

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



A

SOREFAME

CONFIOU AS MAQUINAS

SCIAKY

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

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

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

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

★

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

DELEGAÇÃO NO PORTO

•

RUA DE SANTOS POUSADA, 571

•

TELEFONE 5 69 21

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

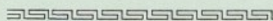
COMETNA

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

sidelor



UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ — PARIS

Grandes produtores de carris pesados,
travessas e outro material de via

ORGANIZAÇÃO DE VENDAS
PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

*

Representantes em Portugal Continental
e Ultramarino:

NOGUEIRA LIMITADA
107, Rua dos Douradores — LISBOA

Laminite

produto da **SONAE**

TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

... SIM! Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige um 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 TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS**

SEDE e FÁBRICA
Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telef. 994196/7
Apartado n.º 11

LISBOA — Av. Óscar 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 1964; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º



Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUIS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

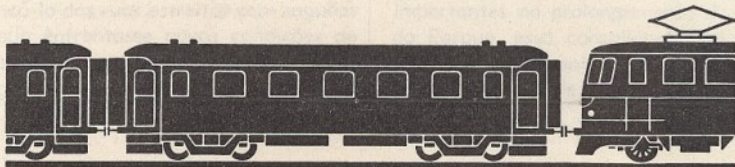
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

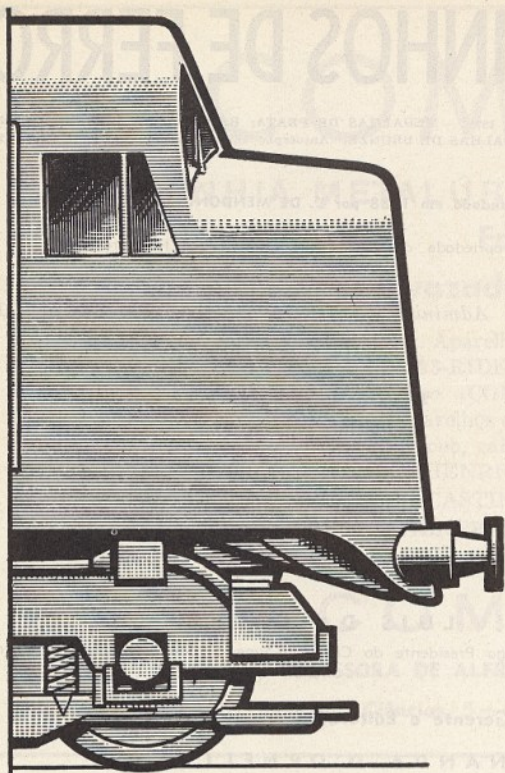
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO - GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguiar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumario

Lisboa e a sua grande avenida	285
Jornal da Quinzena	287
«Caminhos de Ferro» — Uma página do livro «Castilla» de Azorim	288
Linhas Estrangeiras	289
As nossas linhas férreas e o III Plano de Fomento	290

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro	291
Paris e a boémia do espirito	293
Panorama	294
Volta ao Mundo	295
Os dez anos de turismo internacional	297
Ultramar	298



LISBOA

pelo GENERAL FRANÇA BORGES, ilustre presidente da C. M. L.

E A SUA GRANDE AVENIDA

A primeira avenida desta Lisboa que todos amam tem quase cem anos e também quase cem metros de largura.

É definida por um conjunto que abrange não só os edifícios e as suas placas com flores envolvidas pela tradicional calçada à portuguesa, como os passeios, as árvores e as faixas de rodagem por onde desfilam carros e autocarros; é esse conjunto que constitui a Avenida da Liberdade.

Dão ainda o seu contributo para esse todo as estátuas e os lagos e Rosa Araújo recebendo o agradecimento da cidade. A ela pertence o declive suave que lhe concede agradável e característica perspectiva num ambiente de desafogo que românticamente a ilumina e a alegria.

que faltava ao burgo milenário aconchegado às muralhas sem árvores e sem praças, além daquelas que mais tarde o espírito pombalino arrojadamente lhe concederia.

Com tal previsão, a Avenida continuada mais tarde estaria destinada a constituir o tronco da árvore onde irradiassem ramadas e a formar como que a espinha dorsal da cidade do futuro, separando mas servindo os bairros do Oriente e do Ocidente e convidando ao desenvolvimento urbanístico do seu traçado original.

Ao longo dos tempos a bela Avenida encontrou, porém, frontalmente, obstáculos constituindo uma sólida barreira entre S. Sebastião da Pedreira e o Alto de Campolide, e tão inatacável se apresentou essa



Se se tomasse por avenida apenas a faixa por onde deslizam impacientes as viaturas, qualquer auto-estrada a suplantara.

Aquela que todos designam pelo simples nome de avenida foi construída sob o signo da previsão e da coragem.

Ela quis ultrapassar os aglomerados da cidade velha, num convite a que a cidade do futuro se desenvolvesse para norte.

Pretendeu arrancá-la das ruas estreitas com saguões e sombras para que enfrentasse novas condições de vida mais cómodas e salubres.

Pretendeu conceder-lhe o desafogo e arejamento

barreira que impediu em absoluto toda a urbanização nessa extensa frente.

E a cidade então, impulsionada pelo seu progresso constante, esgueirou-se pelos flancos da grande Avenida, desprezou-a, envolveu-a e ultrapassou-a, deixando-a entregue ao seu impulso primitivo, manietada, exausta, enclausurada nos limites que lhe tinha atribuído o seu fundador.

Se se tem permitido a construção de mais edifícios importantes no prolongamento do seu eixo e a norte do Parque, essa consolidação do cerco seria mortal para a linda Avenida, deixando-a prisioneira dentro da própria cidade que a saudara clamorosamente,

aquando da sua inauguração, como um símbolo de arrojo e de promessa.

O troço da Avenida entre os Restauradores e a Praça do Marquês de Pombal mede aproximadamente mil e duzentos metros de extensão e noventa metros de largo.

O projecto municipal aprovado para a continuação da nova Avenida no prolongamento da existente prevê que se mantenha a mesma largura aproximada, pois, logicamente, não pode ser mais estreita.

Ao centro, uma ampla placa de aproximadamente cinquenta metros de largura será arborizada e ajardinada, semeada de estátuas e de motivos escultóricos que lhe concederão multiplicado valor.

Terá a extensão de aproximadamente dois mil e trezentos metros (quase o dobro da antiga) e ligará directamente a cidade pombalina a Campolide e às novas avenidas de Alcântara, que dão acesso, pela ponte, ao Sul do País.

Constituirá uma ampla zona verde, necessária à vida e prestígio de Lisboa.

Nos flancos desta formosa alameda — diremos mesmo, desta alameda triunfal — situar-se-ão as faixas de rodagem. A distância aconselhável, prédios monumentais serão erguidos. Os automobilistas não encontrarão qualquer cruzamento no seu percurso,



pois está prevista a sua passagem em nível superior tanto à Marquês de Fronteira como à nova e desafogada Gulbenkian, enquanto o trânsito vindo da Avenida Fontes passará a nível inferior.

Permanecerá, porém, intacto para usufruto de nacionais e estrangeiros o característico miradouro do alto do Parque.

A nova Avenida concederá aos lisboetas múltiplos aspectos de agrado e de comodidade e, a partir da cota em que desça procurando o vale de Campolide, terá como pano de fundo o adamascado verde do Parque Florestal. A cidade aproxima-se, assim, do seu maravilhoso parque.

A nova Avenida não se pode deslocar para poente, porque os edifícios, já em construção, do Palácio da Justiça o proíbem em absoluto. Tem, pois, de seguir obrigatoriamente na direcção em que foi projectada.

Porque prolonga uma avenida de noventa metros de largura e é a sua continuação, também não pode ser estreita.

O projecto tem, pois, de ser executado tal como foi aprovado.

Por todo o exposto, e considerada a importância excepcional do empreendimento, os obstáculos que venha a encontrar no seu caminho têm de ser sacrificados sem qualquer indecisão, porque assim o exige o interesse colectivo e a Lisboa de amanhã.

Nota da Redacção

Deve-se a Rosa Araújo, no século passado, uma das mais arrojadas iniciativas para a sua época: a demolição do Passeio Público (tremenda catástrofe para o espírito burguês do século XIX), a fim de se dar início a uma nova e grande avenida, que seria mais tarde designada por Avenida da Liberdade. Muitos anos ficou esquecido esse homem de larga visão, que lutou sem desânimo contra obstáculos de toda a espécie (a imprensa, a opinião pública, etc.) para ver concretizada a sua audaciosa ideia. A Avenida inaugurou-se, mas ninguém se lembrou que era uma realidade magnífica nascida de uma persistência quase heróica de Rosa Araújo. Também muitos anos depois, no Século, de 15 de Novembro de 1929, com o título «Rosa Araújo deve ter o seu busto num dos talhões da Avenida, o actual chefe de redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», então redactor daquele diário, assinava um artigo alvitando que se pagasse a Rosa Araújo, em nome da cidade, uma velha dívida de gratidão.

Felizmente a sugestão foi escutada. Tardamente, é certo. Mas convertida numa realidade: Rosa Araújo tem na Avenida da Liberdade o busto que perpetua a sua corajosa persistência e o seu grande amor à capital. E o Município — honra lhe seja! — levou mais longe essa justíssima homenagem, dando a uma das transversais da Avenida da Liberdade o seu nome. Estava consagrada a obra de um grande Homem.



Entrega das chaves de Lisboa à rainha D. Estefânia, no pavilhão real
(Reprodução de um desenho de Nogueira da Silva)

Jornal da Quinzena



Com o falecimento de André Maurois desaparece uma das mais notáveis figuras da moderna literatura francesa. Poucos, muito poucos, simbolizavam como ele uma absoluta fidelidade de princípios, um constante afirmação de coerência e permanente respeito à língua francesa, à velha, gloriosa e sempre moça alma latina, no culto renovado da tradição, à missão das academias, no que elas possuem de elemento coordenador da cultura, defensoras intransigentes dos valores do espírito, eles admiráveis de convívio entre indivíduos das mais diversas



André Maurois

tendências e ideologias, mas unidos por indestrutíveis vínculos espirituais, pelo conhecimento desinteressado do Homem e do Universo, seus limites e contingências. André Maurois era também o paradigma do equilíbrio, do *more geométrico* cartesiano, da rigorosa circunspeção analítica. Apesar disso conciliava maravilhosamente a disciplina da hermenêutica e o poder de concatenação com aquele *esprit de finesse* que é o divino sortilégio do génio francês. Toda a sua existência decorreu, com efeito, sob o

signo da tranquilidade, em permanente luta contra a dispersão, os desregramentos que, se iluminaram a vida e a obra de um Baudelaire, de um Verlaine, de um Carco, de um Apollinaire ou de um Rimbaud, inutilizaram à nascença inúmeros talentos que se perderam para sempre, nas conversas de café e na inconsequência da boémia que a nada conduz a não ser à desventura e ao caos.

Uma das suas páginas fulgurantes, «O Caminho de Ferro e a Juventude», ficou arquivada nas colunas da nossa revista.

• O turismo português obteve um relevante triunfo mundial, de vasta projecção em todos os continentes, ao ser atribuído o primeiro lugar, pela assembleia geral da U. I. O. O. T., reunida em Tóquio, ao cartaz apresentado, entre muitas dezenas de países, pelo Comissariado do Turismo de Portugal, em comemoração do Ano Internacional do Turismo.

A comunicação do êxito português foi recebida pela assembleia com uma vibrante aclamação. Classificaram-se em segundo e terceiro lugares, respectivamente, a Espanha e a Checoslováquia. De salientar que, atendendo às características e ao prestígio da U. I. O. O. T. (União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo), o acontecimento agora verificado, além da consagração que representa para Portugal, constitui um importante elemento de divulgação turística portuguesa, dada a larga difusão do cartaz premiado entre os países membros daquela organização, dos quais estão presen-

tes, nesta assembleia de Tóquio, mais de duas centenas de participantes oficiais e privados, integrando as principais empresas turísticas do Mundo.

• A excelente revista «Autores», da direcção ilustre do Dr. Luís de Oliveira Guimarães e órgão da Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses, publicou mais um número: o do Verão de 1967. Esta revista continua a manter o alto prestígio alcançado desde o seu primeiro número — há dez anos, portanto — e aparecendo, como as estações, quatro vezes por ano, anuncia-nos, sempre, porém, a Primavera, e tem concorrido para o interesse de uma grande parte do público pelo teatro português e sobretudo pela dignificação de uma profissão que exige cultura, paixão ardente, espírito de sacrifício e vontade de bem servir o seu nobre ofício.

No presente número, além das páginas escritas pelo director, lêem-se artigos assinados por Augusto de Castro, Hugo Rocha, Artur Maciel, Alberto Xavier e Henrique Delgado.

• O «Diário de Coimbra» publicou a seguinte notícia proveniente da Figueira da Foz:

Na ponte do Galante, onde começa a Avenida Dr. Oliveira Salazar, com duas faixas de rodagem, encontra-se afixada uma tabuleta que diz o seguinte:

«Para construção de um conjunto de: Hotel-Piscina com água fria e quente — Restaurante Típico — Café, Snack-Bar, Cinema».

A este empreendimento, segundo se diz, está ligado um grande capitalista. Oxalá que tal aconteça, pois o local não pode ser melhor.

• Lourenço Marques registou em Outubro-Novembro um extraordinário movimento turístico, de que resulta encontrarem-se os principais hotéis e pensões com lotações esgotadas.

Só na praia da Polana, calcula-se que se encontrem 2000 turistas. Nos últimos dias, o número de turistas chegados à capital da província deve ter ultrapassado os 5000. Igualmente, a Inhaca, a Catembe, a Ponta do Ouro e outros locais de atracção turística encontram-se literalmente invadidos pelos turistas.

• O interesse pela Ilha da Madeira, a «Pérola do Atlântico», está a conquistar o mercado turístico nórdico. O primeiro de uma série de voos fretados com turistas finlandeses chegou ao Funchal. Do grupo, constituído por cerca de 90 pessoas, faziam parte representantes oficiais do turismo e da aviação civil da Finlândia, assim como duas dezenas de jornalistas e operadores da rádio, do cinema e da televisão. Esta bela iniciativa teve a colaboração do Centro de Turismo de Portugal na Escandinávia.

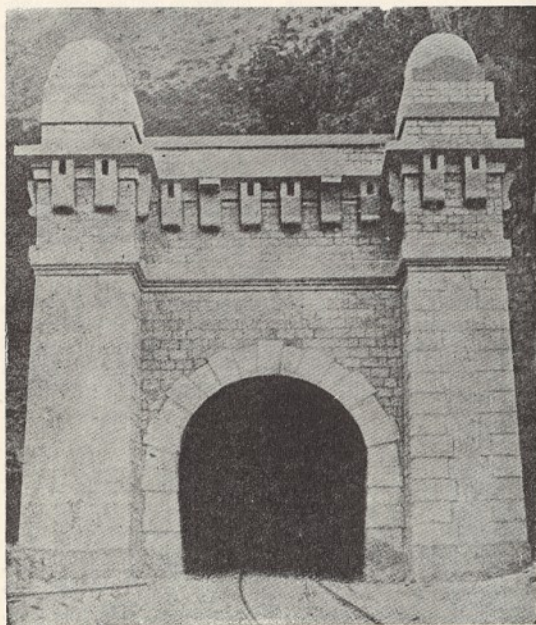
“Caminhos de Ferro”

uma página do livro “Castilla” de Azorin

Sim; têm uma profunda poesia os caminhos de ferro. Têm-na as largas, as imensas estações das grandes urbes, com o ir e vir incessante — vaivém eterno da vida — de multidão de comboios, os silvos agudos das locomotoras que repercutem sob as vastas abóbadas de cristais; o resmungar clamoroso do vapor nas caldeiras; o sussurrar estridente dos carros de mão; o tráfego da multidão; a chegada impetuosa, violenta, dos velozes expressos; a formação pausada dos grandes e brilhantes vagões dos comboios de luxo, que hão-de partir um momento depois; o adeus de uma despedida inquebrantável, que não sabemos que mistério doloroso leva em si; o afastar-se um comboio até às campinas longínquas e caladas, até aos mares azuis. Têm poesia as pequenas estações em que um comboio lento se demora prolongadamente, numa manhã abrasadora de Verão; o Sol alaga tudo e cega as distâncias; tudo é silêncio; uns pássaros piam nas acácias, que há em frente da estação; pela estrada poeirenta, solitária, afasta-se uma carricana até ao povoado que se destaca com o seu campanário agudo, coberto com uma pedra. Têm poesia essas outras estações vizinhas das velhas cidades, nas quais, no domingo à tarde, no

crepúsculo, as moças saem a passear e vão devaneando lentamente, ao longo do cais, de braço dado, esquadrihando curiosamente as pessoas que vão na carruagem.

Possui, enfim, poesia, a chegada do comboio, pela madrugada, a uma estação de capital de província: passado o primeiro momento da chegada, acomodados os passageiros que esperavam, o silêncio, um profundo silêncio, tornou a fazer-se na estação; escuta-se o resfolegar da automotora; soa uma larga voz; o comboio põe-se outra vez em marcha; e ali, ao longe, na escuridão da noite, nestas horas densas, profundas da madrugada, divisa-se o pestanejar



Entrada do túnel de Las Tosas, em Espanha

Jorge Ramos

Regressou da Alemanha, onde foi, por honroso convite do Governo Federal, o nosso prezado amigo e camarada de redacção Jorge Ramos, que naquele país permaneceu dez dias, tendo visitado Frankfurt, Estugarda, Nuremberga, Munique, os Alpes Bávaros, Bad Godesberg, Colónia, Dusseldorf, Bonna e Berlim.

O departamento de Imprensa do Parlamento de Bona ofereceu-lhe um almoço, a que assistiram altas individualidades; foi recebido na Associação Alemã dos Jornalistas; teve uma entrevista no Bundeshaus (Senado) com o Dr. Bermeiter, do Partido Social-Democrata e deu à T. V. uma entrevista, irradiada por toda a Alemanha Ocidental. Em Berlim, na Casa dos Escritores, de Wannsee, teve calorosa recepção e foi distinguido com um almoço na sede da Associação dos Jornalistas.

Jorge Ramos, que teve ocasião de visitar Wiesbaden, Saalburg, Konisberg, Hochst, Kronberg, Baden-Solen, e Sachenhause, visitou também a fábrica Benz, onde foi recebido pelo sr. Strassl, do Departamento da Imprensa, e a redacção do «Motor-Welt» e o Adac (Automóvel Clube da Alemanha). Em todas as cidades onde o nosso camarada esteve como hóspede de honra do Governo Federal, recebeu por parte dos delegados de Inter Naciones as melhores provas de simpatia e apreço.

Com o nosso abraço de sincera amizade, felicitamos Jorge Ramos pela sua viagem à Alemanha.

ténue, misterioso das luzinhas que brilham na cidade adormecida: uma cidade velha, com ruas estreitas, com uma ampla catedral, com uma hospedaria em que agora entra um viajante recém-chegado, fazendo acordar da sua modorra o criadito, enquanto nós, no comboio, penetramos na campina negra, contemplando o cintilar dessas luzinhas que se perdem e surgem de novo e acabam por desaparecer definitivamente.

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

O problema do espaço para construção torna-se angustioso no centro da cidade de Munique, pois tanto o município como a população não consentem na construção indiscriminada de arranha-céus ou na supressão dos seus parques.

O arquitecto Bayer sugeriu a cobertura da faixa ferroviária com edifícios até vinte andares, dispostos convenientemente em soluções arquitectónicas modernas.

A circulação dos comboios não será afectada, e tratando-se de linhas electrificadas não haverá também problemas de ventilação.

Na opinião do arquitecto, seria cerca de um milhão de metros quadrados a serem aproveitados, sem grande mudança para a fisionomia da cidade e com reais vantagens para o progresso da mesma.

— Desde a sua criação, em 1909, a ligação por «ferry-boat» Sassnitz-Trelleborg (Alemanha-Suécia) registou a passagem de 6 milhões de viajantes. A travessia dura actualmente 3 horas e 40 minutos, para um trajecto de cerca de 107 km.

ESTADOS UNIDOS

A Alco instalou um novo computador IBM 360, modelo 30, no centro de pesquisas de Schenectady, para maior velocidade e capacidade nos estudos que tem em vista. Um deles, o «Estudo de Tração», tem por fim verificar de que maneira

uma linha férrea pode operar mais eficientemente, seja modificando o equipamento, seja alterando o sistema de operação. As exigências de tracção podem ser analisadas pelo computador quanto aos problemas de tráfego, a extensão dos percursos, condições do perfil, etc.

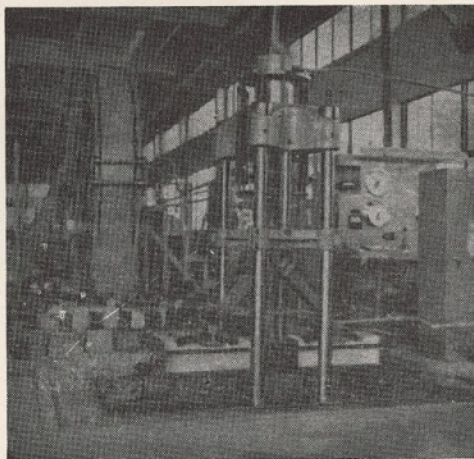
Também com o auxílio do computador, poderão ser solucionados rapidamente problemas de construção de locomotivas, análises de especificações apresentadas pelos compradores, informações necessárias à direcção da fábrica, confecção de folhas de pagamento, mapas de contabilidade e outros serviços.

— No decurso do primeiro semestre do ano de 1967, dos 4 700 000 automóveis e camiões entregues pelos contrutores, 50 por cento foram transportados por comboio, contra 44 por cento durante o mesmo período de 1966. Os caminhos de ferro americanos dispõem actualmente de um parque de 17 450 vagões transportadores de automóveis.

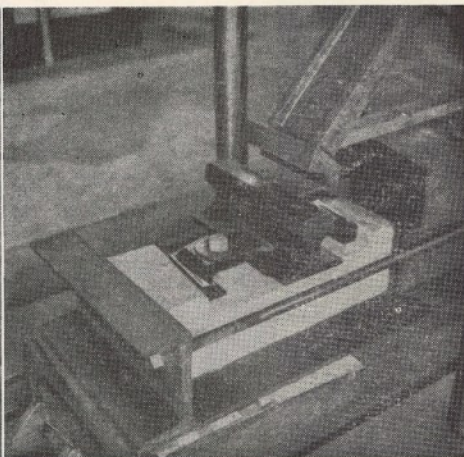
GRÃ-BRETANHA

A fábrica inglesa Brush Electrical Engineering Co., Ltd., subsidiária da Hawker Siddeley Company, também britânica, projectou e está construindo o que será a mais possante diesel monomotor do mundo ocidental.

Trata-se do protótipo da locomotiva «Kestrel», que terá uma potência de 4000 HP e alcançará velocidades de 170 km em tráfego regular.



Máquina destinada a medir os esforços sofridos pelo carril



Um corte de carril sobre travessa de betão pronto a experimentar um choque lateral

As nossas linhas férreas e o III Plano de Fomento

Custará 1 milhão e 500 mil contos a renovação da via férrea de Braga até Faro

A C. P. através de concurso limitado a três concorrentes, todos, ao que parece, de nacionalidade estrangeira, vai em breve adjudicar a empreitada de renovação de toda a sua via, desde Braga até Faro (Braga-Lisboa-Santa Apolónia e Barreiro-Faro, por Setúbal).

Este grande empreendimento foi incluído no III Plano de Fomento e, segundo círculos autorizados, importará à volta de um milhão e quinhentos mil contos. Cerca de 700 quilómetros de via serão substituídos por novos carris e as travessas de madeira darão lugar a travessas de betão armado.

Prevê-se que o arranque deste trabalho se verifique

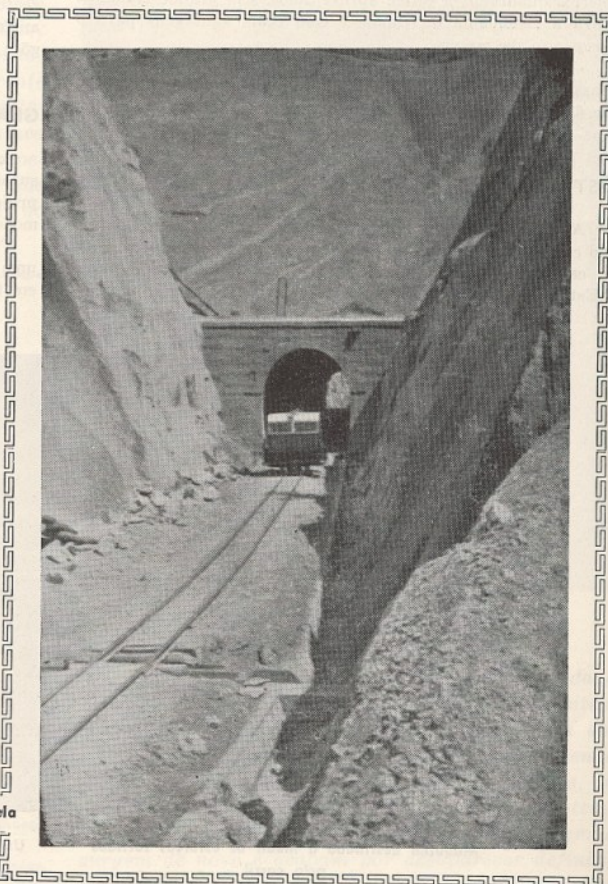
em Janeiro próximo e a sua duração seja de poucos meses, em virtude do aperfeiçoamento técnico atingido pela indústria da construção de vias férreas no estrangeiro. Dois técnicos franceses visitaram recentemente as linhas do Sul e Sueste, com vista ao estudo da proposta que a sua empresa irá apresentar em concorrência com outras duas empresas.

As novas vias permitirão velocidades de 140 quilómetros por hora, nas rectas. Serão corrigidas algumas curvas onde for possível fazê-lo, a fim de se obter a melhoria da circulação nos traçados que presentemente se apresentam com curvas apertadas, como na linha do Sado.

A Sede do Caminho de Ferro de Moçâmedes que funciona em Sá da Bandeira vai ser transferido para Moçâmedes

Segundo informa o nosso correspondente em Luanda, a Direcção do Caminho de Ferro de Moçâmedes, até à data instalada em Sá da Bandeira, mudar-se-á para Moçâmedes.

A transferência dos referidos serviços vinha sendo discutida desde há muito, dada a série de interesses criados pela sua fixação em Sá da Bandeira.



→ Caminho de Ferro de Moçâmedes — túnel da serra de Chela



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

§ 2.º — Ficam salvos das disposições deste artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art.º 61.º — Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro e ramal, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carrão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hipoteca especial a esta obrigação.

Art.º 62.º — A execução de todas as obras do caminho de ferro e ramal concedidos por este contrato e fornecimento, colocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que no Governo nomear para esse fim.

Art.º 63.º — O caminho de ferro e ramal na sua totalidade, ou em qualquer das suas secções, não serão abertos ao trânsito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar miúda e atentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ Único — Os engenheiros, que forem incumbidos deste exame, procederão a ele com o maior cuidado e circumspecção e iavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito à segurança da via férrea, interpondo por fim o seu juízo, que submeterão à sanção do Governo, para o habilitarem a resolver.

Art.º 64.º — O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha férrea durante todo o tempo da concessão.

Art.º 65.º — A empresa, seus contratadores, agentes e operários ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contrato, às leis e tribunais do reino de Portugal.

Não se entende contudo que os interessados renunciem aos foros da sua nacionalidade.

§ 1.º — O Governo pela sua parte lhe garantirá a eles e às suas propriedades a mesma protecção que as leis do reino conferem aos nacionais.

§ 2.º — Se a empresa se constituir em sociedade anónima, ficarão os seus estatutos dependentes da aprovação do Governo, sem embargo da lei de 22 de Junho de 1867.

Art.º 66.º — O Governo fará os regulamentos de polícia do caminho de ferro, ramal e suas dependências, ouvida a empresa.

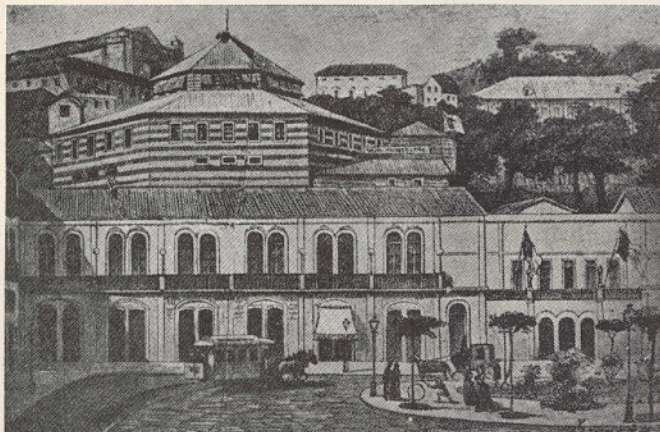
A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços da exploração, submetendo-os à aprovação do Governo.

Este regulamentos são obrigatórios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho ou ramal.

Art.º 67.º — Todas as questões, que se suscitarem entre o Governo e a empresa sobre a execução deste contrato serão decididas por árbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando acordo para esta nomeação, será deferida ao Supremo Tribunal de Justiça a nomeação do quinto árbitro.

Os Recreios Why Hoyne, que foram demolidos para a construção do Estaleiro Central dos Caminhos de Ferro Portugueses



Constituição e Estatutos da Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta — Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

LINHA DIRECTA DE LISBOA A PARIS

Estatutos

TÍTULO I

Formação e fins da Sociedade — Denominação, sede e duração

Artigo 1.º — A «Société Financière de Paris», com a autorização do Governo de Sua Majestade Fidelíssima, funda uma Sociedade Anónima, que será composta de todos os proprietários, tanto portugueses como estrangeiros, das acções que forem emitidas, segundo as prescrições dos presentes estatutos.

Art.º 2.º — Esta Sociedade tem por fim:

1.º — O cumprimento integral do contrato de 3 de Agosto de 1878, celebrado entre a «Société Financière de Paris» e o Governo de Sua Majestade Fidelíssima, para a construção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta, com todas as suas condições;

2.º — A construção, a conclusão e a exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação, que forem ulteriormente concedidas à sociedade, ou que ela obtenha por arrendamento, compra, fusão, ou por outro qualquer modo;

3.º — A organização e exploração de todos os meios de transporte por terra, ou por água, que possam ser estabelecidos com confluência com os caminhos de ferro pertencentes à sociedade, ou por ela tomados de arrendamento, salvo todos os privilégios e concessões já outorgadas;

4.º — O gozo e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos à sociedade, tomados de arrendamento, ou por ela comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro pertencentes à mesma sociedade.

Art.º 3.º — A denominação da sociedade é: Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, linha directa de Lisboa a Paris.

Art.º 4.º — A sede da Companhia é em Lisboa.

Art.º 5.º — A duração da companhia será de noventa e nove anos, contado este prazo da data do contrato celebrado pelo Governo com a «Société Financière de Paris» em 3 de Agosto de 1878.

TÍTULO II

Trespasse da concessão do caminho de ferro da Beira Alta

Art.º 6.º — A «Société Financière de Paris» encarrega a presente companhia de cumprir o contrato que celebrou com o Governo Português em 3 de Agosto de 1878, para a construção do Caminho de Ferro da Beira Alta e por isso lhe trespassa pura e simplesmente e sem indemnização alguma, a concessão resultante do dito contrato e sub-roga esta companhia em seu lugar e em todos os direitos, acções e obrigações, resultando da dita concessão. A «Société Financière de Paris» cede à mesma companhia a caução que depositou no Banco de Portugal, por uma igual quantia que a companhia fica obrigada a pagar-lhe juntamente com as mais despesas feitas pela «Société Financière de Paris» relativas ao dito contrato e depósito, o que tudo será imediatamente liquidado por convenção especial, autorizado desde já o conselho de administração com plenos poderes para esse fim. A «Société Financière de Paris» responde solidariamente com esta companhia para com o Governo Português pela execução do contrato até o completo acabamento da linha.

TÍTULO III

Fundo social, acções, pagamento

Art.º 7.º — O capital social é fixado em 10 000 000 francos, representados por 20 000 acções de 500 francos cada uma.

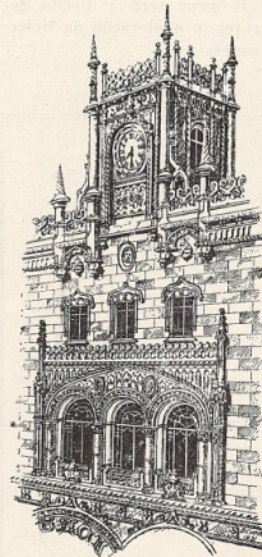
Art.º 8.º — Atenta a responsabilidade que com esta companhia assume a «Société Financière de Paris» para com o Governo pelo cumprimento integral do contrato de 3 de Agosto de 1878 até completo acabamento da linha, nos termos da última parte do artigo 6.º destes estatutos, poderá a mesma companhia construir-se desde já e começar as suas operações sem produzir prova de estar integralmente subscrito o capital social, fica, porém, obrigada a provar com todas as solenidades legais, perante o Governo Português, dentro do prazo de 60 dias, contados da aprovação destes estatutos, que o capital social se acha integralmente subscrito por accionistas ou estrangeiros e bem assim que o fundo social se acha integralmente pago.

Art.º 9.º — O capital social poderá ser aumentado por uma ou mais vezes com as solenidades adiante declaradas e por decisão da assembleia geral dos accionistas, sobre proposta do conselho de administração, principalmente para o fim de realizar ou conseguir novas concessões, ou quando os fundos provenientes da emissão das obrigações de que se trata no título 4.º não sejam suficientes, além do capital primitivo, para as despesas de construção e exploração da linha e suas dependências.

Art.º 10.º — A subscrição ou a posse de uma ou mais acções importa plena adesão aos estatutos, aos regulamentos da companhia e às decisões da assembleia geral. Os accionistas não são responsáveis senão pela importância das suas acções. Nenhuma outra quantia lhe poderá ser exigida além daquela.

Art.º 11.º — Cada acção dá direito, sem distinção alguma, a uma parte igual na propriedade de activo social e na divisão dos benefícios da sociedade.

(Continua na página 296)



A Estação do Rossio (desenho à pena)

Paris e a boémia do espírito

A alma de Paris, a meia-luz da sua secreta fascinação, encontra-se em Montmartre. Com recantos únicos onde se refugiou a tradição da cidade boémia, com o seu clima de vagabundagem intelectual, o seu cepticismo misturado com a alegria de viver, confundindo a fidelidade a um vago romantismo com as audácias dos surrealistas, Montmartre, mais do que um bairro típico, é um mundo. Um mundo de pintores que descem à «rive gauche» para sonhar os seus quadros, um mundo de poetas onde nasce um poema em cada mesa de café, de artistas que do modo mais volúvel esbanjam talento, de escritores que escolhem o mais parisiense de todos os cenários de Paris... E todos receberam do velho burgo aquele misterioso baptismo de saudável irreverência, de ociosidade criadora, de ideias sem fronteiras...

Em Montmartre nasceram os *caf-con* da Bela Época, apareceram os cabarés que se tornaram célebres, surgiram os «cafés literários», viveram e morram esses cenáculos por onde passaram quase todos os nomes da arte e da literatura, alguns deles visitados um dia pela Celebridade...

Em 1882 abre as portas o primeiro cabaré: o *Chat Noir*. Gandeau e Sallis foram os chefes de um vasto movimento literário e artístico que deu àquele cabaré o prestígio de uma academia da vida boémia. O Bairro Latino, tão querido de Henri Murger, ressuscitava no século passado para a vida do espírito. Dir-se-ia que por ele deambulavam as sombras do epicuriano Rabelais, do satírico Gringoire e do burlesco Scarron.

Anatole France preparou ali algumas das suas páginas, o virulento Leon Bloy os seus artigos polémicos, e Jean Rictus (o François Villon da época...) garatujava os versos das suas famosas canções.

Montmartre foi o berço das novelas de Alphonse Karr, dos folhetins de Montépin, do cubismo e dos deliciosos contos de Jorge Auriol. Transferido em 1895 do «boulevard» Rochconart para a Rua Laval, o já famoso cabaré alargou-se. Os dissidentes do *Cão Branco* engrossaram as fileiras dos frequentadores. Foi um período áureo para a história da boémia literária parisiense.

As redondilhas de Maurice Donnay e os alexandrinos de Rollinat brotavam facilmente junto da colina de Mimi Pinson, cantada por Henri Murger. Delmet declamava «O Enforcado», Nadaud concluía o «Pandora», Marinier publicava «Boa noite, madame lua!», Zamacois architectava a galeria pitoresca de «Os Bobos», Edmundo de Harancourt compunha pequenos poemas e os mestres do lápis e do pincel como Willete e Steinler desenhavam e pintavam o *Chat Noir*, onde Paul Margueritte principiou a delinear os capítulos de *La Garçonne*. Foi em Montmartre que apareceu o «Anti Boche» semanário satírico de Torain. Muito antes dos desenhos animados de Walt Disney o *Chat Noir* criava as pantomimas burlescas do seu «teatro de sombras» com Caran de Ache e Villepreux. O grande Lautrec deixou os seus admiráveis apontamentos no mármore das mesas do *Chat Noir*, Cendras recordava a última das suas constantes peregrinações pelo Mundo, e Apollinaire recebia ali o primeiro título de glória: «monstro da literatura...».

A pipa em que se sentara Musset no «Cenáculo dos Vivos» *academia* da Rua Saint Jacques (tão grata ao psicólogo Paul Bourget) viera para o *Chat Noir*. Nela se sentaram o fogaço Jean Richepin, e Mallarmé, o precursor do simbolismo. Catule Mendés, um dos mestres do conto galante que todos nós conhecemos na magnífica tradução de Jaime de Balsemão, fazia a sorte a Judit Gauthier, filha do autor de «Esmaltes e Camafeus», Nina de Villars era a inspiradora de Verlaine, e o satânico Villiers de l'Isle recitava pedaços das *Flores do Mal*, de Beaudelaire.

Em 1897 o *Chat Noir* fecha as suas portas. O Montmartre, onde Menri Murger colhe os melhores elementos para a sua «Vida Boémia», tinha um novo cabaré: o «Mirliton». Fernando Pessoa conviveu ali com poetas tão grandes como ele. Mário de Sá Carneiro, enamorado dos poentes no cais do Sena, tinha no «Mirliton» o seu gabinete de trabalho...

Depois é o Carteret, com o Clement Vatel de «Eu sou um terrível burguês», com o malicioso Courteline, a ironia cáustica de Jean Lorrain, as rimas caprichosas de François Coppée. É o «Caméleon», onde na terça-feira, 9 de Janeiro de 1923, Reinaldo Ferreira, um dos maiores jornalistas portugueses, recebe a homenagem de Paris, através da eterna juventude espiritual do velho Montmartre...



Notre-Dame

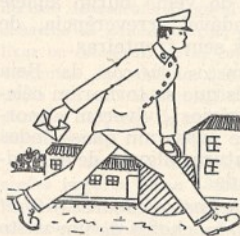
Panorama

Algumas das célebres catedrais da Grã-Bretanha, são: a de Westminste, construída há 900 anos e onde repousam bastantes soberanos (foi ali coroado Guilherme, o Conquistador); a de S. Paulo, estilo Renascença-clássico, com uma cúpula de 40 metros de diâmetro; a de Rochester (século XII); a de Cantorbery, onde repousa Eduardo, o Príncipe Negro; a de Santo Albano, em Winchester, a maior catedral medieval do Mundo (175 metros); a de Salisbury (século XIII), a de Cantorbery, construída em 1386; a de Stonehenge, em cujos arredores se encontram pedras pré-históricas pesando 50 toneladas cada uma, e ali colocadas dois mil anos antes de Cristo por um povo de que se perdeu o rasto.



entre as sugestões apresentadas no V Encontro da Imprensa Não-Diária do Sul, efectuado em Rio Maior com a presença de cerca de 60 representantes de jornais regionais e outras publicações, e por iniciativa de «Vida Social», com o patrocínio do S. N. I., mereceu unânime concordância a do ilustre jornalista e nosso prezado amigo Dr. Oliveira Charrua, director de «Ribamar», no sentido de ser criado em Portugal, o «Dia do Carteiro». Secundando esta ideia, toda a imprensa regional do País tem publicado artigos enaltecendo a árdua missão desses ignorados colaboradores dos jornais. Está em marcha uma intensa campanha — a que nos associamos — para a feliz sugestão se converter numa realidade.

Entre as sugestões apresentadas no V Encontro da Imprensa Não-Diária do Sul, efectuado em Rio Maior com a presença de cerca de 60 representantes de jornais regionais e outras publicações, e por iniciativa de «Vida Social», com o patrocínio do S. N. I., mereceu unânime concordância a do ilustre jornalista e nosso prezado amigo Dr. Oliveira Charrua, director de «Ribamar», no sentido de ser criado em Portugal, o «Dia do Carteiro». Secundando esta ideia, toda a imprensa regional do País tem publicado artigos enaltecendo a árdua missão desses ignorados colaboradores dos jornais. Está em marcha uma intensa campanha — a que nos associamos — para a feliz sugestão se converter numa realidade.



Os nossos parabéns ao distinto camarada Xavier Madruga, director de «O Dever», da Ilha do Pico, por ter recebido a comenda da «Ordem da Benemerência» que lhe foi imposta pelo Dr. Freitas Pimentel, governador do distrito da Horta.



O continente americano deve o nome, como se sabe, a Américo Vespúcio, que no entanto não foi o seu descobridor. Stefan Zweig apresenta uma curiosa série de coincidências que originaram a actual denominação deste território. Muito mais antiga é a origem do nome Austrália, «terra australis», remota teoria geográfica de Ptolomeu.

No seu «Mapa do Mundo», Ptolomeu desenha a África e a Ásia como um único continente, e marcou o respectivo limite ao sul por uma linha que revla imaginação atrevida, e que unia o Indústão à actual Somália. As terras porventura situadas ao sul desta linha, designou-as como «terra australis». Acreditava-se, realmente, na existência de um continente austral com base nos cálculos dos géometras, de acordo com os quais sem este continente não podia manter-se o equilíbrio da Terra. Quarenta anos mais tarde, em 1644, Tasman descobre uma terra situada mais a sul, que teve o nome de Tasmânia. Todavia, o continente descoberto em 1605 por Herédia conservou o nome de Austrália, como para perpetuar a memória das hipóteses geográficas concebidas pela fértil imaginação dos antigos. Os navegadores portugueses desembarcaram nesse «território austral» no século XVII.



A escritora inglesa Adrienne Keith Cohen, que visitou recentemente a «Pérola do Atlântico», publicou no «Guardian» um artigo ilustrado com fotografias de uma encosta a descer sobre o mar. «A Madeira é uma ilha maravilhosa e a sua grande vantagem para quem faz um cruzeiro é o facto de ficar o porto precisamente junto da cidade, a encantadora capital da Ilha.» E a escritora acrescenta: «Minutos depois de se deixar o barco, está-se entre esplêndidos jardins ou entre bons hotéis, restaurantes e lojas...»



«A distância na Madeira — escreveu ainda Adrienne Cohen — não se mede em quilómetros mas sim em colinas. Estas garantem um espectáculo e uma admirável variedade de paisagens, mesmo no mais curto passeio.



O mais alto pagode do Japão

Existem quatro tipos de pagodes no Japão, de três, cinco, sete e nove andares, pois são construídos com andares em número ímpar. Foram construídos de uma maneira que os torna altamente resistentes aos tremores de terra. O primeiro pagode japonês foi construído no século VII, tem cinco andares e está localizado no recinto do Templo de Horyuji, em Nara, sendo a mais antiga construção de madeira existente no Mundo.

O pagode mais alto teve nove andares e 240 metros de altura; foi destruído pelo fogo. Porém, não há memória de que qualquer pagode tenha sido derrubado por tremor de terra. O mais alto dos velhos pagodes ainda existentes tem 100 metros e está situado no Templo de Toji, em Kyoto. Existiam também dois de 7 andares no recinto do Templo Todaiji. Este templo é o maior do Mundo construído em madeira. Existe ali o maior Buda de bronze do Mundo.

O Templo de Todaiji foi construído há mais de mil anos com árvores de mais de 100 metros de altura trazidas das montanhas de Yamaguchi. O centro dos pagodes é perfurado e através do orifício passa um poste de madeira, suspenso, que actua como pêndulo e corresponde à coluna central. Nesta estrutura a vibração da parte externa do pagode é diferente da do pêndulo — que serve para atenuar o choque do terremoto.

Salamanca

coração da Espanha

Salamanca é talvez a mais castiça cidade espanhola. Pátria de Frei Luís e de Unamuno — um dos nomes mais altos do pensamento latino, opulento de cultura, mestre da prosa, um dos Grandes de Espanha pela agilidade mental. Cremos que foi Salvador Rueda quem chamou a Salamanca «a sábia». Alma da velha Castela que é o coração de Espanha, ali Colombo estudou a rota que o levaria à descoberta de uma parte do Novo Mundo. Ali escreveu Espronceda «O Diabo do Mundo». Livro aberto em páginas de granito e de talha doirada (a pedra-renda da catedral, o oiro velho dos altares) terra dos «charros» com suas esporas de prata em forma de estrela, seus chaperrões pitorescos, Salamanca é uma síntese magnífica de Castela — essa Castela onde se forjou a Espanha entre relâmpagos de espadas, versos de epopeia, velas ao mar e os moinhos de D. Quixote...

Tipos da Beira Baixa



Art.º 12.º — As acções serão nominativas ou ao portador, à escolha dos accionistas. Os títulos nominativos e os títulos ao portador serão extraídos de um registo de talão, numerados e assinalados por dois administradores ou por um administrador e um delegado do conselho de administração e selado com o selo da companhia.

Art.º 13.º — A cessão das acções ao portador opera-se pela tradição do título e a das acções nominativas conforme a lei e as disposições dos artigos 9.º e 10.º da lei de 22 de Junho de 1867.

Todo o proprietário de títulos ao portador tem a faculdade, em qualquer época, de os converter em títulos nominativos e reciprocamente.

Art.º 14.º — O conselho de administração poderá autorizar o depósito e a conservação dos títulos ao portador na caixa social ou numa caixa especialmente destinada para este efeito; determinará a forma dos recibos e as condições do depósito, as despesas que lhe poderão ser impostas e as providências para garantir o interesse da sociedade e dos accionistas.

Art.º 15.º — As acções são indivisíveis em relação à companhia, a qual não reconhece senão um proprietário por cada acção.

Art.º 16.º — Nem a viúva, nem os herdeiros, nem os credores de qualquer accionista podem, sob pretexto algum,

Art.º 19.º — O juro destas obrigações será pago por semestre, fim de Junho e fim de Dezembro de cada ano. A amortização far-se-á anualmente por sorteio e as obrigações sorteadas serão pagas ao par. Estes sorteios serão públicos e feitos na presença do conselho de administração e do conselho fiscal, ou da comissão de Paris.

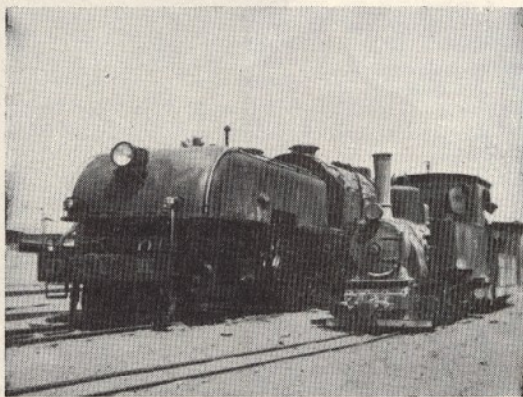
O primeiro sorteio terá lugar antes do fim do primeiro ano que se seguir à abertura da exploração em toda a linha.

O pagamento de juros e do capital das obrigações sorteadas para reembolso se fará em Lisboa e Paris nas caixas designadas pelo conselho de administração.

Art.º 20.º — Os sorteios serão anunciados com a antecipação de cinco dias, pelo menos e por três anúncios sucessivos nos principais jornais de Lisboa e de Paris; cinco dias depois do sorteio anunciar-se-ão do mesmo modo os números saídos e o dia do pagamento, que deverá coincidir com a liquidação dos juros.

Art.º 21.º — A contar do dia designado para o pagamento, as obrigações sorteadas deixarão de vencer juros e o valor nominal delas ficará em depósito na companhia, até que o portador se apresente a cobrá-lo, restituindo nesse acto as obrigações.

Art.º 22.º — As obrigações assim resgatadas receberão imediatamente o carimbo de anulação e serão dentro do mesmo



Locomotivas que estiveram em serviço nos Caminhos de Ferro de Moçâmedes, uma para a bitola de 1,67 m, e outra de manobras para a bitola de 0,60

penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingerir-se em negócios da administração.

Para excederem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e decisões da assembleia geral, tomadas em conformidade dos presentes estatutos.

TÍTULO IV

Obrigações

Art.º 17.º — Além do capital em acções poderão criar-se obrigações com juro fixo e amortização ao prazo da concessão com privilégio sobre a concessão do caminho de ferro e seus rendimentos, sem prejuízo dos direitos do Estado português.

Art.º 18.º — O conselho de administração fica desde já autorizado a emitir por uma ou mais vezes o número de obrigações que julgar necessário e do tipo que lhe convier, uma vez que a anuidade representando o juro e a amortização destas obrigações em noventa anos não exceda 6944 francos e 40 cêntimos por quilómetro, ou ao total de 1 388 888 francos.

semestre queimadas perante o conselho de administração e a comissão fiscal, ou perante a comissão de Paris.

Art.º 23.º — As obrigações serão, ou nominativas ou ao portador, à escolha do subscritor. Serão extraídas de um registo de talão, numeradas e assinadas por dois administradores, ou por um administrador e um delegado do conselho de administração e seladas com o selo da companhia. O processo para transmissão será o mesmo já indicado para as acções no artigo 13.º.

TÍTULO V

Da administração da companhia

Art.º 24.º — A companhia é administrada por um conselho, composto de doze membros pelo menos e de dezasseis quando muito.

(Continua no próximo número)

OS DEZ ANOS DO TURISMO INTERNACIONAL

Em dez anos as receitas do turismo internacional nos países membros da OCDE aumentaram duas vezes mais que as suas exportações totais

No seu relatório sobre «A evolução do turismo nos países membros da OCDE em 1966 e no decurso dos primeiros meses de 1967», que acaba de ser publicado, a Comissão de Turismo da OCDE oferece um quadro o mais completo possível do fenómeno turístico internacional e analisa em pormenor a sua evolução.

105 milhões de chegadas de turistas estrangeiros nos países membros em 1966, ou seja 11 por cento mais que em 1965; 10,2 milhares de milhões de dólares de receitas em divisas, não compreendendo as dos transportes turísticos internacionais, quer igualmente 11 por cento mais do que em 1965; perto de 85 milhões de passageiros em 1966 nos principais aeroportos europeus, isto é, um tráfego acrescido de 12 por cento em relação ao do ano precedente; mais de 5 milhões de passageiros entre as duas margens do Atlântico Norte, número 12 por cento superior ao registado em 1965; tais são algumas das numerosas indicações contidas no relatório que sublinham o desenvolvimento rápido e contínuo do turismo internacional nos países membros. Não somente o número dos turistas que se dirigem para o estrangeiro aumenta continuamente, mas a sua mobilidade aumenta e a duração total da sua estadia tende a alongar-se. As informações disponíveis respeitantes aos primeiros meses de 1967 mostram que, no conjunto, a expansão prosseguiu.

O relatório da OCDE faz ressaltar de maneira impressionante a importância cada vez mais considerável do turismo internacional para a economia dos países membros. Foi assim que entre 1956 e 1965, as receitas turísticas em divisas nos países membros da OCDE aumentaram 174% em preços correntes (passando de 3,3 biliões de dólares a 9,1) enquanto o produto nacional bruto (PNB) aumentava 78% e as exportações de bens e serviços 92%. Nos países membros europeus, a diferença é ainda mais importante, pois que o PNB aumentou 90%, as exportações 100% e as receitas turísticas 210%.

O aumento das despesas turísticas que, em geral, é a mais vultosa e onde o rendimento por habitante é o mais elevado, tende a ultrapassar as dos rendimentos dos particulares. Assim, entre 1956 e 1965, os rendimentos disponíveis na Alemanha aumentaram 121% e as despesas turísticas no estrangeiro 410%, na França, o aumento foi respectivamente 141% e 409%, nos Países Baixos 115% e 298% e na Suécia 87% e 241%. Para o conjunto dos países da OCDE, as despesas dos consumidores aumentaram durante o mesmo período, 72% e as despesas turísticas no estrangeiro 156%; nos países do mercado comum, o aumento foi respectivamente de 89% e 327%.

Na ordem dos países em que as receitas turísticas são as mais elevadas, os Estados Unidos figuram em primeiro lugar (1573 milhões de dólares; +14%) seguidos pela Itália (1460 milhões de dólares; +13%). Vêm em seguida a Espanha (1246 milhões de dólares +8%), a França (1009 milhões de dólares; +11%), a Alemanha (797 milhões de dólares; +9%), o Canadá (777 milhões de dólares; +13%) e o Reino Unido (613 milhões de dólares; +14%).

Os Estados Unidos são o país membro em que as despesas turísticas no estrangeiro são as mais elevadas (2657 milhões de dólares; +9%, não compreendidas as despesas de transportes internacionais), seguidos pela Alemanha 1573 milhões de dólares; +15%), a França (998 milhões de dólares; +5%), o Canadá (833 milhões de dólares; +13%), o Reino Unido (832 milhões de dólares; +13%) e os Países Baixos (372 milhões de dólares; +20%).

A acção governamental para facilitar o livre desenvolvimento do intercâmbio turístico internacional tem prosseguido no que diz respeito aos vistos para os turistas de países terceiros, os controloes de identidade e das alfândegas e a regulamentação em matérias de entrada e de saída de divisas. A OCDE decidiu que em vista da situação da sua balança dos pagamentos, o Reino Unido se tinha decidido a aplicar, a partir de Julho de 1966, certas restrições na concessão de divisas aos que voltaram a sair para o estrangeiro, mas que a situação seria reexaminada antes do fim de 1967.

Os transportes turísticos por ar e por estrada são os que mais se desenvolveram. A utilização dos aviões especialmente fretados para viagens aumentou em 1966 na Europa 12% e no Atlântico Norte 5%. Este processo de transporte, que já conheceu um desenvolvimento espectacular nas linhas transatlânticas (mais de de três vezes o número de passageiros em 1966 do que em 1960), continuará muito verosimilmente a sua expansão.

Além disso, a utilização de novos aviões de grande capacidade deverá aumentar consideravelmente o tráfego de passageiros no próximo futuro.

O turismo automóvel, também ele se desenvolveu bastante pelo efeito, principalmente, do aumento do número de veículos, da extensão de auto-estradas e das facilidades administrativas respeitantes às passagens nas fronteiras. Em 1966 havia 75,8 milhões de automóveis de turismo nos Estados Unidos, 25,7 milhões nos países do mercado comum, 14,1 milhões nos países da Associação Europeia de Intercâmbio Livre, 5,3 milhões no Canadá e 2,2 milhões no Japão. O parque automóvel mundial está calculado em 140 milhões.

A construção de auto-estradas prosseguiu activamente em 1966. 393 quilómetros entraram em serviço na Itália, 137 na Alemanha, 133 em França, 87 no Reino Unido, 66 na Suíça. No fim de 1966, a extensão total da rede europeia de auto-estradas alcançou a totalidade de 8957 quilómetros.

A construção hoteleira nos países membros continuou a sua expansão em 1966. A capacidade de alojamento hoteleiro aumentou particularmente na Grécia (+9%), na Espanha (+8%) e na Áustria (+7%). Os montantes dos projectos de investimentos na hotelaria previstos para 1967 vão aumentando. A capacidade dos meios de alojamento complementares aumentou igualmente em 1966, principalmente na Irlanda (+15%), na Espanha (+14%), na Noruega (+12%) e na Itália (+9%). As taxas de aumento mais importantes registaram-se principalmente nos terrenos de campismo e no número dos quartos particulares disponíveis para os turistas.

TIPOS E COSTUMES PORTUGUESES



Pastor da serra da Ossa

Os Aztecas

Os aztecas, índios que habitavam o vasto território de um poderoso império no velho continente hoje designado por Novo Mundo, e onde agora, entre outros países, se situa o México, acreditavam em vários deuses, mas acima de todas essas divindades da sua mitologia, colocavam o Deus supremo e invisível: *Teotl*. Acreditavam num espírito maligno e, ao contrário dos «tomis» bárbaros, para os quais a alma se extinguiu com o corpo, admitiam a imortalidade da alma — que passava para as aves. O inferno, lugar de trevas infinitas, era Mictlan. A lenda do Dilúvio universal não lhes era estranha. O Noé bíblico é *Coxcox*. Treze deuses principais figuravam no panteão mitológico dos aztecas, entre eles *Texcatli* « o espelho da verdade » e cujo ídolo tinha numa das mãos um espelho, *Omtecli*, que desde o céu vigiava tudo o que se passava na terra, *Tanatiuh* o deus-sol, *Meztlí* o deus-lua, *Tlaloc* o deus da água, que era uma divindade antropomórfica, e *Xinteucli*, o deus do fogo. *Mexitli* e *ra* o deus da guerra, que nascera de uma virgem. Este ídolo estava ornamentado com as penas vistosas de uma ave muito bela: o «*kopchtlí*».

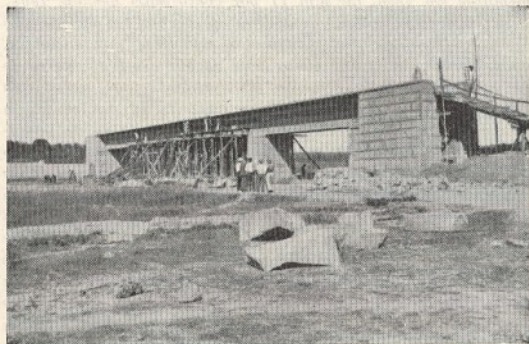
O império azteca era formado por várias nações e tinha o nome de *Anahuac*. Entre essas nações, contavam-se a dos *mexitl* (de onde deriva *meshico* e *mexicano*) a dos *toltecas*, e muitas outras. A unidade destes enormes aglomerados humanos foi a base sólida de uma das civilizações de mais alto nível que até hoje apareceram na Terra. Relembramos que se deve aos aztecas a invenção dos observatórios astronómicos, o relógio de sol, o calendário o sistema aritmético, os primeiros códigos de organização jurídica — e uma noção filosófica da formação do Universo.

•ULTRAMAR•

RENOVAÇÃO DA VIA FÉRREA ENTRE O DONDO E SENA

Trans-Zambezia Railways, empresa ferroviária na qual, recentemente, o Estado português consolidou a sua posição maioritária, vai efectuar importante trabalho de renovação e substituição da sua linha férrea, entre Dondo e Sena.

O custo da empreitada eleva-se a cerca de 125 mil contos, estando interessadas nos trabalhos, além de várias firmas portuguesas, empresas americanas, japo-



Ponte de caminho de Ferro sobre o rio Caculovar

nesas, sul-africanas, italianas e alemãs. Implicará, além da renovação de grande parte dos carris, a balastagem da via entre Dondo e Sena.

Foi já adjudicado o fornecimento de 177 500 metros cúbicos de balastro, no valor de 12 mil contos, terminando nos dias 18 e 30 do corrente mês os prazos dos concursos para fornecimento de carris e outro material de via (cerca de 100 quilómetros de carris, no valor ed 21 mil contos) e para fornecimento de 240 mil travessas.

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELENTES
C I M E N T O S

*

Trav. do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

L I S B O A



NOVOS-RICOS

A nova-rica, fechando o dicionário biográfico, voltou-se horrorizada para o marido e disse: «Imagina, que Chateaubriand, aquela carne que comemos ontem no restaurante, lembra-te?, era um escritor francês!»

O novo-rico, chamando o secretário, disse-lhe: «Francisco, sinto que vou ficar muito doente. Saia imediatamente e compre-me um hospital.»

A formosa jovem disse melancolicamente:

— Tudo o que faço sai errado...

— Não me diga! Que é que vai fazer hoje à noite?

— Não consegui pescar nada — dizia o milionário, irritado, saltando da lancha. — Imagine que no momento em que íamos apanhar um peixe magnífico, um imbecil começou a espantar os peixes gritando: «Socorro! Socorro! Estou a afogar-me!»

A mulher, furiosa: «Onde é que estiveste, que chegas duas horas atrasado? Estou à tua espera aqui há mais de dez minutos.»

Um dos caçadores disse: «Quer apostar em que como dentro de um quarto de hora trago um lobo morto?»

— Tólice! Aqui não há lobos.

— Pois voltarei com um lobo morto. Aposto cem escudos?

O outro caçador aceitou a aposta, e o primeiro afastou-se com a espingarda pronta a disparar. Um quarto de hora depois um lobo corpulento meteu a cabeça na abertura da tenda e gritou: «Oiça lá, amigo, você deve cem escudos à viúva do outro.»

CONCURSO NA TV

— E agora, valendo dez mil escudos, responda: Duas vezes dez, quanto é?

— Vinte.

— Veja bem, pense bem. Duas vezes dez!

— Mas não há dúvida, é vinte.

— Lastimo imenso. Agora que o prémio estava em cinco mil escudos, tenho de o eliminar. O júri, aqui presente, diz que a resposta certa é 17. Mas não se aborreça. Agradecemos muito a sua presença no nosso programa, e como consolação, o senhor vai receber duas latas de conserva, um espanador e um maço de cigarros. Muito obrigado!

— Você sabe jogar o «box»?

— Eu não. Detesto brigar seja com quem for. Tenho horror à violência física.

— Então venha cá para fora, se você é homem!

Num campo de concentração da Sibéria, os três prisioneiros trocaram impressões. E verificaram que um tinha sido preso por conspirar a favor do chefe da Polícia. Outro tinha sido preso por conspirar contra o chefe da Polícia. E o terceiro tinha sido preso por ser o chefe da Polícia.

A vaca dizia para a filhinha: «Ingrata! Nem parece que és leite do meu leite, alcatra da minha alcatra!»

Os talheres, depois de usados, devem ser colocados sobre o prato, bem afastados um do outro. Isso para que a empregada possa retirá-los sem os deixar cair ao chão, e para que a dona da casa, de um só relance, possa contá-los.

O enfermeiro para o louco: «Não reparou que o seu regador não tem fundo?»

— E você não reparou — respondeu o louco — que eu estou regando flores artificiais?

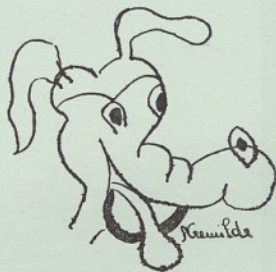
O gerente da fábrica de borrachas escolares para a secretária:

— Queira experimentar este novo tipo de borracha que estamos fabricando. Vá, cometa alguns erros.

Quando o milionário foi apresentado àquela senhora, bonita e ainda jovem, disse:

— Chamo-me Carpo. *C* de Cadilque, *A* de anéis, *R* de riqueza, *P* de palácio, *O* de opulência.

Ela vinha correndo na escuridão da rua, desesperada. Mal avistou o polícia, parou e disse: «Aquele homem persegue-me há mais de dez minutos. Deve ser um louco!». O guarda olhou a cara da mulher e disse: «Realmente, deve ser!»



— O meu cão é uma maravilha! Basta dizer que quando chega a casa e encontra a porta fechada, põe-se em pé nas patas traseiras e toca a campainha com o focinho.

— O meu não precisa de fazer isso. Tem a chave da casa.

Quando perguntaram o nome ao pele-vermelha ele respondeu: «O meu nome é Grande Galo Selvagem Filho das Nuvens. Mas todos me chamam Cocoróco.»

O motorista da camioneta da fábrica de cerveja não deve chegar desculpando-se com o tráfego engarrafado.

O capitão, furioso, reprovava o sargento: «Dizendo numa roda de amigos que o nosso comandante é um imbecil, você não só cometeu uma imperdoável falta disciplinar como também divulgou um dos nossos maiores segredos militares.»

César — Anuncie-me a Cleopatra.

Camareiro — Infelizmente ela não pode vê-lo. Está com laringite.

César — Outra vez esse grego!



UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL