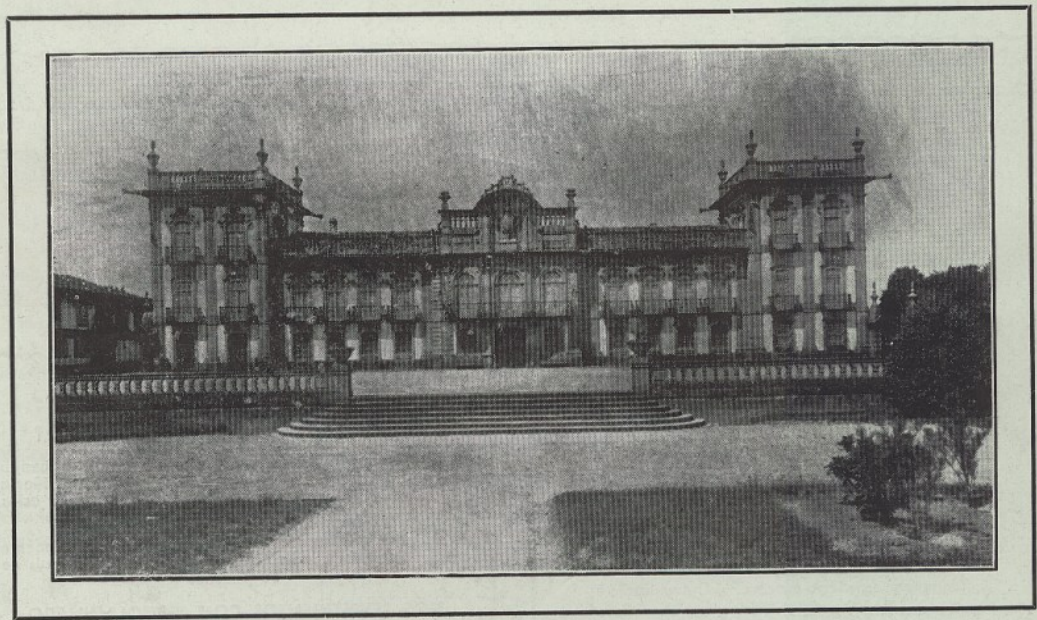


DEPÓSITO LEGAL  
- 0. APR. 1967

6

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



N.º 1893 • 1 NOVEMBRO 1966 • 79.º ANO

# Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

- RECOLHA E ENTREGA NO DOMICÍLIO DE MERCADORIAS E BAGAGENS
- SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
- ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS
- GUINDASTES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.
- AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO
- AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA - 2

Rua do Arsenal, 124 e 146

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

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

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

End. Teleg.: TRANSPORTES



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

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

OLIVA

S. JOÃO DA MADEIRA

## Laminite

produto da **SONAE**



**TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?**

... SIM Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação. ● Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

**NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADO  
NÃO HÁ MELHOR E TAMBÉM É PORTUGUES**

PORTO — R. de Gonçalo Cristóvão, 314 } Apartado 414  
Telef. 22514/5  
FABRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196  
LISBOA — Av. Oscar Monteiro Torres, 55-D — Tel. 772259

# 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 - Dto.

COMPOSTO E IMPRESSO

na

**GRÁFICA ANGOLANA**

Rua de Arroios, 23-C-D - Telef. 53 95 50

LISBOA

ASSINATURAS

**Portugal e Brasil:**

30 escudos (semestre)

**Ultramar:**

80 escudos (ano)

**Espanha:**

150 pesetas (ano)

**Estrangeiro:**

£ 1.50

**Número avulso:**

5 escudos

**Números especiais:**

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

Telefone: 32 75 20

Director:

**ENG.º LUÍS DA COSTA**

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres - Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres.

Directora - Gerente e Editora:

**FERNANDA D'ORNELLAS**

Conselho Directivo:

Eng.º **MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA**, Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng.º **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril

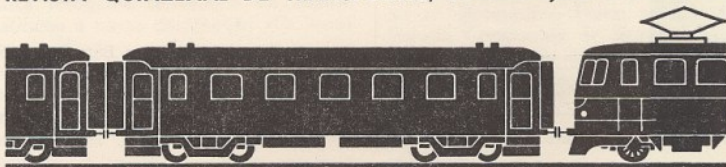
Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

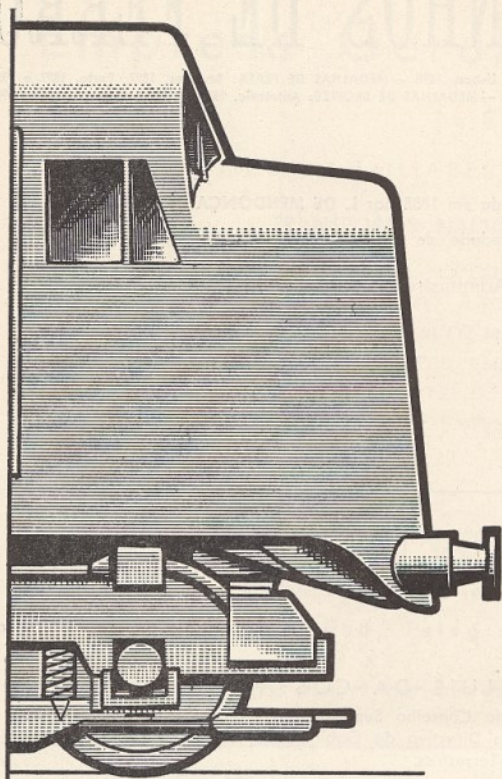
Comandante **ALVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

**SECRETÁRIO GERAL  
REBELO DE BETTENCOURT**

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





## CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

## COLABORADORES

### DR.S

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

### ENG.ºs

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Emílio Barbosa Estácio

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

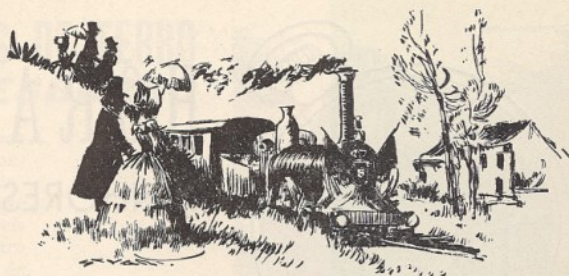
Francisco Rodrigues Antunes

**CARLOS DE ORNELAS. Presente!**

# Sumário

Os 50 anos da Estação de S. Bento ... ..	301	O II Congresso Nacional de Turismo ... ..	309
Hora de partida ... ..	302	A Feira de S. Martinho da Golegã ... ..	310
O Museu dos Caminhos de Ferro em Joanesburgo ...	303	Pelo mundo fora ... ..	311 e 312
Ekiben ... ..	304	Um comboio especial de Coimbra e Serpins à Lousã	313
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal ... ..	305 e 306	Paris 66—A nova rede-expresso regional ... ..	313
De tudo para todos ... ..	307	Na ponte sobre o Tejo só poderão circular comboios até 612 toneladas ... ..	314
Paris ... ..	308	Novas oficinas da C. P. no Entroncamento ... ..	314

# Os 50 anos da Estação de S. Bento



Para comemorar o cinquentenário da Estação de S. Bento e a conclusão da electrificação da linha do norte, a C. P. promoveu um concurso fotográfico de temática dedicada àqueles dois importantes eventos, que permitiu organizar o Salão de Artes Fotográficas, sob os auspícios da Associação Fotográfica do Porto.

A iniciativa despertou vivo interesse, em face dos numerosos fotógrafos expositores concorrentes.

Para entrega de prémios aos concorrentes realizou-se no Salão de Arte Fotográfica, à Estação de S. Bento, uma sessão solene.

Presidiu o sr. eng.º R. Espregueira Mendes, director-geral da C. P., e assistiram, entre outros, os srs. coronel Santos Júnior, comandante da P. S. P.; eng.º Ginestal Machado, chefe dos Serviços de Exploração; dr. Pinto Miranda, presidente da direcção da Associação Fotográfica do Porto; eng.º António da Silva Canaveses Júnior, chefe da Zona Norte; eng.º Pereira de Magalhães, chefe dos Serviços de Via e Obras, e inspector Armando Rico, o mais antigo funcionário ao serviço da C. P.

Em primeiro lugar usou da palavra o sr. eng.º Ginestal Machado, para pôr em relevo o elevado nível da exposição, felicitando os expositores pelos seus excelentes trabalhos.

O sr. dr. Pinto Miranda, em nome da Associação que representa, felicitou a C. P. pelo nível da exposição, e os expositores pelos trabalhos expostos, o que representa uma grande honra para a cidade e para a Associação.

Falou, por fim o sr. eng.º Espregueira Mendes, que começou por afirmar: «Encerrou-se ontem, após trinta dias de exposição ao público desta cidade, o Salão de Arte Fotográfica Ferroviária que a C. P. pôde promover, mercê da valiosa assistência facultada pela Associação Fotográfica do Porto. Conhecem V. Ex.ªs, como eu, o êxito que este Salão alcançou, através da larga e constante afluência de visitantes — e do visível interesse, da notória curiosidade e simpatia com que esses visitantes se detiveram ante estes painéis, observando aqui e acolá, um ou outro pormenor que somente os adeptos da boa fotografia sabem recolher. Mas não fora a alta valia técnica e artística das produções expostas — que abordando quase numa unanimidade de focagens a magnífica fotogénia ferroviária da capital nortenha, assim justificou a nossa designação «O Porto e os seus Caminhos de Ferro» — não fora a qualidade esmerada desses trabalhos, dizíamos, de nada valeria a iniciativa que nos propusemos.»

Mais adiante, o sr. director-geral da C. P. afirmou: «As nossas palavras têm pois, de ser — e unicamente — de evidente congratulação e merecido agradecimento a

todos os concorrentes», pela honrosa colaboração que nos dispensaram. Igualmente de reconhecimento aos membros do júri, particularmente ao prof. architecto Cândido de Brito e ao pintor Armando Alves, pelo testemunho do seu muito interesse e cuidado, na árdua selecção das produções a concurso e bem assim na atribuição de méritos em que provaram ser exímios. Ainda palavras da nossa mais cordial simpatia para algumas firmas amigas que em mais directo contacto trabalham com a C. P. e que gentilmente quiseram colaborar neste salão de arte, ofertando apreciados prémios e troféus.

«Este salão de arte foi franqueado ao público no início de um ciclo de comemorações festivas que ferroviariamente a cidade do Porto está vivendo: o cinquentenário da construção deste edifício de S. Bento, ocorrido em 5 de Outubro pretérito, e a conclusão integral da electrificação da linha do Norte, a inaugurar, solenemente, com a honrosa presença do Chefe do Estado.

O sr. eng.º Espregueira Mendes terminou dizendo: «Ambos estes históricos eventos — um, de homenagem ao passado e outro, da ridente perspectiva do futuro — comprovam suficientemente que a C. P. nunca olvida o Porto, burgo do trabalho qualificado, das mais nobres tradições, que está sempre no coração de todos os portugueses. Antes, sim, anseia contribuir, na parte que evidentemente lhe respeita, para a solução dos seus problemas e para a realização dos seus grandes destinos».

Seguidamente realizou-se a cerimónia da entrega dos prémios e troféus atribuídos pelo júri: Tema — Electrificação da linha do Norte — (Linhas electrificadas), Taça «Boletim C. P.», ao sr. Álvaro Valente, repórter fotográfico do nosso prezado colega «O Primeiro de Janeiro»; tema — Estação de S. Bento — (Limpeza) — Taça «Cidade do Porto», ao sr. Costa Leite; tema — Locomotivas anteriores a 1916 — (Missão Cumprida), Taça «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses», ao sr. Bernardino Pires; tema — Estação de S. Bento — (S. Bento à média luz), salva Sapec, ao sr. Reis Balsinha; tema — Locomotivas anteriores a 1916 — («A 23»), salva A Confidente, ao sr. Bernardino Pires; tema — Electrificação da linha do Norte — (Paisagens ferroviárias, «ruas») — salva Wagons Lits, ao sr. Bernardino Pires; prémio do melhor conjunto: Prémio Companhia de Seguros Sagres, ao sr. Bernardino Pires; troféu (Azulejos mestre Jorge Colaço), ao sr. Diógenes Marques Rebelo; troféu (Documentário Histórico), à Foto Alvão.

No final da distribuição de prémios foi servido um beberete.



# HORA DE PARTIDA

## SENHORES VIAJANTES ATENÇÃO

### Horários — Informações

#### NOVOS PREÇOS NAS CARRUAGENS - RESTAURANTES E CARRUAGENS - BAR

Entraram em vigor os novos preços nas carruagens-restaurante e carruagens-bar, exploradas pela Companhia Internacional das Carruagens-Cama, que se resumem seguidamente: nos comboios T A L G O, pequeno almoço normal 51 pesetas; idem, idem, à inglesa, 93 pesetas; almoço ou jantar, 175 pesetas.

(Suprimiu-se o serviço reduzido de segunda classe, passando os passageiros da mesma a ter o mesmo serviço que os da primeira).

Comboios T E R : pequeno almoço normal, 36 pesetas; idem, idem, à inglesa, 93 pesetas; almoço ou jantar, 140 pesetas. Nos bares: pequeno almoço normal, 26 pesetas; almoço ou jantar, 90 pesetas.

Nas carruagens-bar climatizadas: No salão: pequeno almoço, 43 pesetas; almoço ou jantar, 168 pesetas; no bar: pequeno almoço, 31 pesetas; almoço ou jantar, 108

pesetas. Quando as carruagens climatizadas foram substituídas por carruagens sem climatizar ou por uma carruagem-restaurante, os preços serão os seguintes: pequeno almoço, 36 pesetas; almoço ou jantar, 140 pesetas.

#### AUTOMOTORA BARREIRO - GUADIANA

Até aviso em contrário, efectuar-se-á aos sábados a automotora para serviço público entre Barreiro e Vila Real de Santo António - Guadiana, servindo o ramal de Lagos, com partida da estação de Lisboa (Terreiro do Paço) às 13,40 horas e chegada às 18,55 horas; a Vila Real de Santo António - Guadiana às 19h55; a Portimão às 19h06 e a Lagos às 19h32, regressando aos domingos, com partida do apeadeiro de Vila Real de Santo António - Guadiana às 19h35; de Faro às 20h31; de Lagos às 19h48 e de Portimão às 20h13, com chegada a Lisboa (Terreiro do Paço) à 1h30.

### Moçambique e o Turismo

Segundo informou a Imprensa de Lourenço Marques durante o ano de 1965 entraram em Moçambique 180 000 turistas, além dos 18 198 que estiveram em trânsito no porto de Lourenço Marques e no posto de Ressano Garcia.

Por nacionalidades, o maior movimento e o maior número foi atingido pelos turistas sul-africanos que visitaram a província em número muito elevado.

### Aumenta a população de Sevilha

A população de Sevilha, a castiça cidade espanhola, que os portugueses tanto amam e visitam por ocasião da Feira, das suas célebres touradas e das festividades da Semana Santa, já ultrapassou o meio milhão de habitantes. Com efeito, segundo anuncia uma estatística oficial, a população de Sevilha subiu para os setecentos mil habitantes.

Sevilha destaca-se como a cidade espanhola que maior crescimento populacional tem registado nestes últimos anos depois de Barcelona e de Madrid.



— Por favor, a que horas passa o primeiro comboio?

— Ao meio dia.

— E é esse com certeza o primeiro?

— Sim, senhor é o primeiro.

— Não há nenhum de mercadorias?

— Não senhor.

— Também não há nenhum extraordinário?

— Também não.

— Se houvesse algum o senhor havia de saber, não é verdade?

— Pois claro.

— Bem, ainda bem. Assim posso atravessar a linha à vontade.

Muito obrigado.

## O MUSEU DOS CAMINHOS DE FERRO EM JOANESBURGO

O Museu dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos contém muitas coisas surpreendentes, mas nenhuma delas mais surpreendente do que a singular localização do museu, debaixo da ponte Johane Rissik. Diariamente 50 mil automóveis passam sobre essa ponte, entrando ou saindo do centro comercial da grande cidade. Escondido sob os pilares de cimento que sustentam a ponte, o Museu dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos é como que um oásis de paz, cuja existência é ignorada pela grande maioria dos motoristas que todos os dias roda sobre ele.

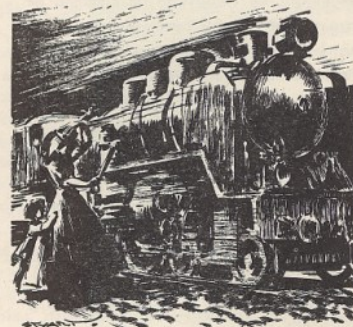
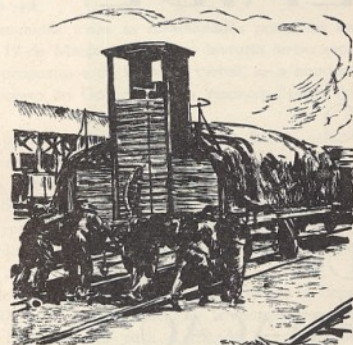
O Museu dos Caminhos de Ferro é um dos mais invulgares arquivos da África do Sul. O seu principal tema e a sua razão de ser consistem em mostrar o desenvolvimento e a evolução, em todas as esferas, dos caminhos de ferro e actividades afins, na África do Sul, desde que a primeira linha foi instalada há 106 anos.

Uma série de dioramas iluminados mostram o desenvolvimento dos principais portos do país, desde os tempos da chegada de Jan van Riebeeck ao Cabo da Boa Esperança, até aos nossos dias.

Todos os muitos e variados aspectos dos sistemas ferroviários territoriais, precursores dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos, estabelecidos em 1910, com a fundação da União, encontram-se representados, com a maior fidelidade, por modelos feitos à escala, mostrando todo o material circulante, de tracção, passageiros e carga, utilizado antes de 1910 e desde então.

As peças expostas são como que um bricabraque, verdadeiramente fascinante. Poucos visitantes conseguem resistir à tentação de examinar a formidável colecção de fotografias históricas. Existe algo de pitoresco, mas, ao mesmo tempo, admirável, nas suíças, sobrecasacas e imponentes correntes de relógio usadas, como um uniforme e condecorações, pelos funcionários da era vitoriana. As linhas de caminhos de ferro, nesses dias de vida bem mais calma, eram verdadeiramente declaradas abertas e prontas para o negócio, certamente lucrativo. As faces graves parecem saltar das velhas fotografias, marcadas com um ar de recta consciência, que inspirava profunda confiança. Foram estes os fundadores duma dinastia de ferroviários sul-africanos, que lançaram uma rede de aço através do subcontinente, os homens e factos que inspiraram os feitos de hoje, que tanto se assemelham a milagres.

Duma colecção tão variada, seria injusto assinalar uma ou outra peça; todas elas têm o valor da raridade e da singularidade. Ali se encontra a mensagem, transmitida por pombo-correio, da administração dos Caminhos de Ferro ao faroleiro da ilha dos Pásaros, na baía de Algoa, anunciando o fim da primeira guerra mundial; o sino do navio «Thermopylae», que encalhou na Ponta Mouille, Cidade do Cabo, em 1889; a mesa de trabalho utilizada pelo primeiro gerente geral dos Caminhos de Ferro do Natal, há cerca de um século; uma águia fascista italiana, libertada em Mogadishu, Somalilândia, por ferroviários sul-africanos, em 1941; utensílios de cozinha de 1875; a primeira máquina de escrever utilizada pelos Caminhos de Ferro do governo do Cabo, em 1886; dictafones de 1910 (os cilindros são semelhantes aos que ainda hoje se utilizam; um bocado da linha da Cidade do Cabo-Wellington, a primeira a ser colocada, há um século.





# EKIBEN

## O ALMOÇO DA ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO

Esta legenda data de 1889, quando foi inaugurada a linha Tokkaido, e um jovem trabalhador da construção do caminho de ferro encontrou uma camponesa e se perdeu de amores por ela. Abandonado o emprego, resolveu com ela estabelecer uma pousada perto de Kozu, uma cidade no litoral localizada a cerca de 50 milhas de Tóquio. Forçado a encontrar meios de vida teve uma ideia privilegiada. A mulher fazia bolos de arroz que ele punha em tabuleiros de bambu e ia para a estação de Kozu vender essa refeição aos passageiros dos comboios que ali paravam.

Devido ou não a este romance entre o jovem trabalhador e a camponesa, nós não

sabemos se este facto deu origem do tradicional «ekiben» ou almoço da estação de caminho de ferro. Contudo esta é uma das numerosas versões da origem desta refeição da estação.

Uma outra história dá como origem deste «ekiben» a caixa de arroz coberto de peixe, omelete, galinha ou bolbos de lírios, que apareceram em 1878 perto de Himeji no Japão central, onde presentemente se encontra a linha Sanyo. Esta refeição tinha a mais perfeita semelhança com a presente refeição das estações, sendo esta uma das razões para se crer que o «ekiben» teve a sua origem em Himeji.

Grande parte do povo japonês utiliza o comboio e todo o japonês gosta de comer enquanto viaja, porque, segundo dizem, comer no comboio em agradável sociedade faz parte do prazer de viajar.

O «ekiben» é uma instituição social no Japão, o que parece não existir nos outros países, ou pelo menos não ter uma tão grande extensão como neste país.

Quando o comboio entra numa estação, o passageiro ouve imediatamente o pregão do vendedor dos almoços.

Geralmente é um homem de meia idade de uniforme e capacete, transportando as caixas de almoço num tabuleiro pendurado ao pescoço por uma correia no ombro.

O homem que vende os almoços tem de trabalhar depressa, porque os comboios apenas param um minuto e ele tem de correr todo o comprimento da plataforma vendendo as caixas aos passageiros através das janelas dos comboios.

Presentemente o «ekiben» é vendido em 375 estações nacionais de caminhos de ferro em todo o país.

Há duas espécies de caixas de almoço. A primeira chama-se «nijubento» ou refeição de dois pratos, que contém arroz, peixe, galinha ou outro artigo incluindo «pickles».

A outra é chamada o almoço regional e há muitas variedades, pois é o almoço que inclui o prato especial da região.

O preço do almoço de dois pratos é uniforme no Japão e custa aproximadamente 150 yens, ou seja 12 escudos.

O preço dos almoços regionais varia, mas é vendido pela Associação dos Vendedores das Estações de Caminho de Ferro, por 16 escudos.

Muitos passageiros compram estes almoços regionais não para eles mas para oferecerem aos seus familiares.

Sòmente para apresentar o nome de um destes almoços regionais, temos o almoço

de caranguejo vendido na estação de Oshamanbe em Hokkaido, a ilha mais nordeste do Japão; a enguia servida em Hamamatsui; e a «shao-mai» ou bolas de carne, prato chinês, vendido em Yokohama: o «masuzuchi» vendido em Marbara — arroz avinagrado com pedacinhos de fruta, pescada perto do Lago Biwa, e o almoço de ostras em Hiroshima.

O almoço de peixe de Shimonoseki é um outro aceptor que os passageiros do Sudoeste do Japão procuram com frequência. E ainda há o almoço de carne vendido em Matsuzaka, de onde se supõe vir a melhor carne do Japão.

Os vendedores destes almoços, presentemente, queixam-se de que as vendas diminuíram em virtude dos comboios possuírem ar condicionado e as janelas não se podem abrir, o que leva o passageiro a ir para as plataformas das carruagens para adquirir os almoços, o que nem todos os passageiros estão para fazer. Os fabricantes do «ekiben» lembraram-se de resolver este problema vendendo as caixas de almoços dentro dos comboios. Um vendedor sobe para o comboio numa estação e vende a sua mercadoria até o comboio alcançar outra estação, onde ele sai; nessa outra estação entra outro vendedor e assim vai acontecendo até ao fim da linha.

Além disso os almoços «ekiben» são vendidos nas tendas das plataformas das estações e nas salas de espera onde se vende tudo o que os passageiros têm maior precisão. Estas concessões nas estações são obtidas pela Organização Kosai-kai, que faz grande negócio anualmente. Os caminhos de ferro particulares, especialmente aqueles que visitam lugares de interesse turístico, também estão equipados com estes almoços bem como artigos de recordação.

Os comboios dos Caminhos de Ferro Nacionais estão equipados com refeições que por sua vez também têm os seus comensais. Mas quem prefere comer um jantar à moda ocidental ou à japonesa? A caixa de «ekiben» é muito mais divertida porque dá ideia de que se está a fazer um piquenique.





# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

Por EMILIO  
BARBOSA ESTACIO

COM ALGUMAS REFERÊNCIAS AOS CAMINHOS DE FERRO NA INDIA PORTUGUESA, ANGOLA E MOÇAMBIQUE

## CONCURSO PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

Art. 1.º — Por espaço de 60 dias se abriu concurso para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Baixa, que, partindo da estação de Abrantes, na linha de Leste, e seguindo por Castelo Branco, Fundão e proximidades da Covilhã, terminasse nas imediações da Guarda, linha na Beira Alta.

§ único — O prazo do concurso começava a correr no dia 4 de Agosto e terminava no dia 3 de Outubro de 1883, às 4 horas da tarde.

Art. 2.º — A construção e exploração do caminho de ferro indicado no Art.º 1.º seria contratada segundo as condições e cláusulas que baixavam com este Decreto, assinadas pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Art. 3.º — Nenhum licitante seria admitido ao concurso sem ter previamente depositado na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Governo, a quantia de 180.000\$000 réis em dinheiro ou o valor correspondente em títulos da dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no mercado.

Art. 4.º — A base da licitação seria a quantia de 37.000\$000 réis, e, n. que, para os efeitos do concurso, se calcula o máximo quiométrico de despesa de construção.

Art. 5.º — Durante o prazo do concurso estariam patentes na Secretaria das Obras Públicas, em todos os dias úteis, desde as 11 horas da manhã até às 4 horas da tarde, todas as peças gráficas dos projectos sobre a linha a construir para serem examinadas.

Art. 6.º — No dia 3 de Outubro, às 4 horas da tarde, perante a Comissão, oportunamente nomeada e com a assistência do Procurador Geral, da Coroa e Fazenda, se procederia, na Secretaria das Obras Públicas, à adjudicação da construção e exploração do caminho de ferro de que trata o Art.º 1.º.

Art. 7.º — No referido dia e hora marcada se receberiam as propostas em carta fechada, assinadas pelos licitantes, sendo as assinaturas legalmente reconhecidas.

Art. 8.º — Todas as cartas deveriam ter no sobrescrito a seguinte legenda: «Proposta para o concurso do Caminho de Ferro da Beira Baixa, feita por ..... (nome do proponente).

Art. 9.º — As propostas de preço fechar-se-iam em sobrescritos separados, sem declaração alguma exterior e seriam escritas em português nos termos seguintes: O abaixo assinado obriga-se a construir e explorar o caminho de ferro da Beira Baixa conforme as disposições e cláusulas do Decreto se programa de ..... (data deste Decreto), fixando para os fins indicados no Art.º 28.º do referido programa em ..... (por extenso), as despesas quiométricas de construção.

Art. 10.º — Cada proposta seria acompanhada dos seguintes documentos:

1.º) Certificado de ter sido feito e depósito exigido no Art.º 3.º;

2.º) Se o licitante representasse alguma sociedade ou companhia, documento autêntico que mostrasse que essa sociedade ou companhia existia legalmente no país a que pertencesse e que conferia poderes especiais para a licitação;

3.º) Se o licitante representasse algum indivíduo, procuração bastante com poderes especiais para aquele acto.

Art.º 11.º — A proposta do preço, fechada em separado e os documentos indicados no Art.º 10.º, seriam encerrados noutro sobrescrito em que se escreveria a declaração formulada no Art.º 8.º.

Art.º 12.º — Não se consideraria válido qualquer projecto em que se requeressem ou propussem modificações no programa, ou nas cláusulas e condições a que se refere o Art.º 2.º.

Art.º 13.º — Se no concurso se apresentassem duas ou mais propostas fixando preço igual e sendo este o menor preço fixado, proceder-se-ia à licitação verbal, segundo o § 3.º do Art.º 15.º das instruções para arrematação de Obras Públicas, de 19 de Março de 1861, não podendo a diferença entre cada um dos lances ser inferior a 10\$000 réis.

Art.º 14.º — Preenchidas todas as formalidades prescritas nas citadas instruções de 19 de Março de 1861, se lavraria termo especial da abertura das propostas e da licitação verbal, se a houvesse e subiria todo o processo ao Governo, para resolver dentro dos 8 dias seguintes.

Art.º 15.º — Se o Governo resolvesse que se fizesse adjudicação, seria oficialmente avisado o licitante preferido para dentro de 15 dias elevar o depósito na Caixa Geral de Depósitos de 180.000\$000 réis a 360.000\$000 réis em dinheiro ou em títulos de dívida pública portuguesa, segundo o seu valor no mercado para assim assinar o contrato no dia seguinte àquele que fizesse o depósito definitivo.

Art.º 16.º — O licitante preferido que não effectuasse o depósito de réis 360.000\$000 ou que não assinasse o contrato na conformidade do Art.º 15.º, perderia para o Estado a caução depositada.

Art.º 17.º — O Governo não seria obrigado a fazer adjudicação, quando entendesse que ela não era conveniente aos interesses públicos em vista das propostas apresentadas no concurso.

Art.º 18.º — Feita a adjudicação ou resolvido que não havia proposta aceitável, seria autorizado o levantamento dos depósitos provisórios.

Estas bases bem como as condições para a construção e exploração, foram assinadas pelo então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro.

## CONDIÇÕES PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DA BEIRA BAIXA

Condições relativas à construção do caminho de ferro da Beira Baixa, ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante e aos direitos do Estado e da empresa sobre as diversas construções e material fornecido.

A empresa effectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados nestas condições:

1.º) A construção de um caminho de ferro que, partindo da estação de Abrantes, na linha de Leste e seguindo por Castelo Branco, Fundão e proximidades da Covilhã, terminasse nas imediações da Guarda, na linha da Beira Alta, sendo o dito caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação e todos os edificios accessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contiguas e em geral as obras de construção previstas ou imprevisas, sem excepção ou distincção que fossem necessárias para o completo acabamento da linha férrea.

A palavra empresa, sempre que fosse empregada nestas condições, significava o concessionário primitivo ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem ele trespassasse, na conformi-

(Continua na pág. seguinte)

dade das Leis e com autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude do contrato.

As obras que a empresa fosse obrigada a executar seriam feitas conforme os projectos definitivos por ela preparados em harmonia com estas condições depois de terem sido aprovados pelo Governo.

Estes projectos compreenderiam:

O plano geral do caminho com a indicação da colocação das estações, portos secos, cursos de água, estradas e caminhos atravessados, passagens de nível e as superiores e inferiores, edifícios e mais acessórios e dependências do serviço das linhas, o qual seria feito na escala de 1: 5:000.

O perfil longitudinal na escala de 1: 5:000 para os comprimentos e 1:500 para as alturas, contendo as seguintes indicações: distâncias quilométricas referidas à origem, comprimento e indicações de cada rampa ou declive, extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento das curvas com designação dos raios correspondentes:

Os perfis transversais na escala de 1:200;

As obras de arte na escala de 1:50 para um comprimento, abaixo de 10 metros, de 1:100 para um comprimento de 10 a 100 metros, de 1:200 para um comprimento acima de 100 metros;

Uma memória descritiva e justificativa de todo o traçado.

O número e a classe das estações e suas dependências seriam determinadas nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos, que fossem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultasse da exploração da nova linha e para a facilidade da baldeações, seriam feitos por conta da respectiva empresa, devendo em todo o caso haver uma estação principal, com as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados, oficinas, máquinas e aparelhos para a feitura e concerto de material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagões, fossos para picar o fogo, aparelhos e reservatórios para alimentação das máquinas.

Dos projectos aprovados faria a empresa tirar duas cópias que seriam autenticadas pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas; uma das cópias seria entregue à empresa e a outra à fiscalização.

O Governo reservava-se o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos no campo e entregar à empresa cópias dos estudos feitos sobre a linha a construir.

O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias e utensílios para as oficinas, plataformas giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fosse necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração.

O estabelecimento de um traçado eléctrico no lado da linha férrea e a conservação e renovação dos materiais e aparelhos que fosse precisos para a conservação em bom estado de serviço.

Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um ano, faria à sua custa, com assistência do engenheiro delegado do Governo, a demarcação quilométrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependências com a descrição de todas as obras de arte executadas e entregará ao Governo um exemplar desta planta devidamente autenticada.

A linha férrea seria construída com leito e obras de arte para uma só via, à excepção das estações, em que haverá as necessárias vias de resguardo e as de serviço.

Quaisquer alterações ou modificações, que a empresa tenha por conveniente propor seriam formuladas em harmonia com as condições dos projectos, mas não poderiam ser executadas sem prévia autorização do Governo.

As terras para a formação dos aterros seriam sempre extraídas de maneira que se evitasse a estagnação das águas, prejudicial à saúde pública.

A largura do caminho ao nível da plataforma seria de 5,30 m. em aterro e de 6,20 m. em desaterro e ao nível dos carris de 3,30 m. num e noutro caso.

A largura de via seria de 1,67 m. entre as faces interiores dos carris. Até dimensões dos fossos e inclinação dos taludes, quer em aterro quer em escavação, seriam reguladas pelos respectivos perfis transversais tipos adoptados aos projectos.

A entre-via, ou distância entre duas vias, seria, pelo menos de 2 metros, entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

O máximo dos declives seria de 18 milímetros por metro.

Os raios das curvas de concordância não seriam inferiores a 300 metros nas linhas gerais, nas de serviço e resguardo poderiam baixar a 200 metros. Quando se empregassem estes raios, as respectivas curvas de concordância deveriam efectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontais.

O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas consecutivas em sentido contrário não seria inferior a 50 metros.

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

Os carris a empregar seriam de aço e o seu peso não poderia ser inferior a 30 quilos por metro corrente. Seriam fixados pelo sistema que a empresa julgasse mais conveniente segundo os últimos aperfeiçoamentos e com prévia aprovação do Governo.

As travessas a empregar na linha seriam todas creozotadas. Este caminho seria fechado por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira, que o separassem das propriedades contiguas com barreiras de serventia, abrindo para fora.

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

A empresa construiria, de pedra, ferro ou tijolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigisse a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do Caminho de Ferro e das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras deviam dar passagem.

Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classes caminhos municipais e vicinais, poderiam ser de nível excepto nos casos em que nos projectos estivessem designados passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível a empresa seria obrigada a estabelecer barreiras, que abrissem para fora havendo em cada uma a guarda encarregado deste serviço.

Quando o caminho de ferro passasse sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não seria menor de 6,60 m.; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros. A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada seria de 5 metros, pelo menos; a largura entre os tectos seria de 4,5 m.; a abertura dos parapeitos seria de 0,70 m. pelo menos.

Quando o caminho de ferro passasse por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura de viaduto seria de 6,60 m.; sendo distrital, 6 metros; e sendo municipal, 5 metros.

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

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

Se houvesse a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderiam exceder os que existissem na estrada ou caminho que era substituído.

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

O ângulo formado, pelo eixo da via férrea com o da estrada desviada não poderia ser inferior a 30°.

# de tudo para todos



Os cientistas do Centro de Pesquisas de Borough descobriram um produto sintético dez vezes mais sólido do que o aço, cuja fabricação vai começar imediatamente na escala industrial: um plástico formado por longas fibras de cartão e resinas. As moldagens obtidas por este processo prestar-se-iam especialmente ao fabrico

de peças para locomotivas. O preço de custo seria pouco elevado. As experiências de laboratório, que se alongaram por três anos, foram tidas por concludentes.

Segundo o testemunho de historiadores documentados sobre o assunto, os romanos construíram mais de 80 mil quilômetros de estradas, muitas delas ainda praticáveis na península ibérica. Noutros pontos da Suíça e no Norte de África há, igualmente, troços dessas estradas em perfeito estado de conservação e que resistem ao intenso tráfego dos tempos modernos.

● As onze cidades mais antigas do mundo são: Argos, Atenas e Tebas, na Grécia; Cádiz e Sagunto, na Espanha; Cumas, Siracusa, Locres, Cretona, Roma, na Itália; e Marselha, em França. A mais moderna destas cidades conta 25 séculos de existência; a mais antiga, 38 séculos.

● Shakespeare escolheu para a acção do «Otelo» uma cidade marítima de Chipre: Famagusta, que teve outrora enorme celebridade e que, por fim, acabou num lúgubre montão de ruínas. Após o século XVIII, quando se desmoronou Constantina, é que foi edificada Famagusta, cujo nome não é



o aglutinado de *Fama Augusta* como, por largo tempo, se pretendeu, mas provém do grego *ammocostos* (sítio baixo e arenoso). Famagusta ocupou o local da antiga *Arsinol*, de que fala Estrabão. Como rei de Chipre e de Jerusalém, em 1191, Guido de Lusignan, fez-se coroar em Famagusta, que era sua propriedade, pois comprara a ilha.

● Na antiga civilização egípcia já existiam mapas. Eram tábuas de madeira, onde estavam cuidadosamente desenhados rios e terras, mares e estradas. Houve quem atribuisse aos gregos a arte cartográfica, mas está provado que os egípcios e os babilônios os precederam nesse sentido.



● Na sua forma original foram publicados pela primeira vez os trios de Wolfgang Amadeus Mozart, dedicados à rainha da Inglaterra, índice Köchel 10 - 15 (Editora Bärenreiter, Kassel 1966). Esta obra histórico-crítica terá como título: «Nova edição de Mozart.»



● Estão sendo fabricadas tintas fluorescentes que quando aplicadas no tecto das carruagens de caminhos de ferro as iluminam perfeitamente sem que seja preciso utilizar lâmpadas.



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

# PARIS

POR *Antônio Luís de Andrade*

## OS BOUQUINISTES O BOSQUE DE BOLONHA OS SUBTERRÂNEOS DA CIDADE

Um dos locais mais típicos que Paris tem para oferecer aos olhos curiosos dos viajantes, que a querem conhecer em pormenor, é o caos do Sena, em especial a zona que vai de «Saint Michel» até à «Concórdia». É lá que estão os *bouquinistes*. É uma viagem a Paris sem ir ver os *bouquinistes*... é uma falta turística grave!

Ora os *bouquinistes* são uns simpáticos velhotes que se instalam diariamente em ambas as margens do rio, expondo em singelas bancadas de madeira, ou no próprio parapeto do cais, ou no solo empedrado, os mais variados objectos para vender, aliás diga-se por bom preço, um infundável estendal de velharias, variado, rico de cor, de animação, de tipicismo, entre raridades de livros, pergaminhos, telas, leques, jóias antigas de ouro ou prata, figuras de santos e santas em madeira ou em pedra, armas e capacetes de remotas guerras e campanhas, enfim, um mercado que tem o condão de despertar sempre um especial interesse em quem o visita, que nos dá a conhecer mais um pormenor da vida parisiense e de que nós temos também uma pávida ideia, aqui em Lisboa, na «Feira da Ladrã», para as bandas de São Vicente.

Apesar de sermos uns assíduos frequentadores deste local tão característico da velha Lisboa, os *bouquinistes* de Paris seduziram-nos mais, talvez pelo ambiente romântico, calmo, poético, sonhador, à beira do Sena, embaldosamente sussurrante.

Pequenos carrinhos empurrados pelos seus donos — regra geral velhas e anafadas *madames* — circulam por aqueles encantadores recantos, graciosamente ornamentados com flores e chitas, vendendo pacotes de batatas fritas, pãozinhos de leite com carnes frias e alguns são até verdadeiras cozinhas ambulantes, onde se pode provar a tão afamada sopa francesa — *soupe à l'ingon* — quentinha, gostosa, bem apaladada, que nos torna um pouco mais *parisienses*...

Mas, sem dúvida, a secção de pintura é a mais vasta e também a mais procurada. Só encontra um outro competidor — os livros. Ai encontrámos três telas que nos despertaram um patético interesse, não só pelos preços astronómicos que estavam marcados, como pelo conteúdo pictórico: uma bela cópia de Manet, uma tela assinada por um tal «Grand Louis» — um desconhecido que talvez Amanhã seja mais uma glória para a Pintura Francesa — e que representava «Notre Dame» em tons cinzentos a sobressair de um fundo negro com clarões alaranjados e um esplêndido *nu* a sair gotejando de uma fonte onde se fora banhar, num nascer de sol maravilhoso.

Num alfarrabista mais adiante folheamos uma obra célebre, antiga, preciosa — *Apophihegmatum Ex optimis utriusque Linguae scriptoribus Ex Desiderio Erasmo Parisii 1551*! Nada mais nada menos que uma obra de Erasmo, o filósofo de Roterdão que foi também autor desse espantoso livro que se chamou «Elogio da loucura». Uma raridade, pois, quanto ao autor e quanto à época!

Um outro passeio que merece a pena fazer em Paris é através do «Bosque de Bolonha» — esse acolhedor Parque tão predilecto dos parisienses, verdadeira floresta transformada num dos mais belos Bosques que nos tem sido dado contemplar, cuidadosamente desenhado, cultivado e tratado decerto por um descendente de Le Notre e situado, mesmo ali, às portas de Paris.

É como é *raffiné* dar a tal passeata matinal pelo Bosque utilizando um «coupé», chamámo-nos. Era um velho trém puxado por uma esquelada parilha de cavalos, guiados por um velhote afável e sorridente, tão antiquado como o seu carro e os animais que conduzia, envolto num remendado gabão preto — aliás sempre o mesmo quer faça calor, quer faça frio... — com o tradicional chapéu alto, já sem brilho, enfiado na cabeça toda branca.

O velho «coupé», de cor negra, fechado, acolhedor, pôs-se em movimento a trote largo dos seus dois cavalos. Recostámo-nos no assento forrado de veudo azul e cerrámos um pouco os olhos, embalados pelo andamento ritmado das suas rodas. Por momentos, o nosso espírito procurou recuar alguns anos atrás — cinquenta ou sessenta seriam suficientes... — e reviver aquela época faustosa e galante do *chapeu alto*, dos bailes e das festas de uma *belle époque*, florida e requintada, em que se amava, sonhava e morria entre sonatas e duelos! Quantas gerações aquele velho «coupé» tinha já transportado até ao Bosque! Quantos segredos, quantos convites, quantas confissões de amor ou de desespero, ora felizes ora trágicas, aquelas velhas paredes almofadadas tinham já escutado, imóveis e indiferentes, durante o longo percurso até *Bologne!*

Pela pequena janela da portinhola do «coupé», alguns locais de Paris já meus conhecidos desfilam rapidamente: Passy, Avenida de Versailles, Saint Cloud. Estávamos no coração do «Bosque de Bolonha». Seguimos por Auteil, ao longo dessa enorme pista onde todos os anos, no Outono, se realizam as célebres corridas de cavalos que são, ao mesmo tempo, um verdadeiro desfile de modas, de modelos e de mulheres bonitas.

O «coupé» detém-se agora um pouco junto do «Grand Lac» para que possamos admirar a sua beleza edénica, tranqüila, verdejante, sulcado de pequenos barcos a remos transportando pares de namorados, românticos e sonhadores, por entre os arvoredos debruçados sobre as mansas águas esverdeadas, onde vagueiam bandos de cisnes brancos.

Depois, quase a galope, vamos para «Longchamps». A estrada, serpenteando por um deão de densa vegetação, é camuflada por copadas árvores que só a custo deixam penetrar um débil raiozito de sol! Aqui e além, ouve-se o sussurro cantante das fontes e o salutar de pequenos riachos a correrem por entre seixos e musgos.

É o agradável passeio matinal termina, após mais algumas voltas, deixando-nos tão seduzidos que prometemos a nós próprios voltar a realizá-lo na primeira oportunidade, desta vez em alegre companhia parisiense que nos trouxesse de novo ao pensamento, agora só em espírito mas também em corpo e em perfume, a graça de uma *Dame aux Camélias*...

A tarde, fomos até à Praça da Concórdia.

Um certo temor, inexplicável, apodera-se de nós sempre que passamos por esta Praça! Sabemos o terrível significado que ela teve, durante a Revolução, para tantos milhares de condenados: foi a única visão, a derradeira imagem, o *dernier regard* antes da guilhotina os atirar para o Aniquilamento, para a Morte, para o Nada!

Mas o que nos levou à Concórdia não foi qualquer tentativa de reconstrução da tragédia sangrenta da Revolução. Procuramos a estátua dedicada à cidade de Lille. Uma pequena porta insista na sua estrutura — uns degraus... uma escada íngreme que mergulha no seio da terra, levando-nos a um mundo de surpresa, de aventura, de fantasia. São os subterrâneos de Paris — uma outra grande cidade que nos surge envolta no mistério e na lenda e cujo traçado acompanha os longos canais de esgotos.

Era aqui que os saltadores, os *cambrileurs* e os «apaches» se refugiavam, escondiam os seus roubos e, não raras vezes, as próprias vítimas até serem pagos os avultados resgates exigidos ou, em caso negativo, as assassinavam com uma punhalada ou uma machadada, atirando-as depois ao Sena... o que ainda hoje acontece com frequência...!

Ficaram célebres as fugas através dos esgotos, de Pierre Maçon, de Jean Valjean — que Vitor Hugo tanto havia de popularizar nesse belo romance «Os miseráveis» — de Rocambole, cujo nome passou a designar qualquer aventura fantástica ou *rocambolesca* e, finalmente, o terrível bando que aterrorizou Paris e a França inteira com as suas proezas, que ficavam sempre assinaladas pelos próprios autores com uma simples carta de jogar — o *valet de copas*.

Hoje a visita pode fazer-se sem se correr risco algum. Um cicerone, velho e manhosamente vestido, convida-nos a tomar lugar num pequeno barco que flutua numa água escura, viscosa, um tanto mal cheirosa.

O escaler com os turistas e curiosos afasta-se do improvisado ancoradouro e mergulha nos canais subterrâneos, envoltos na mais completa escuridão. Acendem-se duas luzes, uma à proa e outra à popa para permitir que os olhos dos visitantes devessem o ambiente e penetrem no ministério das trevas.

Canais à esquerda e à direita, grutas e cavernas, umas abobadadas, outras tão baixas que nos obrigam a curvar um pouco a cabeça, extensos corredores e galerias serpenteando pela água, aparecendo de vez em quando, aqui e além, pequenos orifícios ou portadas donde nos vem uma débil claridade solar e uma ligeira lufada de ar puro, é todo o ambiente em que navegamos cerca de meia hora, ouvindo monótonas explicações do velho remador, numa linguagem fanhosa é característica de *bas fond*, referidas diga-se de passagem, mais ao que temos por cima das nossas cabeças — ruas e edifícios — do que propriamente quanto à paisagem local...

Por fim, foi com satisfação que regressámos à superfície e voltamos a respirar o ar puro, ameno, de Paris.

# O II CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

A sessão plenária de encerramento do II Congresso Nacional de Turismo realizou-se na manhã de 21 de Outubro, no Liceu Salazar, sob a presidência do sr. dr. Banna da Silva, agente-geral do Ultramar, ladeado pelos srs. eng.º Álvaro Roquette, comissário do Turismo; Humberto das Neves, presidente da Câmara Municipal de Lourenço Marques; dr. Luís Queirós Botelho de Sousa, director do Centro de Informação e Turismo de Moçambique, e dr. Carlos Manuel da Costa Freitas, adjunto do agente-geral do Ultramar.

Lidas as recomendações de cada secção, apresentadas pelos respectivos presidentes relatores, foram apresentadas as conclusões gerais, que são as seguintes:

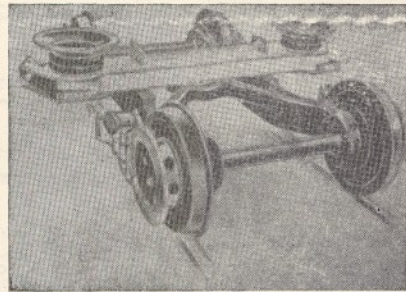
Tendo em vista o desenvolvimento harmonioso dos aspectos económicos e sociais da comunidade lusiada, entende-se que, dadas as reais possibilidades do mundo português, deve o turismo desempenhar papel de primordial importância como factor desse mesmo desenvolvimento.

Atendendo à conclusão anterior, deverá ser dado às actividades turísticas, não apenas todo o apoio e incentivo, mas, também, dentro do quadro de programação global, a conveniente prioridade.

Tendo em atenção a extraordinária importância dos valores turísticos naturais de todas as parcelas do território nacional, com especial relevância para a caça e pesca nas províncias ultramarinas, serão adoptadas providências adequadas para a sua maior protecção e fomento.

Atendendo à necessidade de fazer opções na função de rentabilidade do empreendimento, entende-se ser im-

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, LDA.**  
Avenida 24 de Julho, 62-64  
**LISBOA**

prescindível a realização de estudos e planos prévios, quer para definir zonas prioritárias, quer para tomar decisões na matéria de promoção de investimento.

Atendendo a que a actividade turística interessa ao conjunto da vida nacional, impôs-se um esforço imediato no sentido da extensão do esclarecimento em todos os sectores, de forma a facilitar a execução dos planos de desenvolvimento.

Atendendo à complexidade de tarefas e especialização, esse facto exige que deve ser dada uma maior importância a todos os aspectos da formação profissional.

## A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA  
empresa predial

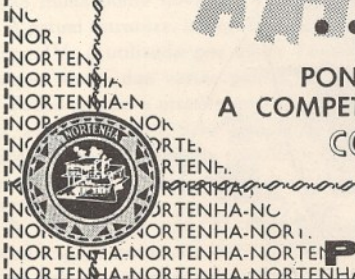
PONDO AO V/DISPOR TODA  
A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE **Propriedades**

COLOCAÇÃO DE **Capitals**

**PORTO·LISBOA·COIMBRA**

**Nortenha**



## CARTAZES DE TURISMO

A FEIRA DE S. MARTINHO  
DA GOLEGÃ

Por ANTÓNIO VALDEMAR



NAS ruas de Lisboa surgiram, mais uma vez, os carrinhos das castanhas assadas e o povo volta a saborear as «quentes e boas» — um dos gostos baratos que lhe restam. O Ribatejo por esta quadra do ano, ainda não está flagelada pelas cheias. As árvores perderam as folhas. Os campos estão confrangedoramente nus. Paira uma angústia a lezíria abandonada e triste.

Há, todavia, um espectáculo humano que faz esquecer de súbito a nostalgia profunda da paisagem. É o S. Martinho da Golegã — essa feira colorida e típica, tão alegremente sentida, que muito poucas se lhe podem comparar. Ao deambular através do burgo, a cada passo se vê a palma verde e o ramo de louro anunciando o vinho novo e a água-pé. Ao mesmo tempo há na atmosfera um cheiro intenso de castanhas. Há muitas pessoas, centenas, talvez milhares, interessadas nas transacções das barracas de quinquilharias, fanqueiros, calçado e ourivesaria, e, sobretudo, no movimento e colorido da apresentação de poldros, cavalos de sela e equipagens. O S. Martinho na Golegã, importante feira agrícola, de gado cavalar, bovino, ovino, muar e asinino, enquadra-se com efeito, num dos mais vivos e característicos cartazes etnográficos portugueses. Desaparece, por momentos toda a melancolia outonal que envolve a natureza, com a exposição de magníficos cavalos, criados a capricho e ao despique entre as melhores casas da região, para o agitado desfile que se realiza nas «mangas» ou arruamentos da Feira. E lá vão eles, conduzidos à mão, por campinos trajando a preceito — cores garridas, botões e esporas reluzentes, ao peito a chapa da casa do

lavrador, ou levados a trote e a galope, por entre a poalha ténue que um sol esquivo doira.

É um espectáculo verdadeiramente ribatejano, os desfiles de cavalos, das melhores coudelarias da provincia. E esses cavalos ágeis, fogosos e belos, são montados, na maioria por esbeltas amazonas, as mais jovens e lindas das famílias senhorias da região. A seu mando na cavalgada excitante, montam os ricos lavradores e criadores de gado, os toureiros, os cavaleiros taumáquicos, uns em cabelo, outros de chapéu de aba larga, alamares de prata refulgente, jaqueta curta e calça afumilada, enquanto alguns outros, sensacionalmente, vão seguindo com seus corceis engatados às mais pitorescas carruagens.

Chegam forasteiros. Muitos já vieram nos anos anteriores. Quase todos se deslocaram para fazer transacções nos pavilhões dos cavalos. Alguns há, porém, que estão na Golegã a fim de saborear o espectáculo desta Feira, que poderá, sem dúvida constituir um dos grandes atractivos turísticos para estrangeiros quando for estabelecido entre nós a corrente turística, durante o Outono e o Inverno.



Anoitece. Faz um pouco mais de frio, uma névoa tímida vai caindo sobre a longa e desolada campina ribatejana. Há um pouco de chuva, de uma chuva miudinha, peneirada, enervante. Nas barracas de petiscos, e principalmente nas adegas frescas, cheira a castanhas assadas e secas ouve-se o espirrar constante das torneiras e dos batoques por onde jorra o vinho novo e a água-pé...



Paisagem do Ribatejo desenhada num leque por El-Rei D. Carlos

# PELO MUNDO FORA

## MAIS DE 250 COMBOIOS

Em 24 horas na cidade da cerveja e do vinho

«O vinho torna a vida longa» afirma o dr. Siephorst presidente do município de Rudeshein, que exerceu também este alto cargo na cidade de Rheigan. Tem 88 anos. Sabe que dois por cento dos sete mil habitantes de Rudeshein tem idade superior a 90 anos. Três milhões de pessoas visitam anualmente a cidade saboreando a cerveja, e sobretudo o vinho, nos 83 bares e restaurantes. Rudeshein tornou-se famosa pelo considerável consumo de cerveja e de vinho. Quando se tem ali um quarto com frente para o Reno, pode ver-se passar, na linha que margina o rio, mais de 250 comboios por dia...

## REVOLUÇÃO FERROVIÁRIA NA CHINA

Na China Continental, até as locomotivas ostentam um grande dístico vermelho com um pensamento de Mao Tsé-Tung. E até há uma locomotiva chamada «Mao Tsé-Tung».

A rádio de Pequim, recorda os 20 anos de actividade da locomotiva e afirma, numa emissão captada em Tóquio:

«Desde 1947, esta locomotiva tem sido um modelo de eficiência, percorrendo todo o país e estabelecendo numerosos recordes nacionais de funcionamento perfeito.

## A PONTE SOBRE O TAMISA ESTÁ A AFUNDAR-SE

Milhares de pessoas passam todos os dias pela Ponte de Londres, que corta o Tamisa em pleno coração da capital inglesa. Porém poucas dessas pessoas poderiam imaginar que esta ponte velha de 134 anos, se afunda no leito do rio à razão de 1/8 de polegada por ano.

Este facto só foi revelado quando se disse que a ponte, cenário já tradicional de paisagem londrina, vai ser reconstruída. A presente estrutura não apresenta perigo — mas as exigências do trânsito exigem a construção duma ponte nova.

A actual estrutura, inaugurada em 1831 pelo Rei Guilherme IV, é utilizada por maior número de peões que qualquer outra das várias pontes de Londres.

Todos os dias a atravessam a pé, mais de 17 000 pessoas, entre as 8,30 e 9,30 da manhã. Pela ponte passa também grande volume de trânsito e durante doze horas por dia cruzam a ponte, cerca de 26 mil veículos de diferentes tipos.

A nova ponte terá 33 metros de largura e nela haverá espaço suficiente para 6 linhas de trânsito. Na actual ponte existem 4 linhas.

## NA ÍNDIA QUEM SABOTAR AS VIAS FÉRREAS PODE SER CONDENADO À MORTE

Depois de se ter referido aos recentes desastres ferroviários atribuídos a sabotagem, incluindo o descarrilamento no dia 10 de Outubro de um comboio que seguia para Vasco da Gama, o ministro indiano dos Caminhos de Ferro, S. K. Patil, anunciou, no Parlamento, que vai ser apresentada uma nova lei que prevê a pena de morte para qualquer pessoa acusada de sabotar as vias férreas.

O ministro salientou que a sabotagem das vias férreas é um crime muito grave que exige um castigo mais severo.

Até agora a pena de morte existia na Índia apenas para os assassinios, os actos de traição e de rebelião armada.

O ministro recordou que devido à sabotagem das linhas férreas já morreram este ano 33 pessoas na região fronteiriça entre os Estados de Mysore e Maharashtra onde existem divergências por causa de uma disputa territorial.

## VIAGEM ROMÂNTICA NOS ALPES



Os Caminhos de Ferro Alemães criaram em Garmisch uma carreira regular de «mala-posta». Esta inicia a viagem até Grainau e a partir da aldeia de Zugspitze começa a última etapa da «viagem romântica» até ao inesquecível lago Badensee. No ambiente fascinante deste lago alpestre os visitantes descansam durante uma hora, finda a qual fazem a viagem de regresso

É evidente que este trajecto *Garmisch - Grainau - Badensee* é bastante reduzido especialmente se for feito de automóvel, ou autocarro. Todavia a rapidez e conforto dos transportes modernos não poderão conseguir o romantismo pitoresco duma viagem ao cume dos Alpes efectuada numa antiga carruagem de rodas altas com cavalos engalanados e cocheiros vestidos de cores berantes. Numa época em que os Caminhos de Ferro Alemães atingem os 200 km horários, esta antiga e «vaga-rosa» mala-posta é como uma saudação romântica duma era em que se desconhecia a palavra «velocidade».

### A INGLATERRA E A FRANÇA RESOLVERAM CONSTRUIR O TÚNEL FERROVIÁRIO SOB O CANAL DA MANCHA

A Inglaterra e a França resolveram ir para a frente com a construção de um túnel ferroviário sob o canal da Mancha, desde que os particulares financiem a maior parte do empreendimento, agora avaliado em 560 milhões de dólares (16 milhões e 240 mil contos).

O ministro inglês dos Transportes, Barbara Castle, conferenciou com o ministro francês do Equipamento, Edgar Pisani, e concordaram que a construção do túnel é proveitosa para os dois países.

Barbara Castle afirmou depois em conferência de Imprensa que a construção do túnel poderia principiar em breve, se os inversores de capital tomassem dentro de semanas «certas decisões». Confessou, no entanto, que este aspecto do problema representa um «obstáculo importante».

A viagem por comboio expresso entre Paris e Londres poderá ser reduzida de sete para quatro horas com a construção do túnel.

### OS COLECCIONADORES DE COMBOIOS EM MINIATURA VÃO REUNIR-SE EM BILBAU

Espera-se que 32 países participem na assembleia internacional de colecionadores de combóios em miniatura, que se efectua em Bilbau no Verão de 1967.

Entretanto em Pamplona — anuncia-se uma exposição a efectuar em Dezembro próximo, organizada pela Associação dos amigos do caminho de ferro daquela cidade.

### COMBOIOS A VELOCIDADE DE TREZENTOS QUILÓMETROS POR HORA

Linhas férreas capazes de permitirem a circulação de comboios que atingem em velocidade de ponta, 300 quilómetros por hora, foram propostas pelo primeiro-presidente da Companhia dos Caminhos de Ferro da Alemanha Federal, prof. Heinz Mari Oeftering, num discurso proferido em Francoforte. Apresentou como exemplos os comboios que já circulam no Japão.

### ESCAVAÇÕES EM ANTIGOS TEMPLOS DO PERÚ

Em Pacanamú, a seiscentos quilómetros de Lima, uma expedição alemã realizou importantes escavações num conjunto de templos pre-columbianos. As ruínas cobrem um triângulo de cerca de dois quilómetros quadrados. Verificou-se, pelas escavações, terem existido conjuntos de templos independentes uns dos outros. A missão essencial da expedição era obter conhecimentos pormenorizados de um templo completo. Escavou-se, pela primeira vez, um templo cujo estilo era conhecido: imagens em barro da cultura Chimú. Descobriram-se, ainda, 15 sepulturas das quais se retiraram trabalhos em cerâmica, tecidos e jóias.

## PINTO DE MAGALHÃES, L.<sup>DA</sup> BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 2 01 33 P P C A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 37 00 21/8

Telegramas: A U G A F O

#### Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26 - B — Telefone: 71 21 08

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 83 47 24

AMARANTE — ARCOS DE VALDEVEZ — CHAVES — COVA DA PIEDADE — ELVAS — ERICEIRA — FATIMA  
PENICHE — TOMAR — VILA DA FEIRA — VILA REAL SANTO ANTÓNIO — VILA REAL (Trás-os-Montes)

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

**BANCO PINTO DE MAGALHÃES**

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO



## UM COMBOIO ESPECIAL DE COIMBRA E SERPINS À LOUSÃ

levou os naturais desse concelho que assistiram à inauguração do abastecimento de água domiciliária

O concelho de Lousã é o primeiro do distrito de Coimbra a ter água nos domicílios de todos os aglomerados populacionais. Presidiu à inauguração desse importante empreendimento, o sr. Presidente da República, que seguiu da Figueira da Foz para aquela vila. Organizou-se um comboio especial, a pedido do Município da Lousã, que saiu de Coimbra a fim de transportar daquela cidade para aquela vila os naturais desse concelho e outras pessoas que desejassem assistir à inauguração daquele melhoramento. O comboio especial, depois de deixar os passageiros de Coimbra e das estações do percurso até à Lousã, seguiu até Serpins a fim de levar dali e de outras localidades inúmeras pessoas que participaram na recepção ao Chefe do Estado, na Lousã.

## A CIDADE QUE SOBE E DESCE

Os técnicos descobriram que a cidade de Roterdão sobe e desce periodicamente cinco milímetros, acompanhando o movimento das marés.

Os engenheiros municipais que estudam a resistência do solo com vista à abertura do metropolitano ficaram espantados, ao verificarem que uma coluna de betão, pesando cem toneladas, subia cinco milímetros quando a maré subia.

Os técnicos pensam que a pressão das águas comprime o solo sobre o qual assenta a cidade, erguendo-a, sem, no entanto, causar estragos às construções.

## O BOULEVARD PERIFÉRICO DE PARIS

O «boulevard» periférico que já está em serviço na extensão de 7 quilómetros e ficará completamente terminado (36 quilómetros) em fins de 1970, terá custado pelo menos 1 600 milhões de francos, 40% dos quais terão sido fornecidos pela cidade de Paris, 40% pelo Estado e 20% pelo Distrito. O periférico terá portanto o preço de custo quilométrico mais caro da França: 44 milhões por quilómetro, ou 44 000 francos por metro. Saliente-se, entretanto, que comportará perto de 150 obras de arte e 33 pontos de cruzamento, incluindo duas pontes sobre o Sena e 5 grandes encruzilhadas, entre as quais a da Porta «de la Chapelle» que custará cerca de 80 milhões de francos.

## PARIS 66

## A NOVA REDE-EXPRESSO REGIONAL

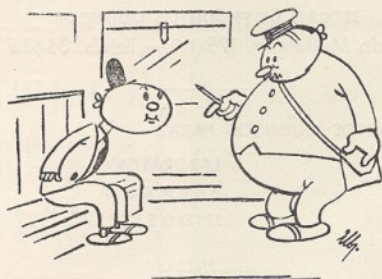
Decidida em 1962 e devendo estender-se até 25 km. do centro de Paris, a rede-expresso regional da capital francesa está já em construção. Desde há três anos que a Administração autónoma dos transportes parisienses processa o estabelecimento de uma linha destinada a travessar a cidade de Oeste a Este, de *Saint-Germain* — en — *Laye* a *Boissy-Saint-Léger*, na distância de 46 km. Em realidade, trata-se de unir através de uma nova secção subterrânea duas linhas suburbanas já exploradas pela SNCF. A obra deverá fazer-se em duas fases, a primeira das quais e está a realizar agora entre Nanterre e a Rua Auber (praça da Ópera) pela rotunda da *Défense* e a *Étoile*, assim como na *Place de la Nation* entre a Bastilha e Vincennes, sendo a segunda fase a da Rua Auber à Bastilha por Châtelet e a estação de Lyon.

De Nanterre à rotunda da *Défense*, o túnel ferroviário pode ser quase totalmente construído a céu aberto, visto estar traçado numa zona em vias de renovação; assim, o tipo de construção será sob a forma de uma caixa de betão armado, e os trabalhos não apresentam particulares dificuldades. Mas da rotunda à Rua Auber, a situação é bastante diferente: as dificuldades aumentam à medida que o traçado se aproxima do centro da cidade, onde as ruas são mais estreitas, os prédios mais antigos e o subsolo está mais atravancado. Desta forma, na dezena de secções abertas utilizam-se os métodos de construção mais diversos como sejam o ataque por galeria de avanço e abate, ataque por ecção completa do arco, utilização de uma máquina de furar com terraplenamento mecânico, uso de «caixões» (no Sena), consolidação do solo por injeção, e desvio de toaíhas aquíferas.

De entre as estações, são de assinalar a da rotunda da *Défense*, que será inserta em diversos ramos de um nó rodoviário subterrâneo de grande importância uma das variantes da auto-estrada A 14 Paris-Normandia), a da *Étoile*, que se encontra sob três linhas de metropolitano já existentes, e da Rua Auber, que será a mais importante por ficar ligada às seis linhas de metropolitano que servem as estações *Saint-Lazare*, *Havre-Caumartin* e *Ópera*, e na qual se pensa que haverá a frequência de 50 000 passageiros por hora, em cada direcção, ou 800 por minuto, cifra deveras impressionante.

Sob o *Boulevard Haussmann* a galeria subterrânea ficará a uma profundidade apreciável e constituirá o subsolo de um «parking» de seis andares com capacidade para dois mil automóveis.

Estes trabalhos representam uma nova fase de organização dos transportes da região parisiense, e surgem após o arranjo e modernização das linhas Vincennes-Neully e Clignancourt-Orléans, fazendo parte de uma planificação que se estende por um período de doze anos (1964-1975).



— Dê-me um bilhete para Reggio.  
— Para Reggio Emilia ou para Reggio Calabria?  
— Para o que custar menos.

(de «La Domenica del Corriere» — Milão)

## Na ponte sobre o Tejo só poderão circular comboios até 612 toneladas

Os comboios que atravessarem a Ponte sobre o Tejo, quando esta for completada com o tabuleiro para tráfego ferroviário, não poderão exceder a carga de 612 toneladas — segundo foi revelado no Simpósio Internacional sobre Pontes Suspensas.

Na sessão dedicada ao tema «O comportamento estático de pontes suspensas», um grupo de engenheiros portugueses apresentou um trabalho sobre a solução estrutural da ponte que se subordinou à possibilidade de utilização mista: tráfego rodoviário e ferroviário. Nesse trabalho, escreve-se: «Como a diferença no custo entre uma ponte para tráfego rodoviário e uma ponte que pudesse ser utilizada simultaneamente para tais fins o caminho de ferro era considerado muito elevado, foi decidido reduzir de 1008 toneladas para 612 toneladas a carga do comboio mais pesado a ser tomado em consideração, e tentar encontrar-se as soluções estruturais convenientes.»

### Pestana & Fernandes, L.<sup>da</sup>

Importadores e Exportadores

S E D E :

Rua dos Sapateiros, 39 - 1.º  
LISBOA

—///—

SECÇÃO DE PRODUTOS QUÍMICOS:

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

—///—

PRODUTOS QUÍMICOS PARA:

LABORATÓRIO  
FARMÁCIA  
INDÚSTRIA

—///—

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES  
HOSPITAIS E FARMÁCIAS

## O cais de minérios da Matola já rendeu a importância que custou

A direcção dos Caminhos de Ferro, depois do seu último balancete, chegou à conclusão de que o Cais de Minérios da Matola já se tinha pago a si próprio através da rentabilidade das operações ali efectuadas.

O jornal «Noticias» desta cidade, fez esta revelação acrescentando: — «Sabemos que o Cais de Minérios tem contribuído poderosamente para o grande volume de tonelage registada no porto de Lourenço Marques e que este ano se espera que ultrapasse 14 milhões de toneladas.

## Novas oficinas da C. P. no Entroncamento

Como é do conhecimento geral, a C. P. mandou construir no Entroncamento, ao abrigo do 2.º Plano de Fomento, umas novas e modernas oficinas destinadas exclusivamente à reparação do material eléctrico e «diesel». Como as mesmas o atestam, o importante empreendimento foi projectado — e executado — com vista ao futuro, isto é, ao volume de trabalho que ali se espera realizar.

Assim, não pode o Entroncamento ficar indiferente a tão vultosa obra, na medida em que as aludidas oficinas vão assegurar a tradição e manter as características do meio, ao serem, simultaneamente, fonte de trabalho e de progresso locais. Ora, tal empreendimento, dadas a sua natureza, complexidade e volume, só gradualmente, segundo se julga saber, poderá entrar em actividade. Foi, pois, com o maior júbilo que a população soube ter a C. P. iniciado ali os primeiros trabalhos, com reparações das suas composições eléctricas de passageiros.

Além da construção da passagem superior à via férrea, que solucionará o problema do trânsito no Entroncamento, e cujos trabalhos já principiaram, a primeira e segunda fases da importante obra da Avenida da Estação está para breve.

**Rafi**

**MATERIAL DE SINALIZAÇÃO**

Representante: **SOZIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 93  
T. LEFONE 53 88 76 (10 linhas)  
**LISBOA**  
FORNECEDORES DA C. P.

**CONSTRUA COM**

# NOVO PAN

EMPRESA PRODUTORA  
DE AGLOMERADOS  
DE MADEIRA

S. A. R. L.

REBORDOSA (BALTAR-DOURO)

ESCRITÓRIOS:  
PORTO: R. DO HEROÍSMO, 19 — TELEFONE 5 62 04

ARMAZÉM GERAL:  
PORTO: R. DO HEROÍSMO, 82-86 — TELEFONE 5 54 55

DEPÓSITO EM LISBOA:  
RUA 4 DE INFANTARIA, 27-D — TELEFONE 68 98 06

## J. CARTACHO

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica: RUA DO SOL A CHELAS, 36-38 — LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: RUA ARCO BANDEIRA, 131 — LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, LDA.)

FABRICAÇÕES METÁLICAS

## HOTEL ALENTEJO

— Café — Salão de Bilhares — Bar Regional —  
ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

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

Telefone 279 —:— ELVAS



UMA VIAGEM COM TOSSE  
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

**BENZO-DIACOL**