

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

CONFIOU AS MÁQUINAS

SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

SCIAKY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE
MAIOR EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º E. — LISBOA

★

TELEFS. 65 12 29 / 65 12 20 / 65 18 12

DELEGAÇÃO NO PORTO

•

RUA DE SANTOS POUSADA, 571

•

TELEFONE 5 69 21

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

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

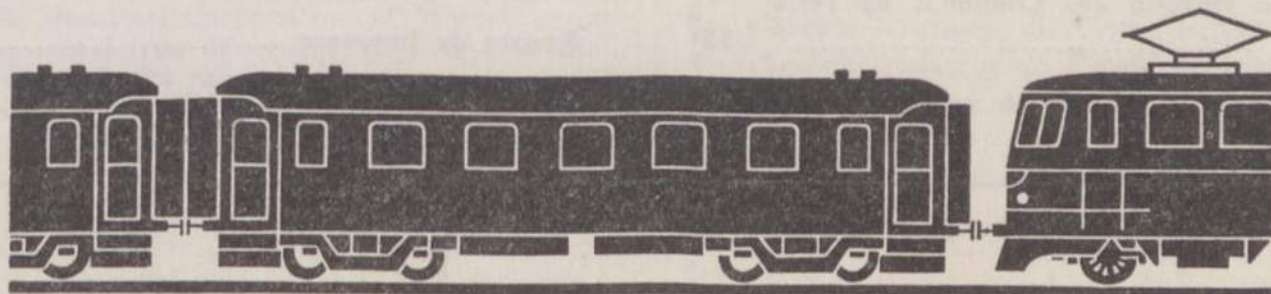
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

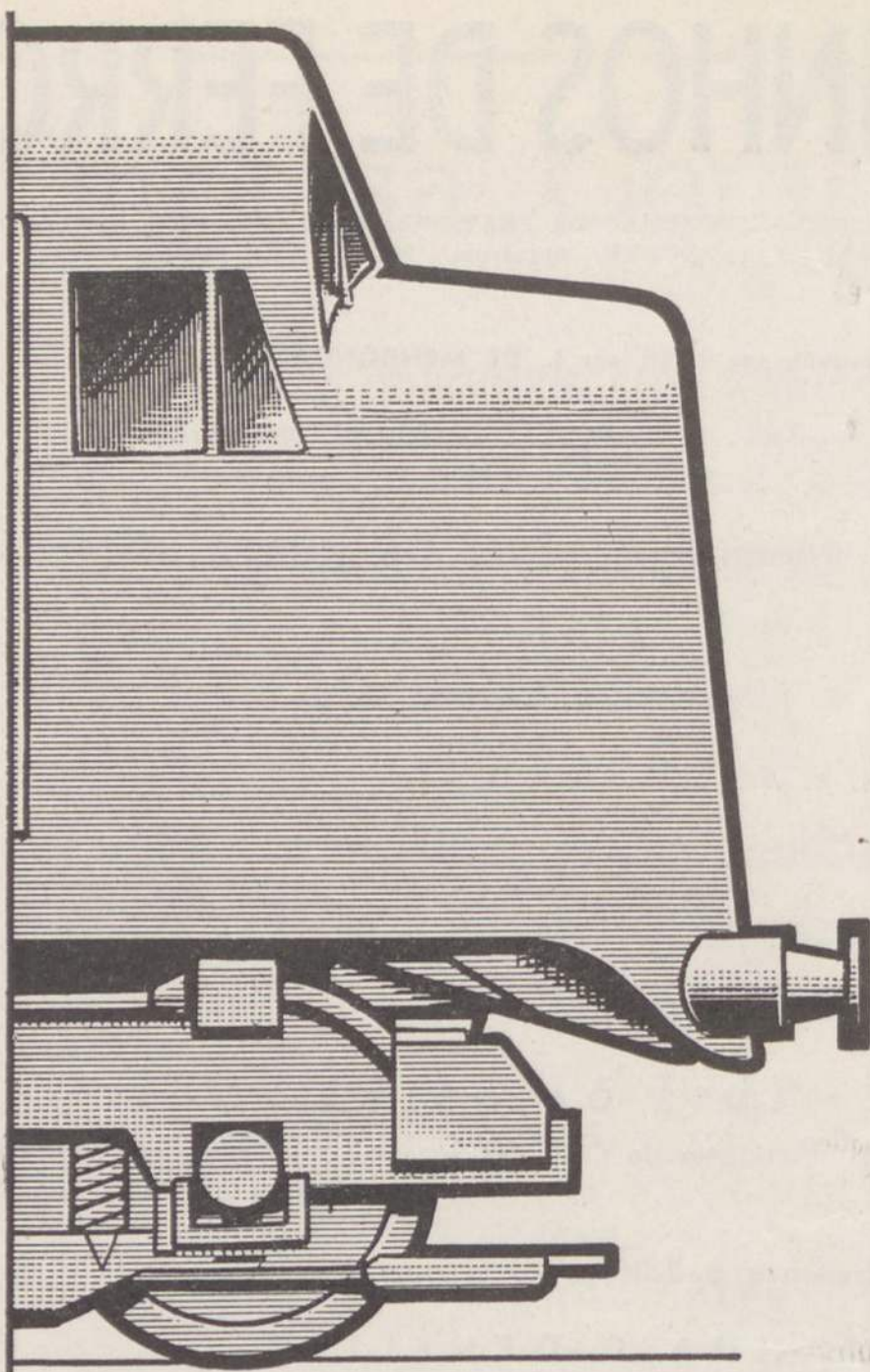
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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

Jornal do Mês 29

Na Estação de Campanhã funcionou uma carrua-
gem-laboratório onde prestaram provas psicotéc-
nicas 37 fogueiros candidatos a maquinista 30

Dois minutos de viagem 31

O Primeiro Comboio com «Containers» 32

A Alma dos Vagões de Caminho de Ferro 33

Turismo 34

Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro
em Portugal 35

O Artesanato em Espanha 36

Volta ao Mundo 37

A influência dos Caminhos de Ferro de Moçambique
no desenvolvimento económico da província ... 38

Da Olisipo Romana e da Árabe Lissa-bonnah à
Lisboa-Lusitana de 1147 39

Livros 40

Escada Rolante 41

Revista de Imprensa 42

Jornal do Mês

O NOSSO ANIVERSÁRIO

A primeira pessoa a felicitar-nos pela entrada no 81.º ano de publicação foi o nosso ilustre colaborador e membro do nosso Conselho Directivo, Sr. Professor Doutor João Faria Lapa, administrador da Caixa Geral de Depósitos.

Realizou-se em Tomar o II Encontro de Agências de Viagens, iniciativa organizada pela Comissão Municipal de Turismo.

• Foram nomeados representantes, na Comissão Regional de Turismo da Serra do Marão, das câmaras municipais de Amarante e Vila Real, respectivamente, os Srs. José Gonçalves de Abreu e Arq.º Mário da Silva Santos.

• Na sede da Casa de Pampilhosa da Serra, efectuou-se uma homenagem aos órgãos informativos, durante a qual o presidente da direcção, António Gonçalves Nunes, dirigiu uma mensagem aos presentes, e o presidente das comissões de melhoramentos de Unhais-o-Velho falou sobre «Regionalismo e informação». A nossa revista fez-se representar.

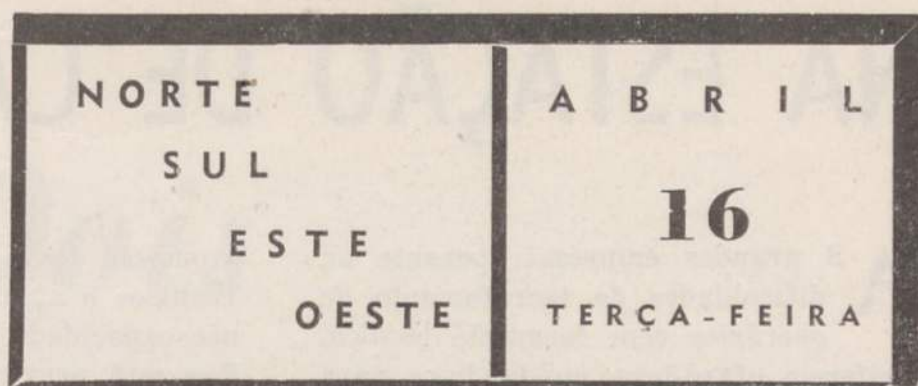
• A Câmara Municipal de Olhão deliberou perpetuar na toponímia local os nomes de Aquilino Ribeiro e José Dias Sancho, a quem a magnífica vila ficou devendo algumas admiráveis páginas de descritivo. O primeiro fez a sua estreia literária num jornal de Olhão, e o segundo deu à vila o epíteto de «vila cubista».

• Por amável oferta da delegação oficial do Turismo Espanhol, recebemos um exemplar do «Calendário Turístico Espanhol» para o ano corrente. Publicação promovida pela Subsecretaria de Turismo, tem o valor de um compêndio de grande riqueza folclórica que o país vizinho e amigo possui. Entre os 3400 acontecimentos que regista, figuram as famosas solenidades da Semana Santa, as feiras, vida cultural e artística, vida desportiva. Três índices (alfabético, provincial e por matérias) permitem a fácil consulta do calendário: a situação das localidades, meios de acesso, alojamentos, e uma descrição breve da sua riqueza monumental e artística. Agradecemos a oferta.

• Faleceu em Coimbra o jornalista António de Sousa, director e redactor do bi-semanário local *O Despertar*. Durante trinta anos manteve-se com elevado aprumo à frente do jornal, que há cinquenta anos a esta parte tem sido um dos grandes órgãos de defesa dos interesses de Coimbra.

• Por aviso do Ministério dos Negócios Estrangeiros tornou-se público que foi depositado o instrumento de adesão do Governo da Roménia à Convenção Aduaneira relativa a contentores concluída em Genebra a 18 de Maio do ano passado. Para este país a referida Convenção entrou em vigor em 30 de Janeiro deste ano.

• A International Telephone and Telegraph Corporation (I. T. T.) adquiriu à Sheraton Corporation of America, uma das maiores cadeias hoteleiras internacionais. A Sheraton, que emprega presentemente 26 mil pessoas, opera 165 hotéis e motéis em 165 países com uma capacidade total de 49 277 quartos. Em 1867 o número de hóspedes ultrapassou os 12 milhões.



• Promovidas pelo Centro Português de Turismo para a Benelux, recentemente criado em Bruxelas, realizaram-se o mês passado visitas de vários grupos de agentes de viagem à província do Algarve.

• O Chefe do Estado recebeu no Palácio de Belém a comissão do Clube Ferroviário, chefiada pelo Eng.º Fernando Seixas, director dos Caminhos de Ferro de Moçambique, que o convidou a deslocar-se a Lourenço Marques, no fim de Junho, para presidir à inauguração do estádio daquela cidade.

• Foi declarada a utilidade turística prévia do conjunto hoteleiro Núcleo da Praia, que está a ser executado nas praias de Alvor e Três Irmãos, no concelho de Portimão.

• Reproduzimos de um jornal alemão: «Um quilo de urânio 235 pode produzir energia bastante para iluminar e aquecer durante dois meses uma cidade de cem mil habitantes. Aplicado esse potencial de energia a um comboio, faria movê-lo num percurso avaliado em mais de 150 mil quilómetros.»

• Foi criado pelo Ministério das Comunicações o Serviço de Estudos de Trânsito, como órgão de apoio técnico da Direcção-Geral de Transportes Terrestres. A criação destes serviços foi resultante dos estudos que há algum tempo se vêm fazendo no âmbito da Comissão de Reorganização de Serviços daquele organismo.

• A Presidência do Conselho outorgou a concessão de «utilidade turística» à primeira companhia que se constituiu em Portugal para a construção e exploração de parques de estacionamento, com o capital de 50 mil contos.

• Em todas as livrarias de Paris apareceu o novo livro de Solange Paravaux *Cerâmica Popular do Alto Alentejo*, pormenorizado estudo acerca de aspectos fundamentais do artesanato português naquela região, focando em especial as áreas de Estremoz e Nisa.

• Com a presença dos presidentes das Câmaras Municipais de Braga, Guimarães, Fafe, Vila Verde, Póvoa de Lanhoso, Amares, Barcelos e Esposende, e das Comissões de Turismo de Vizela, Taipas, Gerez e Caldelas, efectuou-se na sede da Comissão de Turismo de Braga uma reunião para apreciar o relatório do estudo sobre o turismo no distrito de Braga, integrado no plano do desenvolvimento da região bracarense. Foi decidido elaborar um roteiro turístico do distrito.

SUGERIDA PARA CORREIA MARQUES E FÉLIX CORREIA

a concessão do «crachat» de ouro
do Sindicato Nacional dos Jornalistas

Na assembleia geral do Sindicato Nacional dos Jornalistas, efectuada no dia 18 de Março, foi proposto à consideração da respectiva direcção, que fosse concedido o «crachat» de ouro, o mais alto galardão da classe, a dois notáveis jornalistas que há mais de cinquenta anos exercem a sua nobre profissão: Pedro Correia Marques, director e editor de *A Voz*, e Félix Correia, redactor do *Diário de Lisboa*, ambos colaboradores ilustres da nossa revista.

NA ESTAÇÃO DE CAMPANHÃ

AS grandes empresas, perante as dificuldades de recrutamento de operários com formação técnica, preferem «fazê-los», moldando-os para este ou aquele género de trabalho. Porém, a massa humana necessita ser seleccionada de acordo com aptidões que não podem, já, ser averiguadas segundo a fórmula «parece», com a grande incógnita da dúvida. Há que pôr de parte a falibilidade de julgamento do homem. E entra a máquina que vomitará resultados mediante os quais quase desaparece a possibilidade de erro humano. Estes os princípios da psicotecnia — nova ciência, conjugação de três outras: física, psicologia e sociologia.

Pretendendo remodelar processos de trabalho, recentemente a C. P. encarregou uma empresa francesa (C.O.R.T. — Companhia de Organização Racional do Trabalho) do estudo dos novos moldes em que devia passar a orientar-se. E nasceu uma esquematização da qual não tardaria a surgir o primeiro resultado prático: a criação de um Centro de Psicotecnia privativo.

Foi encarregado da chefia desta secção o Sr. Dr. Jaime de Oliveira. Depois... Depois, a formação de dois operadores e a dotação desse centro com as máquinas necessárias aos complexos exames. Este apenas o ponto de partida — que se atravessa actualmente.

Homens e máquinas foram instalados numa carruagem adaptada para o efeito, que passou a chamar-se «Laboratório Psicotécnico». Unidade móvel é, por enquanto, o único elemento daquilo que será, de futuro, um mais completo Centro de Psicotecnia.

Defeitos de espaço a imporem limitações. Facilidades de mobilidade a tornarem o citado laboratório na única unidade móvel de psicotecnia da península.

promoção desses homens a maquinistas. Técnicos e aparelhos diriam se têm ou não capacidade para a nova tarefa que lhes está prevista.

Vejamos a constituição deste laboratório, verdadeiro milagre de aproveitamento de um mínimo de espaço. A carruagem foi dividida e conta no seu seio com: sala de espera; sala de exames colectivos, com capacidade para 12 pessoas; sala de testes motores; e sala de entrevistas; casa de banho e um pequeno arquivo.

Passamos, agora, a descrever como se processa um dia de exame de um dos candidatos. Cerca das 8 horas da manhã, é recebido por um operador psicotécnico que, na sala de espera, procura pô-lo à vontade antes do exame, explicando-lhe do que ele vai constar e qual o fim a que se destina. Aberto um «dossier» em seu nome, iniciam-se, logo depois, as provas propriamente ditas, com a resposta a testes colectivos — jogo de perguntas e respostas muito simples, escritas. Segue-se um intervalo para

o mais depressa possível, a assinalar cada um dos estímulos, procurando não deixar influenciar-se por factores de confusão tais como ruídos, etc.

A última fase do exame consiste numa entrevista complementar com o Sr. Dr. Jaime de Oliveira, que analisa os resultados dos testes e que faz perguntas de forma a obter dados complementares.

Merece todos os encómios esta iniciativa da C. P. A preocupação da análise do seu pessoal quanto à capacidade pressupõe maior segurança para os passageiros dos comboios portugueses.

Posto em funcionamento em Novembro passado, já se fizeram na Laboratório Psicotécnico cerca de 500 exames. E encontram-se programados muitos outros, que não estarão concluídos antes do próximo mês de Outubro.

Como dissemos trata-se, apenas, de um início, primeiro passo da psicotecnia ao pessoal ferroviário nacional. Três homens tendo a seu cargo cerca de 25 000, enquanto que os Caminhos de

funcionou uma carruagem-laboratório

almoço, imediatamente após o qual se realizam os testes motores, na sala especialmente equipada para o efeito.

Aí toda uma série de aparelhos complexos: *cronoscópio* destinado a determinar os tempos das reacções, mediante estímulos visuais e auditivos; *máquina de teste de «pointage»*, que permite avaliar da destreza digital e da resistência à fadiga, bem como a precisão gestual; e *reacciómetro*, que avalia da velocidade de determinadas reacções e apti-

Ferro Franceses, em 1960, contavam com 220 operadores para 350 000 ferroviários, aproximadamente.

Mas a ampliação não apenas de quadros como de apetrechamento processar-se-á em breve — tanto mais necessária quanto vai contruir-se, no Entroncamento um grande Centro de Formação de Pessoal. Torna-se necessário recrutar monitores. E, mais uma vez, nesse caso tem a palavra a psicotecnia.

onde prestaram provas psicotécnicas 37 fogueiros candidatos a maquinistas

Só a possibilidade de deslocação daquela unidade tornou exequível que entre os dias 4 e 7 do corrente, tivessem prestado provas 37 fogueiros que para tal não precisaram de deslocar-se a Lisboa. O número justificou que o Laboratório fosse a Campanhã ao encontro dos operários. Estava em jogo a futura

dões, chegando a conclusões mais ou menos precisas sobre a capacidade de dispersão da atenção e o condicionamento da aprendizagem. Pedais, manípulos, luzes que acendem e apagam, cons estrímulos que se ouvem súbitamente. E o candidato não tem mais que carregar em botões ou accionar pedais,



Dois minutos de viagem

DA BULGÁRIA À ROMÊNIA

A Bulgária é um país montanhoso atravessado de leste a oeste pela cordilheira de Musala, a três mil metros de altura (onde se situa o mosteiro de Rila, fundado no século nove, a dois mil metros sobre o nível do Mar Negro, só possível de alcançar por uma estrada íngreme e tortuosa que vai bordejando o Struma, rio vertiginoso que desemboca naquele mar). O mosteiro é um exemplar magnífico da arquitectura búlgara que, no decurso dos séculos, sofreu diversas mutilações, principalmente quando os turcos invadiram o país, no século catorze; ali permanecendo até 1878, data em que a Bulgária proclamou a independência com a criação do principado, instituído em reino, em 1908, pelo czar Fernando. No coração dos Balcãs, um pouco sobre a Turquia, a Bulgária tem sido testa de ponte da Ásia Menor na Europa e luta de guerrilhas da Europa junto do Bósforo. País que é um mosaico de raças, pois além da população propriamente búlgara, inclui sérvios, bósnios, valáquios, a Bulgária corresponde à Mesia Inferior do tempo de Trajano. Os búlgaros eram um povo das margens do Volga que vieram estabelecer-se nesta região, no século sete, mas que, sem dificuldade, adoptaram os costumes e a língua dos povos de raça eslava.

Nos dialectos da Rumélia e da Moldávia encontramos várias palavras portuguesas, como *ferro*, *a rosa*, etc. Ao sul, a fronteira da Roménia, onde os *sefardis* rezam e cantam em português vernáculo.

A Roménia, que o Danúbio banha na extensão de 500 quilómetros até às Portas de Ferro, as célebres cascatas de prodigiosa altura, é, também, o país das montanhas — que são um braço dos Cárpatos, apresentando aspecto grandioso, que em vários pontos lembra a Suíça. Terra das auroras boreais, dos veados e dos búfalos, das camurças, dos mármore polícromos, do âmbar, dos moinhos de vento, da excelente cerveja de Opler, e onde os rouxinóis são tão numerosos que se podia chamar às suas florestas a pátria destas aves, tem por capital Bucareste, nas margens do Dimbovitra, que a divide em duas partes, e em cuja rua principal, a famosa Rua Mogosof, há o movimento e o esplendor das artérias elegantes de Paris.



ASPECTO MUITO CURIOSO E PITORESCO DO MERCADO DE SÓFIA

O PRIMEIRO COMBOIO COM CONTAINERS

é um rápido que partiu do porto de Neustadt com destino ao Sul da Alemanha

O senador de Bremen, o Dr. Borttscheller, deu o sinal de partida, no porto de Neustadt, do primeiro comboio rápido carregado com 47 grandes «containers», com destino ao sul da Alemanha. Em Hanôver é engatado com outros vagões de Hamburgo e passa a formar o primeiro comboio de «containers»: o «Delphin». No futuro estes rápidos de «containers» partirão regularmente às 17 horas (menos aos sábados), dos portos marítimos alemães de Bremen e Hamburgo e, a uma velocidade de 100 km/h, chegarão já às 1.44 horas à estação Leste de Frankfurt-sobre-o-Meno, às 4 horas a uma estação especial de Mannheim e às 5.50 a Ludwigsburg.

A rede Ferroviária Federal, conforme foi ressaltado pelo seu presidente, em Bremen, cumpre assim o seu propósito de, durante a noite, transportar os «containers» a uma distância superior a 600 km, dos portos marítimos do norte até ao sul do país. Cargas urgentes podem ser entregues ainda na manhã do dia da chegada aos terminos. O plano não está orientado nos horários de chegada ainda irregulares dos navios de «con-

tainers». «O esforço e a disposição da Rede Ferroviária Federal, com introdução dos comboios mistos de vagões de carga e de «containers» — assim espera Stuckenberg — serão auxiliados e incentivados pelo melhor aproveitamento dos comboios postos à disposição dos interessados.»

Os três grandes pontos de transbordo de «containers» da Rede Ferroviária Federal, nas estações Leste de Frankfurt-sobre-o-Meno, a especial de Mannheim e Ludwigsburg (junto a Estugarda) fazem parte da rede de comboios de mercadorias de alta velocidade e podem ser alcançadas directamente através de vias periféricas, também por auto-estrada. O custo de investimentos para as três terminais, a instalação dos trilhos, a construção das estradas de acesso e de transbordo, da rampa de acesso, dos guindastes, etc., exigiram um gasto de cerca de 3,5 milhões de marcos. Uma soma semelhante será necessária para os terminos em Munique, Nuremberga e Basileia.

TÚNEIS NO JAPÃO

O Japão vai iniciar a construção de um túnel rodoviário de 8,5 km de comprimento, que será o segundo dos mais longos do Mundo (o primeiro é o de Monte Branco, entre a Itália e a França). O novo túnel japonês situar-se-á na ilha de Honchou, a 43 km ao norte de Komaki, e os trabalhos terão início durante os primeiros meses de 1968.

Entretanto, os serviços das estradas do Japão têm em estudo a construção de mais dois grandes túneis rodoviários, de cerca de 10 km cada um, na estrada de Tóquio a Toyama, nas montanhas do norte. Presentemente, o comprimento desta estrada é de 400 km. Os referidos túneis permitirão um encurtamento de 100 km.

O COMBOIO SERÁ UTILIZADO NA PONTE SOBRE O TEJO

Ao intervir, no dia 1 de Março, na Assembleia Nacional, na discussão das contas gerais do Estado, o deputado Dr. Elmano Alves fez a defesa da aceleração da construção do caminho de ferro que há-de utilizar a ponte sobre o Tejo, como forma de aumentar a rentabilidade deste empreendimento. O orador argumentou que o custo da construção da via férrea até à entrada da ponte, primeira fase, é de cerca de 120 mil contos, custo inferior ao juro de seis anos dos 400 mil contos que estão empatados na ponte para utilização ferroviária.

Este aumento de rentabilidade torna-se necessário — acentuou o deputado — porque se tem verificado que, devido ao elevado custo das portagens, o tráfego registado até fins de 1967 está abaixo 40 por cento das previsões feitas para amortização do empreendimento. A previsão fixava um movimento diário de cerca de 14 mil veículos, e a média verificada tem-se mantido em cerca de 9700. É certo que a progressão do tráfego registou ultimamente um valor de 18 por cento, superior às previsões iniciais, o que tem levado o Governo a não decidir um abaixamento das tarifas de portagem. Considerando que cerca de metade do movimento registado na ponte diz respeito a pessoas que têm ocupações na margem sul, quer dizer a uma utilização económica da ponte, o senhor deputado defendeu que ao menos se criem assinaturas para os utentes regulares da ponte.

NA LINHA DO ESTORIL

Só dentro de um ano poderão entrar ao serviço, no linha Lisboa-Cascais, as novas automotoras e reboques, cuja parte eléctrica foi encomendada a uma empresa de Londres pela Sociedade Estoril. Trata-se de uma frota de 29 unidades de material circulante, cuja parte mecânica será feita em Portugal.

A Sociedade Estoril ainda não decidiu qual a empresa que procederá a esta construção — se a Sorefame, se uma firma estrangeira que apresentou orçamento mais baixo do que aquela companhia portuguesa. A decisão está dependente de um parecer governamental sobre o assunto.

A encomenda da parte eléctrica atinge o valor de cerca de 27 600 contos.

PONTE SOBRE O BÓSFORO

O plano quinquenal do Governo turco, de 1967 a 1971, prevê a construção de uma ponte suspensa ligando o continente europeu ao continente asiático, respectivamente entre Ortakoy e Beylerbeyi. O comprimento da ponte será de 1350 m e a sua largura de 20 m.

REUNIÕES INTERNACIONAIS

De 6 a 8 de Novembro de 1967 reuniu-se em Paris, no âmbito da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes, o «Comité dos Suplentes e o Grupo de Relatores encarregados dos problemas de acesso ao mercado», com a presença do Eng.º Luís da Costa, e do técnico de 1.ª classe Dr. Emílio Peixoto Vilar.

Em 11 e 12 de Dezembro, realizaram-se reuniões do Comité dos Suplentes e do Conselho de Ministros de Transportes em que participaram o Eng.º Luís da Costa, Dr. Miguel Sequeira Braga, chefe do VI Grupo e o técnico de 1.ª classe Dr. Emílio Peixoto Vilar. Na última reunião tomou parte o Ministro das Comunicações.

A ALMA DOS VAGÕES de Caminho de Ferro

por Waldo Mier

A autêntica novela do comboio é a que, há mais de cinquenta anos, publicou Eduardo Zamacois com o expressivo título de *Memórias de um vagão de caminho de ferro*.

Agora, coincidindo quase com a notícia do regresso a Espanha deste novelista, foi reeditado aquele seu romance que no seu tempo alcançou, como muitas das suas obras, um êxito notável.

Nas *Memórias de um vagão de caminho de ferro* Zamacois descreve-nos, com o estilo autobiográfico que assim lhe corresponde, a vida de um vagão de primeira classe fabricado nas oficinas francesas de Saint-Denis. Bem terminado, polido, envernizado, construído com aços de primeira qualidade e madeiras de luxo, acaju, ébano e carvalho, confortavelmente mobilado e alcatifado, este vagão mal inicia a sua vida unido a um comboio da linha Madrid-Hendaia, recebe de seus companheiros, os outros vagões, o sobrenome de «Cabal», dado o perfeito acabamento de toda a sua estrutura.

Porque ocorre dizer que Zamacois — que para escrever esta novela viajou incansavelmente por todas as linhas ferroviárias de Espanha de há meio século, e fê-lo inclusivamente como fogueiro — imprimiu vida própria, humanizada, a cada um dos elementos de um comboio ferroviário. Assim, os outros vagões que seguem unidos ao «Cabal» possuem também nomes próprios, reflexo das suas condições ferroviárias. Por exemplo: «O Tímido», é um vagão medroso dos túneis; «O Presumido», crê-se muito perfeito; «O Misanthropo», apenas fala nas viagens; «Os Irmãos Sommier», são as duas carruagens-camas. As locomotoras, segundo a sua maneira de arrastar e correr, recebem também a sua denominação especial: a que conduz o «Cabal» na sua primeira viagem recebe o nome de «La Tirol», pela sua maneira brusca de arrancar; «La Caliente», é outra que, no Inverno, possui muito boa caleficação; «A Reciosa», que sente aversão pelos abismos; «A Económica», porque poupa carvão aos fogueiros; «A Casa Real», é uma que em cerca ocasião levou os vagões do comboio dos reis; «O Regedor», porque deita água em demasia pelos tubos. E há ainda outras como «A Sem Medo» e «A Milhões».

A medida que vão cruzando os campos de Espanha ou se detêm nas estações, trocam diálogos entre si: comunicam-se os seus pesares, as suas inquietações, os seus sentimentos e os seus medos, como e fossem pessoas humanas. E, está claro, contam as cenas que presenciavam nos seus compartimentos. Umaz vezes são amantes que se reúnem, submetidos a um destino trágico que paga uma das locomotoras: outras são momentos dramáticos e folhetinescos, como quando uns bandidos internacionais assaltam os passageiros.

Os vagões de caminho de ferro de Zamacois nem sequer escapam ao ódio, ciúmes e vinganças entre si. Desta maneira, numa temporada em que o «Cabal» tem que prestar serviço na linha de Madrid a Sevilha, um vagão chamado «O Janota» o acolhe com aversão. O ódio nascido entre ambos estala quando o «Cabal» aproveita uma manobra numa estação e pode investir com toda a força contra o «Janota», o qual se desfaz em estilhas.

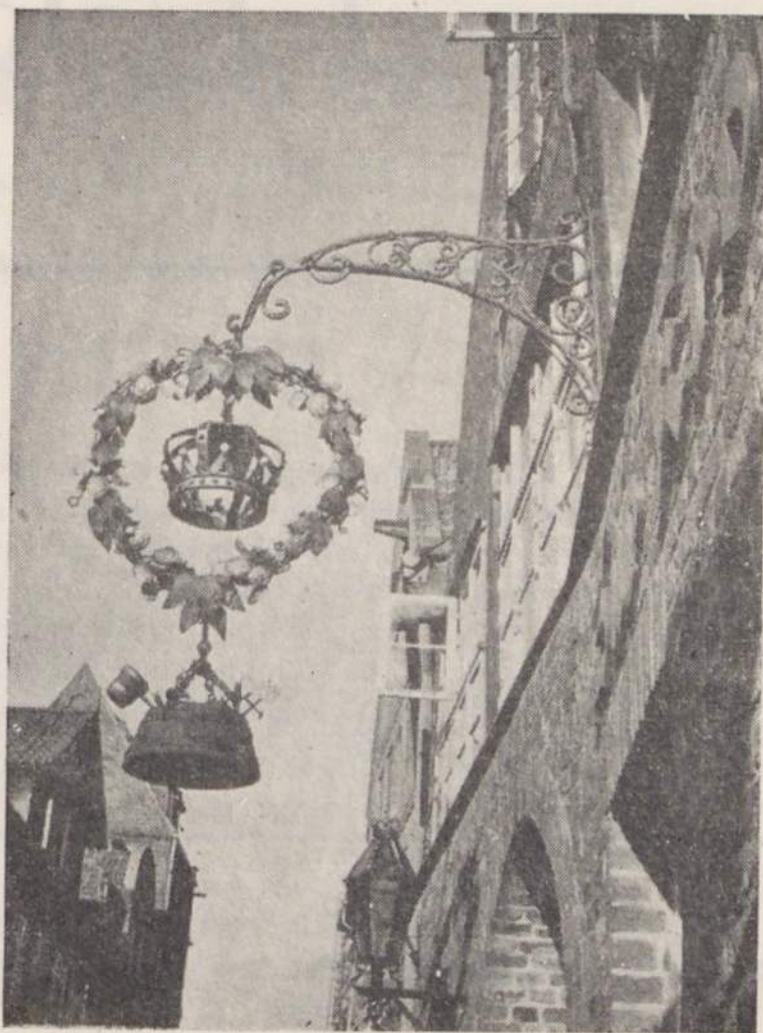
Também, como nos seres humanos, tem períodos de esplendor e de ocaso.

O orgulho de todos os vagões de caminho de ferro reside em ir atrelado a um expresso de luxo. A humilhação para o «Cabal» chega, quando à passagem dos anos, depois de ter rodado entre unidades de um comboio correio e finalmente entre as de um claudicante e mísero «misto», é transformado nada menos que num vagão de terceira classe, despojado das suas velhas poltronas, alfombras e cortinas. A sua resignação está plena de nostalgias na hora da jubilação, quando o seu último destino é o de converter-se em lar parado de um ferroviário aposentado, e colocado sobre umas travessas, sem rodas, no declive de um cais.

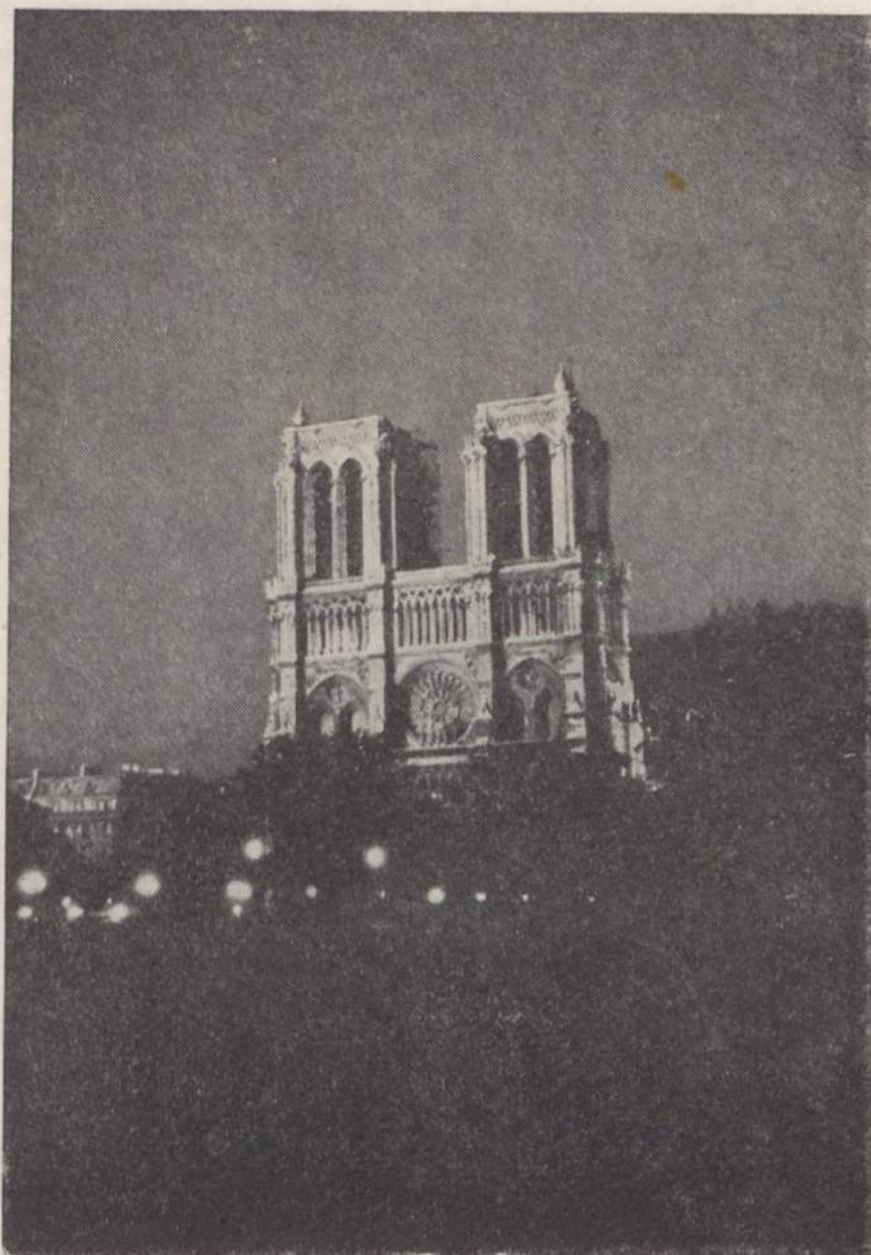
Dali, às vezes, vê passar os seus velhos amigos e companheiros, igualmente convertidos em lentas terceiras classes ou em máquinas de manobras.

Sim. Às vezes, lendo Zamacois, chegamos a crer que também têm alma os vagões do caminho de ferro.

PARA O BLOCO-NOTAS DO TURISTA



Munique, com as suas cervejarias típicas, é a metrópole da cerveja. Nos últimos dias de Abril de cada ano realiza-se na capital da Baviera a famosa Festa da Cerveja, acontecimento de excepcional brilhantismo



Notre-Dame, onde se reza há vinte séculos, foi templo gallo-romano, basílica cristã, templo romano, e, finalmente, transformada pelo bispo de Sully, num monumento surpreendente onde parecem viver as personagens da obra de Vítor Hugo — e que é uma das grandes atrações do turista

TURISMO

EM INGLATERRA

Mais de 2 270 000 estrangeiros visitaram a Grã-Bretanha nos primeiros nove meses de 1967, o que representa um aumento de 170 000, ou 8 por cento em relação a idêntico período do ano passado. As receitas provenientes do turismo devem, consequentemente, atingir £240 milhões no fim do ano, ou seja um acréscimo de 10 por cento relativamente às apuradas em 1967, indica a British Travel Association.

Em Setembro entraram na Grã-Bretanha aproximadamente 263 000 turistas estrangeiros, dos quais 137 000 eram oriundos dos países europeus. Este número elevou para 1 370 000 o total de visitantes europeus.

Os turistas norte-americanos que visitaram a Grã-Bretanha durante os primeiros nove meses do ano totalizaram 771 000 — um aumento de 10 por cento.

HOTEL COM 20 ANDARES

Segundo foi divulgado pela Imprensa da Beira, vai ser construído em Durban, em frente do Golden Mile, um grande hotel com vinte andares, que representará um investimento da ordem dos três milhões de randes. A importante unidade hoteleira, que terá mais de 300 quartos, voltados ao mar, estará pronta a entrar em funcionamento em 1970. Disporá, ainda, de um parque para 150 carros e de uma piscina, situada no segundo piso, orlada de relvados e virada ao Oceano Índico.

NA SICÍLIA

Prossegue com o maior interesse o programa de obras e iniciativas para o rápido desenvolvimento do turismo na Sicília, que oferece as melhores perspectivas sob os aspectos clima, belezas naturais e riqueza artística e arqueológica. As facilidades desde sempre concedidas aos turistas que viajam por mar, serão integradas este ano, com particular vantagem, nos serviços aéreos. Especiais condições serão oferecidas nos voos «charters» com destino às várias cidades sicilianas. Cómodos helicópteros transportarão os turistas até aos centros arqueológicos.

«TODAY SHOW» DA TELEVISÃO AMERICANA

O Comissariado do Turismo e a Direcção dos Serviços de Informação do Ministério dos Negócios Estrangeiros dão início a uma larga campanha de promoção nos Estados Unidos da América com a inclusão no programa «Today Show» da grande cadeia de televisão americana N. B. C. (National Broadcast Corporation) de cinco emissões diárias de duas horas, para difusão das potencialidades turísticas portuguesas.

Estas emissões são televisionadas por todo o território americano e a vinda a Portugal da considerada equipa do «Today Show» constitui um acontecimento de grande projecção.

Na realidade, tem-se verificado excepcional interesse, por parte da maioria dos países, em serem incluídos nos programas a divulgar pela N. B. C. junto do público norte-americano. No entanto, só a Grécia, a Holanda, a França, a Itália e a cidade de Londres o conseguiram, sendo ainda de realçar o facto de que apenas esta cidade foi filmada a cores, o que igualmente se dá com o nosso país.

O programa efectuado em Portugal versa temas de interesse turístico e cultural e pretende dar ao telespectador americano uma visão global da Metrópole.

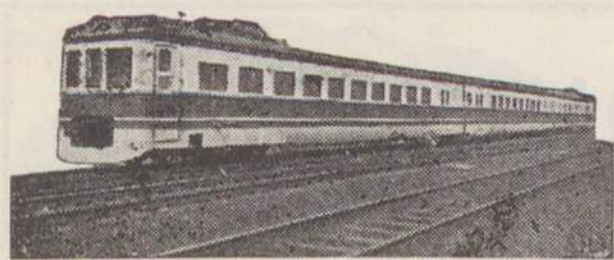
NO JAPÃO

Em 1966 o Japão foi visitado por 433 000 turistas estrangeiros, o que representa um aumento de 18 por cento em relação ao ano anterior.

MOÇAMBIQUE

O Departamento de Estado da África do Sul, instalado em Pretória, revelou que, durante o ano de 1967, cerca de 94 mil sul-africanos passaram as suas férias em Moçambi-

que. De salientar que este número é muito maior do que o dos restantes sul-africanos que passam as suas férias em qualquer outro local do estrangeiro.



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)

Contrato a que se refere a lei desta data

No dia 3 de Setembro de 1879, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, e gabinete de S. Ex.^a. O Ministro, aonde vim, eu Viriato Luís Nogueira, secretário do Ministério, aí se achavam presentes: de uma parte o Il.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. Conselheiro Augusto Saraiva de Carvalho, Ministro e secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, primeiro outorgante, em nome do Governo e da outra parte o Snr. Comendador Edmond Bartissol segundo outorgante, como director, procurador e representante, que mostrou ser, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, como consta de documento que fica arquivado na repartição a meu cargo; assistindo a este acto o procurador geral da Coroa e Fazenda, o Ex.^{mo} Conselheiro de Estado João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Martens; e por ele Ex.^{mo} Ministro, primeiro outorgante, foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo declaradas que, tendo o Governo de Sua Majestade resolvido aceitar uma proposta que por parte da mesma companhia lhe fora feita para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Pampilhosa à Figueira da Foz, sem subvenção alguma e com as condições que pelo Governo haviam sido propostas, tinha ele Ex.^{mo} Ministro deliberado fazer a concessão provisória deste caminho de ferro à dita companhia sem subvenção alguma pecuniária e com as mesmas cláusulas e condições do contrato celebrado em 3 de Agosto de 1878, para a construção e exploração do caminho de ferro da Pampilhosa à fronteira de Espanha, em tudo quanto essas cláusulas e condições não tivessem de ser modificadas em relação ao caminho de ferro de cuja concessão ora se trata.

E por ele Sr. Comendador Edmond Bartissol, segundo outorgante, foi dito que aceitava este contrato com as ditas condições por parte da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, cujo procurador e representante é; declarando ambos os outorgantes que se obrigavam ao fiel cumprimento de tais condições em seu nome e no das entidades que representavam e nesta conformidade aceitavam e subscreviam a doutrina e redacção dos artigos seguintes.

Artigo 1.^o — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta efectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos do artigo seguinte, a construção do caminho de ferro da Pampilhosa à Figueira da Foz, tocando em Cantanhede e Montemor, ou aproximando-se quanto possível destas povoações, e terminando em Vila da Feira ou no ponto que o Governo designar entre esta Vila e a de Buarcos; devendo este caminho ter, além das estações de entroncamento e intermédias, uma estação *terminus* de 1.^a classe na vila da Figueira da Foz, ou no ponto que o Governo fixar entre esta vila e a de Buarcos, com todos os acessórios, cais secos e molha-

dos e ponte de embarque, se o Governo a julgar necessária.

Art.^o 2.^o — O caminho de ferro de que trata o artigo precedente será construído e explorado com todas as cláusulas e condições que forem estipuladas pelo caminho de ferro da Pampilhosa à fronteira de Espanha, no contrato celebrado em 3 de Agosto de 1878, nos termos da carta de lei de 28 de Março do mesmo ano; cláusulas e condições que ficam fazendo parte deste contrato e que subsistem e vigoram para esta concessão, como se no presente termo fossem inseridas; exceptuadas tão somente as que são modificadas pelo presente contrato.

§ 1.^o — Os estudos de todos os trabalhos técnicos do traçado e de todas as obras deste caminho de ferro, serão feitos pela companhia concessionária, deixando por isso de ser aplicável a este caminho de ferro o disposto no artigo 1.^o § 3.^o do referido contrato de 3 de Agosto de 1878. Estes estudos e trabalhos técnicos serão submetidos à aprovação do Governo no prazo de três meses, contados da data deste contrato.

§ 2.^o — O Governo não concede subsídio pecuniário para o caminho de ferro da Pampilhosa à Figueira da Foz, nem para o seu prolongamento até o ponto a que tenha de ser continuado além daquela vila, ficando por isso sem aplicação a esta concessão o disposto nos artigos 25.^o e 26.^o do citado de 3 de Agosto de 1878.

§ 3.^o — São formalmente proibidos os contratos particulares e as avenças que tenham por efeito conceder a um ou mais expedidores uma redução nos preços das tarifas aprovadas pelo Governo. Exceptuam-se desta disposição tão somente os transportes que digam respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

(Continua no próximo número)



Apeadeiro de Almourol

Srs. Ferroviários:

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

Peçam amostras pelo correio a
MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS
— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279

ELVAS

SOMAPRE

BETÃO PRÉ-ESFORÇADO
PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS
COBERTURAS GRANDE VÃO
PRÉ-FABRICAÇÃO
CERÂMICA

★

**TRAVESSAS DE BETÃO
PARA CAMINHOS DE FERRO**

★

Fábricas:

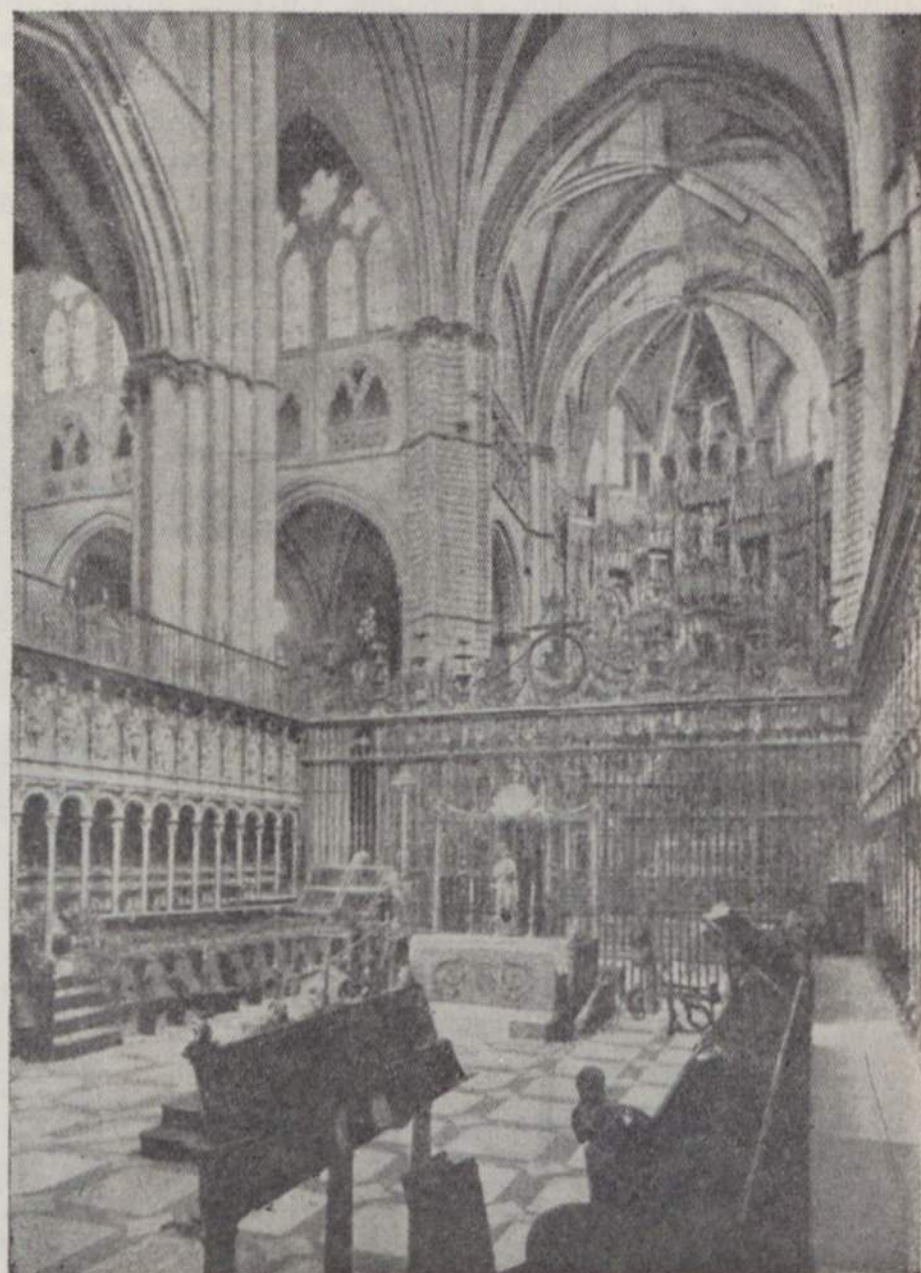
PERO PINHEIRO
ALVERCA
LEIRIA
COVILHÃ
TRAMAGAL

LISBOA: Av. da República, 83 — Tel. 76 00 45

O ARTESANATO EM ESPANHA

A Espanha, nem por ser um país já em adiantado grau de industrialização e em busca de mais rasgados planos ainda, deixa de conservar o seu artesanato. De o conservar e o proteger. Para isso, foi criada a «Obra Sindical de Artesania». Os produtos do artesanato não se destinam apenas aos espanhóis, mas especialmente aos turistas que, anualmente, se contam por milhões, não só por a Espanha oferecer realmente admiráveis condições para isso, com a sua rica paisagem, os seus inumeráveis monumentos e obras de arte, a sua cozinha, a sua rede de estradas, os produtos do seu solo e a sua cadeia de hotéis, mas também pela sua própria situação geográfica.

Cada região, como acontece em Portugal, tem o seu artesanato próprio. Apontemos alguns, quanto mais não seja para guia dos portugueses que ao país vizinho se deslocam com tanta frequência e não sabem trazer de lá mais que umas sedas ou uns perfumes, muito semelhantes em toda a parte. Assim, a Catalunha e as Baleares destacam-se pelos seus vidros; Talavera e Manises, pela sua cerâmica; a Andaluzia, pelos seus couros repuxados; Toledo e Eibar, pelos seus aços e damascos; Canárias, Oropesa e Lagartera, pelos seus bordados; Granada e Almagro, pelas suas mantilhas; Cuenca e Maiorca, pelos seus ferros forjados.



Interior da Catedral de Toledo



AUMENTARAM EM 10 POR CENTO as tarifas de passageiros na Rhodesia Railways

SALISBÚRIA (Correspondente) — Os preços dos bilhetes dos passageiros, na Rhodesia Railways, aumentaram 10 por cento, a partir de 1 de Março. Esta notícia foi anunciada há dias pelo ministro dos Transportes e, dentro de um ano, espera-se que aumente a receita dos caminhos de ferro em, aproximadamente, 200 000 libras (160 mil contos).

Em adição ao aumento de 10 por cento, os preços dos passes serão calculados na base do preço normal menos 20 por cento, em vez de menos 33 e 1/3 por cento, como presentemente e serão, evidentemente, baseados nos novos preços. Contudo, haverá certas excepções no caso de estudantes e equipas desportivas. Neste caso, ainda será aplicada uma redução de 33 e 1/3 por cento, mas os passes dos estudantes serão, no futuro, concedidos somente uma vez por trimestre.

Uma declaração publicada pela Rhodesia Railways no princípio do mês, diz que outras facilidades a serem retiradas seriam as que presentemente eram concedidas aos delegados assistindo a congressos anuais de agricultura e de associações científicas, câmaras de comércio, seitas religiosas e aos membros das forças armadas (em uniforme ou à paisana) de alguns outros países. Os descontos para «grupos de quatro» também iam ser retirados. Os bilhetes das crianças seriam calculados à base de 50 por cento dos preços dos adultos a aplicar.

A última vez que os bilhetes dos passageiros foram aumentados pela Rhodesia Railways, foi depois do relatório da Comissão Harragin, em 1959, quando se calculou que o serviço de passageiros do então serviço unitário, estava sendo operado com um défice substancial.

Desde 1952 as tarifas dos passageiros só foram aumentadas duas vezes — além do actual ajustamento — impondo um aumento de aproximadamente 32 por cento ao todo, que é razoável em face do aumento geral no custo de vida nos últimos 16 anos.

UMA NOVA LINHA da Suazilândia à África do Sul

Uma nova linha férrea que dará, da Suazilândia, acesso directo à África do Sul, está actualmente a ser considerada como parte dos planos de desenvolvimento daquele território, logo após a independência, que terá lugar a 6 de Setembro do corrente ano.

A construção desta nova linha férrea, que terá de comprimento cerca de 1500 quilómetros, importará em 400 mil contos. Depois de concluída, ligará Lothair, no Transval, a um ponto próximo de Lobamba, na Suazilândia, onde existe actualmente uma linha férrea que conduz a Lourenço Marques, através da fronteira de Goba.

Este assunto está a ser, agora, activamente considerado e discutido na Suazilândia, em Joanesburgo, em Lourenço Marques e em Londres.

Um porta-voz intimamente ligado aos planos económicos da Suazilândia, afirmou, em Mbabane, que a nova linha férrea poderá ser construída em dezoito meses e resulta do enorme desenvolvimento agrícola e industrial daquele território, daí a necessidade da sua ligação com os caminhos de ferro da África do Sul.

HÁ 114 ANOS

A primeira linha férrea do Brasil foi inaugurada no dia 30 de Abril de 1854, no trecho entre as localidades de Mauá e Inhomirim, de 14 quilómetros de extensão. A ferrovia, que foi a terceira da América do Sul e a décima nona do Mundo a entrar em funcionamento, pertencia à Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis, empresa organizada pelo barão de Mauá (Irineu Evangelista de Sousa), que não contou com qualquer auxílio do governo imperial.

A solenidade foi presidida pelo imperador Pedro II, tendo a composição férrea sido puxada pela máquina «Baronesa», que recebeu essa denominação em homenagem à esposa do barão de Mauá. A primeira viagem entre Mauá e Inhomirim foi realizada no tempo de 23 minutos.

INAUGUROU-SE A PRIMEIRA LINHA FÉRREA DO BRASIL

O CAMINHO DE FERRO FEDERAL ALEMÃO E OS SEUS OBJECTIVOS PARA 1968/1969

Com os futuros horários da temporada 1968/1969, a começar no mês de Maio deste ano, o Caminho de Ferro Federal Alemão quer tornar o serviço de viagens mais atraente, tal é, pelo menos, o adjectivo que adoptou para caracterizar as medidas encaradas para melhorar este serviço.

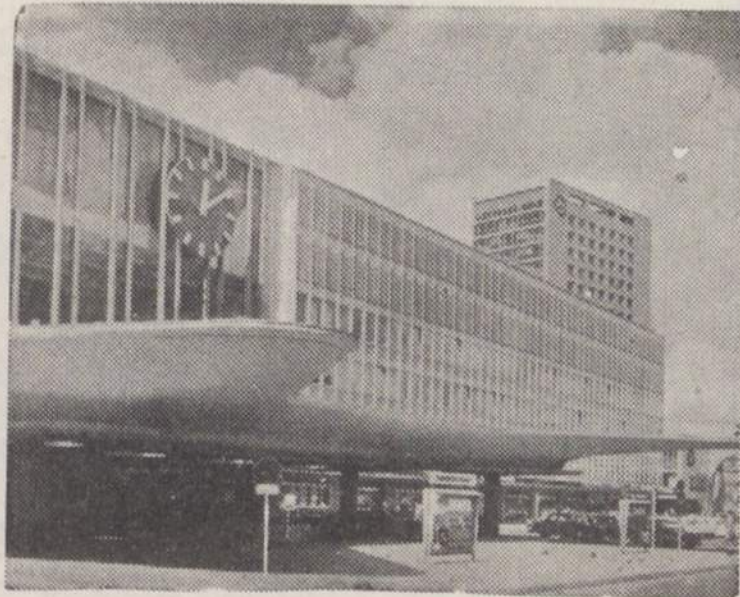
Uma destas medidas consiste no aumento da velocidade máxima que, para certos TEE e certos comboios internacionais, será elevada a 160 km/h. Assim, 37 comboios internacionais hão-de ver os seus horários por tempos de percursos diminuídos, por vezes de maneira espectacular, tais como:

- o comboio auto-camas Villach-Hook van Holland, cujo tempo de percurso será reduzido de 115 minutos;
- o rápido Stuttgart-Rijeka: duração diminuída de 90 minutos;
- o rápido Cerbere-Francfort: duração diminuída de 71 minutos;
- o rápido Dortmund-Innsbruck: duração diminuída de 70 minutos.

A ligação TEE Zurique-Hamburgo será reduzida de 30 minutos, bem como a ligação Paris-Berlim (AR); 51 minutos serão ganhos na relação Francfort-Port Bou. As relações internacionais — particularmente com os países do Leste — serão melhoradas. Duas vezes por semana, uma carruagem-camas 1/2 cl será posta em serviço entre Aix-la-Chapelle e Moscovo (comboios 105/106) e, durante o período de ponta, um rápido diário ligará Stuttgart a Praga.

Um novo comboio, o «Akropolis-Express» está previsto entre Munique e Atenas, bem como um serviço diário Stuttgart-Rijeka, baptizado por «Opatija-Express».

O acabamento da electrificação de certas linhas da DB provocará igualmente uma diminuição dos tempos de percurso de certos outros comboios, particularmente nas ligações Paris-Berlim, Berlin-Munique e Copenhagen-Gé-nova.



Um aspecto da estação de Munique

A influência dos Caminhos de Ferro de Moçambique no desenvolvimento económico da província

No Salão dos Paços do Concelho, o ilustre director dos Serviços dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Eng.º Fernando Seixas, pronunciou uma notável palestra integrada nas comemorações do 80.º aniversário da cidade de Lourenço Marques.

A palestra foi presidida, em representação do Governador-Geral de Moçambique, pelo Secretário-Provincial das Obras Públicas e Comunicações, que se encontrava ladeado pelo presidente da Câmara Municipal, Humberto das Neves, e pelo Governador do Distrito, Inspector Vaz Spencer.

O Eng.º Fernando Seixas começou por apresentar um resumo histórico do crescimento dos C. F. M. na cidade e na província, referindo-se aos três grandes sistemas ferroviários de Moçambique e aos portos-base de Lourenço Marques, Beira e Nacala. Em seguida, o conferencista apresentou algumas dezenas de diapositivos a cores, com aspectos das principais actividades económicas e sociais dos C. F. M., e quadros estatísticos a documentarem o desenvolvimento registado naqueles Serviços nos últimos dez anos, e com a indicação da previsão para os próximos anos, nomeadamente no que se refere ao aumento de tonelagem que se espera duplicado nas linhas da Suazilândia e de Ressano Garcia.

No final da sua palestra, o ilustre director dos C. F. M. apelou para os jovens e os técnicos da Metrópole, no sentido de se interessarem por uma possível admissão naqueles Serviços, uma vez que o seu desenvolvimento (a par do desenvolvimento económico da província) provocará a necessidade cada vez maior de um superior número de técnicos.

Após ter terminado a sua interessante palestra o Sr. Eng.º Fernando Seixas foi cumprimentado pelo Secretário Provincial de Obras Públicas e Comunicações e por todos os presentes, entre os quais o Eng.º Pinto Teixeira, inspector-superior.

COMBOIOS FANTASMAS

O metro em Hamburgo será guiado, de futuro, por impulsos electrónicos. Um grupo de engenheiros está a proceder a ensaios com composições sem condutor num troço de 6,5 km.

O objectivo em vista é a automatização do metro em Hamburgo a partir do fim de 1968.

A Hamburger Hochbahn transportes urbanos da Rede A G,



SOCIEDADE MONUMENTAL ELÉCTRICA, LDA.

AV. ALMIRANTE REIS, 59 — TEL. 53 88 76 (15 LINHAS) — LISBOA-1

ILUMINAÇÃO

- Comercial, industrial, pública e doméstica

SINALIZAÇÃO

- Hotéis, hospitais, escritórios, etc.
- Material «RAFI»
- Telefones de porteiro «URMET»

MATERIAL ESTANQUE

- Quadros de manobra, protecção e leitura
- Material de alta tensão

ELECTRICIDADE INDUSTRIAL

- Tomadas e fichas industriais
- Disjuntores e condensadores
- Ampolas de mercúrio e termostatos
- Controladores de nível, pressão e humidade
- Bornes e terminais
- Interruptores de fim de curso
- Material anti-deflagrante
- Fusíveis A.P.C. e relés
- Micro-interruptores

INTERCOMUNICADORES *Ring-Master*

a maior empresa de transportes da República Federal da Alemanha, vê na automatização completa dos seus serviços grandes vantagens: a melhor utilização da energia eléctrica reduzirá o seu consumo de 20 por cento. Os «comboios fantasmas» serão absolutamente pontuais. Um sistema de regulação automática da velocidade compensa as diferenças de tempo que possam resultar na entrada e na saída de passageiros.

As composições serão comandadas por impulsos de alta frequência.

No posto do condutor, no primeiro carro, mostrou-se um ceceptor que recebe os comandos de uma central, onde a posição dos comboios é visível num grande quadro. Para reduzir o perigo de acidentes ao mínimo, o «comboio fantasma» pára à mínima deficiência técnica.

SOCIEDADE CORRETORA, LIMITADA

FUNDADA EM 1913

por CHRISTIANO FRAZAO 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

Da Olisipo Romana e da Arabe Lissa-bonnah à Lisboa Lusitana de 1147

Tomado por ponto de partida uma época conhecida por monumentos e por notícias históricas dignas de todo o crédito, Lisboa, que tinha o nome de Olisipo, recebeu de Júlio César (que morreu 45 anos antes do nascimento de Cristo) o nome de Felicitas Julia, concedendo-lhe ao mesmo tempo o foro e regalias de município romano. Este privilégio, de que os romanos eram tão avaros, prova a importância de que a cidade gozava já naquela época. Depois de um longo período de sujeição aos romanos, a invasão dos bárbaros do norte fê-la passar ao domínio dos alanos a quem coube em partilha em 401. Em 427 voltou novamente ao domínio romano, e mudando sucessivamente de senhores, seguindo todas as peripécias por que passou a Lusitânia, veio finalmente ao domínio visigótico que acabou em 714 pela perda da batalha de Guadalete, que os mouros, comandados por Fark, ganharam, assenhoreando-se em breve de Lisboa e de toda a península. A cidade foi uma das mais predilectas dos árabes. O antigo nome Olisipo foi transformado em Lissa-Bonnah, e dessa palavra procede o actual nome de Lisboa.

Tomada de assalto em 753 por D. Fruela, em 800 por D. Afonso, o «Casto», rei da Galiza e das Astúrias, em 851 por D. Ordonho III de Lião, e em 1093 por D. Afonso VI, foi sempre sucessivamente retomada pelos árabes. Em 1147, estando em poder dos mouros, D. Afonso Henriques, auxiliado por uma esquadra de cruzados que ia para a Palestina pôs-lhe apertado cerco, que durou cinco meses. Em 21 de Outubro do mesmo ano apoderava-se de Lissa-Bonnah. Para se fazer ideia do que era então a cidade, basta dizer que os soldados de Afonso Henriques acamparam no sítio onde é hoje S. Vicente de Fora e os cruzados que o ajudaram, onde está edificada a Igreja dos Mártires. A cerca começava na muralha do Castelo, que era o núcleo da cidade mourisca, descia por S. Crispim, Sé, e Rua das Canastras até à Rua dos Confeiteiros, depois seguia à beira do rio até S. Pedro de Alfama, subia até Santa Luzia pela Adiça e juntava-se de novo ao Castelo no Pátio de D. Fradique. Esta cerca tinha doze portas. Acompanhando o desenvolvimento da cidade, ela alargou-se para fora desta cerca: para o lado do mar, fundou-se o bairro judeu (Vila Nova de Gibraltar) e para o outro, na Encosta do

Castelo, a Vila Quente (que seria, mais tarde, a Mouraria). Em 1373, reinando D. Fernando, foi cercada pelo exército castelhano. Assinada a paz, foi a cidade cingida por nova cerca, com 35 portas, porque se estendia já por um lado até ao local onde é hoje a Rua do Alecrim e por outro até S. Vicente de Fora. Em 1531 um espantoso terremoto abalou a cidade e fez desaparecer o bairro de Vila Quente. Fundou-se então outro, fora da cerca: Vila Nova de Andrade, assim chamado por se levantar num terreno pertencente à família daquele nome. É o actual Bairro Alto. O motivo da sua fundação deve-se ao estabelecimento da Casa Professa dos Jesuítas de S. Roque, que pela sua muita popularidade deram lugar a que muita gente se agrupasse nas proximidades da sua residência.



Cerco de Lisboa, em 1147, pelos exércitos de D. Afonso Henriques e pelos Cruzados que a tomaram aos mouros

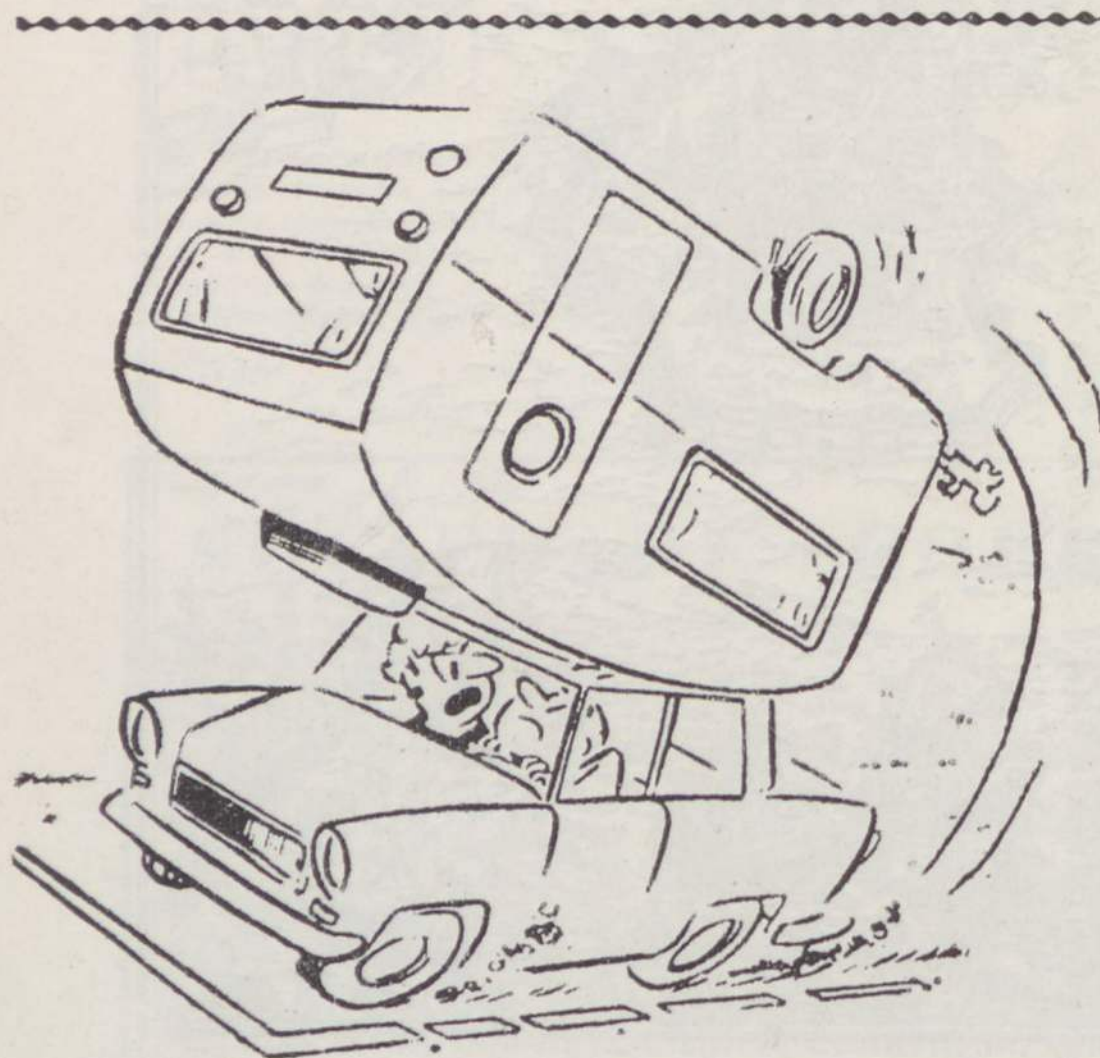
LIVROS

O TÚNEL DO TEMPO — por Murray Leinster

O nome de Murray Leinster é familiar aos leitores portugueses de literatura de ficção científica, que o conheceram pela primeira vez através da popular colecção «Argonauta», de Livros do Brasil, e que através dela se têm mantido em contacto com a sua obra. Intitula-se *Nave Sideral* o primeiro dos seus romances apresentados na nossa língua, a que se seguiu, com êxito, *O Planeta Esquecido*, e ainda com mais êxito *O Planeta da Utopia*. Em *O túnel do Tempo*, agora publicado na mesma colecção, o autor realiza uma das suas obras mais extraordinárias. *O Túnel do Tempo* era a mais secreta e terrível das armas alguma vez inventadas. Os cientistas Tony Newman e Doug Phillips sabiam que os destinos do Mundo dependiam máximamente dessa arma... Correcta a tradução de Eurico da Fonseca e capa muito sugestiva do pintor Lima de Freitas.

NO CENTENÁRIO DE ROMAIN ROLLAND. Onze crónicas publicadas na imprensa portuguesa

Na Nota explicativa dos editores desta homenagem a Romain Rolland — Edições Cosmos, Livros do Brasil e Portugal Editora — lê-se que das comemorações do centenário do nascimento de Romain Rolland é este livro o seu eco afastado. «Mesmo assim ele ainda é uma voz a recordar a vida e a obra de um admirável escritor e de um grande profeta da paz».



— Quantas vezes te tenho dito para não travares repentinamente quando levamos a «roulote»?

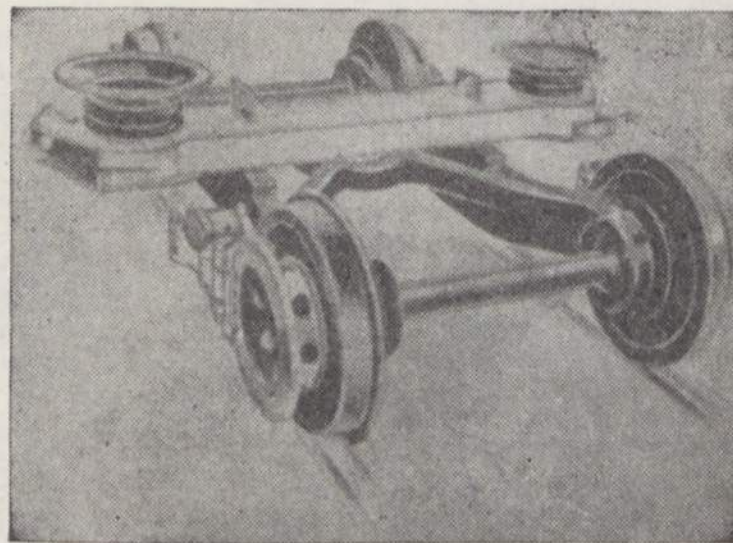
Graças a uma conjugação de esforços e de entusiasmos que se tornou possível relembrar o nome e a obra de Romain Rolland e se promoveu uma exposição biobibliográfica, num dos salões da Sociedade Nacional de Belas-Artes e duas conferências proferidas, uma pelo Prof. Robert Brechon e a segunda pelo Dr. Álvaro Salema. Num concurso de montras de livrarias registou-se a presença de onze expositores, de Lisboa, Porto, Guimarães, Matosinhos, S. João da Madeira, Alpiarça, Torres Novas e Aveiro. Finalmente, e tendo como primeiro prémio uma viagem a França — prémio oferecido pelo Governo francês, por intermédio da Alliance Française au Portugal — foram publicados em jornais diários, revistas de cultura e imprensa regional, dezoito artigos de autores diferentes, todos eles sobre a vida e a obra do grande escritor francês. Um júri constituído pelos Srs. Prof. Robert Brechon e Drs. Rogério Fernandes e Álvaro Salema, distinguiu com o primeiro prémio um artigo da autoria do Sr. Carlos Vieira de Carvalho, artigo que figura em primeiro lugar no número de onze crónicas que constituem o belo volume *No Centenário de Romain Rolland*, composto na Tipografia de Edições Cosmos.

AS FÉRIAS DE POIROT — romance policial, por Agatha Christie

Agatha Christie, a famosa escritora britânica, prossegue uma carreira triunfante. Cada um dos seus novos romances policiais traz ao leitor o grande prazer de uma intriga insuperavelmente urdida, de um desfecho inesperado e de uma feliz carpintaria da narrativa. É o que sucede mais uma vez com o livro *As Férias de Poirot*, o n.º 247 da Colecção «Vampiro», da Editorial Livros do Brasil, que, em correcta tradução de Fernanda Pinto Rodrigues, acaba de sair do prelo. Desta vez, a intriga começa num tranquilo hotel à beira-mar, onde um vasto grupo de veraneantes goza merecidas férias. Entre eles encontra-se Poirot, com o seu olhar atento. E quando uma bela mulher, de cerca de trinta anos, atravessa a praia, despertando a curiosidade de todos os olhares, o célebre Poirot começa a trabalhar...

Capa aliciante de Lima de Freitas.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

Conde Barão, L.da

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

Escada rolante

Passa de um milhar de hotéis e pensões os que existem actualmente na província de Gerona, dos quais 279 estão situados na Costa Brava. Entre os estabelecimentos classificados contam-se 345 hotéis e 574 pensões, os primeiros com 11 851 quartos e os segundos com 5596, o que dá um total de 17 447.

• Uma missão científica que trabalhou na Eritreia, nas regiões que confinam com o Sudão, recolheu, em centenas de metros de película fotográfica, pinturas pré-históricas africanas representando cenas pastoris, camelos e zebras.

• A perfuração do túnel do Rossio — que mede 2610 metros de comprimento — começou em Abril de 1887 e foi inaugurado oficialmente em 11 de Junho de 1890. No entanto, já no dia 8 de Abril de 1889, pelas 18 horas, chegava ao Rossio a primeira locomotiva, com um vagão atrelado, vinda de Campolide. Foram feitas aberturas em vários pontos do trajecto, pelas quais a perfuração se ia fazendo por partes, tendo-se verificado a junção das diversas galerias em 24 de Maio de 1888.

• O caminho de ferro do Porto a Braga foi inaugurado em 20 de Maio de 1875.

• Chesterton, o famoso autor de «Os Paradoxos de Mr. Pont» e de outras obras notáveis pela observação psicológica e pelo sentido de humor, escreveu num dos seus livros: «A melhor maneira de apanhar um comboio é perder o precedente...»

• O movimento turístico-ferroviário em Inglaterra representa, actualmente, um rendimento de 18 milhões de libras, dos quais três são gastos na Escócia.

• O engenheiro André Kalinsky afirmou recentemente que a aplicação de energia nuclear poderá conduzir ao aperfeiçoamento de locomotivas sem necessidade de reabastecimento, visto que uma unidade peso de energia atómica tem a potência de vinte milhões de unidades peso de carvão mineral.

• Na Austrália começaram a exibir-se filmes nas estações de caminhos de ferro.

• Tal como as carruagens que circulam na linha S. Francisco-Nova Iorque, os comboios noruegueses começaram a ser providos de salões de cabeleireiro, cinemas, engraxadores eléctricos e salas de jogo.

• Os museus devem ser instrutivos e ao mesmo tempo atraentes. Este é o método seguido pelos museus modernos: aprender, divertindo-se. Os ameri-



— A minha mãe ensinou-me que, antes de nos deitarmos, se devia pendurar a roupa bem direitinha...

canos tornaram-se mestres neste assunto. No «Museu da Ciência e da Indústria», em Chicago, por exemplo, os visitantes podem contemplar uma imagem da sua própria voz, visitar uma fábrica de aço em plena actividade ou um antigo submarino alemão. Um elevador fá-los descer ao interior de uma mina de carvão reconstituída sob o museu. Mostra-se como uma pedra e uma pena caem à mesma velocidade numa câmara sem ar. A maior parte dos visitantes colabora activamente na sua própria instrução: carregam nos botões, accionam as manivelas, falam ao telefone, etc. Vêm-se pintalinhos a saírem dos ovos, e pode-se estudar numa maquete de 5 metros de altura que representa o coração humano em funcionamento.

• Os primeiros portugueses que se fixaram nas costas de Nova Inglaterra (Estados Unidos) eram açorianos, pescadores de baleias.

• Os rios mais abundantes em crocodilos e jacarés são o Nilo, o Ganges, o Mississípi e o Amazonas.

• Em três anos a S.A.S. transportou 1 250 000 passageiros nos seus jactos «Caravelle» — número equivalente à população da cidade de Copenhague — que foram os três primeiros anos de serviço daquelas aeronaves. Iniciaram-se esses serviços em 15 de Maio de 1959, com um voo recorde de Copenhague para o Cairo.

• Nos caminhos de ferro da Austrália há mais de duzentas mulheres que desempenham o cargo de chefe de estação.

• Começaram a circular nos Estados Unidos comboios aerodinâmicos de dois andares. Duas escadas laterais conduzem ao primeiro andar, e uma escada central ao andar seguinte. Cada lugar tem um sistema especial de luz para leitura.

• Apesar de haver na América Latina mais de 70 milhões de automóveis, os caminhos de ferro ampliam constantemente a sua rede. Inaugurou-se há pouco uma linha que se estende de Nuevo Laredo (México) à cidade de Panamá, atravessando Guatemala, Salvador, Honduras, Manágua, Costa Rica. Esta linha ferroviária vem encontrar-se com a que corre pelo istmo de Darien à cidade colombiana de Medellín e desce pelo litoral chileno até ao Rio de Janeiro, depois de passar por Quito e Lima, de cruzar os Andes, de atingir Buenos Aires e logo Montevideu.



— Mas tu não disseste que só vinhas no avião de domingo?

Revista de Imprensa



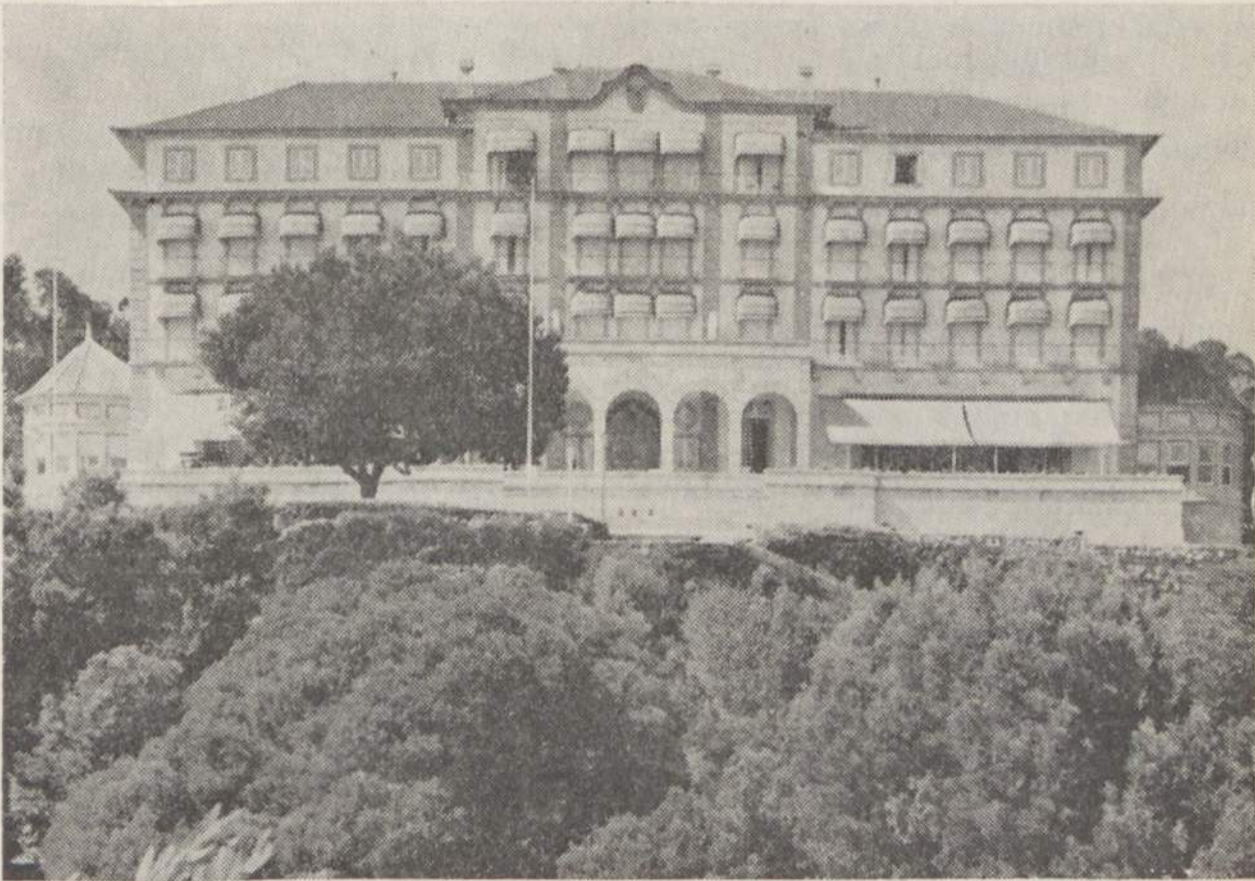
Turistas Nórdicos visitam os Açores

«As novas perspectivas que se abrem ao turismo açoriano não se limitam, e ainda bem que assim é, às escalas dos paquetes estrangeiros» — escreve, em editorial, o «Correio dos Açores», de Ponta Delgada, a propósito da anunciada visita àquele porto de oito paquetes com turistas nórdicos.

Depois de salientar que o facto «representa um princípio de interesse que temos de aproveitar, sem delongas e com inteligência», o editorial acentua: «Com o início das obras dos campos de aviação de S. Miguel e do Faial, uma verdadeira onda de interesse pelas nossas ilhas rolou da Inglaterra e da Alemanha e, muito em especial, da Suécia, em direcção aos Açores. Outra, embora menor, nasceu e até aqui chegou, vinda da Bermuda e dos Estados Unidos.

«Compram-se terrenos — prossegue o editorial — adquirem-se velhas casas solarengas ou, apenas, discretos recantos à beira-mar. Fala-se em hotéis, restaurantes, facilidades de ordem diversa, tudo tendo como ponto convergente de interesses o mar. A temperatura média das nossas águas espanta os estrangeiros e a sua riqueza piscícola é um atractivo de primeira grandeza.»

«Indiscutivelmente — conclui — há grande interesse pelos Açores e há que orientar as coisas de modo que possamos tirar o máximo proveito do fluxo que se desenha.»



Em matéria de propaganda turística, a parcela setentrional do nosso País, das que aos olhos do visitante revelam maior soma de encantos e atractivos, anda sensivelmente afastada dos programas oficiais e officiosos. Viana do Castelo, que beneficia, geográficamente, de uma posição singular, em cujo promontório de Santa Luzia o Céu e a Terra estão mais próximos, gozou, este ano, animada função em louvor das mimosas. Todo o pico do monte ajardinado, em torno do Hotel de Santa Luzia, a querer envolvê-lo num terno e fraternal abraço, as seculares mimosas cobrem-se de auríferas tonalidades, num espectáculo de sonho e encantamento. Este ano, a empresa daquele hotel tomou a iniciativa de promover o «Domingo da Mimosa», que alcançou um êxito clamoroso e apoteótico. Em 1969, assim o cremos, o festival das mimosas redundará, organizado com mais tempo e outros planos, em irresistível atracção de sabor popular. Viana bem o merece. Nada lhe falta para ofuscar, de longe, outras regiões ora tão «exclusivamente» acarinhadas por quem devia repartir, de Norte a Sul, as suas melhores atenções e simpatias...

(Da revista «Rodoviária»)

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

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

End. Teleg. EUROPÊA