

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

16 de Março
1968

★

N.º 1923

★

81.º ANO



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:

7\$50

Números especiais:

15 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

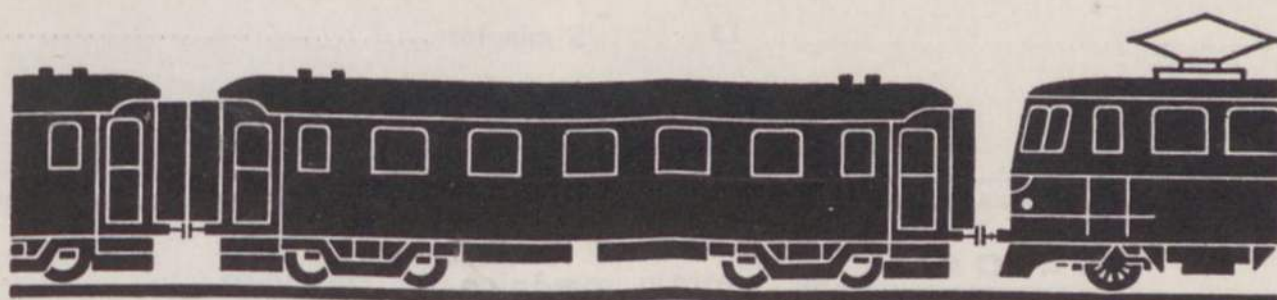
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

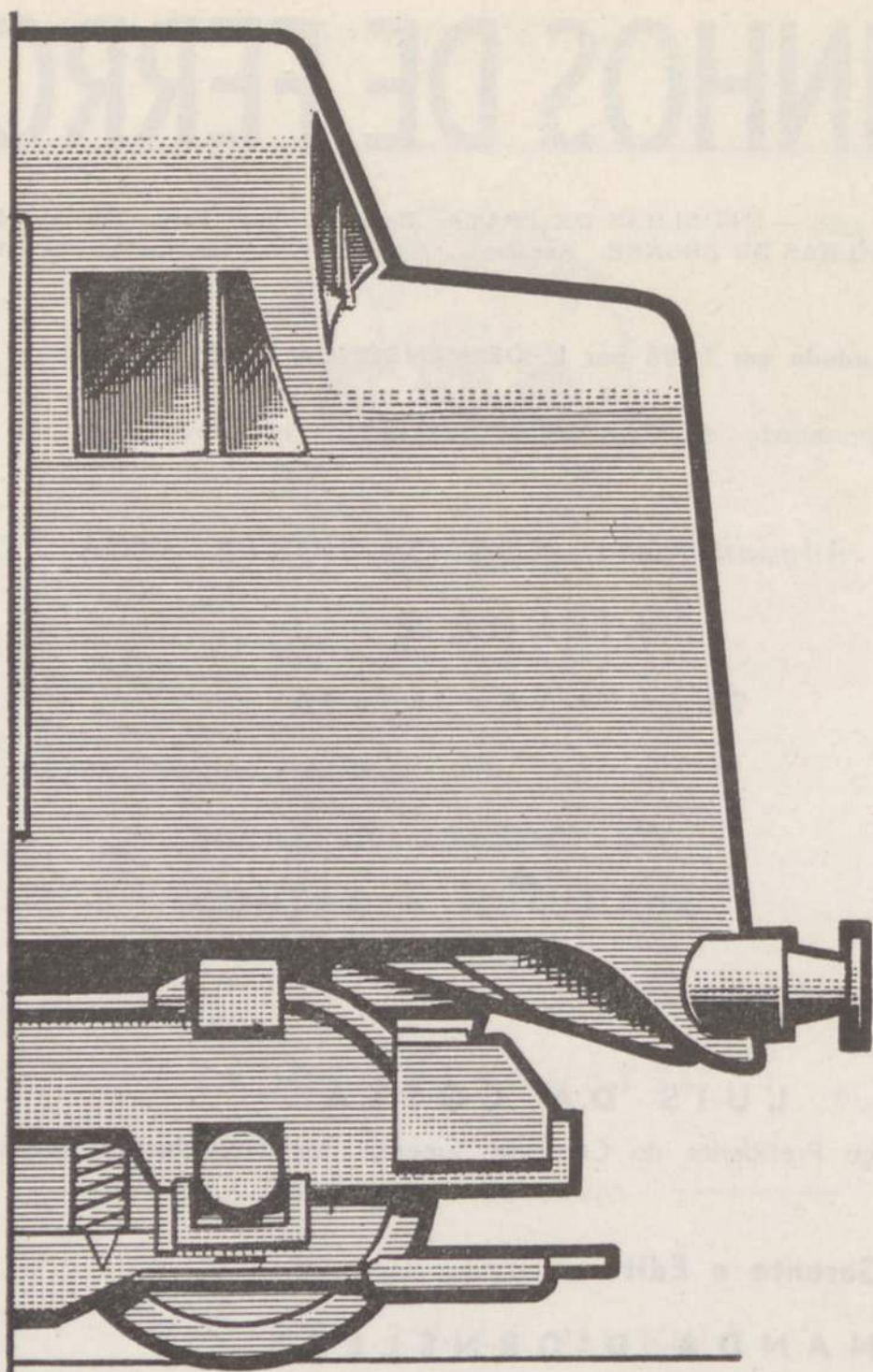
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA MENSAL 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

Nota de abertura	3
Dois minutos de viagem	4
Jornal do Mês	5
Mala de Viagem	7
Escada rolante	8
Efemérides	9
Panorama	11
Turismo	12
Carta de Espanha	13

A rede dos Caminhos de Ferro em Angola	14
Fotonotícias	16
Subsídios para História dos Caminhos de Ferro em Portugal	17
Crónica de Hoje	19
O comboio deslizador sónico	21
Volta ao Mundo	22
Revista de Imprensa	26
5 minutos	27



nota de abertura

No limiar do 81.º ano de existência

COM a presente edição, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» perfaz oitenta anos de existência e entra consequentemente no octogésimo primeiro ano da sua já longa vida. Exclusivamente dedicada aos transportes ferroviários e ao turismo — não nos esqueçamos nunca que devemos ao comboio a descoberta da nossa maravilhosa paisagem — a nossa publicação crê no futuro do caminho de ferro.

O caminho de ferro fez não só a descoberta da paisagem, como correu também para a consagração de numerosas praias e termas, monumentos e romarias; ao caminho de ferro deve-se também o nascimento e crescimento de novas e florescentes povoações. Um exemplo: o Entroncamento, cada vez mais progressivo, está prestes a ascender à categoria de cidade. A linha de Cascais e a linha de Sintra são dois outros milagres que ilustram a nossa afirmação.

O comboio não é, pois, um sistema obsoleto de transporte: a C. P. renova constantemente o seu material, e a linha de Cascais espera, dentro de um ano, estrear novo material rolante.

Neste número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», número de aniversário, cabe-nos o prazer de saudar o ilustre Conselho de Administração da C. P. e a sua Direcção-Geral, o nosso Conselho Directivo, os nossos prezados colaboradores e assinantes, bem assim os nossos anunciantes.

À Imprensa os nossos agradecimentos por todas as demonstrações de cortesia.

da «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»



Dois minutos de viagem

A Flandres

A história da Flandres é um dos capítulos mais sugestivos da Idade Média — quando Portugal iniciava as relações com esse vasto território que se prolongava do baixo Escalda ao Mar do Norte, e da Hainaut à Brabante. Cruzados flamengos auxiliaram o nosso primeiro rei na conquista de Lisboa.

Hoje, com este nome reúne duas províncias: a Flandres ocidental e a oriental, a primeira; limitada ao norte e ao noroeste pelo Mar do Norte, ao sul pela França e a este pela província holandesa da Zelândia; a segunda, limitada ao norte pela Zelândia, a este pelas províncias de Anvers e de Brabante, e ao sul pela de Hainaut. Gand, famosa pela sua feira mundial e pelos seus monumentos, é o coração da Flandres oriental, onde se encontram algumas das mais belas cidades da Bélgica, como Alost, Likoeren, Termonde, Audenarde. O coração da outra Flandres é Bruges, a cidade enfeitante das rendas primorosamente trabalhadas, a Bruges que inspirou a Jorge Rodenbach os poemas de «Bruges la Morte»... Numa, o Escalda, o Dendre e o Lys são percorridos por barcos de turismo, que vão também de Gand a Temeuzen e a Bruges por dois canais. Noutra, situam-se as grandes cidades famosas também pela sua história e pelas preciosas obras de arte que conservam como relicários: Ostende, cosmopolita, luxuosa; Furnes, a romântica; Ypres, a castelã; Rouliers, Thiele, Corutrais, Dixmunde, nomes que são legendas doiradas de Beleza.

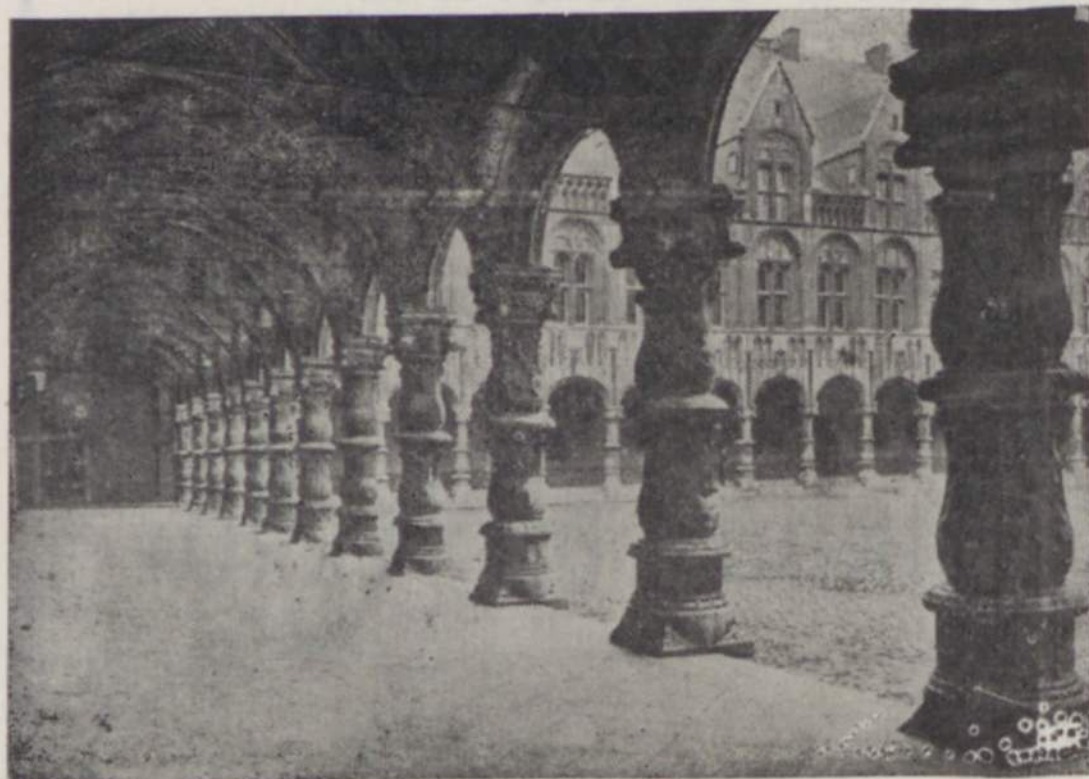
A 12 quilómetros de Bruges ostenta-se Knoke-le-Zut, pequena cidade cheia de atracções, rica sob o ponto de vista arquitectural, e a mais completa imagem do carácter típico



Passeio do Rei Alberto, em Alost

da província belga — desde os mercados de flores aos costumes peculiares da região. É em Knoke que se efectua, com o patrocínio do governo belga, a Bienal Internacional de Poesia, que reúne delegados de todos os países do mundo, desde o Egipto ao México, do Japão à África do Sul, do Equador à Finlândia, do Vietname à Colômbia... Knoke, a dos mármore brancos na moldura verde e luminosa da paisagem, tornou-se um grande cartaz internacional e é um dos principais motivos para conhecer a Flandres, esse encontro de raças e dialectos.

e as suas cidades-filigranas



Palácio dos Príncipes, em Bruges



Knoke-Le-Zut

Jornal do Mês



POR iniciativa de Rádio Clube Português e da secção de turismo da revista «Atena», efectuou-se num dos mais luxuosos restaurantes da capital um jantar de homenagem a Hugo Herbst, delegado oficial do Turismo Alemão em Portugal, e que, ao cabo de longos anos de intensa e valiosa actividade ao serviço do intercâmbio turístico luso-alemão, deixa o nosso País para ocupar idênticas funções em Viena (Áustria).

Presidiu, em representação do embaixador da Alemanha, ausente de Lisboa, o ministro-conselheiro, Dr. Rudolf Jestaedt, vendo-se, na mesa de honra, além do homenageado e da senhora de Hugo Herbst o chanceler da Embaixada da Áustria Dr. Karl Hofmann e o Dr. Dinis da Fonseca em representação do Commissariado do Turismo.



Aos brindes, e em nome da comissão promotora da homenagem, usou da palavra Fernando Amaral, que recordou a obra de Hugo Herbst a favor de uma maior aproximação entre Portugal e a Alemanha e do intercâmbio turístico.

No final, Hugo Herbst agradeceu. Disse da sua mágoa por deixar Portugal onde, ao longo dos anos, tantos amigos conquistara. Partia — afirmou — mas regressaria como turista apaixonado pelas nossas belezas e como amigo de tantos que ficavam.

Entre muitas outras personalidades estiveram presentes:

Dr. Rudolf Jestaedt, ministro-conselheiro da embaixada da Alemanha e Dr. Elmar Wandel, adido de Imprensa da mesma embaixada; Fred Mackeldey, director da *Lufthansa*; os delegados oficiais do Turismo espanhol, belga e italiano, respectivamente Srs. Jaime Enterria, J. Mulders e Dr. Giuseppe Guaraldi; Dr. Karl Hofmann, Chanceler da embaixada da Áustria; Carl Walzel, presidente da Câmara de Comércio Austriaca; Dr. Diniz da Fonseca em representação do Commissariado do Turismo; Albino André, vice-presidente da direcção do Grémio das Agências de Viagens e Turismo; Dr.ª Maria Dolores Mendes, Dr. Lopo Cancela de Abreu, Dr. Fernando Nunes da Silva, D. Berta Parreira, e os jornalistas: Fernando Amaral, José do Nascimento, Maria Emília Cancela de Abreu, (revista «Banquete»); Carlos Machado, «A Capital»; Fialho de Almeida, «Diário de Notícias»; Maria João Aguiar, Francisco Rodrigues, «Jornal de Notícias»; Luís Figueira, «Século»; Mário Henriques, «Diário Popular»; Pereira de Carvalho, «Lisbon Courier»; e Jorge Ramos, «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

• Foi recebida com vivo agrado em Vila Cabral a notícia do início dos trabalhos de assentamento de vias do prolongamento do Caminho de Ferro Catur-Vila Cabral.

A conclusão desta importante obra trará, como se espera, grandes benefícios a esta rica região de Moçambique, possibilitando o escoamento rápido e seguro dos seus produtos, e facilitando o desenvolvimento das diversas culturas que, pela incerteza dos transportes, ou não são cultivadas em

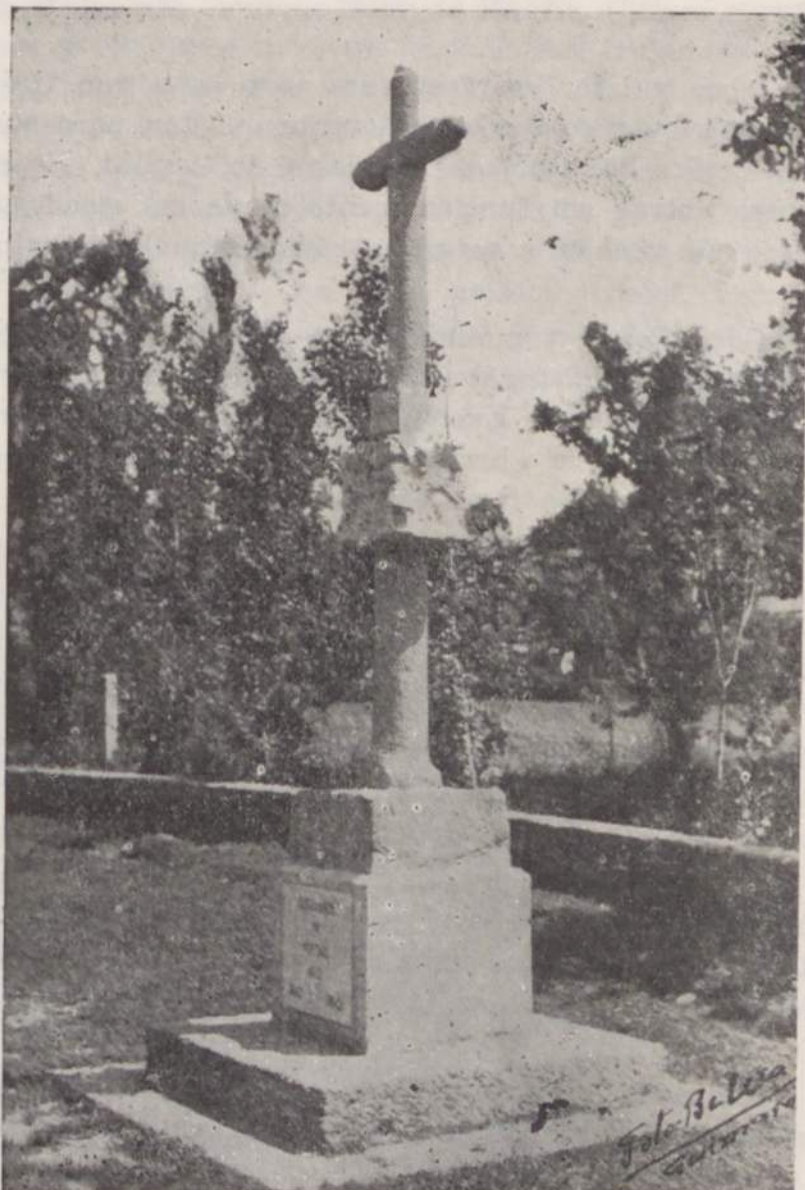
grande escala ou, quando o são, estragam-se nos armazéns, aguardando transporte.

• A maior encomenda de locomotivas desses últimos anos acaba de ser feita pela Companhia do Vale do Rio Doce a uma fábrica de máquinas em Munique. Trata-se de uma encomenda de 12 locomotivas diesel-hidráulica de 4000 PS, que são as mais potentes para bitola estreita. A entrega dessas locomotivas de alto rendimento será iniciada ainda durante o ano em curso.

• Uma comissão composta por engenheiros da C. P. está a estudar as propostas apresentadas por três empresas es-

OBRAS DE ARTE do património nacional

VI



Cruzeiro de Santo Adrião, em Felgueiras

trangeiras para a renovação da via entre Braga e Porto, melhoramento há muito desejado atendendo não só ao grande movimento de passageiros dos comboios entre as duas cidades mas também das estações intermediárias. O movimento de passageiros viria a ser maior com a marcha da composição (actualmente sai de Braga às 8.30 e chega a Campanhã às 9.30).

Durante o resto do dia os comboios são de marcha muito morosa, alguns com arreliante e perigoso transbordo em Nine, o que nesta altura, por anacrónico, já não tem justificação.

Atendendo à grande densidade demográfica, que, em constante aumento, exceda na província do Minho mais de um milhão de habitantes, e do estreitamento de relações comerciais com o Porto, é de bom augúrio a utilização em massa dos comboios à medida que o material vai sendo renovado e as marchas aceleradas.

Com a electrificação da linha Porto-Braga, já montada até S. Romão, apenas 38 quilómetros separam Braga desse moderno e eficiente sistema de tracção.

- Por despacho da Presidência do Conselho foi considerado de utilidade turística prévia, um estabelecimento hoteleiro a construir na Praia de Salema (Vila do Bispo) e de utilidade turística a Estalagem Mar-à-Vista recentemente inaugurada no Cerro da Piedade (Albufeira). Foi prorrogado até Novembro de 1969, impreterivelmente, o prazo para a conclusão da Estalagem da Praia da Quarteira.

- O nosso prezado camarada e velho amigo Fausto Nunes Dias, director de «Vida Ribatejana», foi homenageado pela Casa do Ribatejo, que lhe atribuiu a medalha de Ouro. Felicitamos o ilustre jornalista e endereçamos também a seu filho o eng.º Sidónio Dias também nosso estimado amigo, distinto colega na Imprensa, felicitações.

- Assumiu as funções de presidente da Comissão Municipal de Turismo da cidade de Santarém o Sr. José Oliveira Solias.

- Lisboa vai ter em breve um novo hotel que virá sem dúvida contribuir, com os seus noventa quartos, para atenuar as implicações do problema hoteleiro na capital. Espera-se que possa entrar em funcionamento ainda em meados deste ano, caso não venham a surgir entraves de qualquer natureza.

- «Gosto dos portugueses» — é o que diz toda a gente que tenha estado em Portugal — escreve «The Daily Telegraph», em artigo assinado por Evelyn Garrett e intitulado «Portugal é mais branco do que o branco». «Graças à paixão portuguesa pela limpeza, pode-se ficar em qualquer lado, mesmo numa pensão de segunda classe» — nota o articulista.

- A Câmara Municipal de Lisboa vai construir um posto de turismo na rotunda do Aeroporto e instalar outro junto à gare marítima da Rocha do Conde de Óbidos.

Por outro lado, deve ser inaugurado em breve o posto construído junto do novo restaurante de Monsanto projectando-se, também a substituição do local da instalação do de Alfama.

O Município estuda, igualmente, a construção de uma sala de exposições e de um posto de turismo na rua do Jardim do Regedor, nas antigas instalações do Café Avenida depois de devidamente adaptadas.

- Com uma cerimónia que decorreu no Ministério de Informação e Turismo, de Madrid, foi entregue a Carlos Roa Rico, director-geral da RENFE, a medalha de prata do Mérito Turístico. Na mesma ocasião foi também entregue a Placa de Prata à Associação Turística dos Ferroviários.

- Na sua reunião de 17 de Fevereiro, a Câmara Municipal de Cascais deliberou, a fim de perpetuar a memória de alguns dos mais notáveis jornalistas, dar a arruamentos recentemente abertos no sítio das Areias, na zona compreendida entre as povoações de S. Pedro do Estoril e S. João, os nomes de Conselheiro Fernando de Sousa, Bento Carqueja, Dr. Joaquim Manso, Eduardo Schwalbach, Hermano Neves, Adelino Mendes, Herculano Nunes, Jorge de Abreu, Mayer Garção, Moreira de Almeida.

- Está de luto o «Diário do Alentejo», com o falecimento do Sr. Manuel António Engana, um dos seus fundadores e seu distinto director. O outro fundador do jornal da tarde de Beja foi Augusto das Dores Marques, também já falecido.

À ilustre família enlutada e a quantos colaboraram com ele na prestigiosa publicação, os nossos sentidos pêsames.

- Portugal participou na Feira Internacional de Objectos Domésticos, que se realizou de 15 a 18 de Fevereiro em Colónia, com artigos de cobre, vidros, oiro e prata. Portugal voltará a marcar a sua presença na 20.ª Feira Internacional de Ferramentas, que se realiza de 15 a 24 do corrente mês de Março, em Munique. Dum total de 43 nações, que terão a sua presença na feira, conta-se com a participação do Brasil e de Espanha.

- A propósito da recente visita a Benguela dos representantes das companhias aéreas estrangeiras, em Lisboa, que estiveram de passagem por Angola, e da efecivação de um Campeonato Mundial de Pesca Desportiva, certame que trará até aquela cidade dezenas de praticantes de todo o Mundo, o jornal «A Província de Angola» escreveu: «Tudo isto quer dizer que o Turismo internacional está a descobrir Benguela para as suas excursões. Descobrimo o distrito, logicamente que nos darão tudo aquilo que o Turismo pode dar, normalmente, às cidades em que se processa. Numa altura como a presente, importa que todos os motivos — pequenos ou grandes — de valorização económica sejam explorados ao máximo».

E o mesmo jornal acrescentou: «Benguela tem tudo para ser um centro turístico da maior importância. Tem paisagens. Tem praias famosas. Tem a gente afável. Tem invejável posição geográfica. Que mais interessará? Talvez um reencontrar dos turistas. Eles, agora, parecem vir até nós. Benguela encontrou, portanto, o Turismo internacional».

- A Agência de Viagens «Airtours» em Francfort/Meno e o Hotel Zeller Mayer, em Berlim Ocidental, estão promovendo uma campanha de propaganda turística intitulada «Lua-de-mel em Berlim». A iniciativa, que tem interesse, começa em qualquer aeroporto da Alemanha Ocidental (para os passageiros vindos de Hanôver, o preço é de 18 marcos e de Francfort 240 marcos e inclui 3 dormidas no Hotel Zeller Mayer em apartamento especialmente destinado a luas-de-mel, uma refeição elegante num restaurante de luxo e um cocktail num clube nocturno de primeira grandeza. Os recém-casados são aguardados, à sua chegada, por um magnífico Mercedes 300, que se encarregará também dum interessante circuito turístico à cidade de Berlim, com oportunidade de visitar as principais curiosidades turísticas da antiga capital alemã.

- Sob a presidência do jornalista João de Freitas, o Rotary Clube de Viana do Castelo teve mais uma reunião num hotel daquela cidade, durante a qual o nosso prezado camarada António do Paço, proferiu uma interessante palestra intitulada «Soajo, Andorra do Alto Minho», escutada atentamente e no final muito aplaudida.

(Continua na página 20)

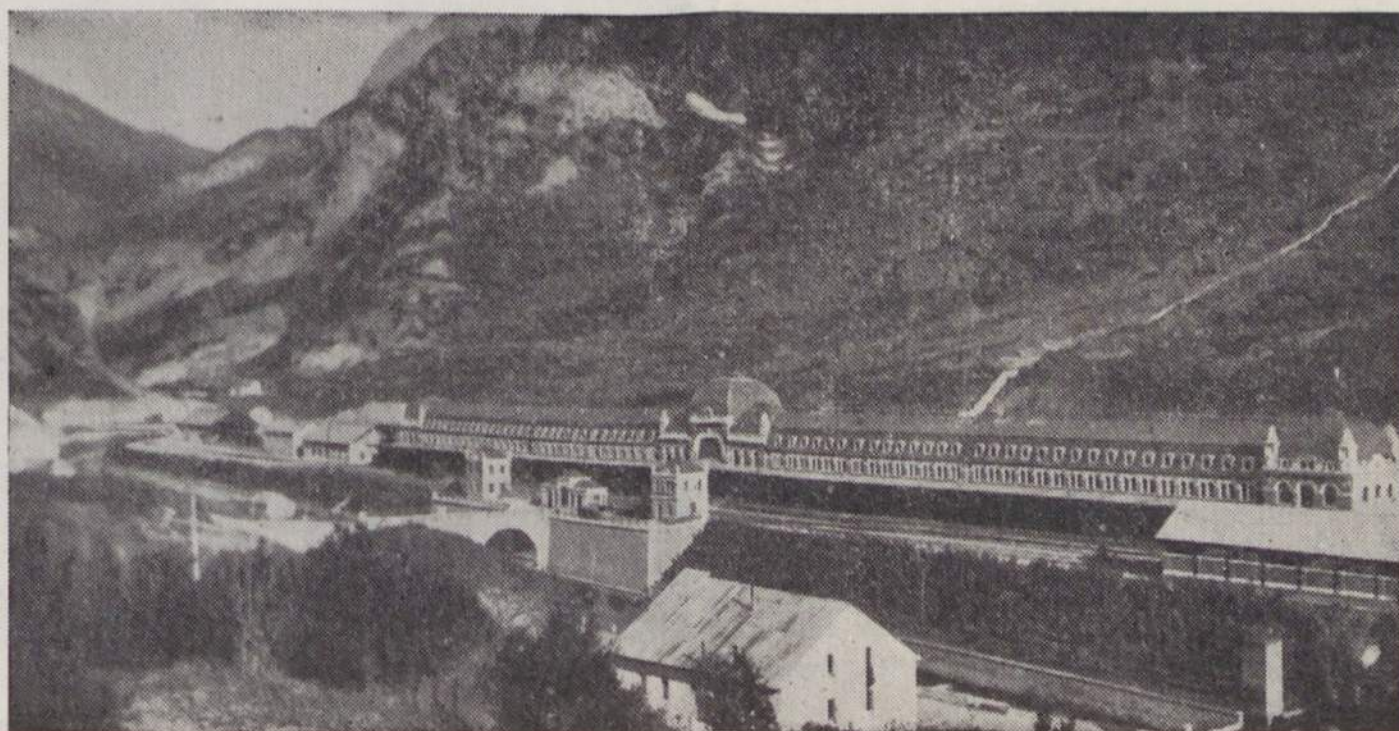


O IRÃO, esse desconhecido...

PARA a maioria dos portugueses, o Irão é um país desconhecido. Ouviram falar das «rosas de Ispahan», velha frase literária que tem o seu armo de lenda e sortilégio. Sabem que pelas ruínas orgulhosas de Persepolis, queimadas pelo sol, vagueiam os fantasmas de Diário e de Alexandre... Muitos sonharam poeticamente com Chirâz, a cidade dos rouxinóis e dos jardins de ciprestes; outros ambicionaram atravessar o grande deserto central, varrido por tempestades de areia. E talvez algum de nós quisesse ter meditado na efêmera beleza das coisas deste mundo, junto do túmulo do grande poeta Saadi...

Teerão, no norte do Irão, é uma bela cidade moderna com dois milhões de habitantes, a mil e trezentos metros de altitude, separada do mar Cáspio pela cordilheira de Alborz e dominada pela montanha de Damarland, sempre coberta de neve. Mas é, também, uma cidade antiga, que deve a sua origem ao sangue dos mongóis, em 1220, à remota capital Reyi. Mais tarde, o xá Reza Pahali fez dela uma cidade importante e que se considerava, então, o *bazar do mundo*, pelo seu mercado de jóias em prata cinzelada, de tapetes magníficos, de trajes ricamente bordados. Podemos admirar o magnífico palácio de Golestan, cercado de maravilhosos jardins, mas não podemos contemplar o maior diamante do mundo (Daryā-Nour, «Mar

de Luz») encerrado na casa forte do banco de Marzaki... Seguimos pelas longas avenidas de plátanos, penetrantes no célebre museu arqueológico, vemos os oito minaretes do Mosjed, o museu das miniaturas preciosas. Por boa estrada, o nosso carro roda até à velhíssima cidade de Rhagés e aproximamo-nos do mar — viagem penosa de 300 quilómetros, abismos que causam vertigens e horizontes sem fim. Passamos por cidades balneares, como Balbosar e Tchalusa, próximo das florestas impenetráveis de Ramosar, e, mais longe, junto às plantações de chá. Agora, em Chirâz, na província de Fars, berço da civilização persa, sentimo-nos impressionados: é a cidade do poeta Haafiz. O leitor lembra-se: «As rosas duram apenas dias, mas o meu jardim está eternamente florido». Todos nós ouvimos falar de Haafiz. Cita-se o seu nome sempre que se evoca a Pérsia lendária dos frutos exóticos, dos aromas inebriantes, das histórias fabulosas. Mas poucos sabem que o nome do poeta mais ilustre do Oriente era Mochar-rif-al-Din, que, protegido por Atabeg Saad, estudou na Universidade de Nizamtaiyéh, de Bagdad, e percorreu, depois, toda a Índia, o Afagnistão, a Arábia, a Etiópia e o Egipto — e foi feito prisioneiro, na Síria, pelos Cruzados. Vem logo à nossa memória outro poeta imortal: O mar Khayam, o autor de *Ghazels*, hoje traduzido em todas as línguas. E por que



Escada rolante

CURIOSIDADES
INOVAÇÕES

O comboio autocarro...

Foi criado o autocarro de luxo (meio comboio meio autocarro, com quatro pneus especiais, de alta pressão dotados de rebordo de aço que lhe permitem circular sobre carris à velocidade de 80 quilómetros por hora.

O seu aspecto é idêntico aos dos autocarros correntes, mas mais 2,19 m de comprimento e 30 cm de largura do que os maiores autocarros em circulação na Grã-Bretanha os comandos, de funcionamento manual, consistem apenas em acelerador, travão e uma alavanca de mudanças colocada ao centro do veículo, entre as duas portas da frente. As portas são accionadas pneumáticamente pelo condutor, do mesmo modo que os degraus que baixam para permitir o embarque e desembarque de passageiros.

O Railcoach ou autocarro ferroviário entrará ao serviço em data próxima e fará carreiras diárias. Os passageiros poderão embarcar nas estações ferroviárias, mas os empresários deste novo sistema de transportes contam fazer também paragens ao longo da linha, nos locais mais convenientes.



Locomotivas especiais para percursos na montanha

A empresa de construção de locomotivas da República Federal da Alemanha pode agora registar a maior encomenda de exportação desde há muito tempo. Provém de Ceilão. Foi feita, no meio de forte concorrência internacional, à Rheinstahl Henschel AG e consta de 45 locomotivas de linha, no valor de 28 milhões de marcos. As condições de funcionamento das linhas ferroviárias nacionais de Ceilão põem exigências às locomotivas: as máquinas devem resistir à atmosfera salina da costa e ser apropriadas para percursos na montanha, até 2000 metros.

não recordar Firdousi (que significa «paradisiaco») o mais antigo dos grandes poetas persas, nascido em 932, e a sua obra «O Livro dos Reis», comparada à Ilíada, constitui o mais precioso documento da história do Irão? Foi ele que, reunindo naquele Livro todas as línguas «escritas pelos bárbaros», deu títulos de nobreza à língua persa que até ao século VII, data da invasão árabe, ignorava o *pehlevi*.

Na cidade de Dário, edificada por Dário, o Grande, 520 anos antes da nossa era, deslumbramo-nos diante da porta de Xerxeh, opulenta de baixos relevos. Foi junto desta porta que os chineses, os hindus, os fenícios, ofereceram ao rei persa os seus tesouros. Por esta porta passaram as caravanas dos assírios com os seus carros...

A linha férrea do Mirrote ao porto de Lourenço Marques

servirá uma região rica em guano de morcego (acumulado durante milhares de anos)

Cerca de 270 mil toneladas de guano, durante séculos acumuladas nas gigantescas grutas do Intuto, a 70 quilómetros de Nacala, aguardam apenas, para serem brevemente exploradas, que sejam alvo do interesse de uma organização financeira.

Nesse sentido, estão a ser despendidos esforços pelo industrial Delfim Leitão que, segundo afirma, tem já garantias de exportação mensal de milhares de toneladas para a República da África do Sul, Europa e Japão.

A rentabilidade do projectado investimento estaria assegurada, já que o guano, resultante dos excrementos de morcegos acumulados em grutas durante centenas ou milhares de anos é considerado um dos melhores fertilizantes de origem animal, obtendo preços altamente compensadores nas bolsas mundiais.

Por outro lado, a proximidade de Nacala e a perspectiva da construção da linha férrea que ligará o Mirrote a este porto, passando a poucos quilómetros dos depósitos existentes, abrem perspectivas de exploração altamente rentável em mercados que, como os referidos se mostram desde já interessados.

Entretanto, sabe-se da existência de outras gigantescas cavernas onde se acumulam milhares de toneladas de guano, perto de Vilanculos.



Garganta da Serra do Mirrote

Efemérides

16 de Janeiro

- 1831 — Principia a circular entre Londres e Birmingham o primeiro comboio-correio.
- 1832 — Inauguração da Railway Clearing House de Londres.
- 1838 — Morre em Leeds, John Blenkinsop, construtor da primeira locomotiva de cremalheira.
- 1871 — Inauguração do primeiro caminho de ferro na Turquia (de Jedikale-Constantinopla a Checkmeche).
- 1873 — Estabelecimento do entroncamento de Port Bau com a rede espanhola.
- 1877 — Conclusão do caminho de ferro através do istmo de Panamá.

17 de Janeiro

- 1893 — O governo português é forçado a confessar que tinha, por esbanjamento, empenhado 72 mil obrigações do Caminho de Ferro.
- 1894 — Concessão do primeiro ramal da via La Robla-Valmaseda (Espanha).
 - Inauguração da linha Londres-Croydon.
 - Morre em Madrid o marquês de Salamanca, propulsor de numerosas empresas ferroviárias.
- 1898 — Inauguração da primeira linha férrea nos Estados Unidos com serviço regular de locomotivas a vapor entre Charleston e South Carolina.
 - Fundação da Companhia Internacional de Carruagens-Camas pelo belga Jorge Nagelmaker.
 - É aprovada a criação da linha transindochinesa.
 - Concluiu-se a primeira linha chilena, de Copiojó a Caldera.
 - Lei sobre a nacionalização dos caminhos de ferro austríacos.

18 de Janeiro

- 1823 — Primeira concessão da linha Andrézieux-Saint Etienne.
- 1825 — Primeira viagem da locomotiva de Leeds a Benkishop com impulsão por roda dentada sobre os dentes laterais do carril.
- 1840 — Inauguração do caminho de ferro na Pérsia (de Teheran a Abaldezsim).
- 1842 — Concessão da primeira linha peninsular no México.
 - Inauguração da linha de Maiorca (de Palma a Inca).
- 1844 — Em França, ordena-se cobrir as janelas das carruagens de 3.ª classe com cortinas. As vidraças só apareceriam em 1879.
- 1895 — O coronel Flaters e os seus companheiros são assassinados quando realizavam o estudo do projecto do transariano.
 - Concessão da linha de Medina del Campo a Zamora.

19 de Janeiro

- 1883 — Inauguração do primeiro caminho de ferro da Grécia (de Pireu a Atenas).
- 1834 — Inauguração do primeiro caminho de ferro da Alemanha (Nuremberga-Furth).
- 1898 — Inauguração do maior túnel submarino do Mundo (sob o rio Severn, em Inglaterra, com oito quilómetros).

20 de Janeiro

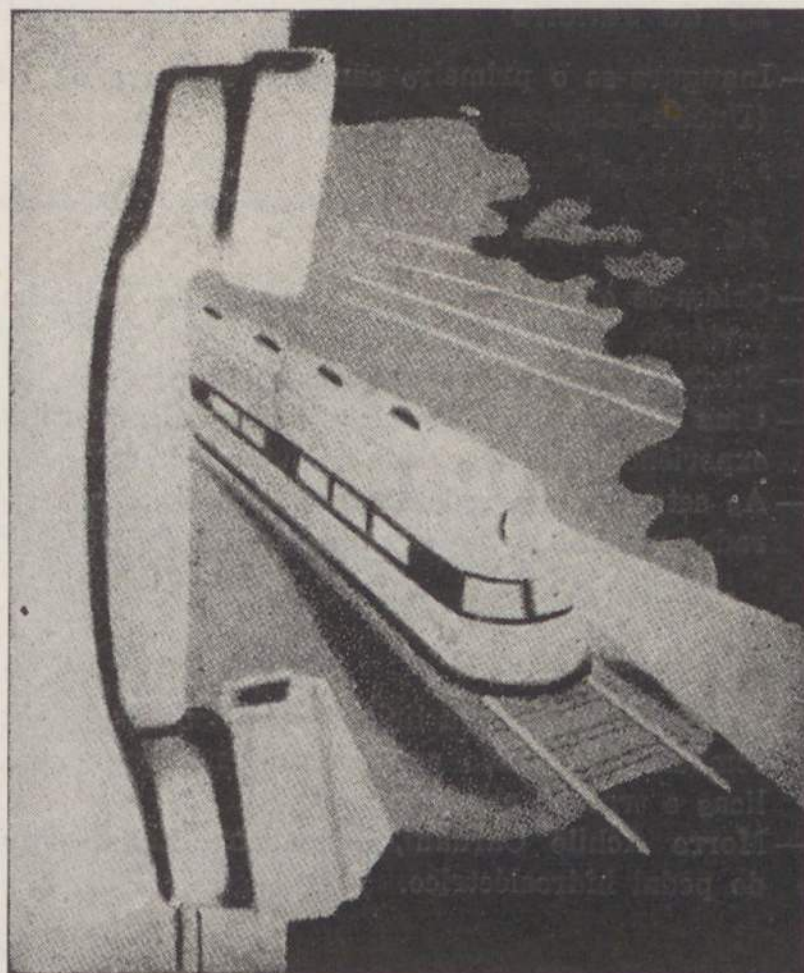
- 1846 — Inauguração da linha Orleans-Tours.
- 1918 — Primeira travessia do canal da Mancha de um comboio de passageiros num «ferryboat», entre Newhaven (Inglaterra) e Dieppe (França).

21 de Janeiro

- 1864 — Inauguração do primeiro caminho de ferro de via estreita espanhol (Carcagente-Denia).
- 1895 — Dá-se uma das maiores catástrofes do México: o descarrilamento em Ternamatia de um comboio repleto de passageiros.

22 de Janeiro

- 1804 — A primeira locomotiva do Mundo construída por Richard Trevithick puxa um comboio de 10 toneladas, entre Penydarren e Tydill.
- 1851 — Isabel de Espanha inaugura o caminho de ferro Madrid-Aranguéz.



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

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Telegr. «ERICSSON»

Rua Gonçalo Cristóvão, 314 / PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

ALUMÍNIOS
—
NAPATEX
—
ALCATIFAS



PERGOL

REVESTIMENTOS — ESTOFOS — ALUMÍNIOS PARA A CONSTRUÇÃO CIVIL

Armazém e Escritório

Rua Latino Coelho, 8-A, 8-B

Telefs. 53 08 05 - 53 75 25

L I S B O A

STAND

Rua D. Estefânia, 163-C

Telefs. 53 36 96 - 4 60 10

23 de Janeiro

- 1882 — Inaugura-se o metropolitano de Berlim (Postdam-Berlim).
- 1898 — Inauguração do primeiro caminho de ferro de Uganda a Quénia.

24 de Janeiro

- 1827 — Marc Seguin solicita a patente da sua invenção da caldeira multitubular.
- 1938 — Inauguração da tracção eléctrica entre Paris e Bordéus.
- 1940 — É posta em serviço uma locomotiva turbo-eléctrica no Union Pacific (Estados Unidos).

25 de Janeiro

- 1834 — Inaugura-se o primeiro caminho de ferro da Irlanda (Dublin-Kingston).

26 de Janeiro

- 1923 — Criam-se em Espanha os Tribunais de Trabalho Ferroviário.
- 1926 — Electrificação da linha Paris-Vierzon.
- 1936 — Uma automotora «Diesel» eléctrica alemã atinge, em experiências, a velocidade de 200 quilómetros horários.
- 1938 — As sete grandes redes francesas passam a ser exploradas pela S. N. des Chemins de Fer (S. N. C. F.).

27 de Janeiro

- 1933 — Entra em serviço na linha Great Southern o primeiro comboio do Mundo com carruagens «pulman» metálicas e tracção eléctrica.
- 1935 — Morre Achile Cardani, engenheiro italiano inventor do pedal hidroeléctrico.

28 de Janeiro

- 1902 — Concessão do caminho de ferro oriental mexicano (S. Lourenço a Virreys).

29 de Janeiro

- 1863 — Inauguração do primeiro ramal do metropolitano de Londres.
- 1908 — Inauguração do caminho de ferro de Málaga (entre Málaga e Torre del Mar).

30 de Janeiro

- 1900 — Concessão do caminho de ferro de S. Pedro a Paredon (México).
- 1944 — Constitui-se na República Federal da Alemanha a D. S. G., sucessora da Mitropa.

31 de Janeiro

- 1944 — Primeiras experiências do Talgo, entre Ávila e Madrid.

1 de Fevereiro

- 1931 — Apresentação oficial das primeiras automotoras sobre pneumáticos («michelines») aos dirigentes dos caminhos de ferro franceses.



A MELHOR PARA
TODAS
AS CANETAS

A GRANDE MARCA NACIONAL

Panorama

SARAVEJO

Saravejo, a capital da Bósnia, é uma das cidades mais pitorescas da Europa, com seus minaretes; a mesquita do Bey, erguida em 1530, o mercado oriental, as velhas ruelas, o famoso museu regional, com valiosas colecções pré-históricas greco-romanas e medievais. O português que se desloque à histórica cidade (também célebre pelo atentado de Saravejo em 1914, que ocasionou a primeira Grande Guerra Mundial) se não falar o servo-croata poderá, contudo, entender-se perfeitamente com os jugoslavos: na maioria, falam o francês. De Saravejo a Plock o percurso, pelo vale de Majacka, dominado pelos mil e trezentos metros da montanha de Ignam, é rico de contrastes. Surgem as gargantas impressionantes do rio Znejevina, e, a seguir, Konjic, cidade notável, com a sua ponte de cinco arcos. Encontramo-nos entre o Adriático e o Mar Negro. Cidades com nomes que nos parecem estranhos, difíceis de pronunciar. Mas de todas elas, Plock, nas margens do Neretva, é a mais característica. Uma cidade turca em plena Croácia.



Queda de água em Znejevina

A Veneza Brasileira

Capital do Estado de Pernambuco, cortada pelos rios Beberibe e Capitaribe e cheia de pontes, é chamada a «Veneza Brasileira». Pescadores e homens do mar em meados do Século XVI instalaram-se nas proximidades de um amplo embocadouro natural de toda uma região: o Nordeste. Com um milhão de habitantes é a terceira cidade do Brasil em população e importância económica.

Rica em tradições, a cidade, apesar do seu rápido desenvolvimento, soube conservar os traços básicos da sua fisionomia original, bem como os seus costumes e usos.



Um aspecto do Recife

As praças do Recife, são elementos paisagísticos de grande expressão, como complemento dos coqueirais, que acompanham a costa e os recifes litónios que deram o nome à cidade. Próximo do Recife, ergue-se Olinda, um dos mais importantes centros do Brasil, na época colonial, uma jóia arquitectónica e histórica, sem dúvida das mais importantes de toda a nação brasileira.

TURISMO



Catedral de Worcester



A Sé de Compostela



Place Vendôme (Paris)

Cerca de quatrocentos turistas, passageiros do navio *Gripsholm*, em grande parte norte-americanos, visitaram a ilha de S. Miguel. O navio, que pertence à Swedish American Line, está a realizar um cruzeiro à África e à América do Sul, tendo iniciado a viagem em Nova Iorque. A próxima escala do *Gripsholm* será Casablanca.

■ A subida do custo de vida em Espanha não afectou os preços dos «menus turísticos» estabelecidos oficialmente e em vigor desde Abril de 1967 — anunciam as autoridades competentes.

As taxas respectivas são: restaurantes de luxo, 285 pesetas; primeira categoria, 200; segunda, 160; terceira, 110, e quarta, 65.

■ Foi criado em Sydney (Austrália) um centro de informação e orientação do turista, que oferece ainda a particularidade de proporcionar ao visitante contactos com famílias australianas.

■ O número de turistas norte-americanos no Próximo Oriente e na Europa será este ano muito reduzido — prevêem as principais agências de viagem dos Estados Unidos, citando a causa principal: o plano governamental de aplicar uma taxa de 5 por cento sobre as viagens aéreas e marítimas.

■ Em 1967 visitaram a Espanha 14 810 000 turistas, segundo afirma um relatório do Comissariado do Plano de Desenvolvimento. Este relatório diz também que os investimentos estrangeiros autorizados pelo Governo passaram, no mesmo período, de 103,1 milhões de dólares para 115,8 milhões.

■ Os turistas norte-americanos que visitem a Bulgária com demora superior a 24 horas e inferior a dois meses são dispensados do visto este ano — informam os serviços búlgaros de turismo em Nova Iorque.

CARTA DE ESPANHA

Estratégia, bitola e Talgo

Por

Antónia Martins de Sousa

nosso correspondente em Madrid

Parece-me ter lido, algures, que foi a sombra de Napoleão a causa principal, quando no início dos primeiros projectos e traçados do Caminho de Ferro, da diferença de bitola existente entre a Península Ibérica, a Rússia e os restantes Países da Europa.

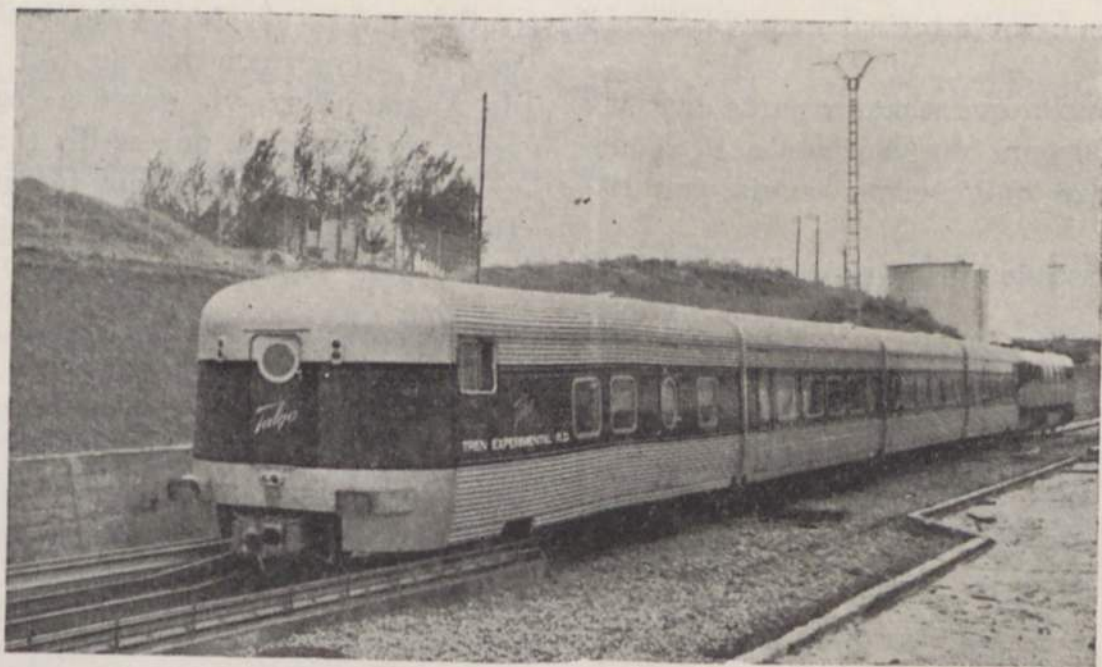
Se assim foi e tem visos de verdade, porquanto, é muito possível que os estrategas do século passado, que ainda puderam viver a invasão do «Grande Corso» ou os descendentes dos que a sofreram, tivessem adoptado, prescientes, esta bitola 249 m/m mais larga, como barreira de táctica militar.

Se demonstrou que esta não foi só eficientemente preventiva para aquele tempo, como também foi obstáculo de consideração, na última Guerra Mundial, sobretudo no transporte de mercadorias para a Alemanha e, mais tarde, quando já ondeava a «Suástica» nas Estações da fronteira francesa, desde o Bidassoa, no Cantábrico, ao Mediterrâneo, ou seja

O TALGO III

Coincidiu também em Outubro passado, o 25.º aniversário do TALGO, ao qual me tenho referido várias vezes, desde a sua demonstração nas linhas portuguesas e de regresso a Madrid às que assisti como convidado. Actualmente e sem favor, pode-se considerar este comboio de luxo como um dos melhores, não só mais simpático pela sua apresentação e ambiente agradável, como pela sua reconhecida comodidade, dos que circulam pelos caminhos de ferro deste Continente.

O actual TALGO III é, como sequência dinástica, a continuação dos anteriores, com todas os melhoramentos técnicos que o uso tem exigido no decorrer destes 25 anos, desde o primeiro Modelo idealizado pelo Engenheiro Sr. GOICOECHEA OMAR durante vários anos e financiado pelo potentado D. José Luís de ORIOL y URIGUEN, seus actuais Fabricantes. Neste 25.º aniversário se enaltecem na Imprensa e com profusão de dados técnicos, aos quais já nos referimos com anterioridade, deste «Bicho de Seda», sobre os 7 250 000 km por comboio, só no Talgo II e desde Julho de 1950, assim como dos seus 550 000 passageiros anuais e dos 5 500 000 km que até à data têm percorrido os actuais TALGO III, à média de 95/105 km, sendo a sua velocidade máxima de 140 km nas vias espanholas, porém a sugestão destas linhas,



Comboio experimental Talgo de rodagem transmutável entrando na instalação de mudança automática de largura de via

desde Hendaia a Cerbere, passando por Les Forges da Abel e Latour de Carol, sabe Deus aonde teria chegado Hitler se a bitola fosse unificada, para apoio da sua supremacia aérea e rodoviária ainda, nessa altura quase intactas.

O tempo passou e hoje, comercial e turisticamente, já não se pode admitir, pelas dificuldades de tráfego, com transbordo de passageiros e carga, trabalhos operosos, incómodos e onerosos, que sempre viemos padecendo até agora e cuja solução segue em estudo desde há muito tempo, a-pesar-de haver alguns processos já patenteados, para os vagões de carga geral, com a intermutabilidade de eixos, a qual é uma operação sempre efectuada com o material parado.

Para passageiros e até Outubro último, não havia nada de novo, quando se apresentou, oficialmente, o sistema quase automático de construtor do comboio TALGO, Patentes Talgo, S. A., recebido com aplausos de verdadeiro interesse, se bem que só é aplicável aos seus comboios, mercê do seu sistema de rodas independentes, as quais se deslocam de 1674 para 1435 mm e vice-versa, redução ou aumento de bitola feito sem parar, à velocidade de 15 km/hora e em silenciosa «mansidão» sem solavancos e choques.

É, pois, com satisfação que o registamos, porquanto, consta de um evidente passo mais em pró do desenvolvimento do caminho de ferro e, portanto, digno das nossas melhores felicitações a Patente TALGO, S. A.

obedeceu à desejada solução da bitola do Caminho de Ferro Peninsular, assunto ferroviário de muita transcendência e que permitirá o facto de ir de Madrid a Paris em 13 horas, ou seja 5 menos que actualmente.

Devemos esta afortunada realização, não só à competente tenacidade do Engenheiro GOICOECHEA OMAR, como também é de toda a justiça propalar e enaltecer aqui a superior contribuição de S. Ex.ª o Sr. Ministro das Obras Públicas, que valiosa e eficazmente colaborou nesta obra, contribuindo nada menos que com a terminação, tantos anos desejada, da linha MADRID-BURGOS, a inaugurar, oficialmente, dentro de pouco tempo.

Graças, pois, ao Sr. SILVA MUNHOZ, trabalhador incansável e profícuo, o homem providencial de que a Espanha necessitava para esta Pasta, acabaram de uma vez os ninhos de milhafres, corvos e refúgio de bicharada, em que estavam transformados os, já velhos e destroçados sem estrear, edifícios das Estações desta importante Linha, que em regime de práticas, já funciona, para que o TALGO III, esse silencioso e deslizante «Bicho de seda», possa apresentar-se em Paris-Austerlitz, treze horas depois de ter saído de Madrid-CIBELES (Chamartin de las Rosas).

Bem haja Sr. Ministro, porque o Caminho de Ferro, o Público e, neste capítulo, os Ferroviários, estamos todos agra-dados e de Parabéns.

A rede dos Caminhos de Ferro em Angola ultrapassa 3000 kms

Dentro do progresso de crescimento de Angola, as comunicações ferroviárias encontram-se naquela fase em que todo o sistema se dirige para o exterior. Quer dizer, todas as vias, ou quase todas, têm a sua testa nos principais portos da Província e funcionam como meio de penetração e de escoamento económicos. Contudo, recentemente, iniciou-se a viragem para a segunda fase do crescimento, que é caracterizado pela preocupação de ligar internamente os sectores produtor e consumidor.

O total da rede em exploração atinge 3067 quilómetros, dos quais 1581 pertencem ao Estado e os restantes a empresas particulares.

Da parte com a administração pública são: 788 quilómetros do caminho de ferro de Moçâmedes, com bitola de 1,067; 638 do caminho de ferro de Luanda, bitola de 1,067; 31 do Golungo Alto, de 0,60 de bitola; e 124 do Ramal da Chibia, de 0,60 de bitola.

Em 1962 inaugurou-se uma nova linha transversal, de Robert Williams ou Cuima, na zona mineira, numa extensão de 66 quilómetros.

Pelos números citados se conclui que a maior parte das vias é servida pela bitola internacional do continente africano. A densidade da rede é de 0,25 quilómetros se via por 100 quilómetros quadrados.

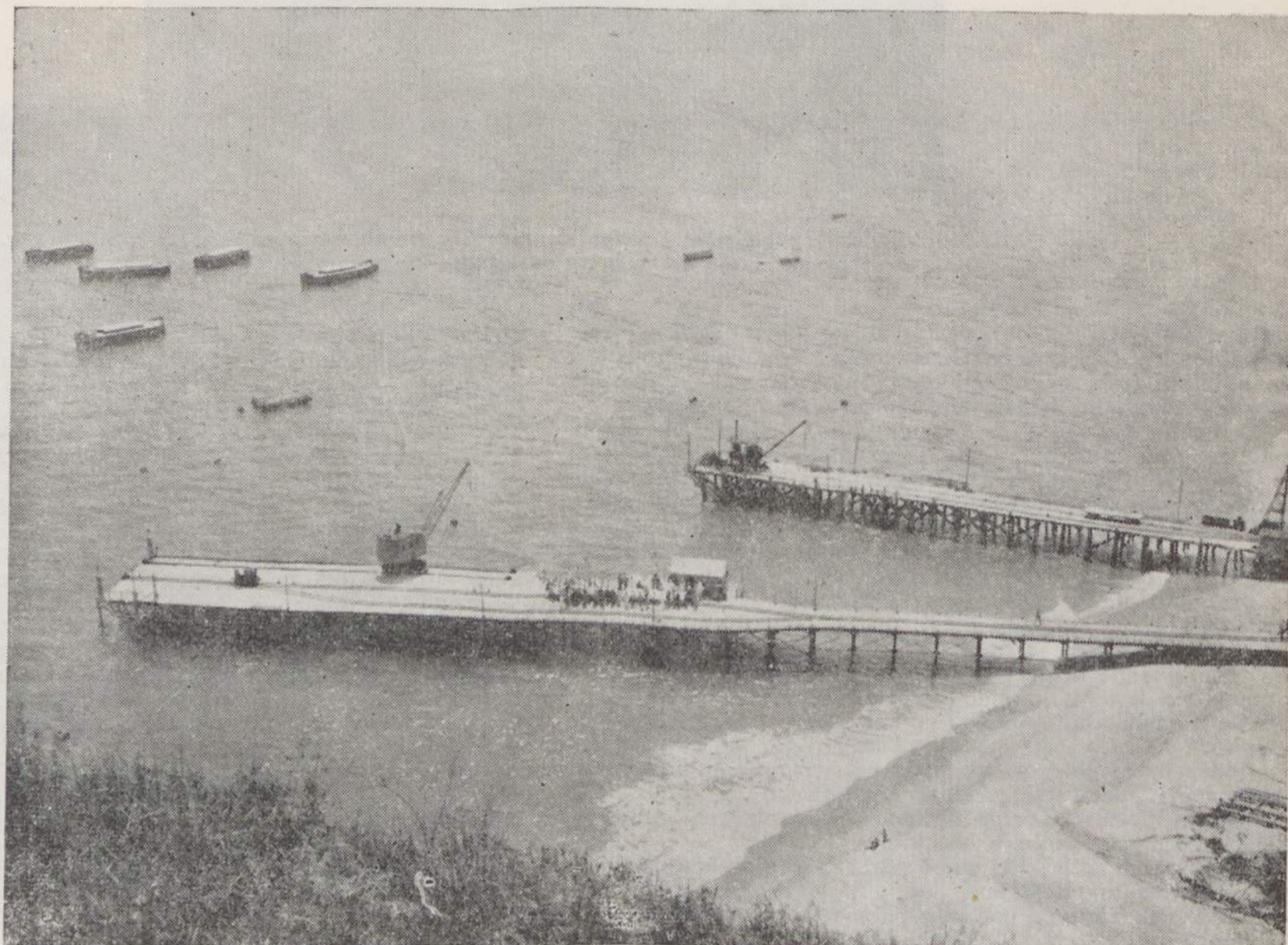
Embora fiscalizado pelo Estado, a linha do caminho de

ferro de Benguela, que faz a ligação do porto do Lobito com toda a zona interior dos planaltos e com o Catanga, de cujos minérios é a principal via de escoamento, é propriedade de empresa particular. Por esta via se fazem as ligações com o eixo ferroviário da costa oriental e com as linhas longitudinais da África. Recentemente foi feita a ligação desta via com a zona mineira do Cuíma e está projectado o prolongamento desse ramal até ao caminho de ferro de Moçâmedes, a fim de servir também a zona mineira de Cassinga e estabelecer a comunicação entre as duas vias penetrantes.

Menos extensa mas também de grande importância económica é o caminho de ferro de Luanda, eixo de penetração e escoamento do porto de Luanda e das regiões de Malange e do Congo Português. Este caminho de ferro, servindo regiões das mais ricas da província de Angola, escoia produtos como o café, o algodão, o sisal, os minérios de ferro, o gado e muitos outros. O tráfego é da ordem dos 450 milhares de toneladas e 250 a 300 milhares de passageiros.

O caminho de ferro de Moçâmedes tem sido o principal veículo do povoamento do Sul e do Sudoeste da província de Angola. Esta via serve a região do Cunene e a zona mineira do Cassinga, que se diz ser uma das que possuem maiores reservas e maior teor de ferro em todo o território português. Penetrando no Sul, o caminho de ferro de Moçâmedes serve uma região rica em gado, frutas, milho e arroz.

O
porto-cais
de
LUCALA



★ FOTOFOTICIAS ★

A famosa Veneza, tão falada e conhecida do Mundo inteiro, está a afundar-se lentamente. É a cidade das gôndolas e dos enamorados, dos canais e das pombas. É a cidade onde se inspiraram grandes poetas, pintores e músicos. Veneza tem o mar em sua casa. É impossível descrever a sua maravilhosa Praça de S. Marcos,



VENEZA — A Ponte dos Suspiros

o Canal Grande, a «Ponte dos Suspiros», os seus antigos e luxuosos palácios.

As entidades competentes de Itália estão a encarar o problema com aquela atenção que o caso exige. E a causa, evidentemente, não é só uma, embora a principal seja a subida de nível das águas, motivada pelo degelo.

O degelo das massas glaciais está em fase progressiva, e, conseqüentemente, cresce também o nível das águas do mar. Este fenómeno verifica-se em todos os mares. Não é apenas no Adriático. Mas Veneza, pela sua especial situação, sofre conseqüências mais graves.

Para obstar a catástrofe, foram chamados a estudar o problema urbanistas, geólogos, arquitectos, engenheiros e sociólogos italianos e estrangeiros.

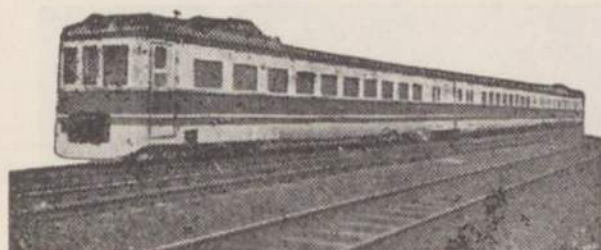


SEVILHA — Bairro de Santa Cruz

Sevilha prepara-se para as grandiosas solenidades da Páscoa. A Sexta-Feira Santa, com a imponente procissão, de características muito especiais, reveste-se de inusitado esplendor — motivo tradicional para atrair à linda cidade andaluza turistas de todo o Mundo.



O antigo Tribunal do Bailio, de Air-sur-Lues (Século XVII) que vai ser adaptado a Museu de Arte



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)

Assim o disse em presença de José de Almeida Vidal, solteiro, de maior idade, morador na Rua Nova do Carvalho, 77-2.º e de Guilherme Ricardo Pereira Negrão, casado, morador na Rua do Chafariz de Andaluz, testemunhas idóneas e todos assinam comigo este instrumento, depois de lhes ser lido. — Edmond Bartissol, José de Almeida Vidal, Guilherme Ricardo Pereira Negrão.

Lugar de dez estampilhas, no valor de 900\$000 réis, legalmente inutilizadas — Em testemunho de verdade — Lugar do sinal público — Francisco Vieira da Silva Barradas.

Traslado da procuração mencionada neste instrumento. — Lugar do carimbo do imposto do selo da taxa de 60 réis.

Tradução e pública forma. — Lugar de dois selos, um de 1 franco e 50 cêntimos e outro com a legenda «Enregistrement timbre et domaines». — Procuração. — Sociedade Financeira de Paris, anónima, de capital de 40 000 000 francos. — Sede social em Paris, rue Louis le Grand, 19. — Extracto do registo das deliberações do conselho de administração. — Sessão de quarta-feira, 23 de Outubro 1878.

Estavam presentes os Srs. Durangel, administrador-delegado, exercendo as funções de presidente; Maurice Aubry; Boitelle; Adolphe Boutoux; Victor Borie, le Duc de Corrégliano; Armand Donou; Edouard Gautier; Auguste Lippmann; Leonce Mahon; Jacques Palotte; Ludovice Tenré; M. Peghoux, censor, assiste à sessão.

O conselho, visto o contrato celebrado entre o Governo português e a Sociedade Financeira de Paris, em 3 de Agosto de 1878, para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Alta, vista a faculdade que o último parágrafo do artigo 65.º dá à empresa para se construir em sociedade anónima, salva a aprovação dos estatutos pelo Governo, dá ao Sr. Edmond Bartissol poder e mandato especial, conforme o artigo 29.º dos estatutos, para, pela Sociedade Financeira de Paris e em nome dela, sujeitar à apro-

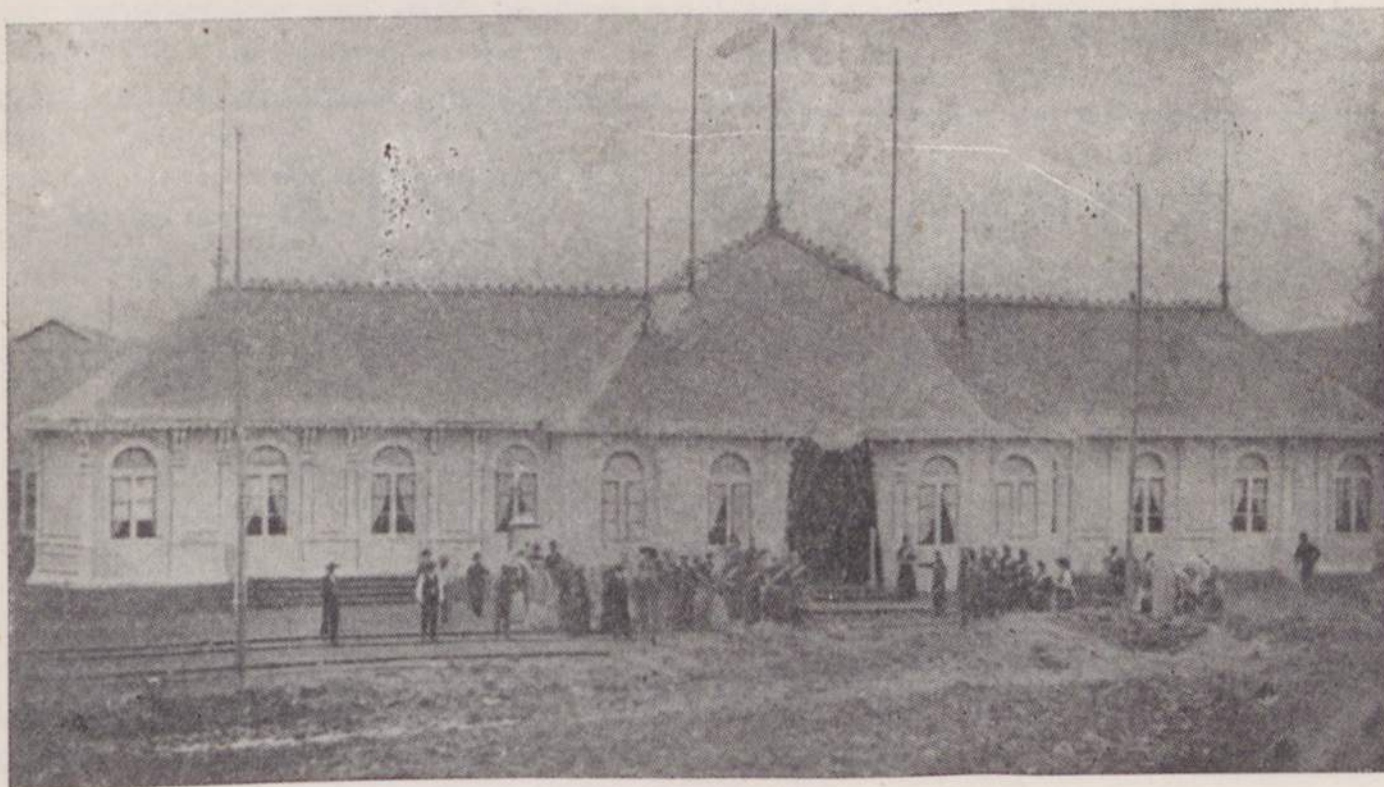
vação do Governo português os estatutos da sociedade anónima portuguesa de responsabilidade limitada, que a Sociedade Financeira de Paris projecta fundar documentos e justificações, apresentar propostas, fazer declarações, aceitar, se for preciso, as modificações dos estatutos exigidos pelo Governo, fazer com o Governo Português as convenções suplementares que forem precisas ou que entender, satisfazer a todas as formalidades necessárias para obter a sanção do Governo e fazer tudo o que julgar útil para chegar à constituição da dita sociedade enquanto a sociedade não for constituída definitivamente, fazer em nome da Sociedade Financeira de Paris compras de terrenos e abastecimentos e todos os trabalhos, apresentar ao Governo todos os documentos relativos à execução do contrato de 3 de Agosto de 1878 e rever tudo o que fosse necessário; para estes efeitos celebrar e assinar todos os actos, contratos e actas, de que se fez o presente por extracto: dois administradores, L. Tenré e Vitor Borie.

Visto por nós, maire do segundo bairro, para legalização da assinatura dos Srs. Tenré e Vitor Borie. Paris, 24 de Outubro de 1878. — Fabre. — Lugar do selo da mairie do segundo bairro (Seine).

Visto para legalização da assinatura abaixo do Sr. Fabre, adjunto ao maire do terceiro bairro. Paris 24 de Outubro de 1878. — O prefeito do Sena, pelo prefeito, o conselheiro de prefeitura delegado — Feberus. — Lugar do selo da prefeitura do Sena.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros — Certifica verdadeira a assinatura do Sr. Feberus. Paris 25 de Outubro de 1878. — Por autorização do Ministro, pelo Sub-Director da Chancelaria, E. Corpel. — Lugar do selo do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

O Cônsul de Portugal em Paris — Certifica a assinatura supra é a própria e verdadeira do Sr. E. Corpel. Paris 25



Pavilhão construído junto da Estação do Caminho de Ferro de Elvas para a entrevista de SS. MM. D. Luís I e D. Afonso XII, no dia 5 de Fevereiro de 1879

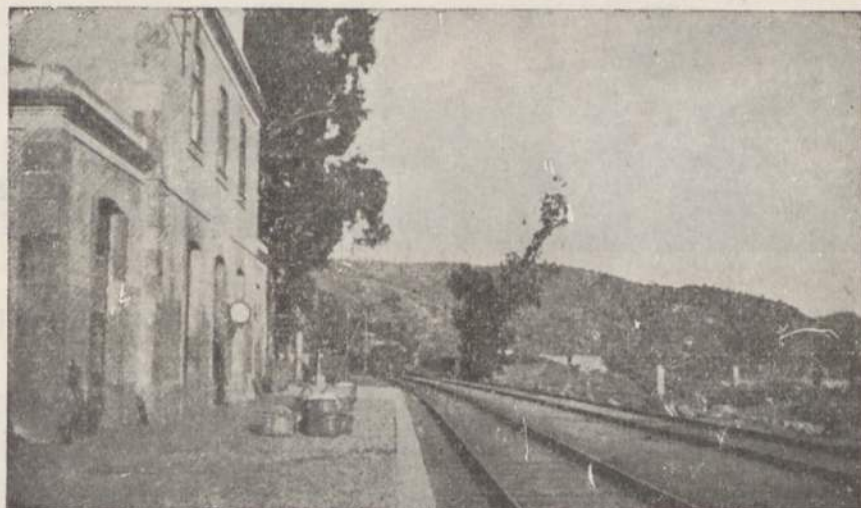
de Outubro de 1878. — Augusto de Faria, Cônsul Geral. — Lugar do selo do consulado de Portugal em Paris.

Certifico que a assinatura supra é a própria e verdadeira de Augusto de Faria, Cônsul Geral de Portugal em Paris. Secretaria de Estado dos Negócios estrangeiros, em 4 de Novembro de 1878. — O subdirector E. M. Barreiros. — Lugar do selo do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Pagou 1\$000 réis, — Martins — Lugar do carimbo do selo de verba. — Pagou 10\$120 réis, sendo 120 réis de selo do papel. Lisboa, 2 de Novembro de 1878. — N.º 179 — J. Bandeira — Rocha.

Traduzida e trasladada do original, existente no Ministério das Obras Públicas, e conferida, fica a presente em meu cartório, Lisboa 13 de Novembro de 1878. — E eu tabelião, Francisco Vieira da Silva Barradas, a numerei, rubriquei, subscrevo e assino em público e raso. Em testemunho da verdade. — Lugar do sinal público. — Francisco Vieira da Silva. — Lugar do carimbo do notário portugueses.

Trasladada a conferi com a própria a que me reporto, arquivada em meu cartório. — E eu tabelião, Francisco Vieira da Silva Barradas, fiz trasladar da minha nota este instru-



Estação de Belver

mento, que numerei, rubriquei, subscrevo e assino em público e raso. — Francisco Vieira da Silva Barradas.

Rasa, selos e papel 5\$800 réis.

Paço, em 8 de Janeiro de 1879. — Lourenço António de Carvalho.



Estação de Ovar no século passado

(Gravura do «Arquivo Pitoresco»)

Lei aprovando o contrato provisório para a construção do Caminho de Ferro da Pampilhosa à Figueira da Foz

Dom Luís, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves etc. Fazemos saber a todos os nossos súbditos, que as Cortes gerais decretarem e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º — É aprovado, na parte que depende da sanção legislativa, o contrato provisório celebrado em 3 de Setembro de 1879 entre o Governo e a companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta para a construção de um caminho de Ferro da Pampilhosa à vila da Figueira da Foz, o qual contrato vai junto à presente lei e dela faz parte.

Art.º 2.º — Fica revogada a legislação em contrário.

Mandamos portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da presente lei competir, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nela se contém.

O Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 31 de Março de 1880. — El-Rei, com rubrica e guarda. — Augusto Saraiva de Carvalho. — Lugar do selo grande das armas reais.

(Continua no próximo número)

EMPRESA FABRIL DO NORTE S. A. R. L.

PRIMEIRA FÁBRICA PORTUGUESA DE LINHAS PARA MÁQUINAS DE COSTURA

FÁBRICA DA SENHORA DA HORA

Telegramas: Norte — Senhora da Hora

Telefones:

Armazém, Contabilidade e Expediente
P.P.C. 950141/2/3-950415-950539

Gerência: 95 00 68

Linhas para coser e bordar. Fiação fina. Torcedura. Tecelagem, Branqueação e Acabamento. Fiação e Tecelagem de Linho

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SOURE

PALEÃO — SOURE

Telefone: COIMBRA, 62114

Fiação e Tecelagem de Algodão
Central de Maceração de Linho

CENTRAL DE MACERAÇÃO DE LINHO DA TROFA

TROFA

Telefone: TROFA 73

Crônica de HOJE

por Jorge Ramos

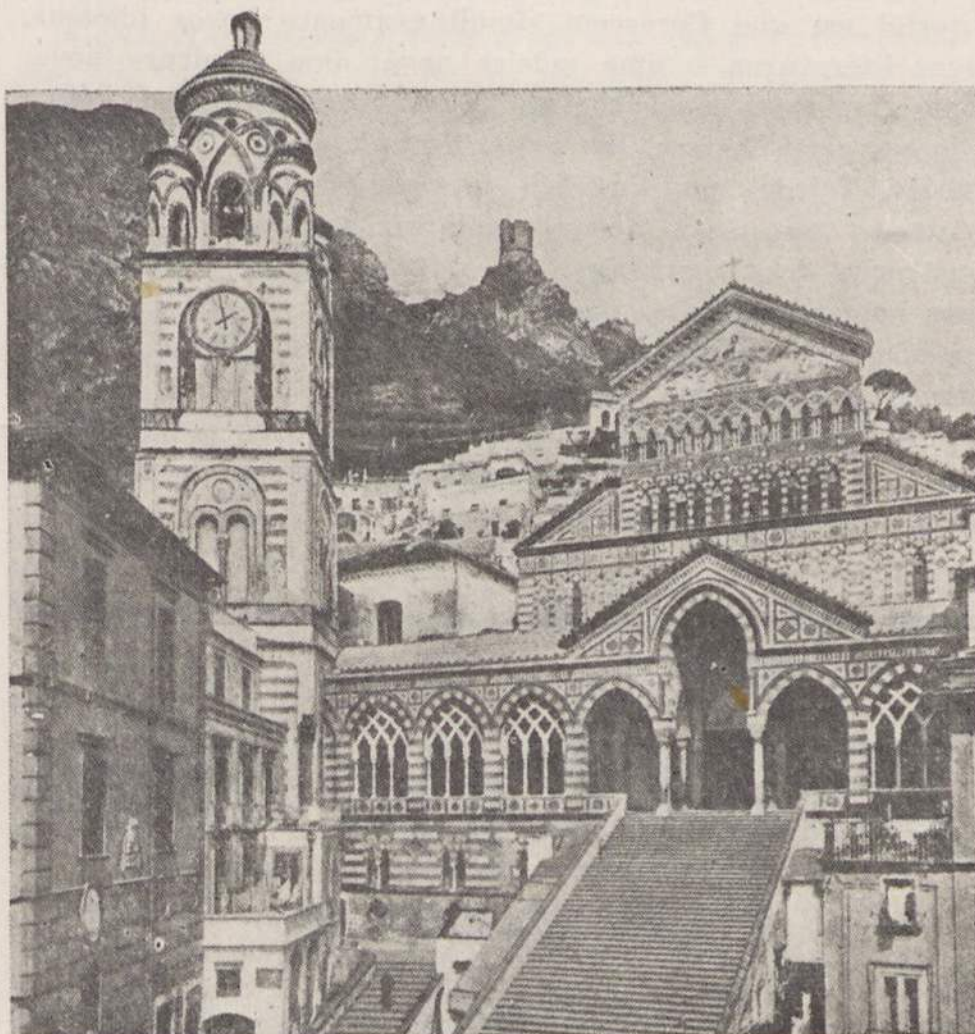
Caminhos de Santiago

COMPOSTELA, chama talvez mais alta da fogueira em que se temperou o aço do gênio espanhol da aventura, é na Espanha o que Sagres representa também para a nossa Aventura: o «Finis Terrae» do mundo antigo. Mais além ficava o Mar Tenebroso, infinito, ostentando na túnica baça a magia da Lenda e os espantos do Mistério. De Santiago de Compostela irradiaram por toda a Espanha as expressões da arte, o sentimento religioso, o pensamento político, as formas remotas da Cultura, tudo fundido num sentido de universalidade. Com Santiago, a terra onde se confundiam as mais diversas raças e as mais diferentes crenças, tornou-se a cidade das peregrinações. A região fora sucessivamente invadida por homens cujo sangue e linguagem se iam aglutinando numa curiosa estruturação étnica. Já então as palavras do Evangelho abriam caminho no Oriente e em parte da Europa, mas apenas ressoavam do outro lado dos Pirenéus.

Santiago era, pela sua ascendência, parente do Salvador e um dos mais fervorosos propagandistas da sua doutrina. Chegando a Espanha, pelo mar, no primeiro século da nossa era, cria discípulos e atravessa o país antes de regressar à Palestina, onde o espera o martírio. Por onde passa deixa a germinar a semente do Evangelho. Os seus discípulos removem o corpo do santo e trazem-no para a Galiza onde é sepultado. O cristianismo é já uma árvore cujas raízes estão em todo o solo do Ocidente da Europa.

A cidade recorda-se, vive de tudo o que a formou, segreda-nos a cada passo as suas memórias, pois tudo nela nos fala dessas reminiscências que estão incisivamente gravadas no seu espírito — como se neste ou naquele remoto vestígio, que o tempo não diluiu, rezasse o seu drama, ou cantasse a sua epopeia. Pensamos que de um momento para o outro vão chegar do norte os Visigodos para edificar seus reinos, ou que passaram há momentos os primeiros invasores árabes vindos do sul. O rouxinol que declamava a sua elegia de Inverno na Alameda, descende provavelmente daquele que ritornelou sobre o sepulcro do Apóstolo, escondido na espessura do arvoredor. Ouvem-se ainda ressoar os passos de Pelayo, o ermitão de San Piz, que vem roubar à Morte, para a eternidade, o corpo do santo — pedra de toque da nova espanholidade. Estamos vivendo o ano 813 em pleno século XIX, quando Compostela é o «campo da estrela» (Campus Stellae) que guiou Pelayo ao túmulo de Santo Iago Maior acontecimento prodigioso que corre como um rio de fogo por todos os caminhos da Europa.

Principia desde esse momento a grande peregrinação. Vêm os pobres e os humildes, os potentados e os audaciosos,



Palácio de Calahorra (Logroño)

os vagabundos e os reis, os cavaleiros vestidos de ferro e os monges descalços, os bobos, os trovadores os poetas. Nos arredores estabeleceu-se a comunidade dos beneditinos e constrói-se para os romenos a basílica que há-de ostentar-se ao lado do templo de Iria Flávia. Trinta anos depois o velho bosque, que do mar recebia as húmidas emanações, converte-se na cidade florescente onde afluem os peregrinos de França pela estrada de Arles, os italianos, que levantam um santuário em Saint Servin de Tolosa, os alemães, que atravessam os Pirinéus por Roncesvalles, e provençais, que utilizam da Ponte da Rainha para se juntarem aos toscanos vindos através de Saint Piz de Conques; os arménios que caminham por Avinhão, os gregos que avançam pelo Mediterrâneo e continuam a marcha por Logroño, Burgo, Lião e Fonferrada, onde uma tradição localiza o milagre do Santo Graal, e às portas de Mellid, avistam Compostela. Gente da nossa terra, aldeões da Beira, transmontanos, minhotos, sobem por Pontevedra. Desembarcam bretões, ingleses, escandinavos, irlandeses, na costa cantábrica, em Noya ou em Padron. Chegam

cobertos de pó, fatigados, em farrapos, mas cheios de fé. Ao alto de Monte Joy desenha-se ao longe a cidade e os romeiros ajoelham e gritam «Santiago! Santiago!». Uns passos mais e estão nas margens do Lavacola indolente e nostálgico.

A Catedral continua murmurando também tudo a que assistiu, como se dissesse entre orações as suas horas de tragédia e de glória. Ela nos conta como o povo galego se talhou em granito e na alma do oceano. Raça de temperamento rígido e de fisionomia dura ambos abertos para largos horizontes como o mar. Se Compostela é uma grande rosa de pedra, a catedral é a sua corola. Quando Afonso, o Casto, no século IX constrói a primeira capela no mesmo local onde repousaram os restos do Apóstolo, ergue-se, na realidade, uma cristalização do sentimento europeu no momento em que os homens da Europa não conseguem compreender se a ideia do Império, herança de Roma, pertence à terra ou ao céu... Essa primeira capela foi substituída, em 899, por outra em estilo proto-românico; erigida por Afonso III. Mais tarde foi destruída pelas hostes do rei mouro Almanzor e reconstruída no século XI. Em meados do século XII constrói-se a igreja românica. É o triunfo definitivo do Ocidente, o minuto auroral em que florescem simultaneamente novos idiomas, novas literaturas, e uma música nova, uma escultura nova. Como acontecerá depois com as maravilhosas criações do gótico e do ogival (Chartres, Beauvais, Paris, Reims, Ulm, Colonia, Burgos, Toledo) no românico de Compostela só perdurarão os nomes dos bispos que estimularam ou administraram a construção dessas criações. Os artistas que as executaram esses homens modestos que forjaram esses poemas de pedra que são os portais e os claustros românicos, ficaram para sempre esquecidos.

Julgamos vê-los agora passar nestas figuras que atravessam a Praça, quando o poente desse silencioso e espectral sobre a alma de Santiago de Compostela...

Jornal do Mês

(Continuação da página 6)

- Está em Lisboa o director dos Serviços de Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique a fim de tratar de assuntos relacionados com as suas funções. O eng.º Fernando de Seixas aproveitará esta deslocação à metrópole para, em nome do Clube Ferroviário, convidar o Sr. Presidente da República e o ministro do Ultramar a presidirem às cerimónias inaugurais do Estádio de Lourenço Marques, que será o maior da província e de todo o ultramar com capacidade para 50 mil pessoas, sendo propriedade do Clube Ferroviário de Moçambique.

- A Festa das Mimosas, promovida pela Comissão de Turismo, levou ao Monte de Santa Luzia, em Viana do Castelo, inúmeros turistas que tiveram ocasião de saborear os afamados vinhos da região, com uma «prova» de iniciativa da Comissão de Viticultura da Região dos Vinhos Verdes. Desfilaram alguns carros ornamentados, houve a exibição de ranchos folclóricos e aos turistas foram oferecidos ramos de mimosas.

- A secção de Teatro do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal vai iniciar a sua actividade sob a direcção de Leandro Vale.

A peça de estreia marcada para 21 de Março — «Dia do Teatro Amador» —, intitula-se «Os Fantasmás», de Eduardo Filippa.

JOMAN

O C U L I S T A

Bússolas para barco automóvel

Higrómetros — Microscópios — Binóculos
Barómetros e Lupas

ÓCULOS DE SOL RAY-BAN, ZEISS, PERSOL E SPORT-MIL
LENTE DE CONTACTO, ETC.

ARMAÇÕES E LENTES DAS MELHORES MARCAS

RUA AUGUSTA, 175 / TELEFONE 4 47 38 / LISBOA



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62
L I S B O A

Benardino, Filhos & Ribeiro

CASA FUNDADA EM 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

I M P O R T A Ç Ã O D I R E C T A

Fornecedores da C. P.

39, RUA CAIS DO TOJO, 55

Telefones: 66 40 73 - 67 24 39 — Teleg.: ERNARDINOS
L I S B O A — P O R T U G A L

ÓXIDO DE ZINCO PÓ DE ZINCO

Fabricação em 12 tipos diferentes, estudados para satisfação das exigências técnicas de todas as indústrias utilizadoras.



campino

ZARCÃO LITARGÍRIO

Fabricação em 7 tipos com diferentes graus de oxidação, que obedecem rigorosamente às especificações internacionais.



sentinela

TUBO DE CHUMBO



Fabricado em chumbo puro ou em liga anti-ácida, é o mais resistente às corrosões e pressões que lhe são exigidas, quando aplicado em canalizações de água, gás, ou produtos químicos e como envolvente de cabos eléctricos. Fabricação por extrusão com quaisquer diâmetros e espessuras.



CARBONATO BÁSICO DE CHUMBO

Fabricação em tipo único que satisfaz inteiramente as exigências técnicas das indústrias de cerâmica, tintas e plásticos (PVC).



perdigão

CHUMBO DE CAÇA ZAGALOTES

Rigorosa calibragem e perfeita esfericidade em toda a gama de diâmetros usados internacionalmente para caça e stand. Fabricação nos tipos Mole, Duro e Niquelado.



METAL PORTUGUESA, S.A.R.L.
FABRICAS EM CASTANHEIRA DO RIBATEJO
Escritório: Avenida 24 de Julho, 54-1.º - Lisboa 2
Telefones 66 55 38/67 15 32 - Telegramas Zarcão

O "comboio deslizador sónico" — o comboio do futuro

FOI em Agosto de 1967 que um grupo de investigadores do Departamento de Engenharia de Máquinas para transporte, da Faculdade de Ciências e Engenharia da Universidade Meijo (Nagoia), experimentou com êxito um modelo para um comboio super-rápido «deslizador sónico, o qual é capaz de se deslocar a velocidades semelhantes às de avião a jacto. O modelo atingiu a velocidade de 920 km/h, dando aos investigadores esperanças bem fundadas de uma eventual concretização do seu projecto.

O deslizador sónico é um sistema que funciona segundo um princípio contrário ao do caminho de ferro. Enquanto que um comboio se desloca sobre um par de vias férreas, no caso deste novo veículo, o «deslizador» é o trilho e os cilindros colocados sobre as colunas de sustentação no solo que giram como as rodas de um comboio.

A ciência e a tecnologia dia a dia num ritmo incrível, fazem com que os sonhos fantásticos de ontem se convertam em realidades de hoje. A própria conquista da Lua, deixa de ser uma fantasia de Jules Verne, para ser uma realidade num futuro muito próximo. Actualmente, e em grande número circulam satélites artificiais, demonstrando tal facto que é possível circunnavegar o globo em 1,6 horas. Os aviões supersónicos são cada vez mais rápidos e espera-se que o «Concorde SST», aparelho fabricado conjuntamente pelo Reino Unido e pela França, e que estará concluído brevemente, voe a velocidades de 2,2 Mach, atravessando o Atlântico em 3 horas. O «SST» projectado pelos Estados Unidos estará em condições de voar a uma velocidade de 3 Mach ou até mais, e é provável cruzar o Pacífico em igual número de horas.

A nova linha Tokaido dos Caminhos de Ferro Japoneses, que provocou uma mudança revolucionária em matéria de transportes ferroviários, realiza o trajecto de 550 quilómetros entre Tóquio e Osaka, no espaço de 3 horas e 10 minutos. Em igual tempo se poderá atravessar o Pacífico, num futuro muito próximo. Em comparação com a velocidade de um avião a jacto, a de um comboio ou de um automóvel é demasiado lenta. Se a rapidez destes meios de transporte pudesse atingir a do som, seria fácil ir de Tóquio a Osaka em 3 minutos.

Se este sonho se puder concretizar, tanto o comboio como o automóvel passam a ser os melhores meios para viajar de um lado para o outro, já que ligarão as cidades num mínimo de tempo, sem serem afectados pelas condições meteorológicas. Não há dúvida que tal facto exerceria uma grande influência na solução dos actuais problemas urbanos.

Tal foi o critério que serviu de base à investigação do «deslizador sónico, o qual se iniciou em 1959, em Nagoia, um dos centros industriais do Japão. A ideia consistiu em unir a teoria e as experiências para criar um meio de transporte terrestre que se desloque à velocidade do som, apesar das dificuldades previstas.

A linha férrea convencional é um sistema segundo o qual um comboio circula sobre um par de vias colocadas sobre o solo, as quais estabelecem ligação entre o ponto de partida e o lugar de destino. Mas a velocidade máxima que é possível atingir por um comboio, oscila, segundo se afirma, pelos 300 km/h. Entre os factores que determinam esta limitação, figuram a resistência, que aumenta com a aceleração, a dificuldade de abastecimento ao comboio por meio do pantógrafo, o maior consumo da referida energia ao circular com maior velocidade e a redução da adesão entre as rodas e as vias quando o comboio se desloca.



DINAMARCA

país de Museus e de Lendas

A Dinamarca é o país dos museus. O castelo de Frederiksborg, no Seeland, um dos mais belos da Renascença, contém uma coleção única de retratos históricos. A mais notável coleção de objectos da Idade do Bronze, em particular sobre a vida dos Vikings, encontra-se no Museu Nacional de Copenhaga. Há também os museus ao ar livre, criação tipicamente escandinava. O mais original destes museus é o de Leyde, que possui objectos da Idade do Ferro, encontrados em Glostrup. A Dinamarca é, também, o país das lendas — não só a de Hamlet, como a da bandeira que caiu do... céu, em 1219!

Harald Blaaland (O Dente Azul) converteu-se ao cristianismo em 960, mas o culto dos deuses manteve-se em várias



Castelo de Frederiksborg

regiões, sobretudo em Odense, célebre desde os tempos mais recuados pelo santuário de Odin, o Júpiter dos nórdicos. Harald vangloriava-se de ter submetido toda a Dinamarca e a Noruega. Seu filho, Svend, parte à conquista da Inglaterra, mas que se desagrega com a sua morte. A Noruega elege então os seus reis, e a Inglaterra toma por soberano Harald Harefud (Harald, o Pé-de-Cabra). Depois da dinastia dos Knud, a dinastia dos Vlademar, Vlademar Sejr, durante a conquista da Estónia... vê cair do céu a «danneborg» — a bandeira dinamarquesa! Segundo a lenda, a bandeira vermelha de cruz branca transformou uma derrota em vitória. Um século depois Vlademar IV realiza a junção dos três países escandinavos (Tratado de Kolmar). De um carácter ao mesmo tempo atlântico e báltico, a união de Kolmar criava um verdadeiro Império nórdico, com a Suécia, a Finlândia, a Noruega e as ilhas da Islândia e Groenlândia. A Noruega esteve unida à Dinamarca até 1814 e a Islândia até 1943. Em 1864 a Dinamarca separou-se da Noruega, depois de ter perdido, na guerra que lhe moveram a Prússia e a Áustria, dois ducados: o de Slesvig e o de Holstein.

CASTELO-HOTEL

Uma das maiores e mais imponentes fortalezas medievais da Europa, o Marienberg em Wurzburg, na República Federal da Alemanha, será transformada, pelo menos em parte, num hotel. Os peritos contam que o castelo, danificado durante a última guerra e conscienciosamente restaurado, conseguirá atrair um número crescente de turistas.

Nos últimos anos o castelo tem sido visitado por cerca de 20 000 pessoas em cada época de turismo. Um dos seus grandes atractivos é a maravilhosa vista da cidade de Wurzburg e de toda a paisagem do Vale do Meno.

Há cerca de três mil anos, no início da Idade do Ferro, já havia uma fortificação onde hoje está o Castelo de Marienberg. Esta fortaleza foi construída há cerca de 800 anos e ampliada por várias vezes.

O Rei da Suécia, Gustavo Adolfo, foi o primeiro a tomá-la em 1631. Quando, em 1866, se chegou à conclusão de que as muralhas não resistiram às armas modernas, terminou a longa fase em que Marienberg teve certa importância militar. Dentro das suas muralhas, fica a mais antiga igreja da Alemanha, edificada no ano de 706, assim como um museu com a maior coleção de obras de Tilman Riemenschneider.

MAIOR DO QUE A EUROPA

Iakouti é uma república autónoma no Grande Norte Siberiano, com uma superfície maior do que a Europa, e a dez horas de avião de Moscovo. Os seus habitantes, de pequena estatura, olhos negros e pele amarelada, nada têm de chinês, de mongol ou russo. É uma raça à parte — um iakouti. A Sibéria estende-se dos montes Ourais ao estreito de Behring, roça o Alaska (que os tzars, nos seus túmulos, devem lamentar ter vendido aos Estados Unidos por um pedaço de pão), aproxima-se do Japão pelas ilhas Kurilas, prolonga-se pelo Kamtchatka interdito, e afasta, em Vladivostok, a China da Ásia Central. Ao Sul, as areias ardentes do deserto — a taga interminável — e os tigres de Oussouri; ao Norte, os gelos do Ártico e os ursos brancos. Na extremidade Nordeste deste imenso território, vasto como um continente, encontra-se Iakoutis, sétima parte da União Soviética, e onze vezes maior do que a Alemanha. Os antepassados dos Iakoutis vieram, em vagas sucessivas, das margens do lago Baikal, acossados pelos mongóis. Os exploradores russos chegaram ali vindos do Oceano Glacial Ártico. Perderam-se, por momentos, no labirinto fantástico do delta de Lena, e subiram, depois, o rio enorme que, em certos pontos, tem mais de quarenta quilómetros de largo. Naquela época, o primeiro governador russo de Iakouti (Piorf Golovine) levou três anos (de 1638 a 1641) para chegar a Moscovo: 8 mil quilómetros.



Iakoutis
da
Sibéria
do
Norte

GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

ACEC

AEG - TELEFUNKEN

ALSTHOM

BROWN BOVERI

MTE

OERLIKON

SIMENS A. G.

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
CH 8021 ZÜRICH 1 (Suisse)

Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas · Automotoras · Unidades múltiplas eléctricas
Subestações · Catenárias · Instalações de sinalização e de
telecomunicação · Estudos de electrificação

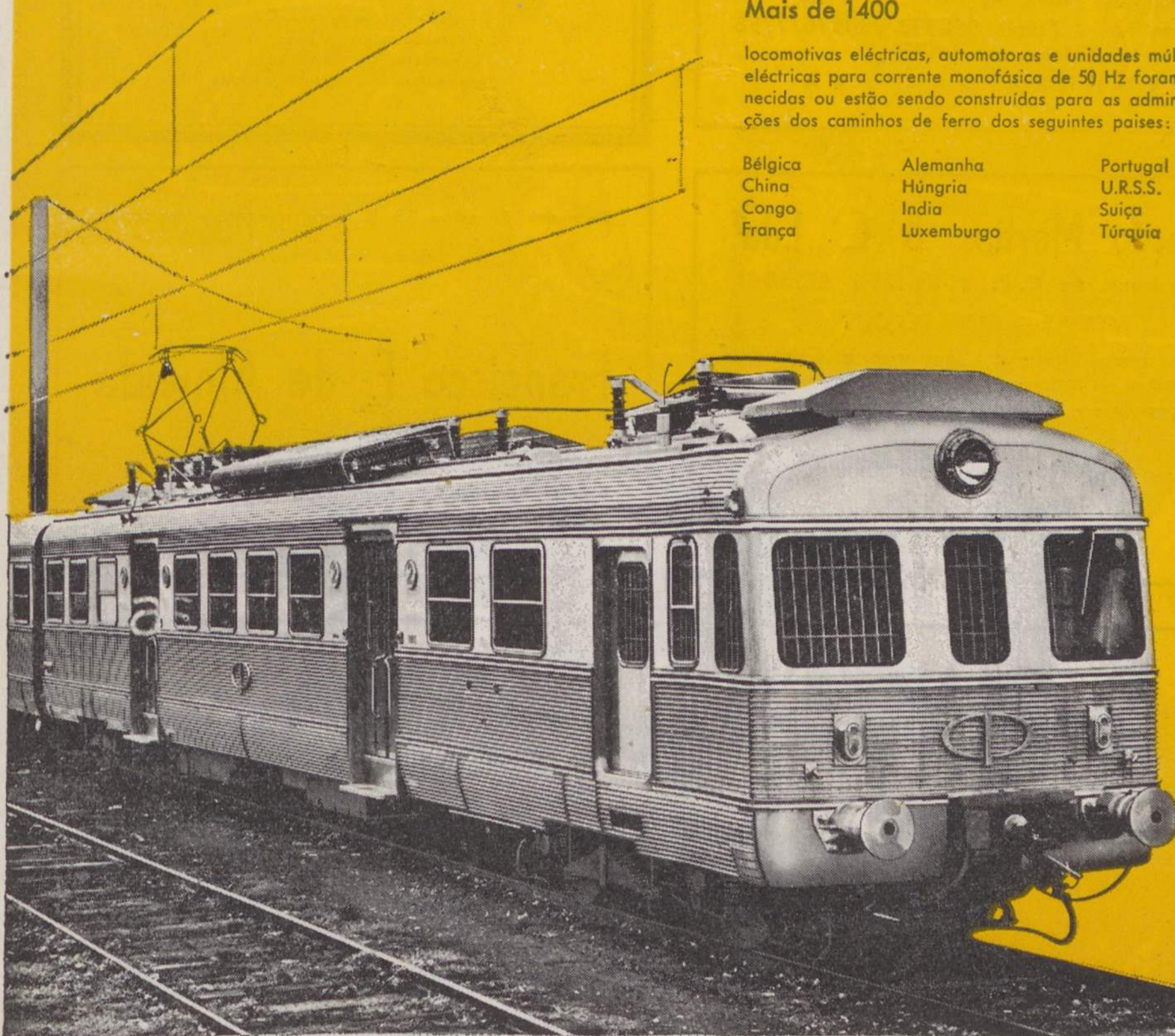
Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Turquia



Revista de Imprensa



A velha e anacrónica estação de BRAGA

Foi no dia 20 de Maio do ano de 1875 que na cidade de Braga teve lugar a abertura, à exploração pública, do então «Caminho de Ferro do Minho», que pondo a velha capital minhota em mais rápida e cómoda comunicação com o Porto a ligou por meio da então «viação mais acelerada», com os pontos principais da Europa.

Acontecimento de tomo nos fastos da história bracarense e segundo o que respigamos de hebdomanário coevo, Suas Majestades o Senhor D. Luís I e sua Augusta esposa a Senhora D. Maria Pia e suas Altezas, o Príncipe Real D. Carlos e seu irmão o infante D. Afonso quizeram com a sua presença honrar a festa da inauguração.

E nesse dia, todos os bracarenses se deram as mãos para festejarem o acontecimento, sendo as régias figuras saudadas nos Paços do Concelho, pelo então Presidente da Câmara Dr. Jerónimo da Cunha Pimentel.

Como lemos, o facto foi, nessa já distante época, motivo de dupla satisfação para os habitantes de Braga que viveram os dois acontecimentos com justificada euforia: a chegada das régias figuras e a inauguração do caminho de ferro.

Sabido que a C. P. ainda este ano projecta electrificar a linha Porto-Braga, para o que faltam apenas 38 quilómetros, volvidos 93 anos da sua inauguração, afigura-se-nos ser de toda a vantagem fazer-se uma modificação na actual estação, mormente na parte interior, desde as salas de espera que praticamente não existem, até às dependências várias que com bilheteiras e outras secções são de há muito consideradas anacrónicas e em nada de acordo com a categoria da cidade capital de uma Província propagandeada como jardim de Portugal.

E a nossa estação, verdadeiro paradoxo por soturna e despida de qualquer beleza, e comodidade parece já, nesta altura, um apeadeiro do deserto...

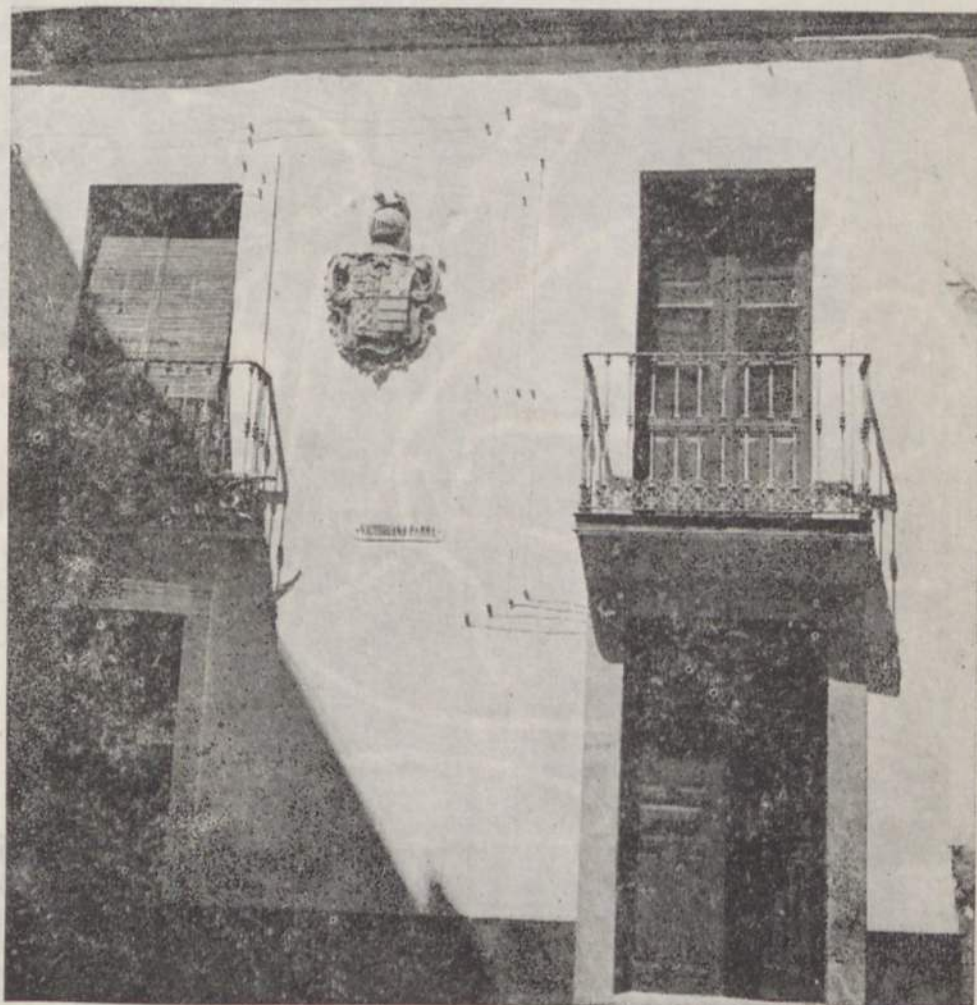
Uma estação fresca, florida, de mobiliário actualizado e dependências atraentes estará mais de acordo com a valorização turística da região e a categoria da própria cidade, capital de uma das mais importantes, bonitas e progressivas províncias do País.

Ou não será assim?

(do «Diário do Norte»)

Ribeira de Seda devia exigir um monumento condigno daquele que foi e que continua a ser o maior romancista português, figura proeminente da literatura, não só do último século como de todas as épocas. Um monumento grandioso, à altura do homem de génio que enriqueceu as letras com o seu talento extraordinário.

(de «A Voz de Trás-os-Montes»)

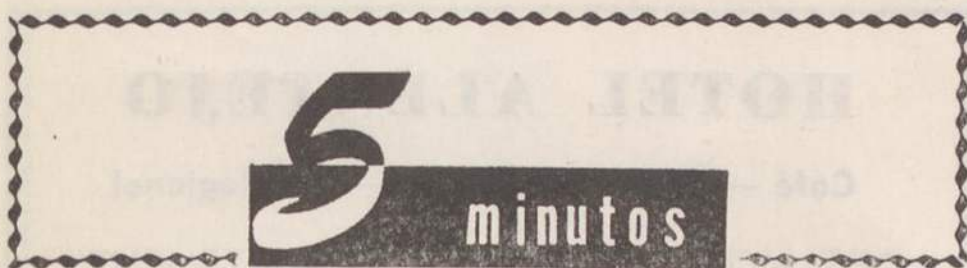


OLIVENÇA — Casa com brasão português, na Rua das Atafonas

A propósito da questão de Gibraltar o «Diário do Alentejo» insere um artigo em que se conclui por perguntar mais uma vez: «Para quando, a restituição de Olivença a Portugal?» A pergunta, tantas vezes feita através da Imprensa repete-se incessantemente. A resposta parece difícil. Será mesmo tão difícil como arrumar o caso de Gibraltar?



Casa onde nasceu Camilo Castelo Branco



Os cinco jogavam o «pocker» quando, súbitamente, um deles caiu morto, fulminado por um ataque cardíaco. «E agora?» — perguntou um dos outros, apavorado. — «Que vamos fazer?» «Bem,» — respondeu outro — «não há remédio. Temos que tirar o sete do baralho.»

Era um sádico aquele professor que pediu o canivete emprestado ao aluno, aguçou a ponta, e deu um belo zero ao rapaz.

Porquê? — Porque se chama *parto* a um acto que deveria chamar-se *chego*? Porque é que os architectos não cortam as unhas aos arranha-céus? Porque é que a aranha não tece teias de intrigas? Porque não se fazem móveis usando a tábua de Pitágoras? Porque é que não comemos «assim e assado»?

— A menina não é Mona Lage, filha do milionário fabricante de lâmpadas?

— Não senhor.

— Ah! Por um momento tive a impressão de que a amava.

E quando a mulher, falando com a visita acerca do cão lá de casa, disse que ele era tratado como um membro da família, a voz tímida do marido perguntou por detrás do jornal: — Qual?

É difícil: a mulher do jacaré chorar lágrimas de crocodilo. Os polícias quando jogam futebol «deterem» o adversário. O nó cego recuperar a vista. Um médico coser a barriga do operado com os quatro pontos cardeais. Os cangurus obterem uma bolsa de estudo.

O homem foi levado para o hospital. Tinha agredido a esposa.

Alma simples era a do polaco que se chamava — disse ao oficial de emigração — Tchonismaroponougo-Prxybansky.

— Como se escreve? — perguntou o oficial.

— Com um traço de união — respondeu ele.

O marido: — Outro chapéu novo? Onde pensas que vou arranjar dinheiro para esses luxos?

— Querido, podes dizer que sou vaidosa, mas curiosa nunca.

Passagem de romance: — «Ela deu-lhe um olhar tão azedo que ele poderia ter temperado uma salada com ele.»

O bêbedo chegou a casa altas horas da noite. Entrou tacteando no quarto. Ao ver-se reflectido no espelho teve um susto terrível, mas logo gritou, corajosamente: — «Saia daí, se não arrebento-o!» Como a figura do espelho avançasse para ele com igual violência e também de braço erguido, ele deu-lhe um soco na cara. O espelho partiu-se em mil pedaços.

Então o bêbedo começou a choramingar: — «Oh, coitadinho, desculpe, não sabia que você usada óculos.»

Francisco António Fernandes, Lda.

ARMAZENISTAS — IMPORTADORES

FERROS / AÇO / TUBOS

Escritórios:

Rua da Madalena, 80-1.º — Telef. 86 31 51/2

Armazéns:

Estrada da Circunvalação — ROMEIRAS — (Algés)
Telef. 21 48 66

A LEI DE IMPRENSA

— Venho exercer o meu direito de contestação. Está aqui um anúncio que diz que eu devo comprar um automóvel de certa marca e quero que isto seja desmentido...

(In «ABC», de Madrid)

