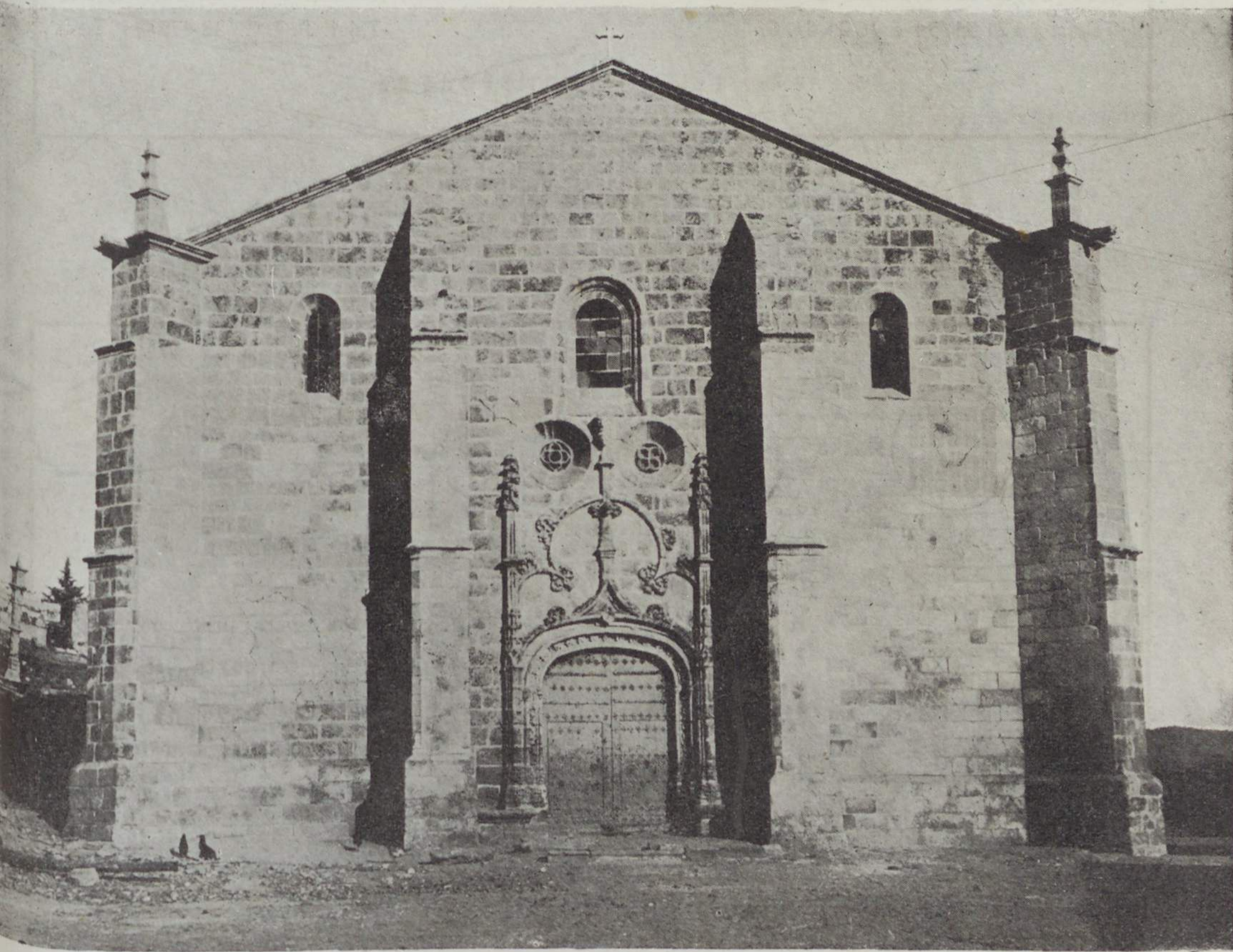


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

*RECOLHA E ENTREGA NO DOMICÍLIO DE MERCADORIAS
E BAGAGENS*

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

GUINDASTES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.

*AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO*

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 36 21 51/54 e 36 21 61/64

PORTO

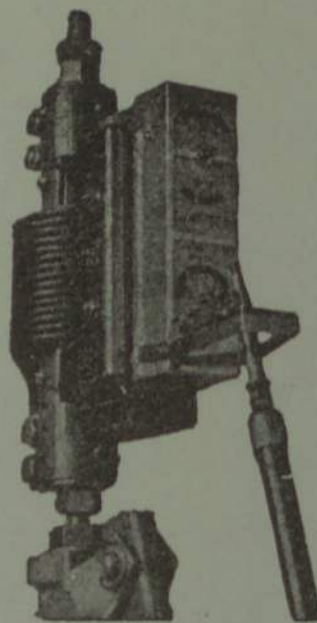
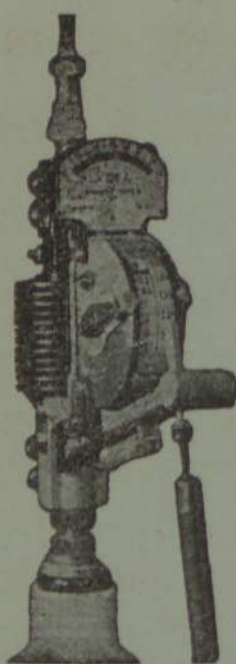
26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES



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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Composto e impresso na
GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

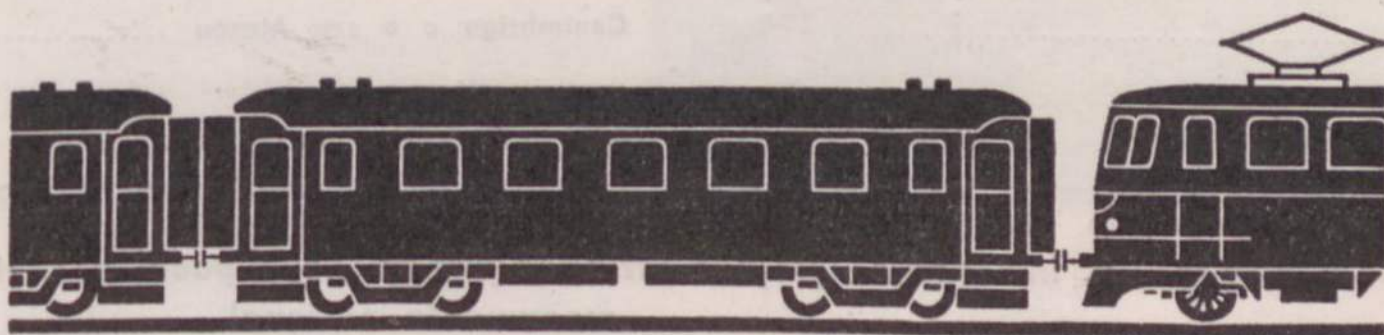
Números especiais:

10 escudos

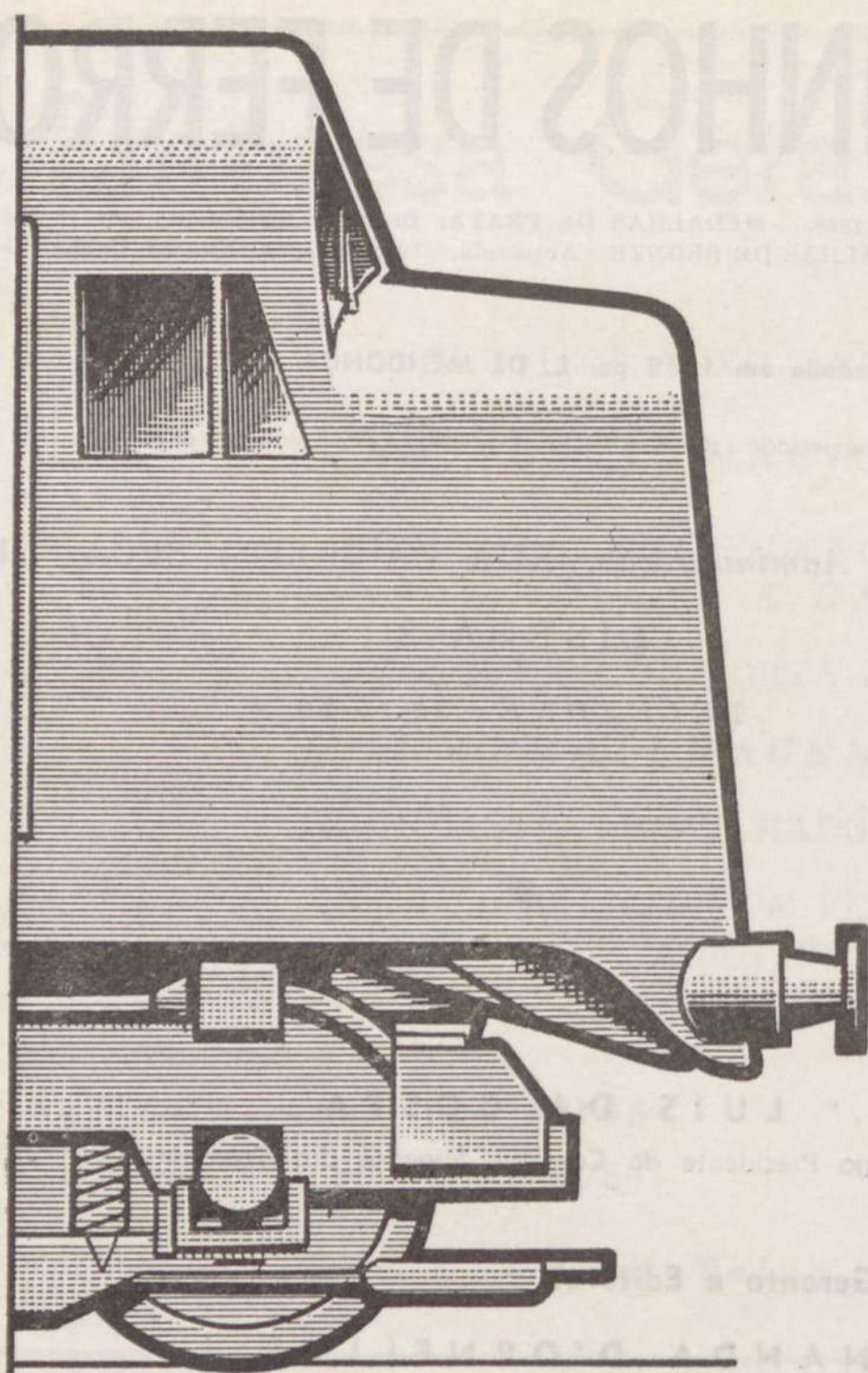
SECRETARIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO



ARQUIVO
HISTÓRICO



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

«Mouzinho», a locomotiva que ajudou a erguer
a cidade da Beira 271

Volta ao Mundo 272

As grandes viagens da antiguidade 273

Está a ser projectada uma cidade insular junto
a Amsterdão 274

Panorama 275

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal 276

O prazer de viajar de comboio 279

Foi um português o primeiro explorador através de
territórios que constituem a actual Rodésia ... 280

Escada Rolante 281

Viagem à volta de Portugal — Tavira 282

Foi descoberta a lendária Atlântida 283

Conímbriga e o seu Museu 284

NA CAPA



A imponente igreja matriz de Freixo de Espada à Cinta considerada
monumento nacional

«MOUZINHO»

a locomotiva que ajudou a erguer a cidade da Beira

NA era espacial, em que as grandes distâncias são vencidas em escassos momentos e as locomotivas dos grandes centros industriais, como o Japão, já são movidas a reactores, as antigas e lentas máquinas a vapor são notícia e grandemente procuradas.

A locomotiva «Mouzinho» acompanhou o progresso da cidade da Beira.

As cinco locomotivas da Beira

A locomotiva «Mouzinho» foi a quinta locomotiva da série de máquinas a vapor que os «Serviços Urbanos» (Câmara Municipal) adquiriram para transporte de areia para aterrar a zona a que hoje chamamos «Beira».

Anteriormente à locomotiva «Mouzinho», existiram outras: a «Beira», que trabalhou naquela cidade a partir de 1896; a «D. Carlos», a partir de 1907; a «Sena», a partir de 1912, da qual foram maquinistas Laurestim Carrelo e depois Arnaldo Baptista Afonso, e ainda a «D. Amélia», que se encontra enterrada na praia situada próximo da Praça da Índia, onde foi colocada para defesa das praias.

A locomotiva «Mouzinho»

A «Mouzinho», depois da grande obra que realizou naquela cidade, encontra-se quase completamente desmontada num terreno do Dondo, pertencente ao sr. Joaquim Sarmiento Costa, a quem a mesma foi vendida pela Câmara Municipal.

A histórica locomotiva foi para a Beira em 1927, altura em que começaram os aterros da cidade, que contava então com pouco mais de 4399 habitantes, dos quais 1500 eram europeus.

A areia que ela transportava para aterros era proveniente da zona a que hoje chamamos Manga Loforte, que se ligava com a Ponta Gêa por meio de uma linha férrea, hoje estrada Manga-Beira, com aproximadamente dois metros de largura, isto é, só para a passagem da locomotiva. Na actual Avenida da República, então chamada avenida «D. Carlos», existiam duas linhas, uma em cada sentido, por onde passava em direcção à zona do Farol do Macúti, a que era dado então o

nome de «Motundo», ou seja, terra que não alaga, na língua dos naturais deste distrito. A «Mouzinho» passava também pela actual marginal e pela zona dos Caminhos de Ferro, atravessando o «Chiveve» por uma ponte de madeira que, mais tarde, foi substituída pela ponte metálica.

As visitas do Príncipe D. Luís e as locomotivas

As primitivas locomotivas da cidade da Beira exerceram papel preponderante, quando da visita das grandes individualidades de então àquele recanto de Moçambique.

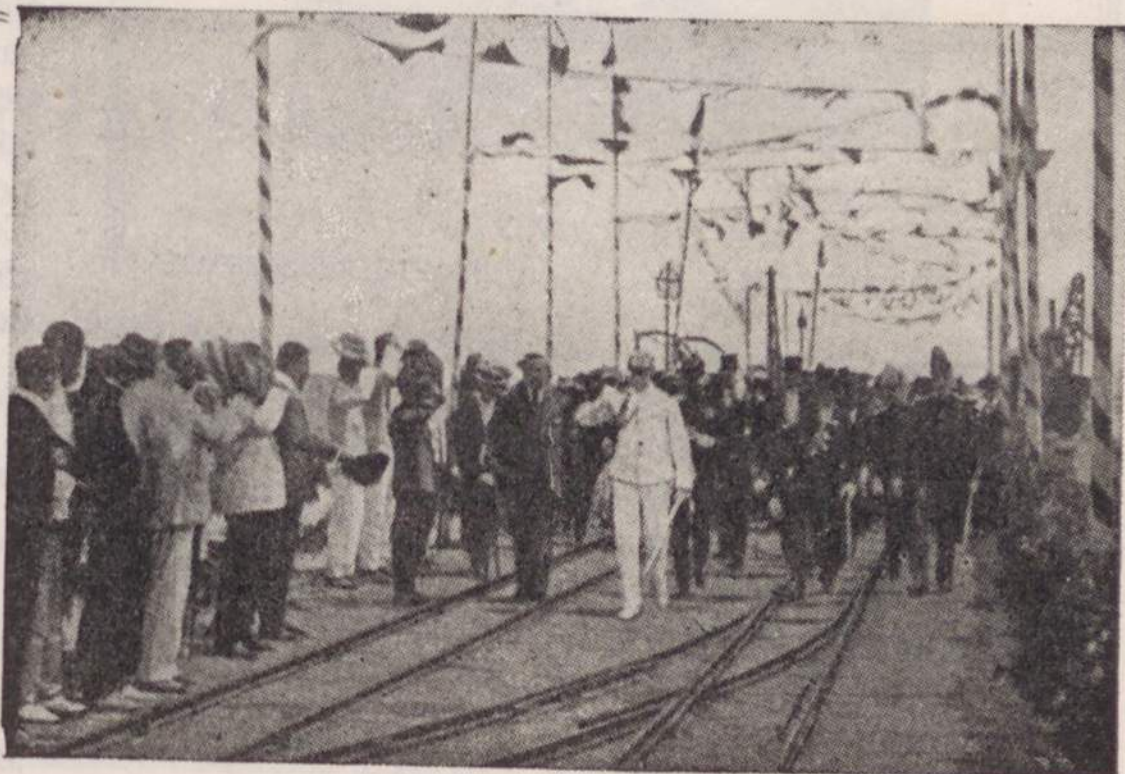
A data mais assinalável da história das locomotivas da Beira foi a 6 de Agosto de 1907, quando da primeira visita do príncipe D. Luís Filipe, filho do rei D. Carlos. O referido Príncipe viajou numa locomotiva, a «D. Carlos», que o foi esperar, toda engalanada, à Alfândega da Beira, onde o príncipe desembarcou do navio «África», à vela e a motor. O príncipe, que viajava acompanhado do Ministro da Marinha, Ayres de Ornellas, do Governador-Geral, Freire de Andrade, e do Bispo de Sienna, prelado de Moçambique, e era esperado pelo Governador do Distrito, Pinto Bastos e por quase toda a população da Beira, percorreu em seguida a cidade.

Realizaram-se diversas cerimónias comemorativas da visita, como o lançamento da primeira pedra do edifício do Tribunal e a inauguração da Escola de Artes e Ofícios.

Em 12 de Agosto de 1907, deu-se a segunda visita do príncipe D. Luís Filipe com um programa elaborado e cumprido, com a presença das altas individualidades e de toda a população da Beira:

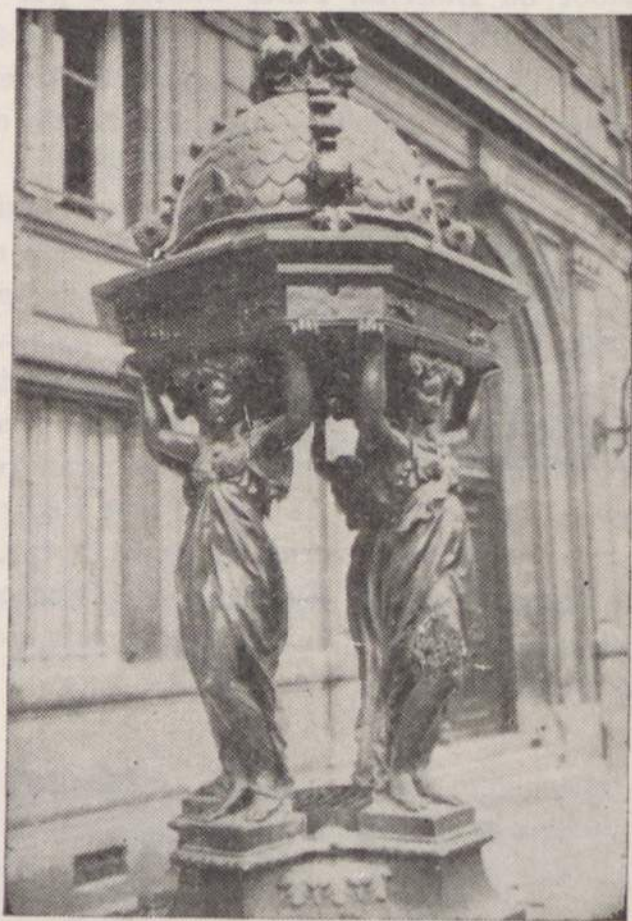
Às 9 horas, desembarque do Príncipe, que se dirigiu de locomotiva para o Parque Vasco da Gama, onde teve lugar um festival desportivo com a participação de jogadores da Rodésia, do Chinde e da Beira. Às 13 horas, teve lugar um almoço de gala na residência do Governo, e, às 14 horas, o Príncipe embarcou na locomotiva «D. Carlos» para Massequece (hoje Vila de Manica), distância que era percorrida pelas locomotivas em aproximadamente oito dias...

Chegada do Príncipe D. Luís Filipe, à Beira





De Paris à capital da China, e, no regresso, de Pequim à capital francesa, percorrem-se 28 mil quilómetros em caminho de ferro, dos quais nove mil na China Popular. Aquele que fizer esta longa viagem, está 473 horas sobre os trilhos da linha férrea, e dorme 21 noites... Parte-se de Cantão para Pequim às 18,15 e percorre-se Pingshek, Henyan, Chengsien. Em Chuchouw deixamos, à direita, a linha de Xangai e o entroncamento que se dirige para Amoy, à beira do Oceano Pacífico. Na gare, os vendedores de fruta são assaltados pelos viajantes. Em breve atra-



vessaremos Changsha, na província de Hanan, sob um calor insuportável. É em Wouhan, grande centro industrial com mais de dois milhões de habitantes, na província de Houpei, que passamos a ponte metálica do Yand-Tsé, traço de união entre o Norte e o Sul. Esta ponte, que tem o comprimento de 1140 metros, domina os oitenta metros do nível do rio, permitindo, assim, a passagem de navios de grande tonelagem. Um dos tabuleiros inferiores é reservado à linha férrea, e o superior a veículos, havendo, em

cada um, uma pista para os peões. Depois de Hankéou, outra cidade industrial, o comboio prossegue em linha dupla para Pequim. A paisagem é agora diferente. Aos arrozais sucedem-se as searas. Avista-se, ao longe, a cordilheira de Taihay.

Na manhã seguinte, o grande comboio branco e verde detém-se na estação central de Pequim. Há que percorrer a velha cidade, consagrando um dia inteiro à Grande Muralha, essa obra titânica principiada dois séculos antes da nossa era e agora atravessada por uma linha férrea de via dupla que se dirige para a Mongólia.

A estrada e o caminho de ferro fazem causa comum para atingir os mil metros de desnível que nos separa da parte mais alta da muralha, donde vemos, lá em baixo, o traçado da linha férrea como que procurando, dificilmente, passagem através da montanha. Todas as manhãs o comboio número oito parte de Moscovo com destino a Pequim, via Mongólia. Cerca de 8000 quilómetros separam as duas capitais (130 horas à velocidade de 60 quilómetros). A viagem não é de modo algum rápida, mas permite admirar a diversidade da paisagem. Em Trining, um entroncamento, dirige-se para o sul em direcção a Lantcheou. O comboio roda através de uma imensa planície, onde não se vê uma única árvore. Aproximamo-nos do deserto de Gobbi.

O PAQUISTÃO

O Paquistão compreende regiões que foram berço de uma das mais antigas culturas do Globo. Os vestígios dessa civilização encontram-se especialmente nas margens do Indus e remontam a 3 mil anos antes da nossa era. O país foi sucessivamente dominado pelos arianos, os gregos, os persas, os *kushs* e outros povos da Ásia Central, cada um deixando ali traços da sua cultura. No século VII os árabes instalaram-se na região do Indus, e no século XVI os mongóis dominavam quase todo o território. Quando o império britânico, em 1947, abandonou a Índia, criavam-se dois Estados soberanos e independentes: o Paquistão e a Índia. O Paquistão compõe-se de dois territórios: o Ocidental, trinta vezes maior que o nosso país (48 milhões de habitantes) e o Oriental (50 milhões), cuja superfície é igual à de Portugal e Espanha. Ao norte, estende-se até aos contrafortes do Himalaia. Separado da Rússia por uma estreita cadeia de montanhas, prolonga-se desde o planalto de Pamir ao mar de Oman. A noroeste confina com o Irão e a oeste com o Afeganistão. O Paquistão Oriental alonga-se pela província indiana de Bengala, e pela Birmânia. Estes dois territórios não possuem vias de comunicação entre eles e estão separados por uma distância de 1700 quilómetros. Qualquer coisa como de Paris a Viena...

«Talvez a necessidade mais viva que o homem sente é a de «estar fora». Nada mais feliz do que um homem que parte que um homem que regressa...»

GOETHE

A paixão de viajar, de descobrir novas terras caracterizou sempre todas as raças e todos os tempos, desde a mais remota antiguidade até os nossos dias, em que os homens se preparam, agora, para desembarcar nos outros mundos. Viajar até à Lua ou a Marte oferece certo mistério, mas não esqueçamos que dois mil anos antes de Cristo, quando a Terra era praticamente desconhecida e nem sequer se sabia se o planeta era redondo ou estava suspenso no espaço, os problemas das grandes viagens apresentavam as mesmas características de mistério. Outrora viajava-se em jangadas de madeira e em barcos rudimentares, sem a mais pequena ideia dos fenómenos meteorológicos, sem motores, energia eléctrica, combustível... Desta forma, em proporção, a façanha da descoberta do Brasil revestiu-se de tanta importância como poderá ter agora a chegada dos homens à Lua.

A marcha da Civilização seguiu o caminho aparente do Sol — do Oriente para Ocidente, da Mesopotâmia

iniciam-se no ano 536 com Cosmos Indiocopleustes, grande viajante bizantino, que foi o primeiro a dar notícia acerca dos países da Ásia Central. No século VIII, Gardar Svavar, escandinavo, e monges irlandeses, descobriram a Islândia. No ano 890, o norueguês Ottar de Halogaland descobre o Cabo Norte, o Mar Branco, e explorou o litoral do Japão. Sucedem-se as viagens pela Gronelândia, Mongólia, ilhas Canárias, Samarcanda, Etiópia (onde os primeiros homens brancos a chegar foram os portugueses), a passagem pelo Cabo da Boa Esperança, etc. A Idade Moderna principia com a descoberta da América por João Vaz Corte Real, ou melhor, uma redescoberta, porquanto, muitos anos antes, desembarcaram ali os Vikings). A partir dessa data (1492) inicia-se a Idade de Ouro dos portugueses e espanhóis. Vasco da Gama dá a volta ao continente africano e alcança a Índia, inaugurando assim a famosa estrada marítima das especiarias (1498), e outros navegadores portugueses percorrem a costa da

As grandes viagens da antiguidade

(3500 anos antes da nossa era) às costas do Pacífico, passando pela Ásia, Europa, Mediterrâneo, Atlântico e pelo continente americano. As sucessivas etapas das descobertas geográficas seguem a mesma pauta, e, assim, as primeiras aventuras de exploração tiveram por cenário o que então era o fabuloso Mediterrâneo ocidental. As portas do mundo conhecido estavam constituídas pelo estreito de Gibraltar. Mais além, estende-se a imensidade sem fim do Atlântico. As primeiras navegações mediterrânicas foram realizadas pelos cretenses, fenícios e persas. Neste período anterior a Cristo, os navegadores cartagineses descobrem a ilha da Madeira, e mais de metade do mundo foi, pela primeira vez, descoberta pelos gauleses, germanos e britânicos, e sobretudo pelos romanos da época de Júlio César. Na Idade Média, as viagens e descobertas

América do Sul até à embocadura do Amazonas, um dos maiores rios do mundo.

Gaspar Corte Real, filho de João Vaz Corte Real, desembarca na Gronelândia, penetra no Rio Hudson, descobre a península do Labrador e o Canadá (**canáda**). João Cabril descobre a Alta Califórnia (1542) e António Galvão o Panamá.

O navegador espanhol Sebastian Elcano é o primeiro que dá a volta ao mundo. Herman Cortez conquista o México e Francisco Pizarro desembarca no Peru, depois da descoberta deste país, por Aleixo Garcia.

Poder-se-á ter uma ideia das grandes dificuldades que o homem teve de vencer num universo sempre grande e misterioso?

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**

Está a ser projectada uma cidade insular

Amsterdão, cidade construída à beira de água, com seus típicos canais — talvez se veja algum dia ampliada por um subúrbio inteiramente na água ou sobre as águas.

Trata-se de um projecto da autoria de dois arquitectos holandeses de renome mundial, que está sendo sèriamente discutido no momento pelos conselheiros das autoridades municipais da capital holandesa. O assunto transferiu-se para os jornais e a própria população de Amsterdão participa activamente dos debates já que pode formar uma ideia concreta do projecto visitando o Museu Municipal onde está exposta a maquete da futura cidade insular. Desde já todos concordam em que se trata de um projecto fascinante, cuja realização requer, entretanto, aprofundado estudo. Embora o plano seja original sob vários aspectos, no fundo não o é, já que de há muito a arquitectura mundial vem buscando novas formas de melhor adaptar os centros urbanos às necessidades actuais e futuras.

A princípio as cidades nasciam nas encruzilhadas dos caminhos impulsionadas pelo tráfego e pelo comércio. Com o tempo, porém, foram estendendo seus tentáculos de polvo pelas terras circunvizinhas destruindo, com sua onda de edificações, a natureza tão necessária ao recreio de seus habitantes.

A Holanda sobretudo, como país mais densamente povoado do Mundo, enfrenta a perspectiva de pesadelo de que algum dia as cidades de Amsterdão, Haia e Roterdão, em rápida expansão, passem a formar um gigantesco conglomerado. As estradas e outros meios modernos de comunicação permitem fugir aos tentáculos deste monstro. Para isso é mister a construção de cidades lineares, dispostas como colares de coral, ao longo das principais vias de tráfego, e não centralizadas em torno do núcleo de velhas cidades.

Desse modo os habitantes terão, ao seu alcance imediato, a moderna rodovia de um lado, e de outro a natureza livre. Os arquitectos Van den Broek e Ba-

kema, que entre outras obras construíram também os edifícios da Emissora Internacional Rádio Nederland, decidiram concretizar esta tão debatida ideia apresentando um projecto provisório para uma ampliação de Amsterdão.

Elegeram para isto o sector leste, o único quadrante no qual a cidade ainda não ultrapassou seus antigos limites simplesmente porque se viu impedida pelas águas do antigo Zuiderzee, hoje lago IJssel. Pois bem, os dois arquitectos propõem agora construir uma série de ilhas artificiais que serão, cada uma delas, uma pequena cidade em si, com habitações e edifícios comerciais, podendo abrigar em conjunto cerca de 350 mil pessoas.

Estas cidades insulares seriam unidas à capital e ao país em geral por uma rodovia principal e catorze estradas secundárias para tráfego veloz, ou mais lento, além de um monocarril.

Nas ilhas seriam construídos edifícios de grande altura: os criadores do projecto falam em arranha-céus de quarenta andares. Esta forma de construção concentrada dará a estes subúrbios uma certa intimidade, enquanto à sombra dos colossos ficarão árvores e juncos de beira de água que constituem desde tempos imemoráveis um dos aspectos mais encantadores da paisagem holandesa, onde as crianças poderão encontrar um local de folguedos adequado, em que se possa navegar ou pescar, ou simplesmente dedicar-se ao ócio, contemplando a natureza.

Semelhantes arranha-céus encerram, por outro lado, o perigo de que as pessoas se sintam enclausuradas, apesar do panorama que se desdobrará sob suas janelas. Para contrabalançar esta ameaça, os arquitectos projectaram uma planta flexível que permite aos futuros habitantes escolher eles próprios o tamanho e o número de compartimentos que desejam ocupar, enquanto beneficiam ainda de uma grande varanda com todas as vantagens de um jardim.

junto a Amsterdão

Panorama

Beirute a cidade sem Primavera

Um dos mais característicos portos do Mediterrâneo é Beirute, capital da República libanesa, que é, hoje, uma extensa língua de terra e outrora foi uma ilha. Tem 19 quilómetros quadrados e uma população de 400 mil habitantes. Beirute, como capital, constitui um dos cinco «monhafazats» (províncias) do país. O porto ocupa a superfície de 20 hectares e tem importante tráfego internacional. O clima da cidade é quente e húmido, e o Verão começa em Maio. É muito antiga a história de Beirute — cujo nome tem origem em *berut*, plural do hebreu *ber* (poço), devido aos inúmeros poços que os habitantes, de séculos remotos, haviam escavado. Foi habitada pelo homem no período neolítico, e na época fenícia a cidade era uma das mais florescentes do mundo antigo. No ano 335 antes da nossa era abriu as suas portas a Alexandre, o Grande, acabando por se adaptar à civilização do vencedor.

Tornou-se colónia romana no reinado do imperador Augusto, com o nome de *Felix Julia*. Foi em Beirute que as legiões romanas do Oriente (a Legião Macedónia e a Legião Augusta), após a morte de Nero, proclamaram imperador o general Vespasiano. Em 222, Alexandre Severo funda a famosa escola de Direito de Beirute, que teve mestres ilustres como Ulpiano fora frequentada por jovens vindos de todos os países mediterrânicos. Foi aos juristas desta escola que o imperador Juliano confiou a reforma do Código romano. Destruída totalmente por um abalo sísmico, em que pereceram todos os habitantes, Beirute seria mais tarde reconstruída, na época das Cruzadas, pelos reis «mameluks» e tornou-se uma grande e próspera cidade no reinado do emir Fak-ed-Din, época em que as potências europeias enviaram ali os seus representantes para assegurar a protecção dos Franceses, dos Portugueses e dos Gregos — importantes colónias de comerciantes. O emir dotou a cidade com sumptuosos palácios e lindíssimos jardins.

Tornou-se depois cidade fortificada da Síria, quando esta era província da Turquia asiática, e celebrizou-se então pelo fabrico de estofos e tecidos de seda. Pelo seu porto passavam todas as mercadorias que se destinavam a Damasco. Tinha, nessa época, o nome de *Bairout* — de sabor oriental, esquisito como um fruto da velha Síria...

Novo sistema de navegação num rio histórico nos Estados Unidos

O percurso efectuado no rio Cumberland pelo «Esso Tennessee» e os oito batelões carregados de produtos petrolíferos, representa o mais importante transporte que jamais foi realizado naquele rio.

O conjunto «empurrador»-batelões, especialmente concebido para se mover como uma única unidade flutuante, estende-se por 363 metros, ultrapassando assim o comprimento do transatlântico «Queen Mary». Esta viagem histórica tinha por destino Nashville, Tennessee, onde os batelões descarregaram cerca de 21 500 toneladas de combustível para motores Diesel e de aviação e asfalto.

O comboio partiu da refinaria da Humble, em Baton Rouge (Luisiana), no Mississipi, a cerca de mil milhas a jusante. A construção, num lapso de tempo de 9 anos, de uma barragem, de uma eclusa e de um canal perto de Paducah (Kentucky) tornou possível o tráfego por meio de um comboio desta magnitude.

O «Esso Tennessee», à frente de um cortejo de barcos embandeirados, deu um carácter festivo à abertura do canal, no decurso de uma festa presidida pelo Vice-Presidente Hubert Humphrey.

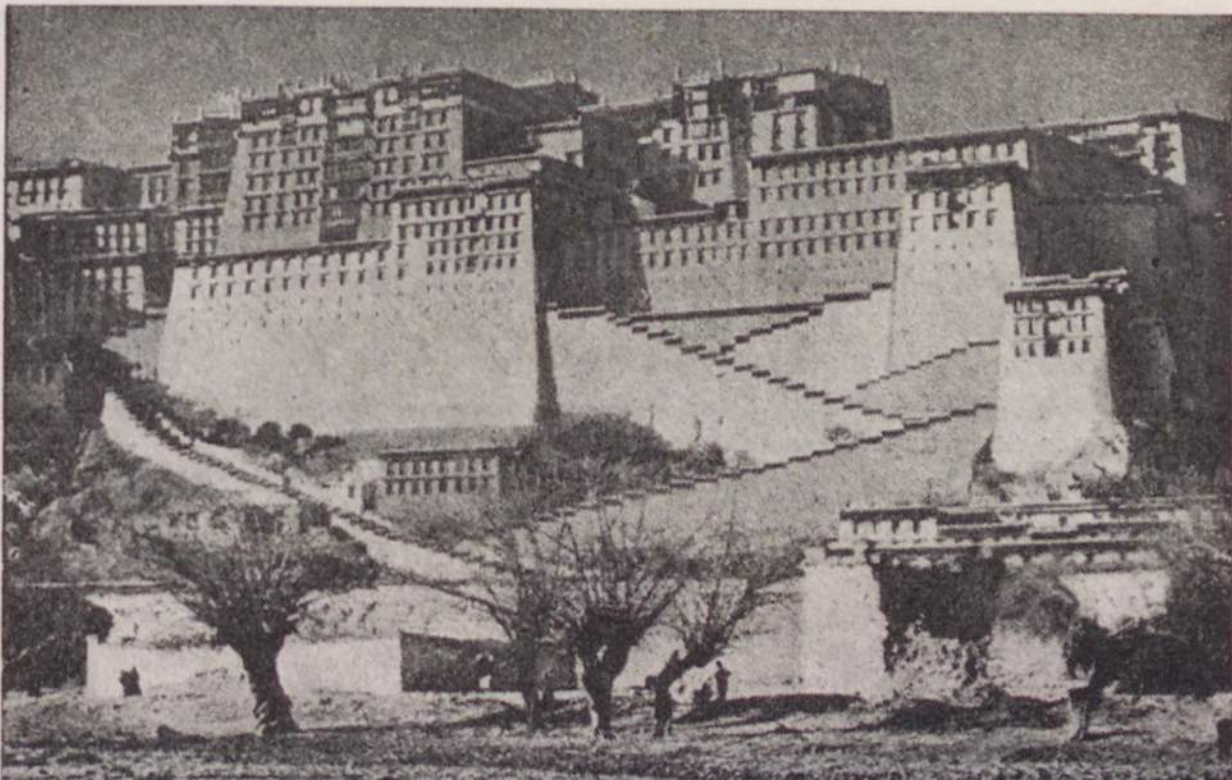
Antes da conclusão desta obra, os pequenos comboios da Humble tinham de passar por uma série de cinco pequenas eclusas no rio Cumberland, actualmente já suprimidas.

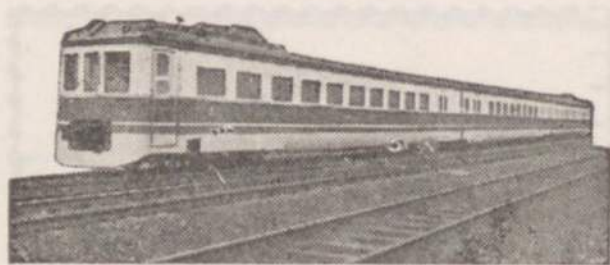
O novo canal reduz em 60 milhas a antiga viagem de ida e volta, que leva cerca de 15 dias. O «Esso Tennessee», que entrou ao serviço em 1966, é a terceira unidade deste tipo da frota fluvial da Humble. Em conjunto com o «Esso Pennsylvania» e o «Esso West Virgínia», obtém-se uma capacidade total de transporte da ordem das 26 mil toneladas.

«As viagens são os móveis do cérebro.»

STENDHAL

Palácio do Dalai-Lama no Tibéte





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 26.º — Para o pagamento do subsídio dividir-se-á a linha do número de troços que parecer conveniente e em cada um desses troços se pagará a parte correspondente em três prestações: a 1.ª depois de terminados todos os movimentos de terra e obras de arte; a 2.ª depois de assentada a via; a 3.ª depois de entregue à exploração. Estas prestações serão pagas em vista do certificado do engenheiro fiscal do Governo.

Art.º 27.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar a circulação da linha concedida 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 algum desses ramais e a empresa se não prestar a isso, o Governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir ou contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

Art.º 28.º — O Governo não poderá conceder durante o tempo desta concessão linha alguma paralela à que faz objecto do presente contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distância entre essa linha e esta for superior a 40 quilómetros.

Art.º 29.º — O Governo reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venha entroncar com a linha da Pampilhosa à fronteira, ou que, partindo de quaisquer dos seus pontos, sigam direcções divergentes.

Art.º 30.º — Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via férrea que atravessa a linha concedida, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação destas, nem o mínimo aumento de despesas para a empresa.

Art.º 31.º — A abertura de qualquer das vias de comunicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art.º 32.º — As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro, que venham a entroncar com as linhas que fazem o objecto deste contrato, terão a faculdade de fazer circular nelas as suas carruagens, vagões e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos das condições em França.

Esta faculdade será recíproca em todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam acordar-se sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art.º 33.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte anos depois do começo das obras; contudo nesta disposição não é incluído o direito de trânsito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, que estão

marcados nas tarifas, o qual todavia não excederá nunca a 5 por cento sobre aqueles preços. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha férrea durante a concessão.

Art.º 34.º — O Governo concede mais à mesma empresa, desde a data deste contrato até que a linha férrea a que ele se refere se ache em estado de exploração, entrada livre de quaisquer direitos pelas alfândegas a todos os materiais e utensílios, máquinas, combustíveis e mais objectos que forem necessários para a construção e exploração da dita linha férrea.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

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

Art.º 38.º — Para regular os preços da condução dos passageiros, gado e mercadorias, adoptar-se-ão como base as tarifas aprovadas para as linhas do norte e leste por Decreto de 10 de Novembro de 1860 ficando os seus preços estabelecidos como máximo até a conclusão do caminho de ferro à fronteira.

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

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

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

§ 4.º — Entende-se por tarifas, que estiverem em vigor nos caminhos de ferro franceses, as tarifas que constarem dos cadernos de condições (cahiers des charges) das concessões dos caminhos de ferro feitos em França, ou as que vigorarem em virtude da lei daquele país.

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

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

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

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

A taxa assim reduzida não poderá ser elevada antes de três meses.

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

Art.º 40.º — As despesas acessórias não incluídas nas tarifas, tais como as de depósito, armazenagem e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do Governo.

Art.º 41.º — A recepção das taxas terá lugar por quilómetro; assim um quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se desta regra toda a distância percorrida menor a 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1000 quilogramas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim todo o peso compreendido entre 0 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 10 e 20 pagará como 20 quilogramas e assim sucessivamente.

Art.º 42.º — O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisíveis de peso superior a 5000 quilogramas, não será obrigatório para a empresa. As condições deste transporte poderão regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

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

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

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

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

Art.º 43.º — As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o efeito do pagamento dos direitos de transporte, nas classes, com as que tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscais do Governo, com recurso para o Ministério das Obras Públicas.

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

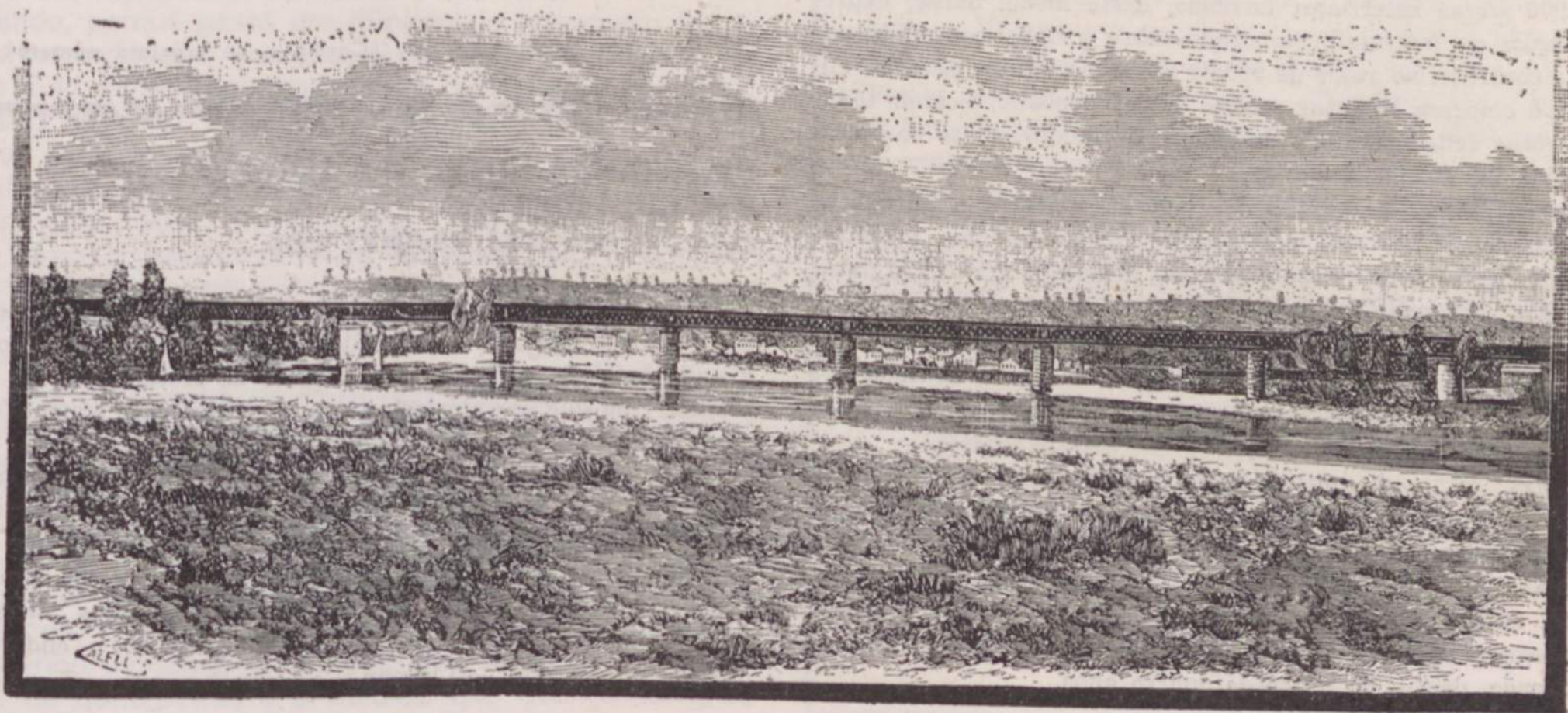
Art.º 45.º — Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas, não terá a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço além daquele que dever pagar pelo seu lugar.

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

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

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

Art.º 49.º — A empresa será obrigada a transportar gratuitamente, e nos trens que o Governo designar, as malas do correio e seus condutores, em veículos próprios, da empresa ou do Estado, destinados a este serviço.



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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

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

Art.º 53.º — A empresa obriga-se a depositar no Banco de Portugal à ordem do Governo, em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa de 3 por cento, pelo seu valor no mercado, a quantia de 270.000\$000 réis ou 60.000 libras esterlinas, antes da assinatura do contrato.

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

Art.º 54.º — Quando o engenheiro fiscal do Governo declarar, por um atestado, que há obras executadas pela empresa, em termos de serem aprovadas expropriações ou material empregado, na importância de 30.000 libras esterlinas, será permitido à empresa levantar a terça parte do depósito ou 20.000 libras esterlinas. Quando, por um segundo atestado, o mesmo engenheiro fiscal declarar que há novas obras, igualmente em termos de serem aprovadas, na importância de outras 30.000 libras esterlinas, será permitido à empresa levantar outra terça parte do depósito ou outras 20.000 libras esterlinas. Quando, finalmente, o engenheiro fiscal declarar ulteriormente que foram executadas obras na importância de mais 30.000 libras esterlinas, havendo, deste modo, obras, expropriações ou material empregado sobre a linha concedida por este contrato, no valor de 90.000 libras esterlinas, será permitido à empresa levantar o resto do seu depósito, ficando todas as obras feitas servindo de caução ao cumprimento das obrigações da mesma empresa.

Art.º 55.º — A decisão do Governo, relativa à aprovação ou desaprovação das modificações propostas aos projectos completos, será intimada a empresa dentro de um mês, a datar da sua apresentação.

O tempo que, além deste mês, o Governo gastar em decidir questões de semelhante natureza, não será contado nos prazos marcados neste contrato para o começo e conclusão das obras.

Art.º 56.º — A construção do caminho de ferro da Pampilhosa à fronteira de Espanha e ramal de Coimbra deve começar no prazo de três meses e deve estar concluída com todo o material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, de que tratam os artigos 1.º e outros, para se poderem entregar o caminho e ramal ao trânsito público em toda a sua extensão, dentro do prazo de quatro anos.

§ Único — Estes dois prazos serão contados e começarão a correr da data do contrato.

Art.º 57.º — Se a empresa, tendo começado as obras, as não continuar em escala proporcional à sua extensão, ou se não concluir a construção do caminho e ramal com todo o seu material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, nos termos e no prazo estipulado no artigo 56.º, ou se não cumprir as cláusulas estipuladas neste contrato, ou se se recusar a obedecer à decisão dos árbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ Único — Neste caso a construção do caminho e ramal, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta pública por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada à empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito com o pagamento do subsídio e fiscalização.

Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado, sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

Art.º 58.º — Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 59.º — Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim à sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do artigo 22.º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para este fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder às necessárias reparações por sua própria autoridade e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

Art.º 60.º — No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro ou ramal, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la-á logo que ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º — Se, três meses depois de intimada na forma deste artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha férrea nos termos deste contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena da sua rescisão e perderá o direito a todas as concessões que por ele lhe são feitas e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e ramal e de todas as suas dependências, sem indemnização alguma.

(Continua no próximo número)

UM GRANDE HOTEL NO ALGARVE E A COLABORAÇÃO DAS FUNDAÇÕES FRANKI LDA.

Como tivemos a oportunidade de anunciar no nosso número de 1 de Outubro, foi construído em Alvor um magnífico e grande hotel de turismo, com o nome de Hotel do Golfe da Penina, com que se valorizou extraordinariamente aquela formosa praia algarvia.

Hotel que honra a indústria turística e a iniciativa particular do Algarve, na sua construção foram utilizadas estacas das Fundações Franki Lda., empresa muito conhecida no mundo dos maiores construtores portugueses e cujos importantes escritórios se encontram instalados na Rua Braamcamp, 13-3.º, telefone PPC n.º 53 41 12, sendo o endereço telegráfico «Franki — Lisboa».

O prazer de viajar de comboio

por Gancia Menéndez

São em grande número as pessoas que encontram, nos modernos sistemas de locomoção, o paroxismo da velocidade e um modo de ganhar tempo, porque assim o exigem os seus negócios ou o seu tédio. Criou-se espera com ilusão chegar ao lugar onde nos espera a todos os lugares. Importa mais correr e chegar, do que ir devagar e esperar o termo do nosso trajecto. O desejo não depura, consome-se quase em forma de rajadas. O caso é ir o mais directamente possível. E em pouco tempo. Cremos que nisto consiste uma das formas em que se manifesta a angústia do tempo moderno.

Assim o caminho de ferro perdeu o carácter de comboio dos amores, da amizade e do estudo. Quando os comboios deslizavam a pequena velocidade era possível o madrigal numa viagem, o largo diálogo com o companheiro até se atingir a melhor amizade e, sobretudo, ser-se espectadores dessa rica e interminável fita colorida, que a janela de uma carruagem nos proporciona.

Era um grande prazer fazer uma viagem longa, de dia e de noite, cortando duas geografias, entre vales e serras, e às vezes entre uma nação e outra. Causava assombro o amanhecer no trajecto. E as melodias de cada terra, com os seus cânticos e garganteados. Os campos e as povoações eram vistos demoradamente, postos em comparação. E era um encanto verificar como as estrelas se podiam contemplar de qualquer ponto. Isto não quer dizer que as pessoas que viajam nessas condições não tinham pressa e interesse em chegar ao termo da sua viagem. Era este, sem dúvida, o motivo principal, mas nunca se renunciava ao encanto dos acessórios, dos incidentes e dos panoramas.

Agora viaja-se de maneira diferente. O passageiro procura no automóvel e no avião uma rapidez que não experimentara nunca. O avião será, talvez, mais rápido, porque gasta um mínimo de tempo em transportar a criatura humana, elevando os seus pés acima de tudo, como se a viagem fosse uma retirada do plano físico da terra. Não há tracção, nem rodas, nem formas e mudança de solo. O avião corre como um cavalo dos céus, vencendo, na sua finalidade, a rudeza e as dificuldades da geografia. O passageiro sobe nele e, como se levasse os olhos fechados, não vê o panorama que tem em sua frente. É como se embarcasse nas nuvens. O caso é chegar dentro de uma hora ou duas. Chegar depressa.

Mas o caminho de ferro não pode baixar de categoria, porque nas suas belas linhas paralelas estão as pontes que saltam sobre os rios, que erguem o homem sobre os abismos, e essas linhas tocam e aproximam-se em todos os terminus, em todas as províncias. Melhorando os itinerários e aumentando o conforto, assim como o número de comboios, não existe nada mais cómodo, mais poético e que mais impressione que o caminho de ferro. O comboio vai consumindo milhares de quilómetros e à medida que avança torna-se

mais humano. Toma e deixa passageiros, com despedidas e chegadas, com efusões e abraços. Os que seguem no comboio participam tanto dos belos quadros que lhes oferecem, na sua passagem, os campanários, as colinas e os campos, como das emoções e belezas que se descobrem a cada passo. Podemos beber água de fontes diferentes, saborear alimentos e guloseimas, ler jornais de diversas procedências. E, muito melhor do que isso, ganhamos uma experiência das coisas e das pessoas, durante o trajecto, ao mesmo tempo que se espera com ilusão chegar ao lugar onde nos espera o motivo da viagem. Existe um prazer neste modo de viajar, que nem o pó de carvão, nem os pitorescos diálogos conseguem diminuir. Será sempre o prazer de viajar. Enquanto as máquinas a vapor rodarem através das terras com as suas negras cabeleiras de fantásticas e loucas aventuras. Para isso bastará que o sistema varie não só no que se refere à parte material — comboios e itinerários — mas também no seu aspecto social, no seu ambiente e trato dos passageiros que preferem o comboio ou que desejam viajar com a maior comodidade.



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

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

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

HÁ MAIS DE 450 ANOS

Foi um português o primeiro explorador

FOI em 1505 que os portugueses se estabeleceram em Sofala, ao sul da Beira, construindo um forte, cujas ruínas podem ser vistas ainda hoje na baixa-mar. Esta não foi senão uma das tentativas levadas a efeito, a fim de proteger a sua rota comercial até à Índia e tentar explorar a riqueza que eles suspeitavam existir no interior.

Alguns anos mais tarde, este solitário posto avançado podia orgulhar-se de abranger uma pequena comunidade de 62 habitantes: foi nessa altura que os pensamentos se voltaram para a possibilidade de explorar o interior e estabelecer contacto com o Monomotapa, o chefe africano que dominava grandes zonas do interior, a sul do rio Zambeze.

António Fernandes foi o homem escolhido para esta empresa. Pouco se sabe dele através dos registos oficiais existentes, mas as suas explorações indicam ter tido ele uma coragem e uma força notáveis.

Aparentemente, era um homem iletrado, pois não

se encontra qualquer registo seu, das suas explorações: no entanto, existe um registo críptico das viagens que fez, redigido pelo punho de outrem.

Deve ter penetrado bem uns 800 quilómetros pelo interior desconhecido, e é quase certo que dirigiu, pelo menos, duas expedições à Rodésia, e, possivelmente, uma terceira. É também quase certo que viajou de So-

fala, por terra, até ao local onde se situa Penhalonga, e conheceu Monomotapa, que o teria conduzido a um lugar existente a oeste do monte Darwin.

Percorreu também o que é hoje o Inyanga, e, mais para o sul, veio até a uma área a ocidente da cidade de Salisbúria.

António Fernandes fez a sua primeira viagem entre 1509 e 1513, havendo testemunho de que, quando atingiu o lugar do Monomotapa, estava em construção um forte de pedra, sem argamassa.

Infelizmente, os portugueses nunca obtiveram benefícios imediatos destas viagens, porque, quando tentavam seguir com as caravanas, foram impedidos, por um dos chefes nativos, de atingir o quartel-general do Monomotapa.

Mais tarde, no mesmo século, foi feita uma nova tentativa de alcançar o interior. Desta vez tomou o aspecto de missão religiosa, confiada ao padre Gonçalo da Silveira.

A aproximação teve êxito, e o padre Silveira foi autorizado a entrar na região e estabelecer boas relações com Monomotapa, tão boas, na verdade, que o baptizou, e este acontecimento parece ter provocado alguma emoção em Portugal.

Porém, havia fortes influências maometanas na corte do Monomotapa, pois eles receavam ver a sua existência perigar tanto do ponto de vista comercial, como religioso, pela penetração desse cristão.

E, por consequência, entregaram-se ao trabalho de prejudicar o jesuíta, tendo finalmente conseguido persuadir o rei de que o padre não era senão um espião, enviado a fim de estudar a maneira como o reino do Monomotapa podia ser conquistado. O resultado foi desastroso, pois, em 1561, o padre Silveira foi estrangulado.



*através de territórios
que constituem a actual Rodésia*

Escada rolante

Há

cento e dezoito anos que as andorinhas se acolhem nos telhados do Convento de San Juan Capistrano, no regresso da habitual hibernação na Argentina. Fidelidade absoluta e... comovente. Pontualidade que, em mais de um século, só uma vez foi quebrada. Na realidade, no dia 19 de Março — dia de S. José — as andorinhas lá estão, no Convento, a «arejar» as casas de Verão. Só uma vez — em 1907 — as lindas «andorinhas» chegaram atrasadas, comparecendo ao raiar do dia 21 — com a Primavera.

Londres

é uma palavra céltica que significa «cidade dos navios». Bruxelas, provém do antigo alemão (terra do pântano). Haiti, do dialecto taíno (país pedregoso). Pernambuco, do tupi parana-mebuk (buraco no mar). Himalaia, é palavra persa, e significa «palácio de neve». Itália, do antigo itálico (terra de vitelas). Canadá, do iroquês (dialecto índio), quer dizer cabanas. Pequim, do chinês king (corte) e pê (norte). Iguaçu, do tupi Ig (rio) e açu (grande). Hollywood, significa ersque de holis (plantas com este nome). Panamá, é palavra caraíba (borboleta). Guaratuba, formou-se do tupi Tuba (lugar onde há muitas) e Guarás (aves). Califórnia, vem do latim cálida formax (fornalha quente).

Arqueólogos

alemães fizeram, no Egito, um achado sensacional: uma estátua de Antef, encontrada na margem esquerda do Nilo.

Antef pertencia ao séquito do faraó Mehotep III, soberano da XI dinastia (2160 anos antes da nossa era) que conseguiu, graças à sua energia, restabelecer a unidade do império. Antef auxiliara, nessa tarefa, o faraó. Foi tomando por modelo o que ele fizera que os poderosos reis Sesostri e Amenebet estruturaram o chamado Reino Médio. Na sepultura de Antef encontraram-se, em 1803, várias preciosidades em bronze.

Antes

de Colombo ter arribado ao continente americano, os «Vickings» levaram as suas explorações até às praias orientais da América, e antes deles (482 anos antes da nossa era) um monge budista, Wai Sun, foi o primeiro navegador a pisar o solo americano: aos 23 anos iniciou uma viagem extraordinária, num pequeno barco, regressando à China quarenta e um anos depois!

No inferno

Verde do Grande Norte, vasto território do Canadá, vivem cerca de 20 mil esquimós. Neste «corredor ártico», que se prolonga a oeste no Alasca, a este na Gronelândia, os autóctones vivem há quatro mil anos exclusivamente da caça à baleia, ao urso e ao veado. Confundidos com eles, vivem, também, cerca de cinco mil mestiços de esquimós e de índios. Os primeiros encontram-se no rande Norte, onde a temperatura desce a 49 graus, enquanto os segundos se estabeleceram no sudoeste.

Obras de Arte do Património Nacional

III



Cruzeiro de Rôger

Viagem à volta de Portugal

TAVIRA



Circundada de campos verdejantes de regadio e de amendoeiras — o Vale de Asseca é uma das mais típicas aguarelas algarvias onde prevalecem pomares, vergéis e canaviais — Tavira é um florescente centro piscatório, graças à sua situação e às quatro armações de atum que remontam ao tempo do rei D. Dinis e têm sido sempre a sua principal fonte de economia e de grande atracção turística, quando, na quadra da safra, se pode admirar o magnífico espectáculo do copejo, conhecido vulgarmente pelo nome de «tourada marinha».

Tavira, cuja origem se perde no ror dos tempos, evoca em cada recanto um pedaço da sua gloriosa história, o colorido e a riqueza de todo o aglomerado urbano e paisagem rústica, da estrada da Bela Fria, na margem direita, à que conduz para o interior, aos Moinhos da Rocha e ao Pego do Inferno, na margem esquerda.

A Igreja de Santa Maria do Castelo, construída após o terramoto de 1755, conserva os restos de um pórtico de estilo

gótico do primitivo templo cristão edificado sobre as fundações de uma mesquita. Aqui repousam os restos mortais dos sete cavaleiros e os de Paio Peres Correia.

A Igreja de São Francisco, de traça gótica inicial; a de Santo António, com figuras em relevo que mostram passagens da vida do taumaturgo português; a da Misericórdia, de pórtico renascentista e a única do país com três naves e sem capela-mor. O mosaico que reveste o pavimento do cruzeiro é exemplar raríssimo e único no País.

Na Igreja de Nossa Senhora das Ondas — outrora denominada a do Compromisso Marítimo de Tavira — venera-se a imagem de São Pedro Gonçalves Telmo, o padroeiro dos pescadores da cidade. Esta Corporação, a do Compromisso Marítimo, hoje a Casa dos Pescadores, é das mais antigas de Portugal.

Os miradouros do Castelo e de Santana mostram as perspectivas da cidade.

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPÊA

Foi descoberta a lendária Atlântida

«**N**O fundo do Mar do Norte, ao largo da ilha alemã de Helgoland, jaz submerso o Reino da Atlântida!». Esta é uma tese ousada, por cuja aceitação internacional luta, desde há anos, o pastor alemão Jurgen Spanuth de Schleswig Holstein, autor do êxito editorial «A Atlântida decifrada». Numerosas explorações levaram este teólogo até Medinet Habu, lendário templo do faraó egípcio Ramsés III e proporcionaram-lhe estreitos contactos com o Instituto de Estudos Orientais da Universidade de Chicago, nos Estados Unidos. O pastor Spanuth descobriu ao largo de Helgoland, somente a vinte metros de profundidade, ruínas de uma cidade, muralhas, ladrilhos, extensas ruas pavimentadas. Até agora têm persistido dúvidas quanto à possibilidade destes achados serem realmente restos da Atlântida. Não deve esquecer-se que foram já publicadas, em todo o mundo, cerca de 20 000 obras tendo por tema a misteriosa Atlântida e que existem centenas de teses não provadas segundo as quais a Atlântida deveria ter ficado situada junto aos Açores, no deserto do Saará ou no Brasil. Os cientistas alemães mostram-se, de um modo geral, contrários ao pastor Spanuth, considerando-o um curioso pouco digno de crédito, se bem que, por outro lado, não refutem a sua teoria, que parece de resto bastante aceitável.

No templo egípcio de Medinet Habu, cerca de 10 000 metros quadrados, bem conservadas pinturas murais e inscrições, dão notícia de uma vitoriosa batalha travada há 3200 anos do faraó egípcio contra os povos da ilha do Mar do Norte. Estas inscrições, só há cerca de trinta anos descobertas por arqueólogos americanos, relatam igualmente outras catástrofes: «Os países do norte tremeram nos seus territórios»; «As ilhas dos povos do Mar do Norte foram destroçadas e arrasadas por um ciclone». O pastor Spanuth julga possuir provas de que os habitantes de Atlântida, após uma grande catástrofe natural, se deslocaram quando das invasões bárbaras, até ao Egipto, onde foram exterminados numa histórica batalha naval. Partindo das declarações dos prisioneiros, os escribas egípcios puderam descrever com maior rigor a pátria deles, a famosa «Atlântida». Segundo eles, a «Ilha Real» Basileia ficava na foz de grandes rios, existiam lá altos barrancos de rochas vermelhas, brancas e negras», de onde «os imigrantes trouxeram cobre e âmbar».

O pastor Spanuth chegou à conclusão de que o único lugar do mundo onde estas descrições tão exactas condizem só pode ser a ilha rochosa de Helgoland, no Mar do Norte. A 9200 metros ao largo da ilha descobriu, sem grande dificuldade, em explorações submarinas, os restos de uma antiga povoação. Helgoland fica na embocadura dos três maiores rios alemães: Weser, Elba e Eider e lá se encontra efectivamente âmbar e — coisa que até aqui se desconhecia — cobre também. Mas o pastor não se dedicou só às submersões. De picareta na mão trepou pelos rochedos de Helgoland, descobrindo, em Maio de 1964, um filão de cobre.

Todas estas coincidências com as inscrições do templo egípcio, deram a Spanuth a certeza inabalável de que Basileia, capital da submersa Atlântida, tem de jazer na proximidade de Helgoland. Lá se encontrava outrora o maior santuário da Atlântida, lá se reuniam os dez príncipes do reino, lá celebravam as cerimónias do culto, lá era a sede do tribunal supremo. As explorações de Spanuth levaram-no ainda à conclusão de que na Idade do Bronze a Atlântida compreendia ainda vastas regiões do Norte da Alemanha, da Dinamarca e da Suécia, afundadas na época das grandes catástrofes naturais que a história regista.

«Oito dias de viagem com uma mulher que se ama,
que encanto! Três semanas, que catástrofe!»

ETIENNE RAY

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

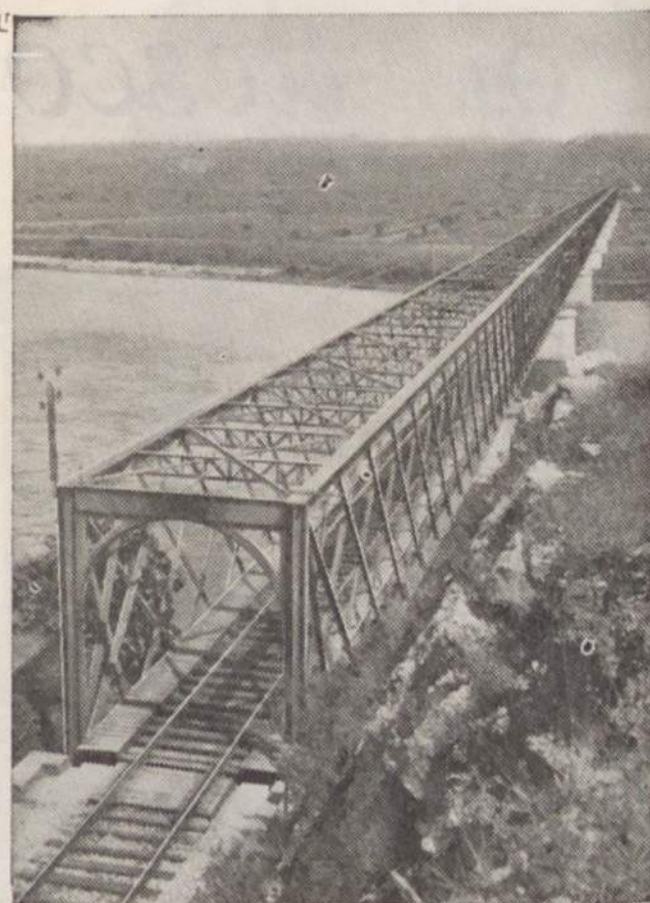
BENGUELA // HUAMBO // BIÉ
MOXICO // LUNDA // CONGO EX-
-BELGA // ZÂMBIA // RODÉSIA
MOÇAMBIQUE // REPÚBLICA DA
ÁFRICA DO SUL

No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

Conímbriga

e o seu museu



Ponte do Lares sobre o Mondego

A estação arqueológica de Conímbriga, a dois quilómetros de Condeixa-a-Nova, está classificada como Monumento Nacional. E embora o que presentemente se encontra a descoberto seja uma pequeníssima parte da sua superfície total (que ultrapassa 130 mil metros quadrados), esta estação arqueológica é considerada um dos monumentos mais importantes do País.

O nome de Conímbriga denota que o local foi habitado pelos celtas, pois o sufixo *briga* é céltico. Por outro lado, vários objectos encontrados durante escavações realizadas em 1912 permitem considerar comprovada a presença humana nesse local durante a Época de Ferro. A origem da povoação deve ser, portanto, muitíssimo remota.

Com as campanhas romanas de pacificação da Lusitânia, na segunda metade do século II a. C., começou um longo período de paz que se prolongou até à segunda metade do século V. Durante esse tempo, Conímbriga tornou-se uma próspera povoação romana, com aqueduto, termas, esgotos, grandes moradias particulares com pavimentos de mosaicos, paredes revestidas de estuques moldados ou pintados, etc.

O período de maior expansão situou-se, provavelmente, entre os séculos I e IV.

Depois, devido às notícias do avanço dos bárbaros, os próprios habitantes de Conímbriga mutilaram a povoação, construindo no seu interior uma muralha de defesa em que empregaram pedra aproveitada das casas que ficaram no exterior.

Finalmente, no ano de 468, Conímbriga foi tomada e destruída pelos suevos.

Apesar dessa destruição, Conímbriga não se tornou imediatamente «cidade morta», mas entrou num período de rápido declínio durante a ocupação visigótica — até que os seus últimos edifícios ruíram, e as ruínas foram invadidas e cobertas pela vegetação, que facilitou a fixação de poeiras, formando-se a pouco e pouco uma espessa camada de terra.

Está agora a proceder-se ao trabalho metódico de pôr a descoberto essas ruínas — trabalho iniciado em 1930, depois de curtas explorações em 1899 e em 1912.

No contíguo Museu Monográfico, inaugurado em Junho de 1962, as instalações incluem um laboratório de conservação convenientemente equipado, onde dá entrada tudo o que é encontrado nas ruínas, achados esses que passam seguidamente às salas de exposição, ou ficam temporariamente nos armazéns-reservas. O pessoal possui um notável grau de especialização, e o laboratório aceita trabalhos fora de Conímbriga, como aconteceu em relação às ruínas romanas descobertas perto de Torres Novas.

Conímbriga é, como se vê, simultaneamente um dos mais importantes monumentos nacionais e um não menos importante centro arqueológico!

Ora, em turismo não é frequente encontrarem-se locais de interesse com tal duplo título...

Srs. Ferroviários:

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

Peçam amostras pelo correio a
MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

ELVAS



Dois minutos de viagem

Surinam, e o seu folclore

Entre as embocaduras do Amazonas e do Orenoco, a nordeste da América do Sul, estende-se uma das mais antigas formações geológicas da Terra — a prateleira das Guianas — que abriga três nações. A do meio é o Surinam.

Povos de quatro continentes ali se juntaram em uma área relativamente pequena, criando uma nova sociedade ainda em formação por processos pouco usuais e por isso interessantes.

Os primitivos ameríndios que a princípio habitavam as zonas costeiras retiraram-se para o montanhoso interior, cedendo lugar aos colonizadores europeus, que importaram, como trabalhadores braçais, tribos inteiras de negros africanos, asiáticos da China, Índia e Indonésia e muitos emigrantes de seus próprios países.

Em ondas sucessivas vieram as diferentes levas populacionais, sobrepondo-se umas às outras. Escravos fugidos das plantações fundaram nas selvas núcleos em inacessíveis paragens. A colonização mais antiga de plantadores ingleses, escoceses e holandeses foi suplementada por portugueses e libaneses. A mais recente influência vem dos Estados Unidos, que é o maior mercado comprador dos produtos da economia surinamesa em expansão.

Diferente de outras nações, onde há um caldeamento de povos e onde os imigrantes são levados a partilhar dos costumes locais abandonando sua fé e costumes nativos, a sociedade do Surinam justapõe as diversas e estranhas raças para formar uma nação multifacetada, inacreditavelmente pacífica.

O «escudo de muitas cores» usado por José, segundo a Bíblia, tem seu equivalente no braço de armas do Surinam.

O escudo de forma quase circular e dividido ao meio mostra à esquerda um velho navio da Companhia das Índias Ocidentais que não apenas rememora o passado histórico e o presente comércio, mas serve também como símbolo do progresso em direcção ao porvir. A palmeira real, à direita, indica crescimento

do Surinam e a evolução de sua agricultura, bem como simboliza a posição erecta do homem que luta pela justiça.

No centro do escudo, uma estrela aparece inserida em pequeno losango (dito diamante). A estrela de ouro indica que o Surinam tem olhos postos em seu destino, enquanto que o diamante simboliza a riqueza do subsolo: recursos minerais, cristal, metais, etc.

Apoiam-se de cada lado do escudo duas figuras de índio com arcos e flechas e cocares, em homenagem aos primitivos habitantes da região, e cujos pés se apoiam sobre uma faixa onde se lê em latim em palavras «Justitia, Pietas e Fides».

As jovens mestiças Kotto usam seus lenços de cabeça para indicar disposições de espírito: amor, ciúme, raiva, etc. Não é raro encontrar quem possua uma centena destes coloridos lenços, com cerca de um metro quadrado. Tanto o colorido do pano quanto o modo de amarrá-lo à cabeça são simbólicos.

Os lenços lavados e rígidos de goma são cuidadosamente ajustados frente ao espelho. Até mulheres com longa prática gastam pelo menos dez minutos reproduzindo os diferentes arranjos que por si só proclamam ao bom entendedor o que pensa e sente a portadora.





UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL