa casa. Queremos também convidá-lo para jantar connosco no dia 15 do mês que vem, data do nosso aniversário de casamento.

— Lamento muito mas no dia 15 não posso. Tenho de ir ao enterro de uma tia.

— É de casa do Sr. Bonifácio?

— Sim, senhor.

— É a senhora dele que está ao telefone?

— É, sim.

— Já lhe foram cobrar este mês o seguro de vida de seu marido?

— Ainda, não.

— Então, quando forem, a senhora não precisa pagar mais.

— Aqui fala o Henrique. Vou levar uns amigos para jantar.

— Está bem, querido.

— Desculpe. É engano.

O POETA

— O senhor acha que algum dia poderei publicar um poema na sua revista?

— Claro que sim. Eu, afinal, não sou eterno.

NO CONSULTÓRIO

O médico: — A menina, faça favor de se despir para ser examinada.

A jovem: — Perdão, doutor, mas quem vai ser examinada não sou eu. É minha mãe.

O médico: — Ah! Minha senhora, mostre a língua...

LONGEVIDADE

Um americano de 130 anos estava a ser entrevistado por um repórter:

— A que atribui o senhor a sua extraordinária longevidade?

— Bem — respondia o macróbio —, atribuo-a a vários e complexos factores. Mas, realmente, a causa principal de eu ter alcançado tão avançada idade é o facto de a polícia jamais ter conseguido descobrir quem assassinou bárbaramente John Hopkins, sua esposa e os seus três filhos, na noite de 15 de Junho de 1855.



— SE NÃO SE IMPORTAM, APROVEITO A BOLEIA...



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL