

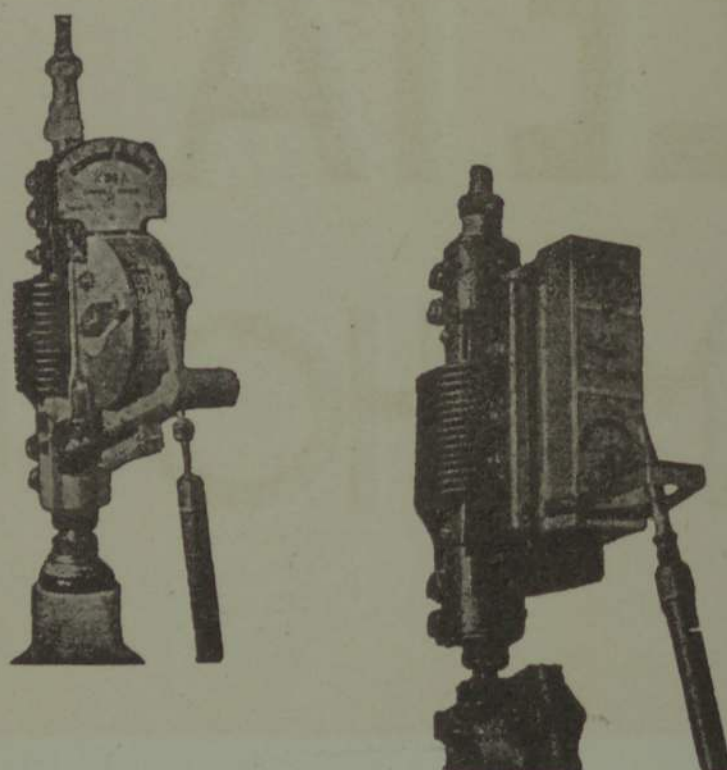
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO





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

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**

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, EGITO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPEA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

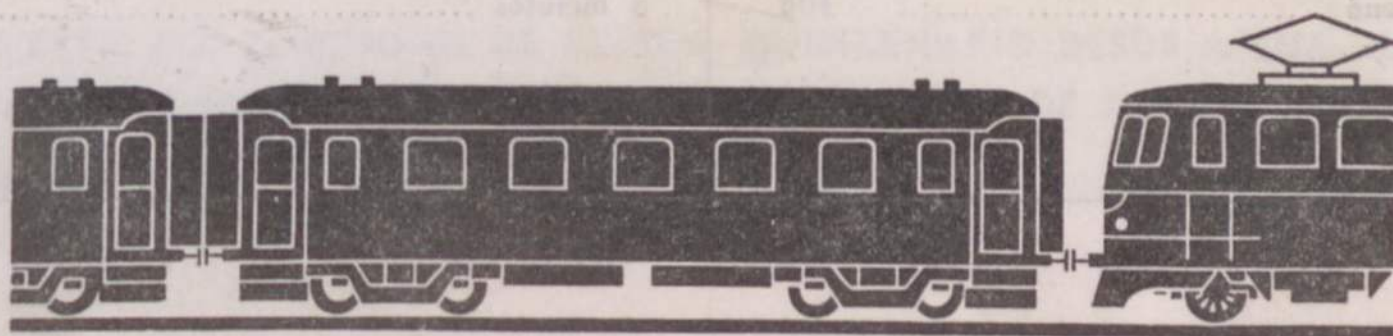
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

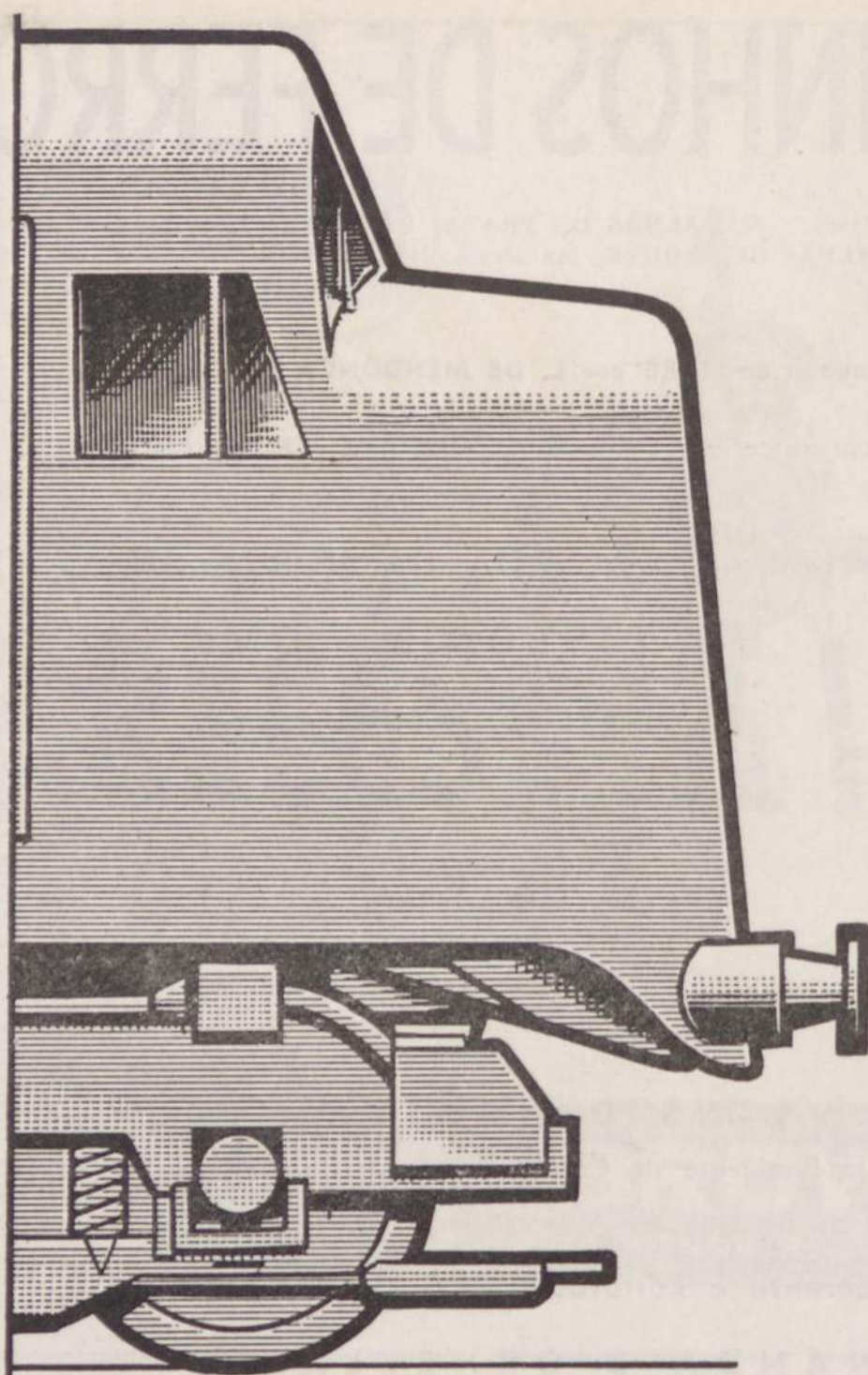
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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

Crónica de hoje	299
Dois minutos de viagem	300
Por terras de Riba-Douro	301
Linhas Estrangeiras	303
Mala de viagem	304
Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro	305
Jornal da Quinzena	306

Panorama	307
Escada Rolante	308
Ultramar	309
Revista da Imprensa	310
Territórios que se estendem das duas costas africanas à Índia, Oceânia e Extremo Oriente	311
5 minutos	312

Crônica de HOJE

por Jorge Ramos

Noite de Natal

CAMINHEIRO sem destino, como batel perdido na tempestade, calcorreara todo o dia na sua anônima odisseia de vagabundo, os pés magoados, como sempre a alma em fiapos, rasgada pelo vento da miséria. Na tarde gélida, o poente desfolhava as suas últimas rosas fantásticas num céu de cinza. Ele, que se sentira constantemente cercado pela solidão, via-se mais sozinho do que nunca, na penumbra ácida daquele Dezembro vestido de tristeza, sem libélulas translúcidas passeando no sorriso das flores, sem os arabescos musicais dos arroios. A natureza, inerte, dir-se-ia um sarcófago.

Como borboleta de luz saindo de uma escura cisterna, a sua memória falava-lhe da viola das cigarras, agora emudecida, e do responso de águas que não ouvia sussurrar. Surpreendeu-se da doçura estranha que adejava na serenidade da noite, descendo, subtil e veludosa, sobre as coisas. Colocou, num pedregulho, a sacola das buchas, vazia e inútil, e sobre ela descansou um pouco da fadiga que quase o prostrava. Onde estariam as aves, que, quando a aurora triunfal abandona a túnica de estrelas para se vestir de sol, colocam violinos insensatos e maravilhosos nas folhagens? Onde estariam essas falanges que iam à conquista do espaço azul? Talvez, sob outros céus, numa orquestra fantástica de claridade, louvassem suas irmãs, as árvores, que trazem na seiva o segredo das origens — porque as raízes delas são as da vida. Talvez na mudez de bronze inerte de uma noite em que o luar — quiromante escultor de sombras absurdas — abrisse um reino de mistério na Terra, sonhassem nas sombras com uma lua funambulesca descendo por fios de seda, abandonando pela cabeleira do arvoredado um luar de mármore e gelo. Talvez sonhassem com a fantasia de perfumes doirados, de aromas azuis — com rosas morrendo em gotas de

carmim, e um eflúvio de cravos, feminino e denso, respirando uma espuma de sonho...

Como um búzio morto que continua a cantar na geografia dos oceanos, o vagabundo lembrou-se das manhãs de Abril, rútilas de esmeraldas, que parecem pôr harpas trémulas e sinos de cristal para a cerimônia sagrada das colmeias. As searas vestiam-se então com as primeiras papoilas para assistir ao baile da Primavera, as abelhas compunham partituras, — e até nos prados idílicos os cavalos sonhavam com pastagens de oiro...

A frialdade da noite adoçara-se. Era estranho... Havia como que uma indizível carícia na quietação sobrenatural da noite. Seu espírito aquietava-se como que embalado nessa doce paz, que vinha não sabia de onde, mas sentia penetrar-lhe a alma — açoitada por desespero e inclemências. Tão diferente aquela noite! Toda a sua existência era uma longa noite de pesadelo, feita de outras noites de angústia, tecidas pelo egoísmo e indiferença dos homens. Noite lúgubre de isolamento e de vazio. Mas agora não estava só. A noite compreendia o seu calvário, sabia das suas angústias, conhecia a sua desventura — era irmã da sua alma. Trazia um bafo quente àqueles farrapos, tal como outrora, numa noite assim, a uma criança que nascia numa estrebaria. Aquecia-lhe as mãos trémulas, como se as tivesse junto da chama de uma lareira invisível.

Vivera mil noites de amargura, sem que um sorriso as iluminasse. E agora, ele próprio sorria, numa cândida ilusão de felicidade.

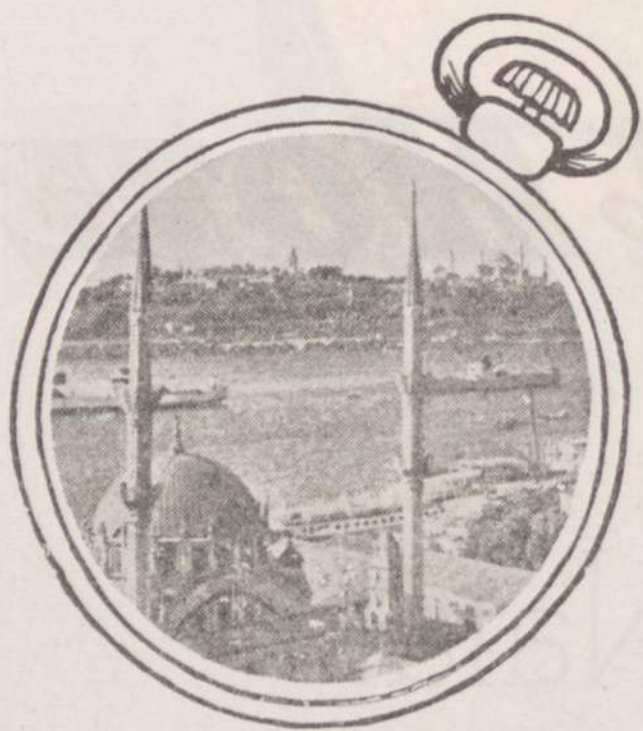
Era a Noite de Natal.

Com os olhos cheios de estrelas, o caminheiro de todos os caminhos, permaneceu imóvel, contemplando a Noite — contemplando o seu sonho lantejoulado de presépios...

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Aos nossos prezados assinantes e leitores

A «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO», QUINZENÁRIO DESDE A SUA FUNDAÇÃO, VAI PASSAR A PUBLICAR-SE MENSALMENTE, A COMEÇAR DE 16 DE JANEIRO PRÓXIMO.



Dois minutos de viagem

MADAGÁSCAR

MADAGÁSCAR, a chamada «Grande Ilha» dos antigos navegadores portugueses, é maior do que a França: 600 mil quilómetros. Situada no Índico, entre o 11.º e o 25.º paralelo, é constituída por uma cadeia de montanhas de origem vulcânica que a divide em duas partes: Diego Suarez, ao Norte, e Dauphin, ao Sul. As suas montanhas atingem altitudes impressionantes, principalmente Ankiarata, com cerca de 3 mil metros, e Tiafujaoka, com 2 mil. A população é, actualmente, de 6 milhões e quinhentas mil pessoas.

Povoam a região central os *hovas*, povo de origem asiática, e outros grupos étnicos, como os Lakalaves, mestiçados de árabes. Habitam uma parte da ilha os *btsimakalas*, principalmente ao longo da costa oeste. É o país das especiarias aromáticas — da baunilha e do yangyang. O aproveitamento de vastos recursos (madeiras, minas de grafite, etc.) exigia a criação de uma linha de acesso ao planalto central, o mais rico e o mais povoado, cujo desenvolvimento

era entravado pela falta de comunicações. Nem uma estrada, nem uma via fluvial utilizável. Para ir de Tananarive a Tamatavo era necessário atravessar a enorme floresta litoral, seguir em direcção ao mar, até Anivorano; em seguida, subir toda a costa. Nem Diego Suarez, nem Majunga, os melhores portos da ilha, podiam ligar-se, pela via férrea, a Tananarive, sem enormes dificuldades. Fez-se um projecto cujo traçado alcançava os vales do Vohitra e do seu afluente, Sahatandra. Mas pôs-se de parte, pelo fabuloso dispêndio que acarretava — da ordem dos 500 milhões de francos actuais...

Outros projectos, como o de uma linha de 371 quilómetros, entre Tamatvo e Tananarive, foram igualmente postos de lado, até que, de 1901 a 1904, se construiu a linha de 102 quilómetros, até Fanovana. Hoje, a «Grande Ilha» possui importantes linhas férreas: a de Savierana a Brikvile (72 quilómetros, com um ramal para Tanatavo) a de Moramenga a Andreba (125 quilómetros) e a de Manakara (164 quilómetros).

UM
MERCADO
TÍPICO
EM
MADAGÁSCAR



Pan terras de Riba-Douro

por

Antónia Rodrigues Coutinho

Inspector da C. P.

A bacia hidrográfica do Douro é imensa. Estende-se por centenas de quilómetros, e não falarei no rio famoso, desde a sua foz, onde se erguem três pontes majestosas e que são o orgulho dos Séculos XIX e XX — as de D. Maria Pia, de D. Luís I e da Arrábida. Não falarei mesmo, da Régua e da sua bacia famosa; dos rios que aqui terminam o seu curso — o Varosa em frente, e o Corgo à ilharga. Ciceronar nestas paragens seria tido por suspeito, pois nasci e fui criado perto da confluência do Corgo, e no meu ouvido ficou sempre, como marca de origem, a melopeia do ranger das espadelas desses típicos barcos rabelos, que o Caminho de Ferro e a estrada têm destronado aos poucos, do seu leito aquático, e onde marcaram posição de relevo, pelas suas velas enfundadas e cheias de elegância, pelo pitoresco do seu todo.

Iremos mais acima. O próprio Pinhão, com o seu casario alegre e os seus pomares bem ordenados, as casas solarengas das suas quintas fidalgas e a lembrarem castelos roqueiros, tudo isso ficará para trás.

Ficamos, no Tua, a estação que há 50 anos era o terror dos ferroviários. Ou Tua ou rua, dizia-se. Quase sempre, para o Tua, só se ia de castigo, e quem para lá fosse seria atingido pelas febres palustres. Na estação, a fonte da Figueira era um sinal de vida e de beleza, mas até os mais sequiosos rejeitavam a sua água, na persuasão de que ela viesse contaminada do seio da terra, com bacilos das maleitas. Mas tudo isso são páginas do passado. Hoje, o Tua, é uma terra como outra qualquer.

O Turismo está na ordem do dia em todos os países do Mundo, e os locais onde há coisas lindas para admirar, procuram das mesmas dar notícia. Em Portugal muito se tem feito neste capítulo, mas não se tem saído o suficiente dos locais consagrados, para se poder afirmar que o nosso País é no seu todo, uma grande unidade turística.

Mas não façamos considerações. Já que estamos no Tua, deixemos o comboio, que muito bem poderá ser um «expresso popular», e vamos por aí acima, até à Carrazeda. A estrada é sempre coleante, e em cada curva se divisam cenários de diferentes tons, mas de constante beleza. Vêem-se nas encostas próximas e longínquas, e por entre o verde das searas, as flores primaveris das amendoeiras. Fontelonga, Parambos, Ribalonga, são aldeias muito curiosas, que nos ficam no caminho, sempre sinuoso.

A vila de Carrazeda de Ansiães tem foros de antiquíssima. Mas não nos podemos demorar. Sigamos pelo planalto fora, até Vila Flor, terra que é flor no nome e na propriedade. Subamos ainda ao Monte da Assunção, e depois de estendermos a vista pelos longínquos horizontes e onde os poentes são verdadeiros encantos para os olhos e para o espírito, desçamos à estação do Cachão, para que se apreciem os pomares de S. Mamede de Riba Tua, e a imponência dos túneis e das pontes, das Fragas-Más. Chegamos ao Tua, e reembarquemos no tal «expresso popular», que nos aguarda. O túnel da Rapa, pouco acima e que recebeu o nome do cachão que ali faz o rio, merecia uma visita mesmo apressada, para exame das pinturas rupestres, que o Prof. Dr. Santos Júnior, da Universidade do Porto, descobriu há anos e que são, no género, e segundo os arqueólogos, um dos maiores monumentos do nosso País.

Atravessaremos o Douro em diagonal, na majestosa ponte de Ferradosa, e eis-nos na margem esquerda. Poderemos dar uma saltada a S. João da Pesqueira, e visitar o solar dos antigos vice-reis da



CARRAZEDA DE ANSIÃES — O pelourinho e a fonte da vila emprestam ao largo do Município, um conjunto deveras harmonioso

Índia, e outros mais; as capelinhas de S. Salvador do Mundo e que, por si só e considerando a sua localização, deveriam fazer parte do mapa turístico de Portugal. Contemplem-se os desfiladeiros formidáveis, as gargantas hiantes, as rochas cortadas em falésia — nestas paragens, o verdadeiro belo-horrível.

Voltamos para trás, e com saudades. O tempo urge. Na Ferradosa espera-nos o comboio.

Ribeira da Teja, aves indígenas esvoaçando em demanda dos seusinhos e em fragas inacessíveis aos homens. Túneis pequenos e sucederam-se uns aos outros. Passaremos no Vesúvio, o solar do «Porto-Ferreirinha e onde o azeite da encosta majestosa é de fama inultrapassável. Coleja, em frente, é uma aldeola que por si só, merecia a honra de um grande artigo.

Pocinho e a sua veiga famosa estão à vista. Na margem direita e a estender-se pelas largas bordas do Sabor, o vale da Vilarica, que muito bem e com propriedade, deveria ter sido chamado a Terra da Promissão. Com efeito, aqui tudo se dá, tudo medra, tudo frutifica em quantidade e qualidade.

Montes elevados, de um e de outro lado do rio, branquejam nesta época. Parece que, por estas terras, irá passar o cortejo nupcial da deusa Flora. O encanto destas paragens e agora que as amendoeiras estão em plena floração, é o requinte dos mais requintados encantos. É o Belo a desbobinar-se em mil cambiantes, e a que o relevo do terreno empresta efeitos que estão para além dos mais lindos sonhos.

Mas não poderemos ficar aqui. Teríamos de ir a Fozcoa, mas também a Moncorvo e a Freixo de Espada à Cinta. Decidamo-nos, e vamos até à fidalga e hospitaleira vila de Moncorvo. O colecionador de imagens curiosas, encontrará nestas terras motivos inesquecíveis. A Arte tem nestas paragens algo de bom para mostrar, mas a Natureza tem tesouros inesquecíveis para recrear o mais exigente. A visita a Moncorvo, por si só, vale bem as horas da viagem. É a princesa do Sabor e foi pátria de homens muito ilustres. Foi terra que também teve a sua «roda». Aqui nasceu clandestinamente e foi «filho» dessa roda afrontosa, uma criança que viria a ter larga audiência no estrangeiro, nomeadamente em Génova e em Paris — Constantino, o rei dos Floristas, mas cuja história seria aqui descabida, neste momento. Esta terra hospitaleira, linda e com certo ar citadino, é adorada pelos seus naturais — e com razão. Já os Viriatos que ajudaram a restauração de Portugal, e quando deixaram a Universidade de Salamanca, cantavam, cheios de entusiasmo:

«Torre velha de Moncorvo
Torre velha de meus ais
Das saudades que me deste,
Não me quero lembrar mais».

A matriz de Moncorvo é uma autêntica catedral, pela majestade e pela arte que encerra. A serra do Reboredo, prenhe de minério de ferro e vestida das mais lindas espécies vegetais, deve ser contemplada com vagar. Em certas épocas do ano, toda a gama de cores ali se divisa, e a linha férrea até Cerviçais só não é linda, porque é lindíssima.

Mas teremos de ir à Barca d'Alva, por via Freixo de Espada à Cinta. Amendoeiras por toda a parte, em profusão. Beleza aos montes, nos montes que

muita gente julgaria escalvados. A vila do Freixo tem também muito para mostrar, como seja a sua monumental Igreja matriz, a casa onde nasceu Junqueiro — o inolvidado cantor de «Os Simples», etc. A estrada que daqui segue para a Barca d'Alva, é uma velha rodovia mas que é, no seu género, das mais lindas que tenho visto. Vinhedos bem tratados, oliveiras em fila, amendoeiras por toda a parte, casario a alvejar nas encostas, vales viridentes e donde rescende o perfume inebriante das laranjeiras, que nestas paragens são aos milhares. E o rio no fundo da ravina, verde e impetuoso, rugindo continuamente e como a dizer-nos que do lado de lá não se fala a língua de Camões...

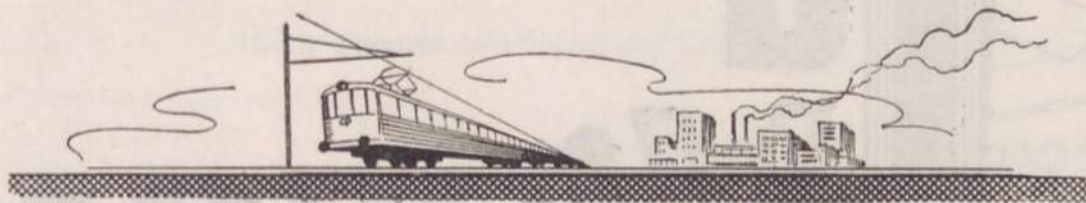
Estamos na Barca d'Alva, e já agora, não saíamos do autocarro e seguimos a estrada de Figueira de Castelo Rodrigo. Vamos ao Alto da Sapinha. A Serra da Marofa, com a estátua colossal de Cristo-Rei, barra o horizonte para os lados de Pinhel e de Almeida. São terras de maravilha, estas; terras da Riba Côa cujos planaltos também são celeiro de Portugal. Todos os vales que se divisam e a planície que se estende por aí fora, são, nesta época do ano, um cântico do amor à Beleza e ao Belo.

Flores brancas e aniladas por toda a parte. O Águeda, ao fundo, delimita as duas Pátrias peninsulares, para o lado do Sul, mas vê-se claramente que os nossos «hermanos», como os portugueses, também cultivam em profusão, as amendoeiras. A barreira que separa os dois países é apenas a linguística e a política. Geograficamente há um parentesco chegado. A beleza é igual, numa e noutra margem do rio.



MONCORVO — Casa brasonada de Vasconcelos

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA — A cidade de Munique disporá em breve de uma junção subterrânea de mais de 4 quilómetros entre as suas duas principais gares actualmente testas de linha dos arrabaldes. Esta junção será percorrida por comboios que podem transportar 1300 passageiros e circular a 35 km no trajecto urbano.

Ao mesmo tempo está a construir-se uma rede de metropolitano que completará a da «Deutsche Bundesbahn», que penetrará nos bairros não servidos actualmente pelo caminho de ferro.

ESTADOS UNIDOS — Os caminhos de ferro dos Estados Unidos puseram, em 1966, cerca de 100 000 vagões novos ou renovados, em serviço, dotados de uma capacidade que varia entre 64 e 113 toneladas métricas. Ao mesmo tempo, 80 000 vagões antigos dotados de uma capacidade de carregamento que não excedia 45 toneladas, foram retirados do serviço.

Verifica-se que se acentua a tendência para aumentar a carga transportada; assim, recentemente foram experimentados verdadeiros gigantes, entre os quais um vagão-cisterna para um volume de 272 m³ e um vagão tremonha coberto, para cereais, de 157 m³.

ARGENTINA — O deficit anual dos caminhos de ferro da Argentina é de 87 000 milhões de pesos, exercendo considerável desnível no orçamento do país. O actual governo publicou, recentemente, um decreto que reestrutura o sistema e prevê drástica redução do pessoal, modificação do regime de trabalho e aumento das tarifas para o transporte de passageiros e carga.

Um milhão de dólares por dia é o actual deficit dos caminhos de ferro argentinos, há quase vinte anos sob a administração do Estado.

GRÃ-BRETANHA — No ano de 1969, nada menos que 400 quilómetros de linhas férreas da região dos Midlands serão exploradas por comando centralizado. Três centros apenas bastarão para regular o tráfego: os de Saltey (próximo de Birmingham), de Derby e de Trent.

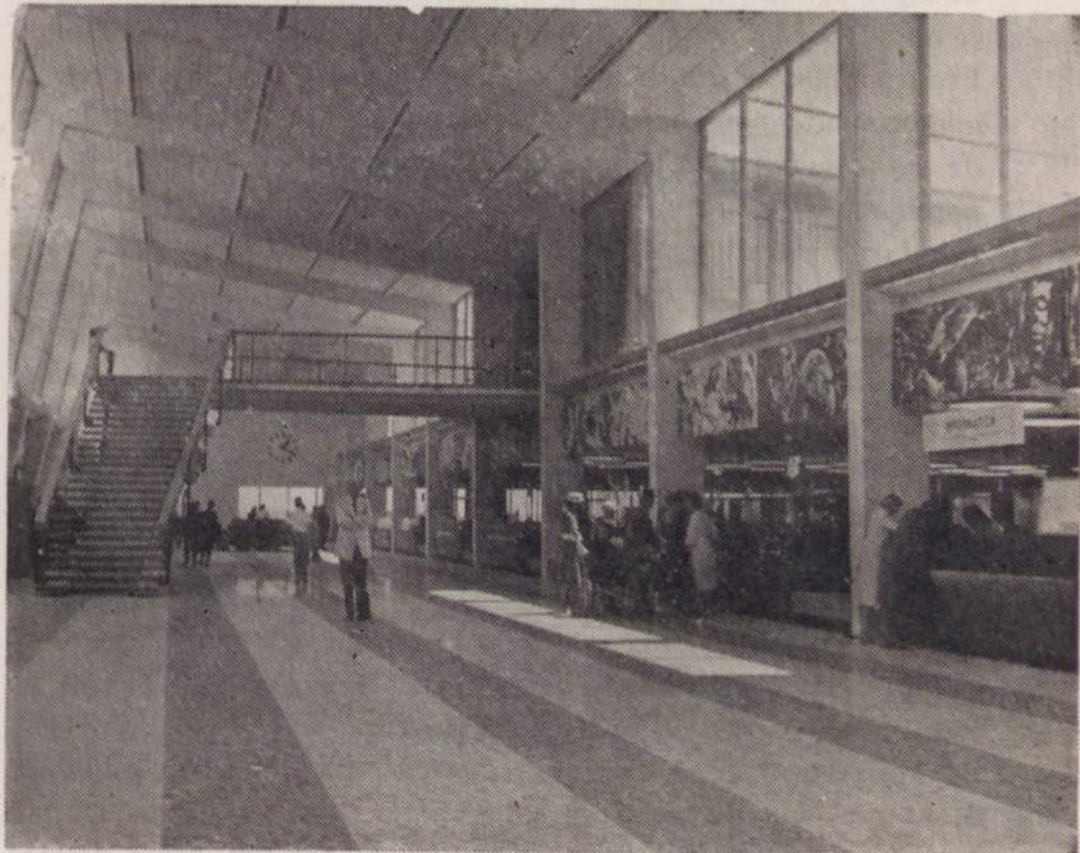
U. R. S. S. — Dois protótipos de uma nova locomotiva Diesel soviética acabam de sair da fábrica de Ludinovsk. Trata-se de uma locomotiva articulada de caixa dupla, de oito eixos e matriculada TTG 16. A sua potência é de 3280 cavalos; a trans-

missão é hidráulica. Um dos protótipos foi experimentado na região de Leninegrado nas linhas de bitola larga. A outra locomotiva, numa linha de 1,067 m, foi experimentada na parte sul da ilha Sakhaline.

ESPAÑA — Os metropolitanos de Madrid e Barcelona — O Plano de ampliação do metropolitano de Madrid, que, por proposta do ministro das Obras Públicas, foi aprovado pelo Conselho, compreende a programação para construir, em Madrid, 55 quilómetros de novas linhas do metropolitano, que unidos ao 33 quilómetros em serviço e aos 11 quilómetros em construção bastante aliantada, permitirão dotar a rede do Metro com uma extensão aproximada de 100 quilómetros.

Por sua parte, o plano do Metro, também aprovado, de Barcelona, representa uma programação para construir 48 quilómetros de novas linhas que adicionados aos 18 quilómetros em exploração e aos 13 quilómetros em avançada construção, permitirá dotar aquela rede de uma extensão superior aos 79 quilómetros.

• Nos meios económicos fronteiriços e especialmente na localidade francesa de Bayona, insiste-se na imediata criação dum serviço de auto-rail directo entre Bayona e San Sebastian através de Irum, realizando-se este percurso em 30 minutos em lugar de duas horas como sucede actualmente. Com isto melhorar-se-iam as comunicações internacionais de França e Espanha e vice-versa.



Um aspecto da estação de Viena



Xangai

há 300 anos
a cidade do sal

Sem perder as características de uma cidade extraordinariamente bizarra, onde, nos restaurantes de paredes de bambu ainda se come a sopa de *pin-sen* e os *congees* de ninho de pombos, Xangai é hoje uma das maiores cidades industriais e comerciais da China, continuando, como no poema de Li Yutang, «a cheirar a cobre e a untuosos banqueiros de peles esverdeadas». Há cerca de três mil anos, a área que constitui actualmente a zona dos subúrbios a oeste da «cidade das raparigas de cintura de salgueiro» formou-se, pouco a pouco, pelos depósitos do rio Yangtzé. Segundo a tradição, durante a época designada por «Período de Primavera e Outono» (770 anos antes da nossa era) nestas terras, que pertenciam então ao Estado Wu, havia um núcleo de pescadores.

Foi depois um feudo de Chun-Sen-Chu, tomando nome de Chen. Durante a dinastia Tang, começou a desenvolver-se como povoação pesqueira e a explorar e comerciar as salinas. Progredindo lentamente a partir da dinastia Sun tornou-se imensamente populosa. Situada numa importante confluência de rotas marítimas, converteu-se em porto de escala e incorporou-se na sua área uma povoação designada Shanghaichen. Fundaram-se ali estaleiros, surgiram os escritórios das grandes companhias de navegação, e passou a ser apenas Xangai, embora para os pescadores continui a ser Changai-ju. A enorme produção de arroz, cultivado no sul da cidade, era o tributo anual que enviava à capital (hoje Pequim). Em virtude da crescente importância de Xangai, Ynblai Khan, fundador da dinastia Yuan, elevou-a à categoria de distrito.

Durante as dinastias Ming e Chung (séculos XIV e XIX) floresceu a economia de Xangai: os seus bordados, os seus tecidos, eram famosos em todo o mundo. Comerciantes chineses e estrangeiros afluíam ali, ancorando os seus barcos no rio Juangpu. Depois da Guerra do Ópio, em 1842, o governo da dinastia Chung, segundo o estipulado no Tratado de Nanquim, deu ao porto de Xangai um carácter internacional. Essa nova fisionomia da velha Xangai foi um golpe mortal no feudalismo.

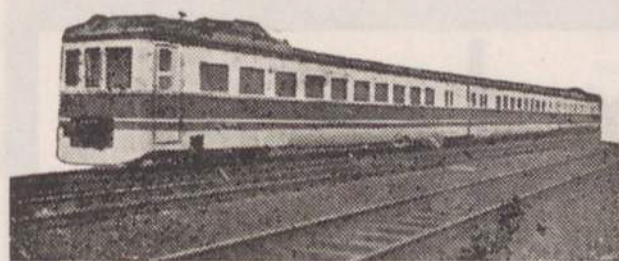
ISRAEL

Israel, o país das pedras milenárias pisadas pelos profetas, velho pergaminho do Mar Morto, nasceu do deserto. Do deserto brotou a sua história, o seu pensamento, a sua cultura, com um sentido nómada que universalizou uma raça — que teria de fazer a caminhada dos mais diversos e paradoxais destinos. É da terrível solidão das areias sem fim que nasce o cenário delirante de uma mística. É dessa vertigem do grande espaço que provém Abraão, Moisés e Aarão, Josué e a visão de «povo eleito». É o deserto o criador de uma civilização que transborda como de uma fornalha de sol para a mais estranha e ambiciosa metafísica. Desse metal em fusão nasce a mais fabulosa mitologia até hoje criada pela imaginação do homem. Foi de Eilath, à beira do Mar Vermelho, que partiram as naves do rei Salomão para Ophir. Logo a seguir a Eilath, continua o cenário dantesco, áspero e grave do deserto —

o país onde

as pedras falam...

sempre o deserto. Eilath, a cidade-oásis significa **gazela**, e a cidade possui, na verdade, qualquer coisa da ligeireza desse animal — no clima e na alma. Próximo, o vale de Arava, que Moisés atravessou, com os Hebreus, a caminho da Terra Prometida. Basta abrir a Bíblia para encontrarmos os poços onde ele bebeu. A dois passos — mar e areia — a fronteira da Jordânia. No Lago de Tiberíades, em cujas margens Cristo meditou, o monte Hemou, coberto de neve, como um monge vestido de branco, e as colinas verdes e suaves, louvadas pelo rei David, recordam toda a história da Galileia. No vale de Jezreel, a remota Nazaré, com as suas ruelas, onde homens tismados martelam o cobre, e passam, de cabeça baixa, os mercadores. Um sol patético como o sermão de um profeta... Depois as colinas cor de laranja de Jerusalém, com as suas oliveiras, ciprestes, tamarindeiros, capital de David há 2973 anos...



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 25.º — Cada administrador deverá justificar a propriedade de 100 acções inalienáveis durante o tempo das suas funções. Estas acções serão depositadas no cofre da companhia, na sua sede em Lisboa, ou em qualquer outro que for designado pelo conselho de administração.

Art.º 26.º — Conforme a faculdade resultante do artigo 15.º da Lei de 22 de Junho de 1867, o primeiro conselho de administração durará seis anos e será eleito pela primeira assembleia geral. Fica, porém, desde já resolvido que o Sr. Barão Gustavo de Bussierre será o presidente, e o Sr. Henrique Durangel o administrador-delegado.

No fim do sexto ano o conselho será inteiramente renovado. Os membros que saírem poderão ser reeleitos indefinidamente. Este novo conselho será renovado na razão de quatro membros cada ano. Para as primeiras aplicações desta disposição a sorte indicará a ordem da saída. O renovamento será feito depois por antiguidade. Havendo vaga, o conselho de administração fixará provisoriamente quem a deve preencher até à primeira assembleia geral, que resolverá sobre a nomeação definitiva. O administrador que for nomeado para preencher vacatura só funcionará o tempo que deveria servir aquele substituído; terá em todo o caso os mesmos poderes e ficará sujeito às mesmas obrigações que os outros membros do conselho.

Art.º 27.º — O Sr. Barão Gustavo de Bussierre, um dos administradores acima nomeados, terá a presidência do conselho durante todos os seis primeiros anos. O conselho proverá à sua substituição no caso de falecimento ou demissão. Findo os seis primeiros anos, o conselho elegerá anualmente o seu presidente. O conselho de administração nomeia em cada ano, dentre os seus membros, dois vice-presidentes. No caso da ausência do presidente e dos vice-presidentes, o conselho designa aquele dos seus membros que deve exercer a presidência. O presidente e os vice-presidentes podem ser sempre reeleitos. Um dos vice-presidentes deve ser sempre escolhido dentre os administradores que compõem a comissão de Paris, de que se trata no artigo 37.º O segundo vice-presidente será escolhido entre os administradores residentes em Lisboa.

Art.º 28.º — O conselho de administração reúne-se sob a convocação do seu presidente, seja em Paris, seja em Lisboa, uma vez em cada mês ou mais vezes, se os interesses da companhia o exigirem.

§ 1.º — As decisões serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes, ou devidamente representados, conforme o artigo 29.º

§ 2.º — Em caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

§ 3.º — Devem estar pelo menos presentes, pessoalmente ou representados, conforme o artigo 29.º, quatro administradores, para que as deliberações sejam válidas.

§ 4.º — Todas as vezes que um dos membros do conselho peça o adiamento de qualquer questão, até que se possa conhecer a opinião dos ausentes, este adiamento é obrigatório e

suspende qualquer deliberação sobre o ponto controvertido e o conselho dará conhecimento da questão aos administradores ausentes para que eles possam emitir o seu voto por escrito.

§ 5.º — As comunicações dirigidas aos administradores ausentes para dar o seu voto devem ser respondidas nos quinze dias imediatos à remessa por cartas registadas. O voto que chegar dentro deste prazo considera-se dado de viva voz. Os votos que chegarem depois de findos os quinze dias não se contam, mas far-se-á menção deles na acta.

Art.º 29.º — Os administradores residentes nos países estrangeiros e os que estiverem acidentalmente ausentes, podem fazer-se representar nas deliberações do conselho de administração por um outro administrador. Uma simples autorização por carta, basta para este fim, mas nenhum administrador poderá reunir mais de dois votos ao seu próprio.

Art.º 30.º — O conselho de administração é investido para a direcção dos negócios da companhia dos poderes os mais amplos, a saber:

a) Faz e rectifica com a aprovação do Governo todas as convenções com referência a aquisições, construção e alienação e a tomar ou dar de arrendamento todo o caminho de ferro ou qualquer outro estabelecimento ou empresa, compreendido no fim da companhia;

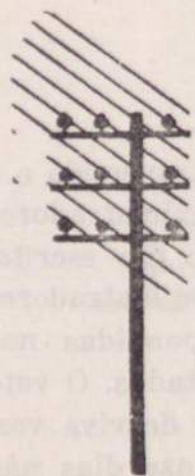
b) Autoriza e efectua toda a compra ou venda de terrenos e outros imóveis;

(Continua no próximo número)



A fachada principal da estação de Santa Eulália

Jornal da Quinzena



O Ministro da Indústria e Comércio do Brasil, general Macedo Soares, presidente do Conselho Nacional de Turismo, inaugurou o primeiro encontro oficial do turismo nacional. Participaram nas reuniões representantes das Secretarias de Turismo dos governos estaduais. O general Macedo Soares, ao inaugurar a reunião, sublinhou em especial a importância da indústria turística na vida nacional e, como exemplo, apontou a sua projecção nas economias de Portugal e da Espanha. O director do centro de Turismo de Portugal no Brasil, dr. Jorge Felner da

Costa, foi convidado a participar no encontro, como observador.

• Nos primeiros sete meses de 1967, chegaram à Inglaterra um milhão e seiscentos mil turistas, 530 mil dos quais no mês de Julho — sublinhou a Associação de Viagens. As chegadas foram superiores em oito por cento às do número recorde verificado nos primeiros sete meses do ano passado. A Europa enviou 995 turistas (mais sete por cento) e os Estados Unidos 481 mil (mais 12 por cento).

• O Estoril faz parte da Comunidade Europeia dos Centros de Turismo, agora criada em Monte Carlo.

Biarritz, Dusseldorf, Lausana, Monte Carlo, Montecatini, Salzburgo e S. Sebastian são os outros membros da comunidade, que tem o objectivo de estudar as possibilidades de desenvolvimento das relações turísticas entre os seus membros, incentivando e coordenando o intercâmbio de visitantes.

Na sessão inaugural, presidida pelo senador Guy Petit, do Congresso do Turismo Francês, foi decidido criar o grande prémio europeu de literatura turística e o Festival dos Festivais de Cinema Turístico.

• É notável e assume sob alguns aspectos um carácter quase verdadeiramente inesperado, o constante aumento de tráfego que se regista no Aeroporto da capital algarvia. Traduzido por um incremento cada vez mais intenso de voos regulares e de voos fretados, incremento esse que excede todas as expectativas, o facto tem constituído autêntica surpresa para determinados sectores industriais que lhe estão afectos e que viram, num relativamente curto espaço de tempo, as suas previsões excedidas em mais do dobro.

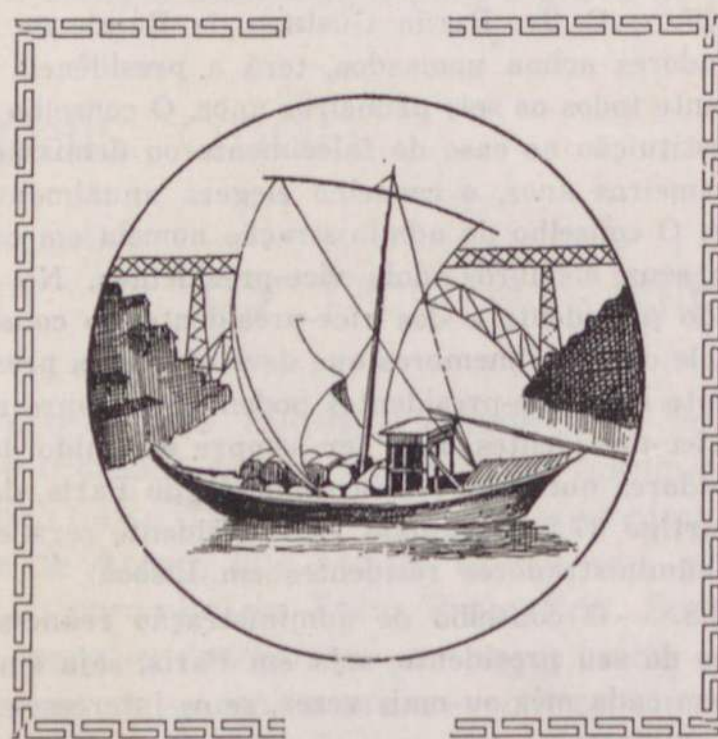
Assim segundo informações que temos por seguras, a partir de Abril de 1968, ou seja no início da próxima temporada de Verão, o Algarve vai passar a estar directamente ligado à Alemanha por uma carreira semanal Faro-Frankfurt, que porá a capital algarvia a poucas horas de distância de um dos mais importantes mercados turísticos do mundo.

• A Direcção da Cooperativa «Lar Ferroviário» procedeu ao acto solene da entrega da chave, em Arroiteias, Alhos Vedros, de uma excelente moradia aos sócios números 232-A do 3.º escalão e 296-A do 2.º escalão, respectivamente, sr. António José Francisco e sua esposa, D. Pilar dos Santos Martins.

• A fim de ocupar um importante cargo no Ministério da Defesa, em Pretória, com o posto de coronel, deixou de exercer as funções de adido de Informação à Embaixada da África do Sul o sr. Cyrus Smith, que durante cerca de 4 anos permaneceu em Portugal, onde granjeou as maiores simpatias. Cyrus Smith, que vai superintender no sector das Relações Públicas daquele Ministério, por nomeação do ministro P. W. Botha, regressou ao seu país, acompanhado da esposa e filhos, no paquete português «Príncipe Perfeito», que partiu de Lisboa no dia 20 de Outubro.

O sr. Cyrus Smith, durante a sua permanência em Portugal, exerceu o cargo de director da publicação mensal «Notícias da África do Sul», de que é redactor-principal o distinto jornalista Manuel de Ornelas.

• Representantes da Imprensa do Porto e de Lisboa tiveram uma reunião no Hotel de Santa Luzia, em Viana do Castelo, a convite do sr. Tito Iglésias, director deste estabelecimento. Presentes os drs. Vieira Araújo e Alcides Ferreira presidente da Câmara de Ponte de Lima e eng.º Aguinaldo Miranda, administrador do Parque Florestal. Acerca de Santa Luzia reconheceu-se estar indicado para aquela estância um plano de arborização, não esquecendo a projecção turística das «mimosas» factor de grande interesse para Viana e sua região nos meses de Janeiro e Fevereiro. As acácias representam para Viana o mesmo papel que as amendoeiras cons-



tituem para o Algarve. Encarar a valorização de Santa Luzia é de ingente prioridade, pois prevê-se ali a implantação de mais uma unidade hoteleira na vertente para a «Fonte dos Mouros», com o correspondente aproveitamento da encosta em socolco. Viana e Ponte de Lima beneficiarão com um mais intenso intercâmbio turístico. Lembramos a forte impressão que na fidalga vila provocou na escritora holandesa Wina Bornx quando há poucos anos visitou o Alto Minho. O município de Ponte de Lima encara decididamente a construção de uma pousada no monte da Madalena.

Panorama

«CHEQUES» PARA TURISTAS

Os serviços de turismo de Bremen vão pôr em prática um novo processo para expandir o turismo da sua cidade, oferecendo aos visitantes os chamados «cheques para turistas». Por meio destes curiosos cheques, todos os que visitam Bremen podem disfrutar duma série de vantagens sob o ponto de vista turístico: duas delas e talvez as mais curiosas serão o «saborear» meia garrafa de vinho no famoso restaurante «Ratskeller», uma das mais interessantes atracções turísticas da cidade hanseática, e uma chávena de café em qualquer dos seus bares típicos pois, como é conhecido em todo o mundo, Bremen é um dos principais portos de importação de chá e café!

OS QUATRO PAÍSES MAIS POPULOSOS DO MUNDO

A «Tass» anunciou que a população da União Soviética aumentara em mais de 70 milhões desde 1917, o ano da Revolução.

A agência noticiosa soviética, citando a revista «Vestnik Statistiki», disse ainda que a população do país, em 1 de Junho do ano passado, era de 233 200 000 habitantes — a terceira mais elevada do mundo, a seguir à China (750 milhões) e à Índia (472 milhões).

Os Estados Unidos estão em quarto lugar, com uma população calculada em 195 milhões de pessoas o ano passado.

A revista informava, também que, em 1 de Janeiro do ano passado, havia 30 cidades na União Soviética com mais de meio milhão de habitantes cada uma.

PORQUE VÃO OS TURISTAS À ITÁLIA?

Dum largo inquérito efectuado por iniciativa do O.N.I.T. (Organismo Nacional Italiano de Turismo), à saída dos turistas em 12 principais postos da fronteira italiana, resultou que, 94,5 % dos interrogados, declaram-se satisfeitos com a sua estadia em Itália e 41,5 % afirmaram, ainda, que a viagem foi muito mais agradável do que esperavam.

Entre os motivos da sua satisfação, 27,8 % indicaram o clima, o mar, as montanhas; 13,2 %, a cordial hospitalidade

dos italianos; 7,5 %, a excelente cozinha do país; 7,3 %, as belezas paisagísticas; 2,7 %, o património histórico e artístico, e 11,9 %, as boas comunicações rodoviárias.

Declara 20,8 % não ter gasto mais de 50 000 liras, e, 22,7, não terem despendido mais de 100 000 liras para toda a estadia.

A ILHA DAS ESTÁTUAS

Rapa Nui, a ilha da Páscoa no Pacífico do Sul, abre-se cada vez mais ao trânsito e à economia. Até um pequeno aeroporto deve ser instalado na misteriosa ilha. O governo chileno pensa fazer aproveitar os monumentos culturais deste turismo internacional. A UNESCO nomeou dois conselheiros, o antropólogo William Mulloy e o historiador de arquitectura e perito de restaurações Charles Peterson, os quais, em conjunto com especialistas chilenos, compuseram um relatório, descreveram e catalogaram as obras de arte afim de tornarem toda a ilha num único e grande museu ao ar livre. As figuras de pedra mágicas, das quais algumas atingem o tamanho de uma casa de seis andares e um peso de oitenta toneladas, foram descobertas no ano 1722. A ilha da Páscoa há muito conhecida por estas valiosas obras abre-se ao turismo.

O novo Abbey Motor Hotel, em Inglaterra, é o primeiro no seu género em todo o Mundo. Está situado no topo de um parque de estacionamento de vários andares, encontrando-se por isso a 28 metros de altura do solo. Todas as janelas têm vidros duplos, a fim de que os hóspedes não sejam perturbados pelos ruídos do trânsito.

A Association Internationale de l'Hotellerie teve imediata reacção a uma proposta feita em Londres pela Royal Air Maroc, no sentido de oferecer férias em Marrocos só pelo preço do bilhete de avião.

Em 1966, a Rússia foi visitada por trinta mil turistas americanos. Para este ano, o número de visitantes dos Estados-Unidos é calculado em quarenta mil.

OS
JARDINS
DO
TROCADERO
(PARIS)

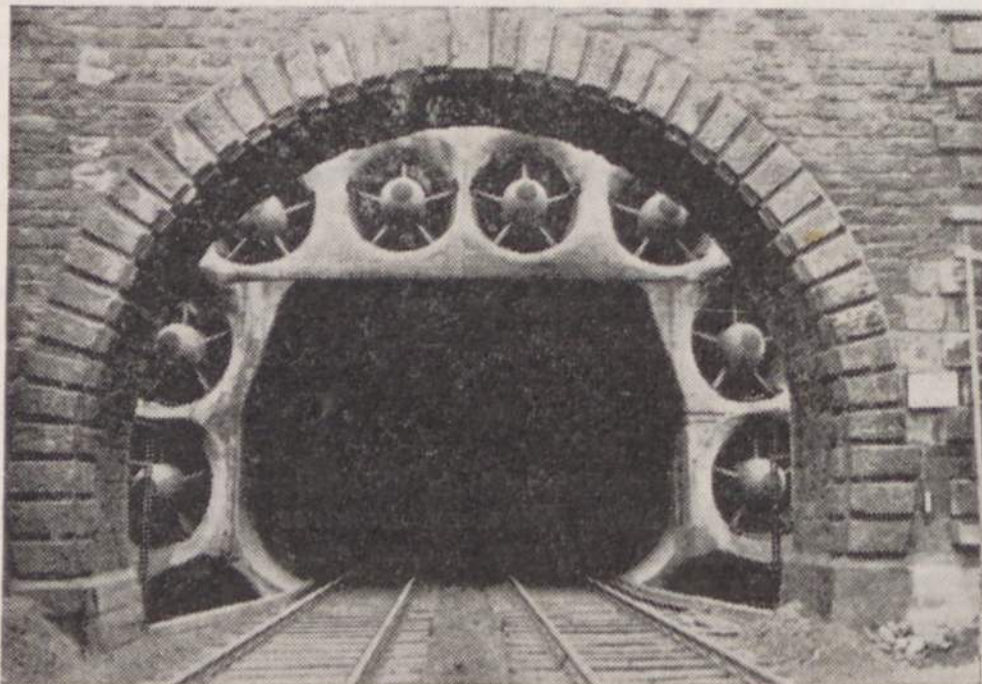


Escada

rolante

Os festivais

de Bayreuth 1967, tiveram a assistência de cerca de 55 000 visitantes de todas as nacionalidades. Foram revelados alguns dos planos para 1968: Os festivais a realizar de 25 de Julho a 28 de Agosto, vão incluir a nova encenação de Wolfgang Wagner sobre a ópera «Os Mestres Cantores de Nuremberga», além de novas representações de «Tristão e Isolda», «O Anel dos Nibelungos», «Lohengrin» e «Parsifal». O prof Karl Böhm deu igualmente a sua adesão para dirigir os festivais de 1968. Não está previsto o aumento do preço dos bilhetes, custando actualmente o mais caro 95 marcos. Até 1968 devem estar concluídas as obras de renovação da sala do teatro com a transformação dos assentos de madeira em confortáveis cadeiras estofadas.



Instalação de ar condicionado no túnel de Cochen (Alemanha)

Segundo

entrevista concedida por gerontólogos da Geórgia, quem quiser viver mais de cem anos, deverá subir uma montanha com mais de mil metros de altitude casar-se e... aí viver.

A «Tass» que salienta o facto de aquela região sustentar todos os «records» de longevidade do mundo, acrescenta que mais de meio milhão de sexagenários vivem nas montanhas, nas margens do Mar Negro e nas montanhas de Creta — a região mais elevada do Cáucaso.

5 200 contos

é a verba consignada no orçamento do Município, de Luanda para o seu orçamento de 1968, as receitas são provenientes de taxas e impostos específicos sobre a actividade hoteleira. Mil e quinhentos contos são destinados, segundo o projecto orçamental, a obras e trabalhos relativos a melhoramentos turísticos ou de interesse turístico.

O realejo

vai desaparecer das ruas de Madrid.

«É inadmissível. O realejo é, nem mais nem menos, uma forma de mendicância encoberta» — declarou um alto funcionário do Município madrileno.

O clássico carrito tirado por um velho jumento transportando a caixa de música, vai deixar de circular nas ruas de Madrid, onde se tornara uma tradição.

Não é

por livre vontade que o seu pobre cão escolheu para viver, triste e aborrecido, um andar, dentro de uma cidade. O seu cão precisa como todos os seres vivos, de sair, de conviver, de ter amigos».

Este é o anúncio que em todos os jornais madrilenos está a ser publicado pela «secção passeadores de cães» da «Casa Honor»: mediante um contrato em boa e devida forma, esta casa tem pessoas — de ambos os sexos e de aspecto agradável — que, se prontificam a passear todos os dias os cães melancólicos e nostálgicos de liberdade.

A turista

16 milhões do ano em curso em Espanha é portuguesa, e chama-se D. Isabel Maria Leiria Marques. Entrou em Espanha pela ponte internacional de Tuy acompanhada do seu marido, o Sr. João Marques, agente comercial. O casal reside em Lisboa e antes de entrar em Espanha tinha pernoitado na Pousada de Valença do Minho. A turista 16 milhões foi recebida pelas autoridades de Vigo e Tuy que lhe fizeram várias ofertas entre elas uma reprodução da espada do rei D. Garcia, da Galiza. O casal Marques propõe-se visitar a Galiza, Astúrias, Barcelona, Zaragoza e Madrid.

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

ELVAS

•ULTRAMAR•

BENGUELA

Recomeçaram as exportações de cobre da Zâmbia pelo Caminho de Ferro de Benguela e pelo porto do Lobito. O transporte do minério zambiano por esta linha esteve suspenso por dez dias, desde que o Congo (Kinxasa) anunciou a invasão da Catanga por mercenários, que danificaram a via férrea. Julga-se que no mês de Outubro a quantidade de cobre exportado pelo Caminho de Ferro de Benguela e pelo porto do Lobito, foi de 16 mil toneladas.

MOÇAMÉDES

Por terem sido considerados em condições de serem abertos à exploração provisória pela comissão de vistoria, foram postos a funcionar os troços de via compreendidos entre os km 525 da linha do Caminho de Ferro de Moçâmedes e a povoação do Jamba; o primeiro, no ramal de Cassiga Sul, com a extensão de 22,6 km; o segundo, no ramal de Cassinga Norte, com a extensão de 16 km.

MOÇAMBIQUE

Os Caminhos de Ferro de Moçambique, informam de Lourenço Marques, vão adquirir, por concurso público, 20 000 travessas de madeira, destinadas ao assentamento de carris.

O concurso para adjudicação realiza-se nos últimos dias de Novembro.

no mundo da Imprensa

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSCRIÇÕES

Com o título de «Publicidade e Promoção nas Estradas de Ferro», a prestigiosa «Revista Ferroviária» que se publica no Rio de Janeiro, sob a ilustre direcção do Eng.º Jorge de Moraes Gomes, transcreveu o artigo aqui publicado, dando assim, mais uma vez, uma prova da sua camaradagem. Gratos pela atenção.

Mais uma vez o «Jornal do Comércio» nos distinguiu também com a sua camaradagem, com a transcrição integral, no número de 25 de Outubro, da nossa nota de «Abertura», subordinada ao título — A linha férrea de Benguela, o porto do Lobito e os seus futuros concorrentes», publicada na nossa edição de 16 do mesmo mês. Agradecemos.

«OLIVA» — Revista ilustrada de moda e literatura

Com o número 54, de Outubro, a revista ilustrada de moda e literatura «Oliva», de que é proprietária a Concessão Regional do Norte Oliva, entrou no 12.º ano de existência.

Dirigida pela ilustre poetisa Alice de Azevedo, marca uma posição destacada na capital do Norte, não apenas pela sua colaboração literária e artística, mas também pelos modelos de alta costura que apresenta. Este número insere colaboração de Elaine Sanceau, Martha Mesquita da Câmara, Maria Francisca da Câmara, Manuela Montenegro, Maria Pimentel Montenegro, Jorge Ramos, Rebelo Bonito, M. Doris Paúl, Augusto Ricardo, etc.

A poetisa Alice de Azevedo, que publica neste número uma composição intitulada Desencontro, apresentamos os nossos parabéns pelo aniversário da Oliva, saudações extensivas ao sr. Luís Pombo, editor, e ao sr. José Pinto de Oliveira, fundador das fábricas «Oliva».

O GRUPO DESPORTIVO DOS FERROVIÁRIOS DE CAMPANHÃ

PRESTOU HOMENAGEM AO ENGENHEIRO SOUSA PIRES

Tendo passado à situação de reforma o sr. eng.º António Rebelo Carneiro de Sousa Pires, chefe da antiga 4.ª Circunscrição do Material e Tracção e, depois, da extinta 1.ª Zona do Material e Tracção, e que desde que foi para o Porto, o amigo número um do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, e seu Consultor Técnico, a digna direcção daquele Grupo, deliberou prestar-lhe significativa homenagem. Essa homenagem constou, além do descerramento de uma placa de mármore, à entrada do Parque de Jogos, que passou a denominar-se «Parque de Jogos Engenheiro Sousa Pires», de um jogo de basquetebol, entre a actual equipa e outra constituída por antigos jogadores do Grupo, de uma sessão de ginástica, dirigida pelo prof. dr. Edgar Tamegão, de um jogo de andebol de onze, entre a equipa actual e outra constituída por antigos jogadores do Grupo, essa homenagem rematou com um almoço, num dos melhores restaurantes da Capital do Norte, em que estiveram presentes alguns dos seus mais ilustres amigos.

CENTRO DE FORMAÇÃO DO PESSOAL NO ENTRONCAMENTO

Para a futura instalação do Centro de Formação do Pessoal no Entroncamento, a C. P. adquiriu uma vasta área de terreno, junto ao novo complexo oficial local, ou sejam, aproximadamente, 150 000 metros quadrados. Imóveis a erguer: Edifício da Direcção (secretaria, recepção e escritórios); aulas (10 salas); dormitório e recreio (para 150 estagiários); auditório (conferências e projecções) e centro piloto de recreio (8 salas de aulas teóricas e práticas).

NA ORDEM DOS ENGENHEIROS PALESTRAS SOBRE CAMINHOS DE FERRO

Integrado num programa de actividades culturais previsto para 1967-1968, e abrangendo assuntos que interessam a várias especialidades, decorreu na última quinzena de Outubro, na sede da Ordem dos Engenheiros, em Lisboa, e por promoção desta, um ciclo de palestras sobre Caminhos de Ferro, a cargo directo da C. P.

A primeira palestra realizou-se sob a presidência dos ilustres engenheiros Magalhães Ramalho e Pinto Basto.

O tema desenvolvido foi o seguinte: «A situação actual dos caminhos de ferro em Portugal». Com a coordenação do ilustre administrador da C. P., sr. eng.º António da Costa Macedo falaram, produzindo notáveis lições, os engenheiros Eduardo Ferrugento Gonçalves sobre «O equipamento ferroviário, José Alfredo Garcia, sobre «A organização interna e a gestão da rede» e João de Oliveira Martins sobre «A concorrência no mercado de transportes e a situação financeira da Empresa».

Nos dias 3 e 10 do corrente realizaram-se novas palestras, que foram ouvidas por um público muito interessado, constituído por engenheiros, economistas, administradores e directores de empresas ligadas ao meio ferroviário.

«NOTÍCIAS DE OVAR»

Com a edição de 9 de Novembro, o semanário nacionalista e regional «Notícias de Ovar», da distinta direcção do jornalista António Coentro de Pinho, perfez o número 1000.

Com brilhante e variada colaboração, o que denota o prestígio e simpatia de que muito justamente gozam o jornal e o jornalista, seja-nos permitido dar relevo, sem desprimor para as restantes, às seguintes produções assinadas pelos nomes prestigiosos do Pe. Miguel de Oliveira, Belmiro Adelino, António Frago, Lamy Laranjeira, Agostinho Veloso, Hugo Rocha, João Araújo Correia, etc. Ovar, que está nas vésperas de se tornar num belo centro de turismo, vai em breve dispor, no Areinho, de um restaurante-bar.

Revista de Imprensa



Em Barcelos, é o artesanato que mais valoriza o turismo local. Muitos estrangeiros aqui se deslocam propositadamente, uns em missão de estudo e muitos para realizarem transacções comerciais. No entanto, o artesanato em Barcelos, está muito mal cuidado. A própria população barcelense conhece-o mal. Os locais artesanais estão desprezados, não há ali qualquer



Um aspecto da feira de Barcelos

sinal de esmero ou de bom gosto a denotar o interesse pela vida do artesão ou da sua arte; os caminhos de acesso são difíceis e alguns impraticáveis. Com pouco dinheiro, a Câmara Municipal podia, sob este aspecto, realizar maravilhas e as Juntas de Freguesia dariam a sua colaboração, pelo menos zelando pela conservação dos caminhos e dos locais de interesse.

(do «Jornal de Barcelos»)

Segundo relatório apresentado ao Conselho Federal de Cultura pelo conselheiro Pelro Calmon e corroborado pelo presidente da entidade, académico Josué Montelo, os restos mortais de Pedro Álvares Cabral inexplicavelmente se encontram no abandono, pois «jazem no interior de uma capela inteiramente desprovida de qualquer sentido que lhe exalte a condição histórica, sob uma sepultura lisa e sem protecção contra as intempéries, em Santarém, Portugal» assim consta do relatório. Uma comissão integrada pelos conselheiros Pedro Calmon, Gilberto Freire, Rodrigo Melo Franco de Andrade e Hélio Viana fará veemente apelo ao Governo brasileiro, apresentando inclusive, um plano orçamentário para manutenção

e melhoramentos na sepultura do descobridor do Brasil. E segundo sugestão do ex-Reitor Pedro Calmon, ao ensejo do transcurso do 5.º centenário de nascimento do descobridor do Brasil, que transcorrerá a 29 de Junho de 1968, a par da transformação da capela da Graça de Santarém, num Panteon de Cabral, dever-se-ia, no Rio, colocar os seus resíduos mortuários junto à sua estátua, no Largo da Glória, dando-lhe, um cunho histórico. Nada mais justo que brasileiros e portugueses irmanados, venerem devidamente aquele grande vulto da História luso brasileira. Planeja-se, também, que a partir da data do seu quinto centenário de nascimento, haja romarias periódicas ao local do descobrimento, no Brasil (em Porto Seguro, Baía) para o que serão realizados diversos melhoramentos tornando-o, inclusive, ponto de visita turística. É preciso que brasileiros e portugueses (Governo e povo) tirem do abandono em que vivem há séculos, os restos mortais de Pedro Álvares Cabral. Precisamos reavivar a sua memória, dando-lhe as merecidas honras. (Quanto à data de 29 de Junho que se dá como dia de aniversário de Pedro Álvares Cabral, explica-se que era medida corrente no Século XV escolher o nome das pessoas de acordo com o Santo comemorado pela Igreja no dia do seu nascimento. Assim chamando-se Pedro o descobridor do Brasil, seria este o dia do seu aniversário — seguindo-se aquele raciocínio).

(da «Revista de Portugal» — Rio de Janeiro)

O rev. Segundo Reyna, director do Observatório de San Miguel, próximo desta capital, afirmou estar convencido da existência real dos «discos voadores».

Falando na Escola de Oficiais do Exército do Ar argentino, declarou que negar a existência dos «Ovnis» (objectos voadores não identificados) é desconhecer a realidade.

Segundo as observações efectuadas pelo rev. Reyna, a velocidade de cruzeiro daqueles engenhos seria da ordem dos 100 000 quilómetros/hora. Na sua opinião, os misteriosos engenhos deslocam-se criando os seus próprios campos magnéticos e utilizando o potencial energético dos raios cósmicos e do espaço interestelar, onde existe hidrogénio ionizado.

Aquele astrónomo admite a existência de uma «raça cósmica racional», pensando que ela tenha todas as características exteriores da raça humana. Esses «extraterrenos» teriam ficado impressionados com as belezas da Terra mas, apercebendo-se dos conflitos que perturbam o nosso planeta, desejariam evitar, a todo o custo, o cataclismo de uma guerra atómica. À sua discreta intervenção dever-se-iam o desaparecimento de importantes planos do Pentágono e misteriosos actos de sabotagem em numerosas fábricas de armas e instalações nucleares.

(de «O Planeta» — Lobito)

Territórios que se estendem das duas costas africanas, à Índia, Oceânia e Extremo Oriente

PORTUGAL possui todas as condições favoráveis para se tornar num grande centro de turismo internacional. Mas não podemos ver Portugal unicamente limitado àquela faixa estreita da Europa, «onde a terra se acaba e o mar começa», e às suas ilhas verdes que lhes ficam adjacentes. Portugal vai para mais além: está presente nas suas costas africanas, nas ilhas e no Continente, passa pela península indostânica, emerge entre as numerosas ilhas da Oceânia e tem presença no Extremo Oriente.

Na Europa, desde o Minho até ao Algarve desdobra-se um panorama de contraste dos mais variados, desde as altas montanhas que ponteam a superfície aos vales profundos e planícies que se espraíam a perder de vista no seu manto quase sempre verde festivo. Tudo isto tem o condão de despertar no visitante estrangeiro as mais agradáveis surpresas e não admira que Portugal esteja a ser passeado de norte a sul, por uma corrente de turistas que engrossa de ano para ano com a correspondente activação de todas as indústrias que se congregam em volta do Turismo.

A praia de Lagos, lá ao fundo, no Algarve, possui uma beleza insuperável e pode ser sem favor considerada uma das mais belas de todo o mundo, oferecendo as melhores condições para umas agradáveis férias.

Do alto de Santa Luzia, em Viana do Castelo, desfruta-se um rico panorama que nos faz lembrar essas vistas soberbas da Itália que nos trazem os seus postais coloridos.

Na largueza do Oceano azul engasta-se a Madeira com o seu clima delicioso, ideal para o repouso do corpo e do espírito, a sua verdura sempre constante, o seu sorriso sempre iluminado, sem brumas, recordando-se o seu perfil esbelto na serenidade dum céu claro e diáfano.

Depois despontam as numerosas ilhas dos Açores a quebrar a braveza dum mar sempre em ameaças de revolta, não impedindo, porém; que o pescador açoriano o domine na faina diária da pesca.

O arquipélago de Cabo Verde surge agora à vista. Ilhas dispersas, batidas pela dureza dum regime climatérico nem sempre favorável, oferecem aspectos panorâmicos dos mais surpreendentes, com as suas praias de águas cristalinas, onde uma fauna marítima das mais variadas espécies seduz os amadores da pesca desportiva.

A Guiné, ora saindo para o mar, ora metendo-se pelo continente africano adentro, mostra-se cortada por numerosos rios e outros cursos de água. Povoada de gentes de muitas raças que seguem os mais diversos costumes, pode dar ao turista curioso os motivos mais interessantes para estudo ou simples observação.

Avançando para o sul da costa africana, os olhos deparam com as ilhas de São Tomé e Príncipe, dois mimos de verdura e exuberância, onde se pratica sobretudo a cultura do cacau.

Em frente, dominando grande parte do Continente, estende-se esta portentosa Angola, rica das mais diversas motivações, habitada por um xadrez de povos das mais diversas proveniências

mas unificados pela mesma nacionalidade e cultura portuguesas, que não fazem esquecer, contudo, a diversidade de elementos culturais de valor que tais povos criaram.

Do norte ao sul, o turista terá um panorama sugestivo, uma fauna abundante e variada, os contrastes profundos que a natureza oferece: tudo isto possibilita uma digressão curiosa e interessante.

Moçambique, tão profundamente integrada na História portuguesa, possui dois dos melhores portos africanos, e abre-se o seu litoral nas mais deliciosas praias que são a atracção dos turistas sul-africanos e rodesianos. As suas florestas abrigam ainda uma riqueza de animais das mais variadas espécies, com possibilidades cinegéticas inesgotáveis.



Palácio dos Vice-Reis em Goa

A Índia Portuguesa é o paradigma da cultura que levámos ao Oriente. Os seus numerosos monumentos dão disso o mais gritante testemunho. É diferente do resto do subcontinente asiático como diferente é o seu povo, cuja cultura e educação são filhas da presença portuguesa que jamais poderá ser esquecida nem eliminada.

Macau entra a seguir no mapa português. A graciosidade da sua panorâmica, o seu património histórico, as características sociais da sua população, dão-lhe aspectos inéditos tão diferentes do que existe por essas terras do Oriente.

Timor desponta no meio das miríades de ilhas que formam a Oceânia. Sempre verde, sempre atraente, desdobra-se em riquezas naturais e motivos turísticos dos mais diversificados.

Todo este conjunto forma Portugal, com um património turístico de incalculável valor.



Quando pediu ao funcionário da agência de turismo que lhe indicasse um bom lugar onde passar as férias e este lhe entregou um *mapa-mundi* com todas as indicações, ele estudou longamente o mapa e perguntou depois de meia-hora: «Não tem nada melhor?»

Conseguiu vender um terreno horrível a um cliente. E quando dois meses depois este veio reclamar que o terreno estava completamente inundado ele não só não devolveu o dinheiro como conseguiu vender ao cliente um barco a motor e um manual de natação.



Quando o empresário lhe disse que ela tinha um belo reportório, a jovem cantora ignorante, ruborizou-se e respondeu:

— Bem, o senhor sabe... A gente desenvolve-se com os exercícios respiratórios.

Um homem acostumado a ver apenas o lado brilhante das coisas, não se deve esquecer, quando comprar *fazenda* para um fato, de ver também o lado do avesso.

Quando, depois de absolvido mais uma vez, o advogado lhe apresentou a conta, aquele larápio contumaz exclamou: «Meu caro causídico, creio que o senhor está se esquecendo de uma coisa — o ladrão sou eu!».

O doido, passando uma flanela no rosto, dizia para os companheiros: «Ah, ah, eu sou muito mais louco do que vocês todos. Vocês são só doidos varridos. Eu sou varrido e encerado».

Sofria de gota. Perguntou ao médico se podia tomar banhos de mar. E o médico distraído.

— Sim, para o mar não faz mal uma gota a mais ou a menos.

O professor:

— Na mitologia grega quem sustentava o mundo era Atlas. Mas quem sustentava Atlas?

O aluno:

— Não sei. Talvez fosse casado com uma mulher rica.

— O seu marido está? — perguntou o credor.

A mulher respondeu:

— Se o sr. não o encontrar ali na garagem a limpar o revólver, está com certeza no quintal a dar banho ao *bulldog*. Faça favor de entrar.

A professora mandou o menino desenhar a sagrada família. Ele desenhou três personagens de halo e um quarto sem halo, dentro de um avião. E quando a professora, sem entender, pediu que lhe explicasse o desenho, o menino respondeu: Este é São José. Esta é a Virgem Maria. Este é Jesus Cristo. E este é Pôncio, o piloto.»

O caixeiro da livraria recomendando o livro oficial:

— Leve este. É extremamente interessante. Até à última página não se sabe que o mordomo é o assassino.

O guarda era um diplomata.

Entrando na sala do aeroporto onde havia um cartão dizendo: *É proibido fumar*, viu cinco cavalheiros fumando, calmamente declarou então:

«O regulamento deste aeroporto proíbe terminantemente duas coisas: que se fume neste compartimento e que se dê gorjeta aos guardas. Os senhores já transgrediram um dos parágrafos»...

NOTAS SEM MÚSICA

A bicicleta é o abre-latas do caminho.

Do outro lado do umbigo deve haver um botão.

A borboleta é uma traça em quimono.

Alabastro: mármore com varizes.

Quando a água ferve, sonha com champanhe.

Os surdos abrem os olhos para ouvir melhor.

Para as formigas, as estrelas são pirilampos de outros jardins.

Os pêndulos dizem que não...

Os tambores nunca aprenderão a pronunciar o R.

O frasco é uma radiografia de si mesmo.

Se o burro soubesse como se chama!

O champanhe é a aristocracia do bicarbonato.

Na sereia dos navios há uma vaca que não quer ir.

Os relógios tem bigodes às três menos um quarto.

O gato acorda com um bocejo de camelo.

Era uma praia tão má que as ondas muitas vezes vinham e nunca mais voltavam...

Os suíços têm obrigação de nos dizer as horas que são...

O lacre morre de hemorragia.

Os que usam monóculo são vesgos «ad honorem».

Damos corda aos relógios como se lhes fizéssemos uma transfusão de sangue.

O que salva o prestígio do ovo é que o põem com casca...

A nossa terra

BEIRA ALTA



CEIFEIROS



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

4462
Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL