

DEPÓSITO LEGAL
- 0. ABR. 1967

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

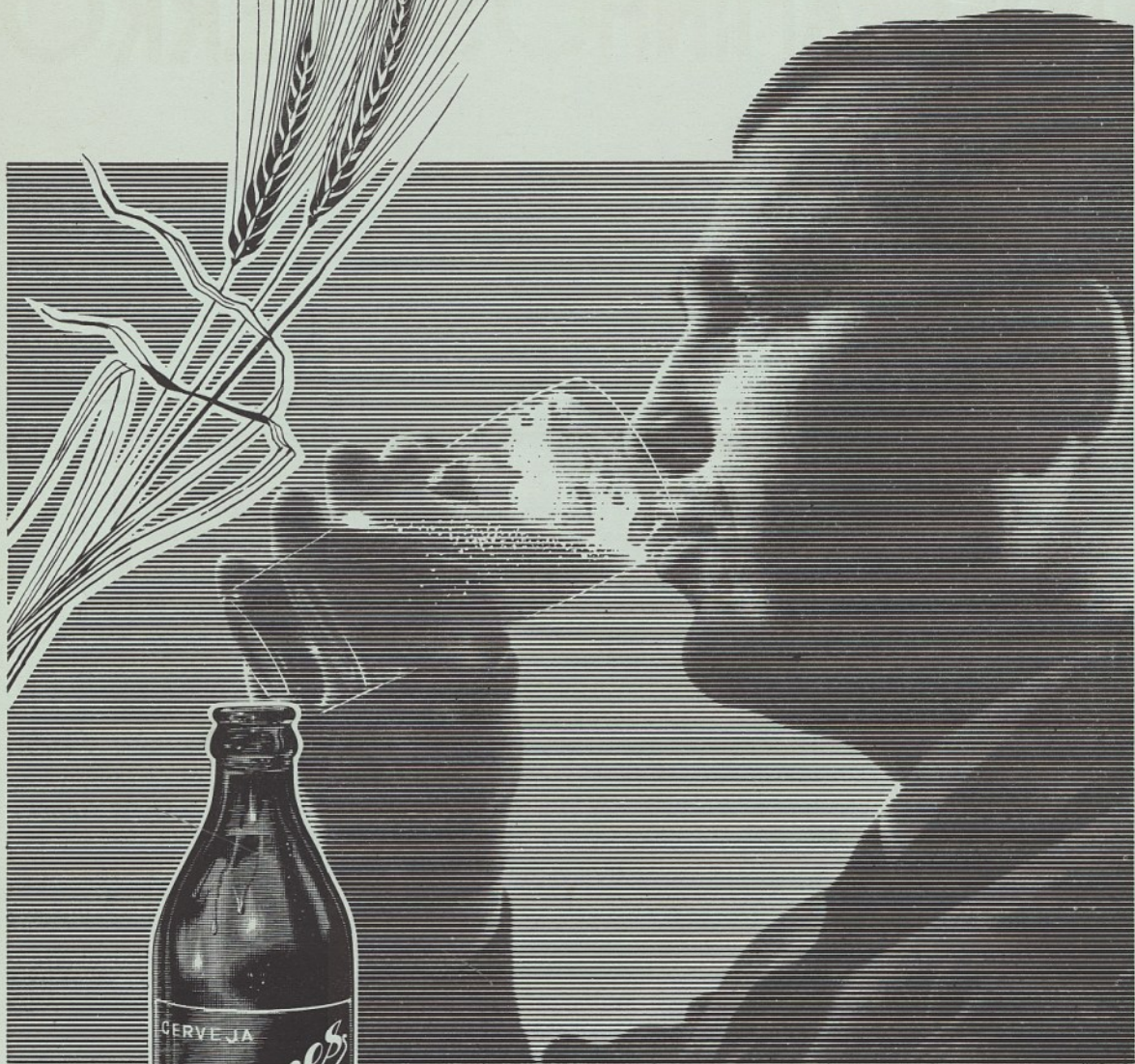


REVISTA

1977 2010

Beba saúde bebendo cerveja

Uma cerveja viva e espumosa é uma bebida
salutar, deliciosa, fonte de energias e
rica em proteínas e vitaminas.



cerveja

SAGRES

a sede
que se deseja

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. Luis, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUIS 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. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

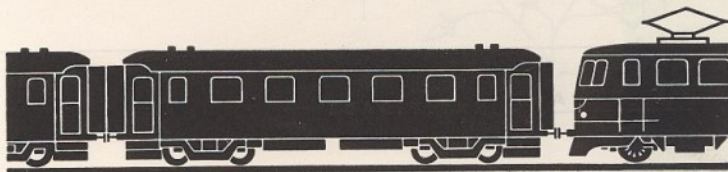
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

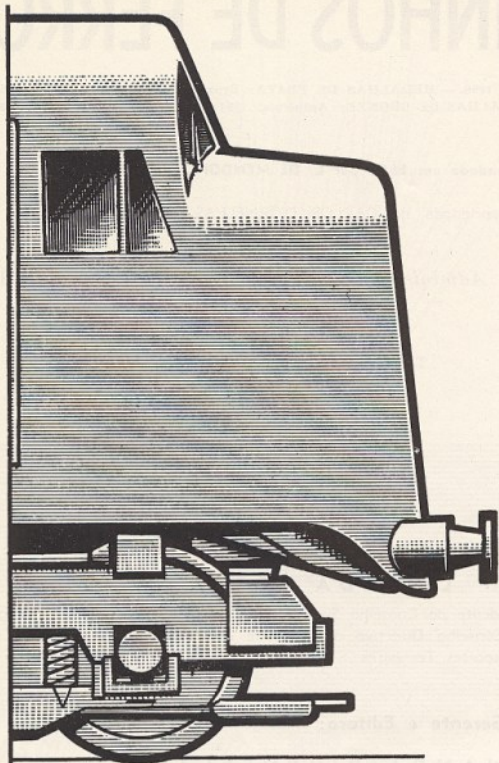
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguiar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumario

Natal	343
Chama-se Natal.....	344
O Presépio	345
Crónica de Hoje	346
Eng. ^o Luis da Costa / A C. P. e o seu pessoal ...	347
Curiosidades e Distracções da Gazeta	348

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	349
Barcos para o tráfego Lisboa-Barreiro	351
Os antigos meios de transporte	353
Jornal da Quinzena	354
Romarias e Arraiais	355
Macau	356

Natal



E
 era
 muito
 fria a
 noite em
 Belém de Ju-
 dá. Maria e o
 seu esposo José
 estavam fatigados
 após inútil procura
 de abrigo onde passar
 aquela noite. A cidade
 de David já estava repleta
 de gente para se recensear.
 Mas o casal encontrou já fora
 de Belém uma estrebaria onde se
 instalou sem conforto. Já o sono
 envolvera todos, menos José e Maria.
 E foi naquela gélida madrugada que a
 Virgem de Nazaré deu ao mundo o bendito
 fruto de seu ventre — Jesus. Não longe do
 paupérrimo estábulo, pastores eram alertados
 pelo intenso fulgor de uma grande estrela que
 cintilava no céu, ao mesmo tempo que se ouviram
 vozes vindas das alturas, entoando um cântico de
 louvor. Guiados pelo clarão do novo astro, seguiram
 até o ponto onde ele parou e, então, viram e adoraram
 o Menino-Deus, enquanto os Anjos continuavam seu canto:

G
 L
 Ó
 R
 I
 A

IN EXCELSIS DEO



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja-vas

Feliz Natal e um Ano Novo próspero! // Felices Pascuas y un prospero Ano Nuevo! // Joyeux Noel et Bonne Année! // Merry Christmas and a happy New Year! // Felice Natale e un propizio Anno Nuovo! // Frohe Weihnacht und ein gluckliches Neues Jahr! // Boldog laj ével! // Plezierige Kersldagen! // Hyva nuta volta! // Gott nyt år! Hyvaa Jonlua! // Aith Ba-Bhliain-Scheanmbar! // Bon any nou! // Glad Jul! // Veselé varioce! // Cestit bozie! // Linksmu kaledu! // La nult ani! // Blavez Uad! // Nasterea Domnului cu folos! // Cok Jillara! // Wesolego Bózego Narodzenia! // Teluik ederis! // Kellemes karacsonyi unnefeket! // Bom anada! // Priecigus ziemas svetkus! // Gelukkig Nieuwjaar! // Nowego Roku!

O NATAL
NO PORTO

Chama-se Natal...



O Natal no Porto conserva o seu encanto particular: a cidade refulge nas ruas, que o duro Inverno nortenho torna pouco transitáveis, mas em cada casa crepita uma lareira aconchegadora. Na mesa as broas tradicionais, as filhóses e o excelente vinho do Porto que parece, agora, beber-se com maior sabor. Na véspera a Missa do Galo, com os templos repletos, foi, como em nenhuma outra parte, um grande acontecimento de devoção.

...a capital do Estado do Rio Grande do Norte, no Brasil, cidade fundada pelo governador Jerônimo de Albuquerque, em 1599, na margem esquerda da foz do rio Potengi, a cinco quilómetros do mar, e onde outrora se ergueu o Forte dos Reis Magos.

...a antiga colónia inglesa na costa Sueste da Africa, limitada ao Norte pelo Transvaal e Orange, a Oeste e ao Sul pelo remoto «país dos basutos e dos cafres» e a Este pelo oceano Indico. Natal foi descoberta em 1498 por Vasco da Gama, que ali aportou em dia de Natal. A colónia deve a sua origem aos boers holandeses, os quais, quando a colónia do Cabo caiu em poder da Inglaterra, se foram refugiar naquela região então desabitada, e ali se estabeleceram, criando mais tarde uma república independente que a Inglaterra não reconheceu. Em 1845 uma proclamação do governo britânico declarou Natal colónia inglesa.

— a cidade na costa Oeste da ilha de Sumatra, na Oceania.

... a ilha do Pacífico no arquipélago de Sandwich, de formação madre-jórica.

... o lago, no território de Oregon (Estados Unidos) próximo da província de Nevada.

... a baía do oceano Indico na costa da ilha de Kuerguelen (denominada Natal por Cook).

... a ilha ao sul de Java, também no Indico.

... a baía na costa meridional da Terra do Fogo.



ao dealbar começava a romagem para a cidade sagrada. A duas léguas de caminhada, quando para trás iam ficando as sombras esguias dos tamarindos e se adiantavam os jumentos brancos carregados de alfazema, erguia-se a opulenta e enxameante Jerusalém dos mercados e dos teólogos.

Em certa noite do mês de Kippur, à volta da casa de José, o carpinteiro, aglomeraram-se curiosas as mulheres, incrédulos os homens. A chama da candeia espalhava uma luz doirada no palheiro, agrandando as sombras dos primeiros que chegavam, silenciosos e maravilhados. Pouco a pouco, uma luz mais intensa oirejou sobre as coisas e as criaturas. Dir-se-ia que tudo aquilo adquiria as proporções de um quadro admirável, iluminado pelo fulgor de uma estrela mais próxima da Terra naquela noite — em que nascera o Menino, agora adormecido na angelitude da sua nudez, sobre as palhas de uma manjedeira. Cantavam as cigarras pela primeira vez no mês de Kippur — coisa estranha aquela.

Na verdade, nunca na amplidão, agora tão docemente azul, brilhara maior e prodigiosa a estrela que deslumbrava a pobre aldeia de Belém. E todos compreenderam que o Menino era o desejado Messias. Então prostraram-se num grande êxtase. Os destinos de um povo, ao longo dos séculos agrilhado a cativeiros humilhantes, encontrara a sua hora de redenção. E talvez os destinos do Mundo dependessem dessa hora. Vinha nascendo a manhã. Uma claridade baça e hesitante...

BELÉM presentia o bafo do deserto vindo de longe. A terra não era pródiga para apascentar rebanhos como nos vales de Saron ou nas planícies de Moab e Jericó. Não abria ali a flor do linho como nas margens do Tiberiades. Mas a tribo de Judá era resignada e calma como o Jordão sem pressa, que vai rolando as águas sem escutar o fragor da tempestade. Os velhos, nas noites longas de tanta solidão, erguiam os olhos para a estrela que lantejoulava no infinito. Era como um murmúrio de luz que se confundia no balbúcio das suas preces. Talvez a cintilação daquele diamante iluminasse o mistério das profecias que, de século a século, mantinham a crença na vinda do Messias.

Pela Páscoa esvaziava-se a aldeia. Um silêncio ainda mais pesado sufocava os alpendres, os casebres, as estrebarias. Logo



Crónica de hoje

Por JORGE RAMOS

O NATAL ATRAVÉS DO MUNDO

Noite de Natal... Noite festiva em todos os lares. Nas cidades e nas aldeias, comemora-se o nascimento de Cristo. Presépios vistosos, outros humildes. Luxes nas grandes salas e nas pequenas lareiras. Doces tradicionais. Brinquedos. Reconciliações. Um sopro de ternura na alma humana. As consciências interrogam-se, as mãos entrelaçam-se. Evocam-se os ausentes. É meia-noite...

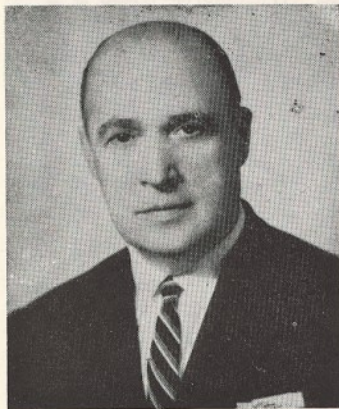
É meia-noite em Portugal. Mas em Nova Iorque são 23 horas, e há um rush tremendo nas ruas toda a gente caminha apressada. Preparam-se ceias, enfeitam-se pinheiros, trocam-se presentes. As lojas até então apinhadas começam a fechar as portas. Enchem-se os teatros, os clubes nocturnos... Em Hollywood são 20 horas. As montras repletas de coisas tentadoras entre adornos do Natal. Nos estúdios, os artistas estrangeiros comemoram o Natal à maneira dos seus países. No México são 21 horas. Nas boites mais elegantes, decoradas por Diego Rivera, bebe-se champanhe e dança-se o mambo, os templos regorgitam, os índios passarão a noite na igreja. São também 21 horas na Ilha da Páscoa — onde só chega um navio duas vezes por ano. Mas na grande pousada, os homens de raças diversas festejam a data, bebendo vinhos que vieram de muito longe...

Em Berlim são quatro horas da manhã, e esta noite é denominada Weihnacht (Noite Sagrada). A neve cai. As lareiras estão acesas em todos os lares. Em Paris são três da manhã.

Mais luz do que nas outras noites. Notre-Dame dir-se-ia uma fabulosa caravela dourada sulcando a alegria da noite. Montmartre resplende também. Trincha-se o peru nos hotéis de luxo do «boulevard Haussman». São sete horas da manhã em Moscovo. Na Gronelândia é uma hora da manhã. As casas estão decoradas à moda da Dinamarca, com simples ramos de pinheiro trazidos pelos aviadores canadianos — pois tudo vem de longe, menos as botas dos esquimós. Oito horas da manhã na Ilha Christmas (Natal) descoberta por Cook em 1877. Não sabemos se nesta ilha da Polinésia os seus habitantes comemoram todas as noites, a Noite de Natal... Mas é uma hora da manhã em Tóquio. A missa de Natal foi à meia-noite nas igrejas católicas. Em Bombaim são 21 horas. As vacas sagradas descansam nas ruas. Em Lassa, no Tibete, são 8,30. O Natal é desconhecido: um deus habita na cidade — Buda vivo. Uma criança que nunca terá um brinquedo...

Mas é meia-noite também em Buenos Aires. Na «calle Florida», os estabelecimentos ficam iluminados toda a noite. Nos cafés e confeitarias da Avenida de Mayo e da Avenida Corrientes reina grande animação. E foi à Meia-Noite que Jesus nasceu na gruta de Belém — hoje a Basílica da Natividade construída por Santa Helena. Peregrinos dos mais diferentes cultos (gregos, católicos, siríacos) acorrem ao lugar sagrado assinalado por uma estrela vermelha.

ENG.º LUÍS DA COSTA



Eng.º Luis da Costa

Há um ano, em 29 de Dezembro de 1965, foi conferida a posse do alto cargo de Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres ao sr. eng.º Luis da Costa, que desempenhava as funções de Director de Serviços da mesma Direcção-Geral. Funcionário de muita competência em matéria de transportes, tendo-se distinguido com uma larga folha de serviços nos âmbitos nacional e internacional, o ilustre director da Gazeta dos Caminhos de Ferro iniciou a sua vida profissional nos Caminhos de Ferro do Estado, donde transitou para a extinta Direcção-Geral de Caminhos de Ferro e na qual se manteve até à criação da actual Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Ocupou sucessivamente os lugares de Chefe da 1.ª Repartição de Pessoal, Chefe da Repartição de Exploração e de Director dos Serviços de Exploração e Material.

Nos Caminhos de Ferro do Estado e na Direcção-Geral de Caminhos de Ferro ocupou-se do estudo e construção de várias linhas férreas. Como representante da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, participou em várias Comissões, tais como:

Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes, onde ainda se encontra; Representante do Ministério das Comunicações na Comissão de Coordenação dos Transportes Interiores do Ministério da Presidência; Vogal do Conselho Superior dos Transportes Terrestres; Vogal da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres; Vogal da Junta Autónoma de Estradas; Vogal da Junta Consultiva do Porto de Lisboa; Vogal da Comissão Permanente da Hora; Vogal da Comissão de Revisão do regimen vigente da Coordenação de Transportes Terrestres; Vogal da Comissão para o estudo da navegabilidade do rio Douro.

Em serviço internacional tomou parte, em 1953, como Delegado de Portugal na Conferência Europeia dos Transportes Interiores da qual resultou a actual Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes de que é

delegado permanente de Portugal desde a sua criação até à actualidade.

Tem tomado parte, como delegado de Portugal, em várias reuniões do Comité dos Transportes Interiores da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (O. N. U.). Participou ainda no 7.º Colóquio Nacional dos Transportes, apresentando uma comunicação. Tem ainda tomado parte em assuntos de reuniões internacionais sobre transportes, como na Organização Europeia de Cooperação Económica (O.E.C.E.) e Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (O. C. D. E.).

a C. P. e o seu Pessoal

Segundo uma prática que vem mantendo desde 1960, de novo o Conselho de Administração da C. P. procedeu a uma selecção dos agentes que no decurso dos últimos 12 meses praticaram actos que, pela sua natureza, revelam a grande generosidade e apreciáveis sentimentos humanos que caracterizam a classe ferroviária. A escolha recaiu sobre dois modestos empregados que, por motivo do seu amor ao próximo, receberão em breve uma homenagem que envolve, afinal, os milhares de ferroviários que diariamente se encontram ao serviço da colectividade.

O prémio da Administração, pequeno no aspecto material mas grande no seu significado moral, vai desta vez ser distribuído a:

— MARIA DE JESUS GOVERNO — Guarda de P. N. de 3.ª cl., porque em 27 de Novembro de 1965 encontrando-se em serviço na P. N. ao km 321,702 da Linha do Norte verificou que uma anciã de 35 anos tentava atravessar

a via, sem obedecer aos seus avisos, no momento em que o comboio n.º 71 se aproximava e assim, na iminência de um desastre e indiferente ao perigo que corria, atravessou a passagem de nível e empurrou aquela anciã para fora da linha, onde ambas caíram, momentos antes da passagem do referido comboio.

— MANUEL PEREIRA VENTURA — Assentador de 1.ª cl., porque em 26 de Junho de 1966 encontrando-se junto da sua residência ao km 214,506 do Ramal de Alfaiates e vendo uma criança junto da linha no momento em que se aproximava a automotora n.º 4028, lançou-se com risco da própria vida pela frente da automotora, contendendo com esta com o intuito de salvar a criança que, não obstante o seu generoso acto, veio a morrer do embate que sofreu.

«Prémios da Administração 1966»



Calcula-se em 50 mil o número de esquimós que vivem ainda nas regiões setentrionais do Canadá.

Na Hungria há uma remota reminiscência dos antigos «poltzes» da Sormaria, que se instalaram naquele país no século XIII. Eram oriundos de uma tribo de Alamos que, no ano 885, estavam estabelecidos entre o Voga e o Ural.

Com o nome de Santarém existe no Brasil uma cidade e uma vila no Estado do Pará e no Estado da Baía.

Rosto de Cão é o nome de uma povoação no concelho de Ponta Delgada.

Uma das mais pequenas ilhas, ao largo da costa do Chile é a «Ilha das Bananas», assim designada por haver ali exclusivamente plantações deste fruto.

Pensa-se ligar Pedra Bonita à Gávea por um «caminho aéreo» como o do Pão-de-Açúcar, criando-se assim mais um motivo de agradável passeio para os turistas que visitam o Rio de Janeiro.

Veneza conta hoje cerca de 400 mil habitantes, população que se encontra disseminada pelas suas 117 ilhas: há em Veneza 378 pontes e mais de 150 canais.

Os indígenas «mandanus», hoje extintos eram índios que viviam na zona oeste do rio Mississipi: descendiam de um viching chegado à América no século XII.

No Japão, o antiquíssimo Dai-Nipon dos samurai altivos e das lendas mais fascinantes há ainda hoje o costume de dar um nome poético às mulheres: *Pétala de Rosa, Flor de Lótus...* Na literatura europeia, de ontem e de hoje, é frequente a *musumé* com este nome gracioso e redolente: aparece um Wenceslau de Moraes, o autor de «Serões no Japão», em Pierre Loti, o autor de «Madame Chrysanthène».

Bruxelas, Estocolmo e Amesterdão, têm fama de serem as três cidades mais saudáveis da Europa.

O Volga e o Sena são, entre todos os rios do mundo, os que seguem o curso mais recto: o Sena percorre mais de 1400 quilómetros em linha recta, e o Volga, nas mesmas circunstâncias, um percurso de 277 quilómetros.

O antigo nome de Nova Iorque era Netherland.

O túmulo de Cleópatra foi descoberto durante a expedição de Napoleão ao Egipto em 1798.

Nos países maometanos, cada indivíduo pode pintar a sua casa da cor que quiser, excepto de verde, por ser a cor do Islan e dos descendentes do profeta.

A Tartária, a China e a Pérsia são os países que primeiro usaram o guarda-chuva. Em Marrocos, o imperador era o único que tinha o direito de se cobrir com ele nos seus estados; foi introduzido na Europa no século VII.

A província de Natal, na União Sul Africana, deve o seu nome ao facto de ter sido descoberta pelos portugueses em 25 de Dezembro de 1547.

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.

O mais alto pico do mundo ainda não explorado é o de Dhaulagiri.

A cidade brasileira de Fortaleza deve o seu nome ao facto de Martins Soares, em 1671, ter construído ali um forte.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62

LISBOA



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

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

Art.º 1.º — A empresa efectuará 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, termine 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 edifícios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via férrea das propriedades contíguas e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento da linha férrea.

§ 1.º — A palavra empresa, sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem ele trespassse, na conformidade das Leis e com autorização prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude deste contrato.

§ 2.º — As obras mencionadas no n.º 1.º deste artigo que a empresa é obrigada a executar, serão feitas conforme os projectos definitivos por ela preparados em harmonia com estas condições depois de terem sido aprovados pelo Governo.

§ 3.º — Estes projectos compreenderão:

1.º — 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 da linha, que seria feito na escala de 1:5.000;

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

3.º — Os perfis transversais na escala de 1:200.

4.º — As obras de arte, na escala de 1:50 para um comprimento abaixo de 10 metros de 1:100 por um comprimento de 10 a 100 metros, de 1:200 para um comprimento acima de 100 metros.

5.º — Uma memória descritiva e justificativa de todo o traçado.

§ 4.º — O número e a classe das estações e suas dependências serão determinadas em projectos definitivos. Nas

estações de entroncamento, que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que o serviço resultar da exploração da nova linha e para a facilidade das baldeações, serão feitas por conta da 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 do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagões; fossos, para picar os fogos, e reservatórios para a alimentação das máquinas.

§ 5.º — Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas cópias, que serão autenticadas pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas; uma das quais será entregue à empresa e outra à Fiscalização.

§ 6.º — O Governo reserva-se o direito de fiscalizar a execução dos estudos no campo.

§ 7.º — O Governo entregará às empresas cópias dos estudos feitos sobre a linha a construir.

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

3.º — O estabelecimento de um telégrafo eléctrico ao lado da linha e a conservação e renovação das matérias e aparelhos que forem precisos para o conservar em bom estado de serviço.

4.º — Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um ano fará à sua conta, 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 destruição de todas as obras de arte executadas e entregará ao Governo um exemplar desta planta devidamente autenticada.

Art.º 2.º — A linha férrea será 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.

Art.º 3.º — Qualquer alteração ou modificação, que a empresa tenha por conveniente propor, serão formuladas em harmonia com as condições técnicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia autorização do Governo.

Art.º 4.º — As terras para a formação dos aterros serão sempre extraídas de maneira que se evite a estagnação das águas, prejudicial à saúde pública.

(Continua na página 352)

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras

COMETNA

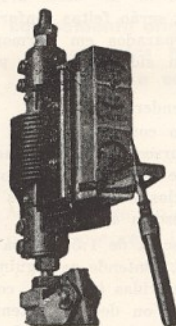
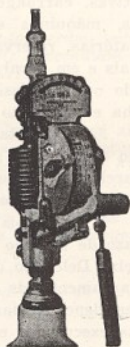
SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5 — Telef. 32 00 11 (8 linhas)

L I S B O A



RELÉS



para protecção contra curto-circuito e sobrecarga de alternadores, transformadores, cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.ª • TEL. 23411 • PORTO

VÃO SER CONSTRUÍDOS

dois barcos para o tráfego Lisboa - Barreiro

*** O contrato, no valor de 40 mil contos, foi assinado entre a C. P. e os Estaleiros de Viana do Castelo.**

«Em Maio deste ano a C. P. informou públicamente que o problema do transporte fluvial entre Lisboa e Barreiro estava a ser objecto de cuidada atenção.

Na realidade, por todos é reconhecida a necessidade de aumentar a capacidade de transporte naquela ligação fluvial, dada a insuficiência do número de lugares oferecidos pelo parque fluvial em funcionamento. Acresce ainda a circunstância de dois dos barcos presentemente utilizados serem bastante antigos, de exploração cara e sujeita a um certo número de restrições, nomeadamente nos dias de mau tempo.

Estudadas as possibilidades que se ofereciam e resolvidos os problemas de ordem financeira que se levantavam, pode a Companhia informar o público em geral e os utentes daquela ligação fluvial em especial, que hoje mesmo assinou um contrato com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tendo em vista a aquisição de dois novos barcos, idênticos ao «Estremadura» e «Algarve».

O custo desta aquisição é de 40 000 contos (20 000 contos cada barco) e a simples indicação desta verba diz bem do esforço que houve de realizar para que se concretizassem as aspirações

da C. P. que, no fundo, traduzem os desejos do público que utiliza os seus serviços.

Deve dizer-se todavia, que não seria possível realizar este investimento sem a valiosa colaboração do Banco de Fomento Nacional que, através dum crédito concedido aos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, permitiu o pagamento das referidas unidades de acordo com as possibilidades da C. P.

Os barcos, conforme o estipulado no contrato, deverão ser entregues à C. P. no prazo de 15 meses (o primeiro) e 18 meses (o segundo). Quer isto dizer que, durante o ano de 1967, ainda não é possível melhorar substancialmente a qualidade do serviço fluvial de que a Companhia é concessionária.

A Administração da C. P. espera, porém, que os seus utentes compreendam a situação e colaborem com os serviços encarregados de executar o transporte fluvial entre Lisboa e o Barreiro, por forma a evitar perturbações para todos desagradáveis. Existem, de resto, razões válidas para esperar que assim venha a acontecer.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes está sendo RENOVADO

Já circulou o primeiro comboio experimental de Moçâmedes a Sá da Bandeira rebocado para novas locomotivas Diesel — hidráulicas, de fabrico «Krupp» obtendo-se resultados excelentes.

Nunca se realizou até hoje no espaço português — qualquer conjunto de obras e montagem de equipamento que se possa comparar ao projecto mineiro de obras da Cassinga, em cuja primeira fase vão participar as diesel-hidráulicas ultimamente desembarcadas em Moçâmedes.

A materialização do projecto, que envolve a transformação daquela linha férrea — resulta dos

contratos assinados pela Companhia Mineira do Lobito, por diversas empresas do grupo «Krupp» e pelo Estado português, em cujo património fica integrado todo o apetrechamento.

Para que as potentes locomotivas possam circular em condições de boa rentabilidade e segurança no transporte de grandes toneladas, a grandes distâncias o Caminho de Ferro de Moçâmedes está a ser transformado nos seus serviços de via, movimento, telecomunicações, organização de tracção, oficinas de reparação de vagões e em muitos outros aspectos.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da página 349)

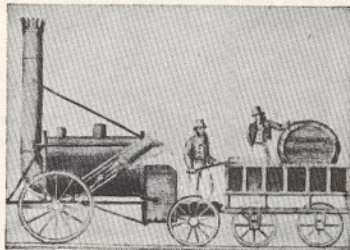
Art.º 5.º — A largura do caminho ao nível das plataformas será de 5,30 m. em aterro e de 6,20 m. em desaterro e ao nível dos carris de 3,30 m num e noutro caso.

A largura de via será de 1,67 m. entre as faces interiores dos carris. As dimensões dos fossos e a inclinação dos taludes quer em aterros, quer em escavação serão regulados pelos respectivos perfis transversais tipos adoptados nos projectos.

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

Art.º 6.º — O máximo dos declives será de 18 milímetros por metro.

Art.º 7.º — Os raios das curvas de concordância não serão inferiores a 300 metros nas linhas gerais; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 200 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concor-



dância deverão efectuar-se, tanto quanto possível, sobre planos horizontais. O intervalo entre os pontos de tangência de duas curvas consecutivas em sentido contrário não serão inferiores a 50 metros.

Art.º 8.º — Os carris e outros elementos construtivos da via férrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

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

Art.º 9.º — As travessas a empregar na linha serão todas creosotadas.

Art.º 10.º — A empresa restabelecerá e assegurará à sua sua custa o curso das águas, que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhes forem applicadas.

Art.º 20.º — A empresa deverá empregar na construção das obras matéria de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroamentos, serão quanto possível, de pedra aparelhada de boa qualidade; onde a não houver será tolerado o tijolo.

Art.º 21.º — As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas ou as que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens de passageiros deverão ser igualmente dos melhores modelos suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Haverá de 3 classes, pelo menos, todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.ª classe terão assentos estofados, as de 2.ª assentos de estofa mais ordinário e as de 3.ª assentos de madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições previstas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as platagormas e restante material será tudo de boa qualidade e sólida construção.

Art.º 22.º — O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessários para o serviço e mais acessórios e dependências, como carris, coxins travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção e colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos jurídicos nos termos, do direito comum especial dos caminhos de ferro e das diversas condições deste contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio da empresa para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público e o mesmo terá lugar para o carvão, coque e quaisquer outros aprovisionamentos enquanto forem importados livres de direitos.

(Continua no próximo número)

PARA A SUA VIAGEM DE RECREIO
A QUALQUER PONTO DO PAIS

**NOVOS
AUTOCARROS
AO SERVIÇO
DO TURISMO**



CONSULTE A  SERVIÇOS DE ALUGUER - SANTO AMARO, TEL. 632021

As antigas

DE todos os meios de transporte do passado, o coche será, talvez, o mais recordado. Autêntica obra sumptuosa assente sobre rodas, percorrendo estradas e caminhos, orgulhoso de quanta riqueza o ornamentava, esse imponente carro teve a sua idade de ouro nos séculos XVI e XVIII em plena época dos punhos de renda. Mas apesar de tanto esplendor rodoviário, poder-se-á hoje fazer ideia do que seria uma longa viagem de coche, por mais confortável que ele fosse? Se bem analisarmos os espécimes que ainda hoje existem, e sem esquecermos o estado das estradas de então, facilmente chegaremos à conclusão de que o coche, embora rico e opulento, não passava de um carrão enorme, rodando trôpegamente pelos precários caminhos que se lhe apresentavam. No entanto, foi um veículo que fez história.

Embora, geralmente, se designasse por coche qualquer carro nobre, existiam três tipos de viaturas deste género: a estufa, a berlinda e o coche propriamente dito. A estufa era o veículo das longas viagens, de grandes dimensões e coberto de couro negro, com muito pouca obra de talha. A berlinda, apesar de rica em pintura e ornamentações em talha dourada, pode-se classificar como o carro utilitário da época. Fácil de manejar, leve e esbelta, era a via-

gado fazer por Luís XIV, radicando-se daí por diante no nosso País o uso de tão faustosos meios de transporte.

A época de maior esplendor do coche em Portugal verificou-se durante o reinado de D. João V. A embaixada que foi a Viena de Áustria buscar a noiva do rei «Magnânimo», a futura rainha D. Maria Ana, utilizou sete berlindas riquíssimas, chegando a afirmar-se que eram «as mais ricas carroças que jamais se viram na corte imperial». Pouco tempo depois entrava em Roma uma embaixada do rei de Portugal, em que se incluíam três estufas tão imponentes e deslumbrantes, que logo foram classificadas como verdadeiros «montes de ouro».

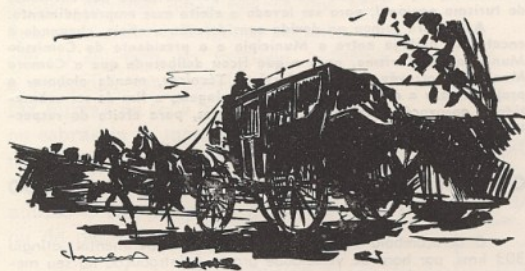
D. João V, mandando construir as cocheiras reais do Calvário, fez sucessivas encomendas de estufas, berlindas e coches, aos melhores artistas de França, da Itália e da Holanda. Em 1729 a Casa Real Portuguesa possuía 10 coches, 8 berlindas e 29 estufas, dispondo ainda de 141 séges.

O rei D. José I mandou também construir novos e sumptuosos carros deste tipo, dotando-os de extraordinário luxo. Todavia, a época áurea dessas riquíssimas carruagens douradas aproximava-se do seu termo. Construiu-se ainda uma admirável berlinda,

meias

tura da cidade, a que melhor se adaptava às estreitas e difíceis ruelas e travessas. O coche era o veículo de grande gala, próprio para os dias de pompa, um carro aparatoso, pesado e bastante trabalhado.

Entrou em Portugal durante a dominação filipina, quando então havia mais de um século que na Europa surgira a primeira destas carruagens, embora o seu uso só mais tarde se tivesse generalizado.



E entre nós também a moda não pegou facilmente. Só após o casamento da Infanta D. Catarina com Carlos II de Inglaterra, em 1666, o coche começou a servir definitivamente nas cerimónias oficiais. A rainha D. Maria Francisca Isabel de Sabóia trouxe no mesmo ano para Lisboa um coche magnífico, man-

utilizada no casamento do príncipe herdeiro D. José, e um coche oferecido ao arcebispo de Tossalónica, vindo de Espanha, com a futura rainha D. Carlota Joaquina. O último coche que veio para Portugal foi encomendado por D. João VI, não apresentando, porém, as características das soberbas carruagens anteriores.

Foi o progresso dos meios de transporte, verificado no decorrer do século XIX, o aperfeiçoamento dos sistemas de construção, além da simplificação do cerimonial da corte, que aniquilou os opulentos carros nobres, dos quais se conservaram, porém, os que tinham interesses histórico ou artístico. Foram esses magníficos exemplares que, por iniciativa da Rainha D. Amélia, vieram formar o Museu dos Coches Reais, hoje Museu Nacional dos Coches, instalado no antigo edifício do Picadeiro Real, anexo ao Palácio de Belém.

Está ali reunida uma numerosa e rica colecção de faustosas viaturas, compreendendo 26 coches, 16 berlindas, 4 carruagens de gala, 4 séges, 4 berlindas processionais, 8 carrinhos de passeio, 3 liteiras e 6 ca-deirinhas.

de transporte

Fornal da Quinzena



Efectuou-se num hotel de Lisboa a reunião mensal de convívio do Skal Clube de Lisboa. O tema debatido durante a reunião foi «O Turismo e a Gastronomia», a propósito do recente Congresso da Federação Internacional da Imprensa Gastronómica, efectuado em França. Além de numerosos associados estiveram também presentes os delegados do Turismo Belga, Francês e Alemão, agentes de viagens, hoteleiros e transportadores. O sr. Andersen Guimarães proferiu uma palestra sobre «Confrarias Gastronómicas e o Turismo», que foi comentada com palavras de interesse pela crescente importância, que o orador pôs em destaque, da gastronomia, como arte e cultura, no desenvolvimento mundial da indústria turística.

- Nos salões do Hotel Terminus, em Paris, realizou-se no dia 13 uma sessão de homenagem ao engenheiro Roger Ferlet, director da revista «La Vie du Rail», por motivo da sua reforma.

- No dia 11, em Pinhal Novo, no concelho de Palmela, procedeu-se ao acto solene da entrega da chave de uma nova moradia do «Lar Ferroviário» à sr.^a D. Francisca Duarte Aranha, sócia n.º 203 do 3.º escalão, e a seu pai, sr. Crispim J. Duarte, sócio n.º 382 do 4.º escalão. Também no dia 18, no lugar da Eira da Passarinha, freguesia de Nossa Senhora do Bispo, no concelho de Montemor-o-Novo, a direcção do «Lar Ferroviário» procedeu à entrega, em acto solene, da chave de uma construção aos sócios n.ºs 94, do 6.º escalão, e 301, do 3.º escalão, sr. Gabriel Nunes e sua esposa, sr.^a D. Ernestina Baptista Nunes. Agradecemos o convite para assistirmos a estas cerimónias.

- O distinto escritor madeirense Mota de Vasconcelos editou no Funchal mais um livro: «A Teia Vermelha». Trata-se de uma obra que combate vigorosamente o terrorismo. O autor dedica-o às Forças Armadas Portuguesas que nas nossas províncias ultramarinas lutam heróicamente pela sobrevivência do Ocidente e de Portugal.

- Num restaurante típico efectuou-se um jantar de homenagem ao jornalista Alberto Andrade, há longos anos radicado no Brasil, e que na Imprensa e na Rádio de São Paulo tem dedicado a maior atenção à vida portuguesa. Assistiram várias individualidades, entre elas o dr. António de Menezes, chefe da secção de Intercâmbio Luso-Brasileiro do SNI, representantes das revistas «Cartaz», «Cooperação», «Turismo» e «Lisbon Courier», e ainda dr. César Afonso, chefe de redacção de «A Voz»; Artur Maciel, do «Diário de Notícias»; Odylo da Costa Filho, adido cultural da Embaixada do Brasil; Fernando de Oliveira, chefe dos Serviços de Imprensa do Aeroporto; Alves Fernandes, do «Diário de Lisboa»; Mário Pires, do «Diário de Notícias»; Gomes da Costa, do «Diário do Norte»; Afonso Serra, de «Novidades»; Mário Henriques, do «Diário Popular»; António Corregedor, do «Século», e Jorge Ramos, em representação da «Gazeta dos C. de Ferro».

- No dia 1 do corrente teve lugar, em Paris, a reunião do Conselho de Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, nela tendo participado o eng.º Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, que se fez acompanhar, além de outros funcionários, do eng.º Luís da Costa, Presidente do Conselho dos Transportes Terrestres e nosso muito prezado amigo e director. Vários assuntos de interesse, no sector dos transportes, foram tratados, sendo de assinalar, entre eles, os referentes às medidas a tomar para melhoria da segurança dos transportes internacionais de passageiros em autocarros. Tratou-se ainda da colaboração com o Conselho da Europa e com as organizações internacionais profissionais de transportes por caminho de ferro e vias navegáveis. Outro importante problema sobre que recaiu a discussão ministerial foi o da política geral de transportes no que respeita ao regime dos transportes rodoviários internacionais e à liberalização

de alguns deles. A situação financeira dos caminhos de ferro também mereceu especial atenção da parte do Conselho, com o fim de aprofundarem as suas principais causas bem como os remédios para a sua melhoria. Foi apreciado igualmente o relatório anual sobre a evolução do tráfego e sobre os investimentos feitos nos transportes interiores de cada país. Depois de ouvida uma palestra sobre o resgate automático nos caminhos de Ferro, feito pelo secretário-geral da União Internacional de Caminhos de Ferro, sr. Louis Armand, trataram-se ainda de assuntos ligados aos transportes urbanos, tais como as ligações entre os aeroportos e os centros das cidades e a coordenação entre o urbanismo e a planificação dos transportes e ainda da luta contra os ruídos provocados pelos transportes.

- Com a presença da embaixatriz de Espanha, do ministro-conselheiro D. José Carlos Gonzalez-Campo, e de outras altas individualidades, efectuou-se, num hotel de Lisboa, uma recepção oferecida aos jornalistas pelo delegado oficial do Turismo Espanhol, D. Jaime Garcia Enterrria, e à qual assistiram ainda o Comissário do Turismo Francês, sr. Grasset, e o director do Turismo Alemão, sr. Heibst. Estiveram presentes, além dos representantes de todos os diários e das revistas «Turismo», «Rodoviária», «Cartaz», «Panorama», «Lisbon Courier» e «Gazeta dos Caminhos de Ferro», numerosas senhoras, que deram ao festivo ambiente em que decorreu a recepção uma nota expressiva de beleza e elegância. Na saudação que um alto funcionário da Delegação Espanhola dirigiu à Imprensa e demais convidados, teve ensejo de informar que os turistas estrangeiros atingiram em Espanha, neste ano, o elevado número de 16 milhões, entre os quais quase um milhão de portugueses. O ministro-conselheiro entregou ao sr. D. Victor Ditavém a medalha de Mérito Turístico, com que o ministro da Informação e Turismo decidiu agradecer aquele funcionário da delegação.

VAI SER PROPOSTA ÀS ENTIDADES DO TURISMO A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTALAGEM EM COIMBRA

Na reunião da Câmara Municipal de Coimbra, o presidente do Município fez a leitura de um ofício do chefe dos Serviços de Turismo, sobre o problema da construção, naquela cidade, de uma estalagem, referindo que há mais de doze anos aqueles serviços aguardam a concretização dessa necessidade. A lacuna muito tem prejudicado a cidade, e, talvez agora, com as perspectivas que se abrem para os lados de Santa Clara, onde existem terrenos bem localizados, seja oportuno marcar uma posição junto das entidades do turismo nacional, para ser levado a efeito esse empreendimento.

A Câmara tomou na devida consideração o ofício, chegando a encetar-se diálogo entre o Município e o presidente da Comissão Municipal de Turismo, após o que ficou deliberado que a Câmara Municipal, através dos seus Serviços Técnicos, mande elaborar o projecto para a construção de uma estalagem, a fim de ser submetido à aprovação das entidades superiores, para efeito da respectiva comparticipação.

O AEROCOMBOIO FRANCÊS FOI EXPERIMENTADO COM ÊXITO

O aerocomboio francês, ainda em fase experimental, atingiu 303 kms. por hora de velocidade graças à introdução no seu mecanismo dum foguetão propulsor. Portanto, vencida esta primeira etapa, pode ser construído o aerocomboio de 350 kms./hora, com capacidade para transportar 80 pessoas. Pensa-se que o novo meio de transporte entrará em radagem dentro de ano e meio numa via de vinte quilómetros, ao sul de Paris.

Além da velocidade, o aerocomboio tem sobre o comboio a vantagem de exigir infraestruturas menos dispendiosas. E poderá fazer o que ao avião não é permitido: penetrar no coração das cidades e circular seja qual for o tempo.

ROMARIAS

e

ARRAIAIS

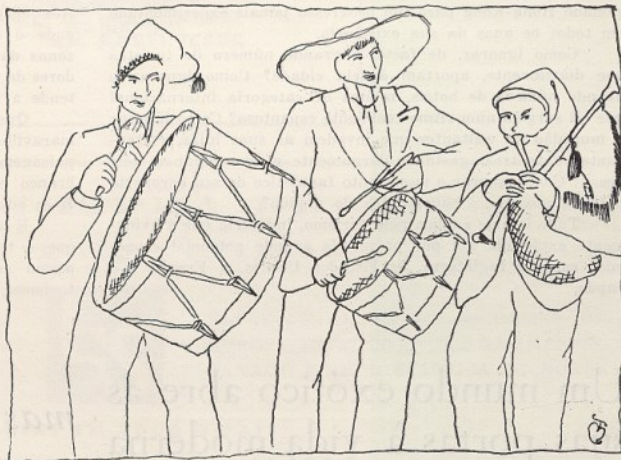


De Norte a Sul, as romarias são grandes manifestações de fé em que formigueiam multidões de peregrinos, trepando por serras e montes até às ermidas e capelinhas isoladas lá no alto, entre a terra e o céu. Mas têm, também, um pouco de entusiasmo pagão, quando depois, no arraial estrelejam foguetes e há bailarico animado. O optimismo saudável dos aldeões e das cachopas revê-se no espelho da paisagem sorridente que põe, por valados e outeiros, um buliçoso festival de policromias dignas da abertura sinfónica de uma ópera. Pelo Verão ardente ou pelo morno Outono, aldeias e povoados vestem galas festivas. Por corgas de desvios montanheses, inesperados como os Centauros nas bodas de Piritus, as flores silvestres levantam as corolas, ostentando a graça de uma delicadeza mimosa mesmo por entre a hostilidade de um cenário abrupto. Nas ondulações hirsutas e escavadas há ingénuas vaidades de boninas sonhando talvez com amores perfeitos. Símbolo da riqueza da Terra, a espiga verde-loira surge a esmo em cada palmo de messe. As urzeiras da Beira estão floridas, e o verdizelo canta nos choupais do Liz ou do Mondego. No Minho as cepas esgaivadas pelas chuvadas invernais, aspiram agora a trepar. No Algarve restela-se o linho e em

breve se almanxarrarão os figos. Da arroteia onde renasce a seara, rompe então um inexausto germinal de seivas que bebem Sol por todos os poros.

Dia de festa na aldeia... Mal palideja a manhã ao primeiro chilreio dos pardais, os Zés-Pereiras irrompem com o alarido dos seus bombos. São os arautos do arraial, que pela tarde fora se prolongará sob a condescendência de um sol amável e bonacheirão, que não deixa áscuas bravias pelas pedras dos atalhos nem mostra fulgores cegantes no céu. O sol vem, na verdade, a festas e romarias sem aquela ardência que faz mirrar de sede a járdia alentejana ou esbraseia as matas das serranias — mas antes com o oiro macio de uma luz que gosta de bailaricar ao som de adufos e ferrinhos, de gaita de foles ou de pandeiro.

Romarias e arraiais! Saborosa mistura de paganismo ingénuo e de fervorosa crença. Uma e outros, pela cor e pelo pitoresco, são também apontamentos a considerar para um cartaz de turismo.



Tudo parece indicar

que Macau virá a ser grande centro de turismo

Neste tumultuar fantástico que, desde há alguns anos, absorve toda a região do Extremo-Oriente, tendo de-certo em Hong-Kong a sua expressão mais flagrante, não é possível a nenhuma cidade, sob pena de ser votada a um verdadeiro ostracismo, quedar-se na contemplação mórbida das suas glórias passadas e ignorar o fremente progresso que, a despeito de todas as crises, a tudo e a todos avassala.

Num desvio de interesse a todos os títulos benvindo, os olhos do Ocidente e das Américas volvem-se curiosos e perscrutadores para este manancial inesgotável de costumes, hábitos, raças, monumentos, culturas e idiossincrasias, numa ânsia incontida de novos conhecimentos e de novas sensações para satisfação plena da qual o Extremo-Oriente é, de facto, a região mais indicada.

Assim se explica o número crescente de visitantes que, das mais diversas partes do Globo mas sobretudo da Europa e dos Estados Unidos, aqui afluem todos os anos incrementando uma indústria até há bem poucos anos quase desprezada: o turismo.

A criação, em 1957 da «Hong-Kong Tourist Association» e a extraordinária propaganda desenvolvida por este organismo em todo o Mundo, propaganda séria, conscienciosa e inteligente com o objectivo primacial de levar ao conhecimento de todas as belezas e as conveniências daquela linda cidade, devem ter sido a base do enorme incremento verificado no seu turismo. Este incremento foi, por sua vez, a causa da construção dos enormes hotéis sem os quais todos os esforços teriam sossobrado sem apelo possível. É que, não obstante as belezas naturais de que Hong-Kong é dotada, não obstante o seu regime de porto franco ter feito dela um paraíso do «shopping, não obstante a série inesgotável de curiosidades que os costumes da sua população heterogénea, os seus hábitos e a sua cultura oferecem aos visitantes, todos os esforços de desenvolvimento turístico teriam resultado em vão se a cidade não possuísse meios convenientes de acomodação para os seus numerosos visitantes.

Macau não poderia, e seria certamente mera estultícia, pretender concorrer com a sua poderosa vizinha no desenvolvimento da importante indústria que é o turismo.

A Cidade que prolonga Portugal no Extremo Oriente

Um exemplo flagrante do desenvolvimento que o turismo pode imprimir a uma determinada região ou cidade, temo-lo na cidade de Hong-Kong.

É claro que o desenvolvimento espantoso dessa grande urbe se deve também a variados outros factores, como o seu comércio e a sua indústria, mas o turismo ocupa lugar importante na escala dos valores económicos que têm impulsionado Hong-Kong para um progresso jamais experimentado em todos os anos da sua existência.

Como ignorar, de facto, o grande número de turistas que diariamente, aportam àquela cidade? Como ignorar o grande número de hotéis, muitos de categoria internacional que ali surgem num ritmo realmente espantoso? Como ignorar a multidão de visitantes que invadem as suas lojas, restaurantes e teatros, gastando largamente e sem olhar a despesas? Como ignorar o movimento fantástico do seu aeroporto hoje um dos mais importantes do mundo?

Tudo isso se explica pelo turismo, indústria que é avidamente explorada até por países de grande potencial económico como a Inglaterra, os Estados Unidos, a França e o Japão.

No entanto, nada impede e está perfeitamente adentro das nossas possibilidades, que exploremos aquilo que possuímos e temos para oferecer à curiosidade dos que visitam Macau.

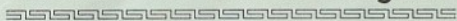
Em contraste com Hong-Kong onde o barulho mecânico e o movimento do seu tráfego chegam a fazer-nos andar a cabeça à roda, há em Macau o sossego calmo e repousante. Aos visitantes pode oferecer uma cidade asseada e limpa onde o camartelo do progresso não atingiu ainda largas zonas da cidade antiga, plena de motivos curiosos e reveladores de uma civilização que a marcha inexorável do progresso tende a fazer desaparecer.

Quem, na verdade, poderá ficar insensível ante a vista maravilhosa que se observa de alguns dos seus miradouros, paisagem onde a predominância do verde e o seu casario branco evocam trechos lindos da paisagem mediterrânica? E as suas igrejas multicentenárias e os seus templos?

E tanto mais se poderia citar em abono da nossa opinião, que é também a de muitos dos visitantes, de que Macau possui condições óptimas para se tornar num centro de turismo.

Um mundo exótico abre as suas portas à vida moderna
mas sem esquecer o passado

Caminho de Ferro de Benguela



1414 Km. através de Angola

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

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



No LOBITO:

HOTEL TÉRMINUS

Srs. Ferroviários:

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

Peçam amostras pelo correio a

MANUEL MONTEIRO
LANIFICIOS

— Covilhã —

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

Estabilizador orgânico para os tratamentos
industriais de águas, utilizado na C. P.

NALCO

SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.^ª, LDA.

RUA D. JOÃO V, 2-2.º

LISBOA

PURÍSSIMA



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



REPRESENTANTES EM 30 PAISES DA
EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMERICA,
CANADA, EGITO E AFRICA 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



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO



Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL