

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

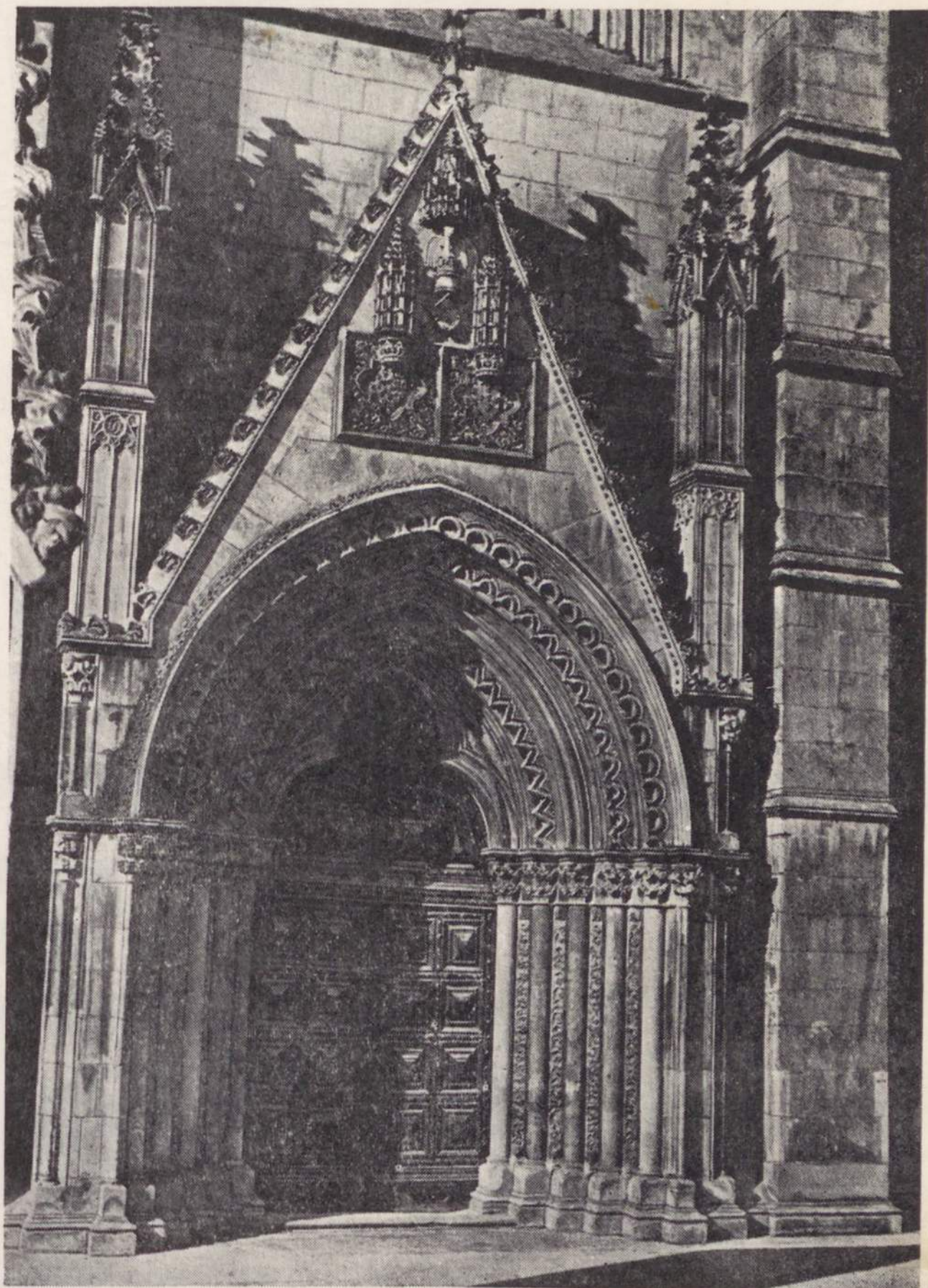
16 de Julho
1968

★

N.º 1927

★

81.º ANO



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

Tipografia Antunes & Amilcar, Lda.

Alam. D. Afonso Henriques, 1-A e 1-C

LISBOA

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

7\$50

Números especiais:

15 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiros)

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

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

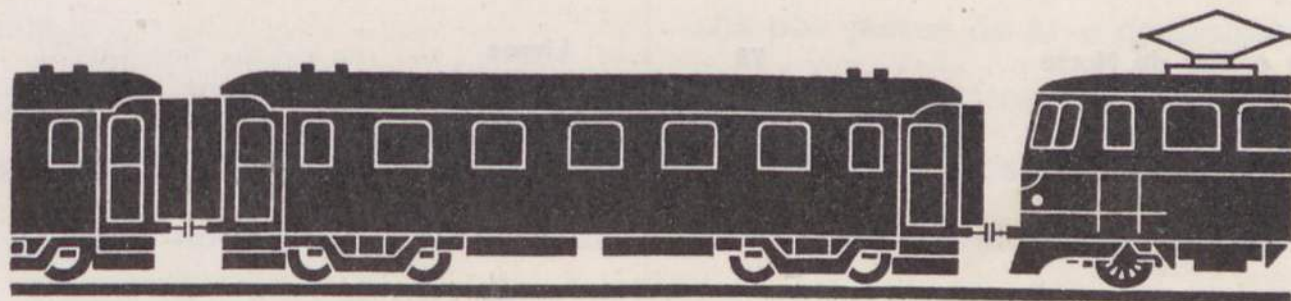
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

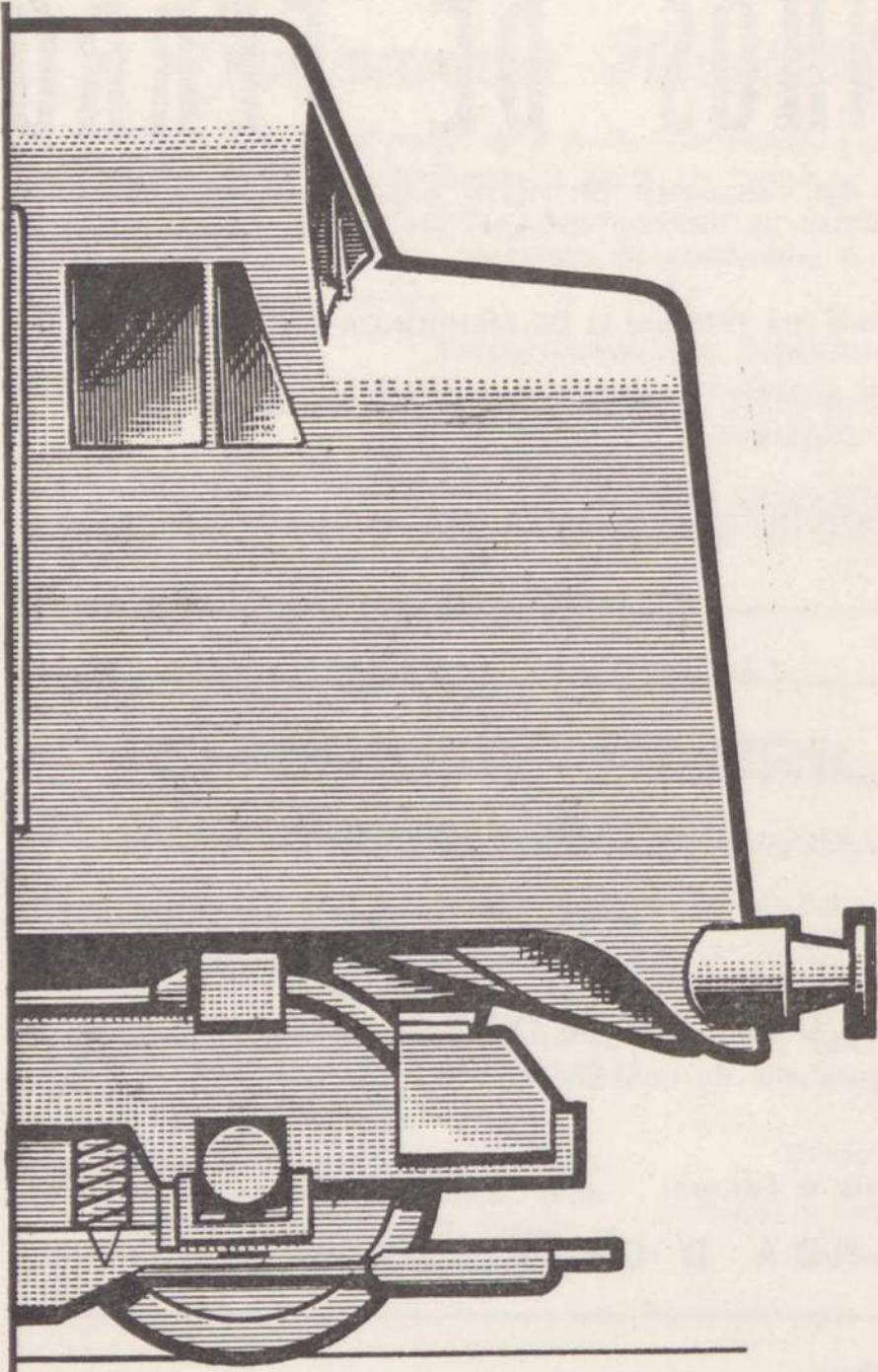
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO
JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO
ANTÓNIO E. M. PORTELA
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES
Emílio Barbosa Estácio

DRS.
Manuel Busquets de Aguilar
Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}
Eduardo Ferrugento Gonçalves
Armando Nunes Pires Cameira
Adalberto F. Pinto
Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumário

Nota de Abertura	71
A IX Feira Internacional de Lisboa	72
Jornal do Mês	73
Electrificação dos ramais afluentes da Linha do Norte	74
A Alemanha e a arte de bem comer	75
Entre o Báltico e o Mar do Norte	78
Espanha é o lugar a visitar	79

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	80
Linhas Estrangeiras	81
Mala de viagem	83
Reuniões do Cipce e do Raa em Madrid	84
Modernização da rede Ferroviária Nacional	87
Livros	89
Escada Rolante	91

nota de abertura

Está a decorrer no palácio de Hofburg, em Viena de Áustria, um simpósio sobre as grandes velocidades nas linhas férreas.

Os peritos pensam que sem efectuar grandes modificações na infraestrutura existente, será possível alcançar tècnicamente, velocidades da ordem dos 500 quilómetros-hora. Desde a invenção da máquina a vapor, empregue ao serviço dos caminhos de ferro, já foi possível realizar na Alemanha uma automotora que atinge os 210 quilómetros-hora, na França, em 1955, os caminhos de ferro franceses atingem os 331 km/h, com duas locomotivas eléctricas de série e de equipamento clássico. Actualmente os 200 km/h, são atingidos em França pelo comboio «Capitólio» e na Alemanha pelo «Genciana Azul», sendo esta velocidade ultrapassada no Japão pelos comboios «Hikari» e o «Turbotrem» do Canadá.

Os peritos acham que com o emprego do material convencional actual, uma velocidade de 300 km/h constitui hoje um limite razoável, compatível com o conforto indispensável aos passageiros, não lhes fazendo sentir vibrações, acelerações ou travagens importantes e ondas de choque durante os cruzamentos, passagens de nível e túneis.

Mas as inúmeras descobertas orientam a velocidade dos caminhos de ferro para a ordem de 300-500 km/h. A automotora, dispõe de um grande número de eixos motores que a colocam acima da locomotiva clássica.

Para se atingirem os 500 km/h, as dimensões do material convencional devem ser modificadas e a potência dos motores notavelmente aumentada.

OS CAMINHOS
DE FERRO
PREPARAM-SE
PARA VELOCIDADES
ENTRE OS 300
E OS 500 KMS. HORA

O emprego de velocidades elevadas impõe um sistema de segurança bastante rígido no que respeita ao comando automático das passagens de nível, à travagem a grandes velocidades e a todos os sistemas de sinalização que são necessários para uma perfeita segurança a tais velocidades.

Vai ser posto em regime experimental nos Estados Unidos, um veículo capaz de atingir os 400 km/h, e que está equipado com um motor potentíssimo.

As técnicas avançadas, nomeadamente as que se empregam ao serviço dos caminhos de ferro, podem tornar possíveis veículos guiados e suspensos por jactos de ar e propulsionados por motores clássicos a hélices ou por turbo-reactores.

Nos próximos dez anos, poder-se-á aumentar ainda mais a velocidade nos caminhos de ferro.

A IX FEIRA INTERNACIONAL DE LISBOA

na véspera de ser inaugurada pelo Chefe do Estado

foi visitada pelos jornalistas

No dia 9 do mês passado o Chefe do Estado inaugurou a IX Feira Internacional de Lisboa, cerimónia a que assistiram membros do Governo, do corpo diplomático e diversas entidades oficiais. Na véspera efectuou-se a tradicional visita dos representantes dos órgãos de Informação os quais foram recebidos pelos srs. drs. Cortês Pinto, presidente da Associação Industrial e da comissão executiva da F.I.L.; Mário Neves, comissário-geral da F.I.L., e Francisco Muller, secretário.

O certame ganha de ano para ano maior projecção e importância. Há 1773 expositores de 21 países. No que respeita à representação portuguesa o número de expositores subiu a 994, isto é, mais 73 do que no ano passado.

Numa breve reunião com os jornalistas, o dr. Mário Neves faz algumas considerações, lembrando que a Feira Internacional de Lisboa é uma obra sem fins lucrativos.

Dispõe de postos de informação, além de Portugal, o Brasil, França, África do Sul, Grã-Bretanha, Itália e Alemanha Federal. Trata-se de escritórios oficiais para contactos com o público e, nomeadamente, com os visitantes profissionais (comerciantes, industriais e técnicos) interessados em informações genéricas de carácter económico, independentemente da representação sectorial, promovida pelos fabricantes ou seus representantes.

Embora a Feira Internacional de Lisboa não seja um certame predominantemente turístico ou de material de turismo, torna-se evidente que exerce no contexto nacional do sector a maior influência, na medida em que constitui não só um pólo de atracção para os numerosos turistas que, durante o seu funcionamento, se encontram na capital, mas também pela circunstância, muito de atender, de justificar, agora, a vinda a Lisboa de categorizados visitantes, um serviço de consultas sobre alojamentos funciona no posto de informações gerais. No sector de turismo são prestados esclarecimentos pormenorizados sobre turismo e viagens em Portugal Continental, Ilhas Adjacentes e Ultramar, a cargo do Comissariado do Turismo.

A SOREFAME

**expõe uma carruagem-salão de passageiros
que honra o trabalho nacional**

A participação da SOREFAME na F.I.L. coincide com a aproximação do seu 25.º aniversário em 23 de Julho. A importante empresa interveio, mais uma vez, na Feira Internacional de Lisboa consciente das suas responsabilidades e capacidade no campo da indústria pesada portuguesa, por cujo prestígio, quer no País, quer no estrangeiro, sempre tem lutado corajosamente e tantas vezes com acentuado êxito. Para além da expressiva documentação fotográfica e técnica sobre os importantes equipamentos construídos e em construção para a grande barragem do Carrapeto, Parque de armazenagem de gases propana e butano da nova Refinaria de Petróleo, em Matosinhos, e instalações de uma fábrica de adubos em Setúbal (esfera para armazenagem de amoníaco que ficarão sendo a maior do País), expõe uma carruagem de passageiros, de 2.ª classe-salão, para grandes linhas, última unidade da encomenda de 40 carruagens deste tipo que lhe foi confiada pela C.P.

Acentua-se o grau de perfeição e de moderna técnica deste veículo, que assim é submetida à apreciação do público português, pondo-se em relevo que há pouco mais de 15 anos que a SOREFAME passou a dedicar a sua actividade a este importante sector da metalomecânica, sempre tão rudemente assediado pela concorrência estrangeira.

Jornal do Mês

NORTE	JULHO
SUL	16
ESTE	TERÇA-FEIRA
OESTE	

Com o início da época balnear, começou a funcionar o novo Estabelecimento de Banhos de Mar do Tamariz — a cosmopolita praia do Estoril, por onde anualmente passam milhares de turistas nacionais e estrangeiros. As novas instalações, valorizam extraordinariamente a fisionomia da praia mais aristocrática da nossa Costa do Sol. Integrado num vasto plano de valorização urbanística da zona marginal do Estoril, este importante complexo de exploração balnear será servido por dois acessos sob a via férrea, cuja construção, a cargo do Estado, deverá principiar muito em breve. Essas passagens proporcionarão, a todos quantos utilizem a praia do Tamariz, uma acessibilidade directa a partir da estação de caminho-de-ferro ou desde a arcada poente do Parque do Estoril, à esplanada marginal, sem atravessamento da via férrea. Esses dois acessos, que constituirão verdadeiras ruas de circulação inferior para peões, são valorizados por um conjunto de estabelecimentos comerciais, interessando o turismo local e contribuindo, assim, para a qualificação do conjunto das instalações. Estas, ocupam uma área coberta superior a 3000 metros quadrados, desenvolve-se numa extensão de 187 metros, nos terrenos compreendidos entre a via férrea e a esplanada marginal, desde o actual restaurante do Tamariz até ao extremo oriental da praia.

— A electrificação ferroviária constitui um êxito crescente na Europa. Em primeiro lugar coloca-se a Suíça com 99 % das suas linhas dotadas de tracção eléctrica. A seguir temos: a Suécia 55; a Holanda 50; a Itália 48; a Noruega 47; Luxemburgo 40; Áustria 36; Alemanha Ocidental 24; Bélgica 23; França 22; Espanha 20; Checoslováquia 13; Inglaterra 12; Portugal 11; Polónia 8; Alemanha Oriental 6; Hungria 5 e Jugoslávia 4.

Em termos de tráfego a utilização dos trechos electrificados é significativa. Na França, 70 % das tons/kms movimentadas no país estão nos 22 % das suas linhas que usam tracção eléctrica. Na Itália 90 % do tráfego corre nos 48 % electrificados. Na Checoslováquia 43 % do seu transporte estão

a cargo da electricidade. Em Portugal está-se a proceder à electrificação total das linhas.

— A Bangor Punta Corporation, «holding» com diversos interesses em bastantes actividades entre elas transportes ferroviários, lançou um empréstimo convertível de 12 milhões de dólares, emitido pela Bangor Punta International Capital Company, sua filial. Aquele empréstimo, cujo prazo será de vinte anos, poderá, a partir de 15 de Janeiro do próximo ano, converter-se em acções da Bangor Punta Corporation. Participam no consórcio do empréstimo alguns bancos importantes tais como o White Weld and Company Limited.

— Iniciou-se a construção da linha que vai ligar o Malawi ao porto de Nacala, em Moçambique.

A nova linha, que importa em 6 milhões de libras esterlinas, terá ligação com a rede ferroviária do Norte de Moçambique, a partir de Nacala.

Os trabalhos devem durar pelo menos dois anos, tendo a construção em território do Malawi sido atribuída a duas sociedades sul-africanas.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique contraíram no Banco Nacional Ultramarino um empréstimo de 50 000 contos para custear esses trabalhos.

— Sob os auspícios da U.I.C. realizou-se, no Canadá, o II Congresso Internacional de Cibernética. O primeiro, efectuou-se em Paris, em Novembro de 1963.

Os progressos da automatização, da mecanografia, das telecomunicações, introduziram novos conceitos de gestão dos caminhos de ferro, abrangendo a automatização nos pátios de classificação, na impressão e venda de bilhetes, na regulação integrada do transporte de mercadorias e na própria circulação automática dos comboios, segundo uma programação estabelecida.

O objectivo principal deste Simpósio foi o de definir os aspectos gerais da aplicação da cibernética; visando um estudo mais profundo, foi a participação limitada a 200 pessoas, sendo metade da América do Norte.

— O Grémio Nacional da Imprensa Não-Diária prestou homenagem ao dr. Augusto José Severo dos Santos, por motivo da sua nomeação para o alto cargo de chefe dos serviços de Turismo do Centro de Informação e Turismo de Angola. O dr. Severo dos Santos, que tem desempenhado vários cargos oficiais, e desde 1965, com a criação do Comissariado de Turismo, ocupava o lugar de chefe dos Serviços Jurídicos daquele organismo, o qual representou em diversos congressos, recebeu, durante uma sessão de convívio no Grémio, a que se seguiu um cock-tail, os cumprimentos da direcção, representada pelo dr. Rogério Peres e Gentil Marques. Presentes ao acto o dr. António Burity, chefe dos Serviços de Imprensa do Ultramar na A.G. do U., e outras entidades além de numerosos jornalistas. A Gazeta dos Caminhos de Ferro fez-se representar, associando-se à justíssima homenagem.

— Uma viagem ao Canadá e a algumas cidades dos Estados Unidos está prevista, de 17 a 30 deste mês, com paragem na ida, em Lisboa, e, no regresso, em Amsterdão. Esta viagem, organizada pela secção de Linhas Aéreas, dos Caminhos de Ferro Canadiao-Pacífico, é objecto de um programa muito bem estudado.

— Um grupo de agentes de viagens finlandeses esteve no Algarve tendo percorrido durante três dias as zonas turísticas de Barlavento a Sotavento e mostrando-se agradavelmente impressionado com o que lhe foi dado apreciar.

— Na pitoresca zona de Pedra Furada, (Vila do Bispo) tirando excelente partido de magníficas condições naturais e de praias de invulgar beleza, num dos pontos menos conhecidos e menos frequentados da costa do Algarve, projecta-se levar a efeito um empreendimento turístico de categoria internacional: um hotel de luxo com 250 quartos e piscina, dois hotéis de 1.^a com 70 quartos cada, lagos para recreio, piscinas, ténis, picadeiro, clube de pesca, «boutique», cinemas, restaurantes, bares e cafés.

ELECTRIFICAÇÃO DOS RAMAIS AFLUENTES DA LINHA DO NORTE

e aquisição de 24 unidades triplas para o serviço suburbano de Lisboa, Porto e Coimbra

A Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses firmou com duas importantes empresas fornecedoras de equipamento ferroviário: o «Groupement d'Études et d'Electrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 HZ» e a «Sorefame» — dois vultosos contratos, no valor de 405 663 250\$00, enquadrados nos programas de modernização e reequipamento das linhas férreas portuguesas.

Esses contratos dizem respeito à electrificação dos ramais afluentes da linha do Norte (Lamarosa-Tomar, Alfaiates-Figueira da Foz e S. Romão-Braga) e ao fornecimento de 24 unidades triplas eléctricas para reforço do serviço suburbano de Lisboa, Porto e Coimbra, iniciativas que se espera venham permitir, no seu conjunto, realizar melhorias substanciais de exploração, com óbvio reflexo nas condições de utilização do transporte pelo público.

Ambos os contratos serão principalmente cobertos por financiamento previstos no III Plano de Fomento e por créditos externos já concedidos pela «Eurofima» — Sociedade Europeia de Financiamento de Material Ferroviário, com sede na Suíça, e da qual a C. P. é partícipe.

A cerimónia da assinatura dos contratos decorreu na sala das sessões do Conselho de Administração da C. P.

Pela Companhia estiveram presentes os srs. Professor Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração, administradores engs. Mário Costa, Oliveira Martins, Brito e Cunha e coronel Ferreira Valença; director-geral eng.º Espregueira Mendes; eng.º Vasco Viana, chefe do Departamento do Material e Oficinas; dr. Gonçalves Henriques, chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade; eng.º Valério Vicente, chefe do serviço de Electrotécnica; eng.º António Fragoso, Moreira de Andrade e Ernesto Salvado; João Bruges de Oliveira, chefe do serviço da secretaria da Administração.

Pelas firmas fornecedoras assistiram os srs. André Gruson, Siegfried Baier e Hugo Empis; engs. Francisco Malheiro e Eduardo Magalhães, respectivamente, presidente do conselho de administração e director fabril da Sorefame.

Durante a cerimónia da assinatura dos contratos, fizeram uso da palavra os srs. Professor Mário de Figueiredo e Eng.º Francisco Malheiro. O sr. Professor Doutor Mário de Figueiredo, entre outras fez as seguintes declarações:

«O tráfego de passageiros nos arredores dos grandes aglomerados urbanos é um tipo de tráfego para o qual o caminho de ferro está especialmente indicado».

«Sabe-se que durante os quinze minutos mais carregados do dia o caminho de ferro suburbano transporta, nas suas duas vias, o dobro dos passageiros transportados por um automóvel numa auto-estrada com oito faixas de circulação».

Depois de referir que «do ponto de vista financeiro, os resultados da exploração dos serviços ferroviários suburbanos nem sempre são positivos», o prof. dr. Mário de Figueiredo disse que, nos últimos treze anos, quase um milhão de contos havia sido investido em material circulante para os serviços suburbanos, e acrescentou:

«É certo que o serviço nem sempre teve a regularidade e a eficiência que seria de desejar. Sobretudo na linha de Sintra, houve épocas em que a circulação ferroviária

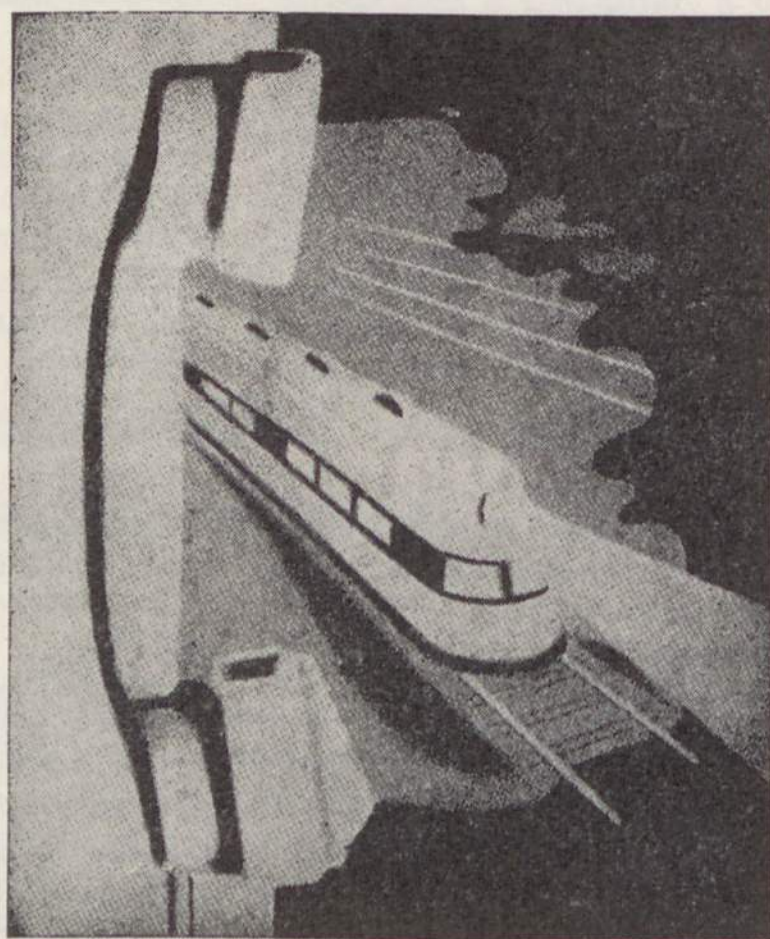
pareceu apostada em desmentir os esforços realizados e a atenção especial que a C. P. dedica a este tipo de transporte.

«A insuficiência de material tem sido uma das causas das anormalidades que, de quando em vez, surgem naquela linha. Por isso estamos convencidos de que esta encomenda há-de ajudar a repor em termos aceitáveis uma situação que a C. P., mais do que ninguém, deseja ver permanentemente normalizada».

O sr. Eng.º Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração da «Sorefame» no seu discurso afirmou:

Desejo agradecer a V. Ex.ª mais uma vez, a confiança que depositam na empresa a cujos destinos tenho a honra de presidir, e afirmar-lhes que a Sorefame tudo fará para se mostrar digna dessa mesma confiança, bem como todas as firmas do Groupement, que, de novo em estreita colaboração connosco, vão fornecer o equipamento eléctrico destas unidades triplas.

É longa já a série de fornecimentos executados para a C. P., mas quero destacar a de 90 carruagens actualmente em construção (já entregues 40), que foram integralmente estudadas e executadas por técnicos e operários portugueses.



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

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua Gonçalo Cristóvão, 314

PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

A ALEMANHA

e a arte de bem comer

Pela

Dr.^a Maria Dolores Mendes

A Arte de Bem Comer não tem fronteiras de qualquer espécie; o seu espírito é verdadeiramente internacional e os seus apreciadores encontram-se em todos os pontos do globo. No caso da Alemanha, país onde a «Boa Mesa» é requintadamente executada e devidamente apreciada, a cozinha regional cede amavelmente um lugar, senão de honra, pelo menos de merecido destaque à mais elegante cozinha internacional; é frequente, nas pequenas cidades de província, assim como nos grandes centros cosmopolitas, os restaurantes, qualquer que seja a sua categoria, apresentar os mais belos pratos tipicamente alemães, a par das especialidades que, sem passaporte, viajam por todo o mundo.

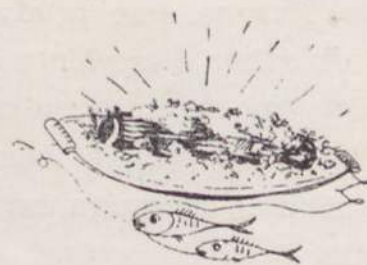
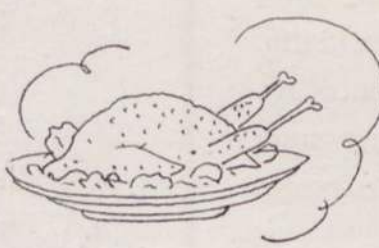
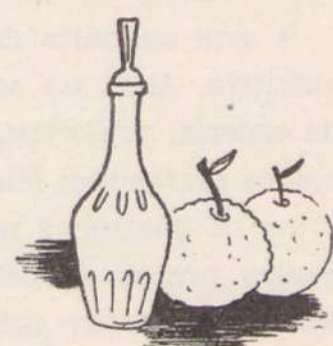
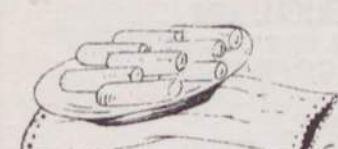
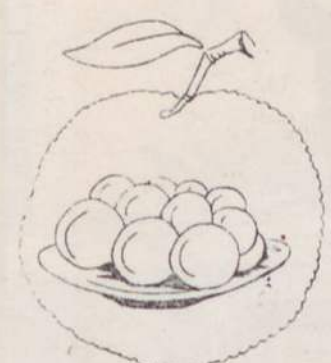
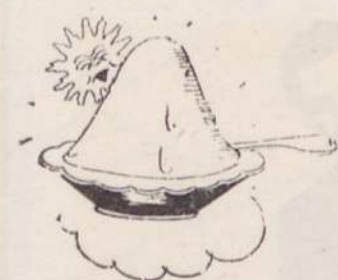
O que aconteceu com a cozinha estrangeira, especialmente no que se refere à sua influência na Alemanha, aconteceu também dentro do próprio país: os povos do norte fundiram-se com os do sul, os de leste com os de oeste e assim, as «curiosidades gastronómicas» de cada região foram-se infiltrando na outra; hoje em dia, várias especialidades típicas da Baviera ou de Schleswig-Holstein encontram-se igualmente no Reno ou na Floresta Negra e vice-versa.

Na Baviera, a «Mesa» desempenha um papel dominante na arte de bem-servir, pois, segundo aí se diz, ela estabelece a ligação entre a alma e o corpo. Entre as especialidades regionais existentes nesta região, ocupam um lugar de primazia os famosos pratos como o «Schlachtschüssel», o «Haxen», o «Knödeln», as famosas salsichas, os queijos do Allgäu e o pão de Nuremberga.

Como complemento indispensável destas especialidades regionais, encontra-se por toda a Baviera uma cerveja forte e saborosa e, muito especialmente na Francónia, os vinhos requintados outrora muito apreciados pelos imperadores germânicos.

Mesmo nas pequenas localidades da encantadora região de Hessen, os pratos e os «segredos gastronómicos» rivalizam com a mais categorizada cozinha internacional: o vinho do Rheingau, a cidra «Apfelwein», as salsichas de Francforte e as costeletas de porco com «choucroute» contam-se entre as especialidades típicas da região. O presunto fumado, o pão de centeio e a aguardente da Westefália são tão conhecidos como os finos e aromáticos licores e saborosas trutas do Harz ou como as célebres enguias do Weser. No entanto, no primeiro lugar desta longa lista figura a tão afamada

(Continua na pág. seguinte)



A ALEMANHA

e a arte de bem comer

(continuação da pág. 75)

cerveja de Dortmund, a mais categorizada entre as numerosas marcas de renome mundial.

A arte culinária da Alemanha do Norte é essencialmente nutritiva. Além do saboroso «Labskaus», prato em que se dá especial preferência à carne salgada e ao peixe fumado, outros pratos têm feito igualmente as delícias dos visitantes como os pãezinhos recheados de carnes variadas, os fumegantes pratos de peixes apreciados em todo o litoral, o delicioso carneiro assado da Charneca do Luneburgo «Heidschnuckenbraten», os apetitosos mariscos — ostras, lavagantes e camarões — e ainda os bolos de manteiga que são uma verdadeira maravilha na arte de doçaria. Entre as marcas de cerveja de exportação, distinguem-se as de Bremen, Hamburgo e Jever. Por outro lado, o «Rum» da Jamaica fabricado no Flensburg e o ponche de chá da Frísia do Norte são as bebidas mais em voga em todo o mundo.

Embora a «Torta de Cerejas» da Floresta Negra «Schwarzwälder Kirschtorte» seja o «prato obrigatório» na típica região de Baden-Württemberg, outras iguarias existem senão de igual sabor, pelo menos de igual requinte. Estão neste caso o «Spätzle», magnífico acompanhamento para qualquer ocasião e, que, segundo os entendidos, têm a sua verdadeira pátria na Suábia. São tantas as especialidades em voga desde Freiburg a Heidelberg, de Constança a Mannheim, que seria impossível tentar descrevê-las aqui.

Do pão aos deliciosos cozinhados de carne, dos acompanhamentos de espargos e saladas aos bolos de frutas e cremes com receitas guardadas religiosamente por gerações de pasteleiros, da cerveja aos bem apaladados vinhos e às aguardentes de frutos silvestres, das esquisitas sopas até aos assados no forno preparados com peixes do rio, tudo se encontra nesta região, confeccionado de maneira a satisfazer o paladar mais exigente.

De acordo com o temperamento alegre do renano, está a execução das suas saborosas iguarias. Um deles é o «Halver Hahn», em que contrariamente ao que o nome indica, não entra qualquer espécie de ave e que está ao alcance de qualquer bolsa. O «Sauerbraten», carne de vaca assada em vinagre, as «Panhas» uma espécie de especialidade nacional e o «Himmel und Erde» a que uma dose de aguardente de zimbro dá um cunho ainda mais regional, ocupam logo os lugares seguintes, porque o lugar de honra é aqui, sem dúvida, destinado ao Vinho. Quase todas as localidades no Reno Médio, Mosela, Sarre, Ruwer e Nahe deram os seus nomes aos rótulos coloridos das garrafas de vinho. A partir de Colónia e em direcção ao sul, estendem-se as mais famosas vinhas da Europa, que produzem uma enorme variedade, de precioso sabor e excelente qualidade. Emolduradas por uma paisagem surpreendentemente romântica, as regiões do Reno e do Mosela, com as suas colinas graciosas banhadas de Sol, merecem bem o nome de Capital do Vinho!

FERRAMENTAS
DE PRECISÃO
PARA UMA VIDA
INTEIRA



COFERTEL

COMÉRCIO DE FERRAMENTAS TÉCNICAS, LDA.
Rua da Boavista, 132 — LISBOA-2
Telef. 366897 — Telegrs.: COFERTEL
Distribuidor no Norte:
ALMOR VIEGAS, LDA.
Rua do Bolhão, 126 — Telefone 2 84 56 — PORTO

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

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

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

ACEC

AEG - TELEFUNKEN

ALSTHOM

BROWN BOVERI

MTE

OERLIKON

SIEMENS A. G.

Secretariado

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

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

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

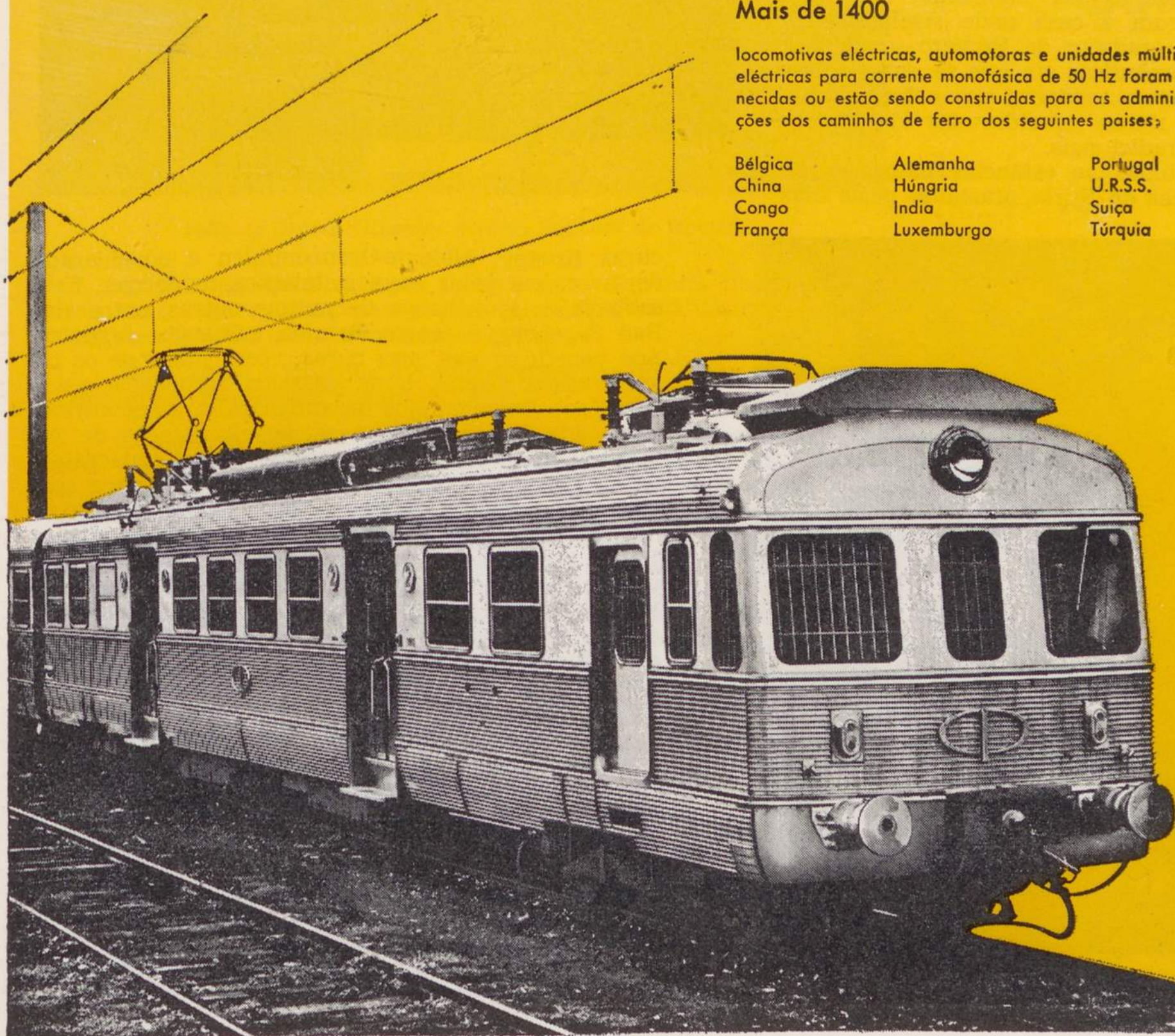
Mais de 1400

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

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Turquia

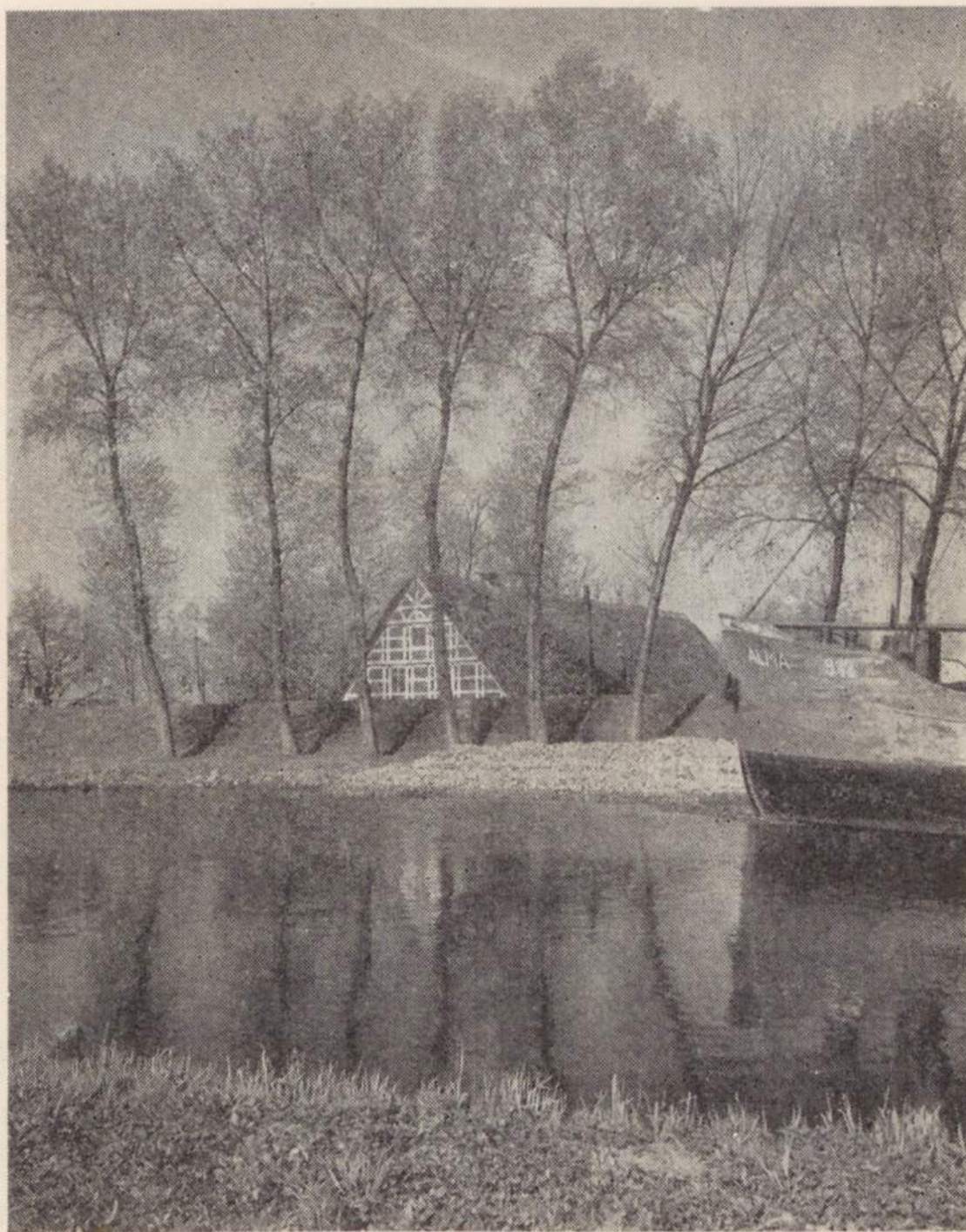


Entre o Báltico e o Mar do Norte

Serena e revolta, típica e moderna a região de Schleswig-Holstein é, pela diversidade de paisagens e características que encerra, uma região verdadeiramente ideal para férias: nas costas do Mar do Norte uma série de ilhas com praias pitorescas, que têm na Heligolândia um autêntico paraíso; do outro lado, nas costas do Mar Báltico, em que os fiordes cavam profundas reentrâncias pela terra, situam-se alguns centros de grande interesse turístico, como Kiel e Travemünde. A par de típicas aldeias de pescadores, encontram-se modernas estâncias cosmopolitas, numa amálgama graciosa e atraente.

Na «Suiça do Holstein» entre extensas colinas verdejantes e frondosas florestas, encontram-se pequenas mas pitorescas cidades, quase todas situadas nas margens de lagos pacíficos e graciosamente ondulantes: Pretz com o claustro, Plön com o seu imponente castelo e Eutin com a casa onde viveu Heirich Voss, o tradutor de Homero — cidadezinhas românticas em que se sente pulsar o progresso moderno por entre as pitorescas ruelas emolduradas de típicas casas tradicionais.

De todas as estâncias balneares da Alemanha do Norte, afamadas pelas suas



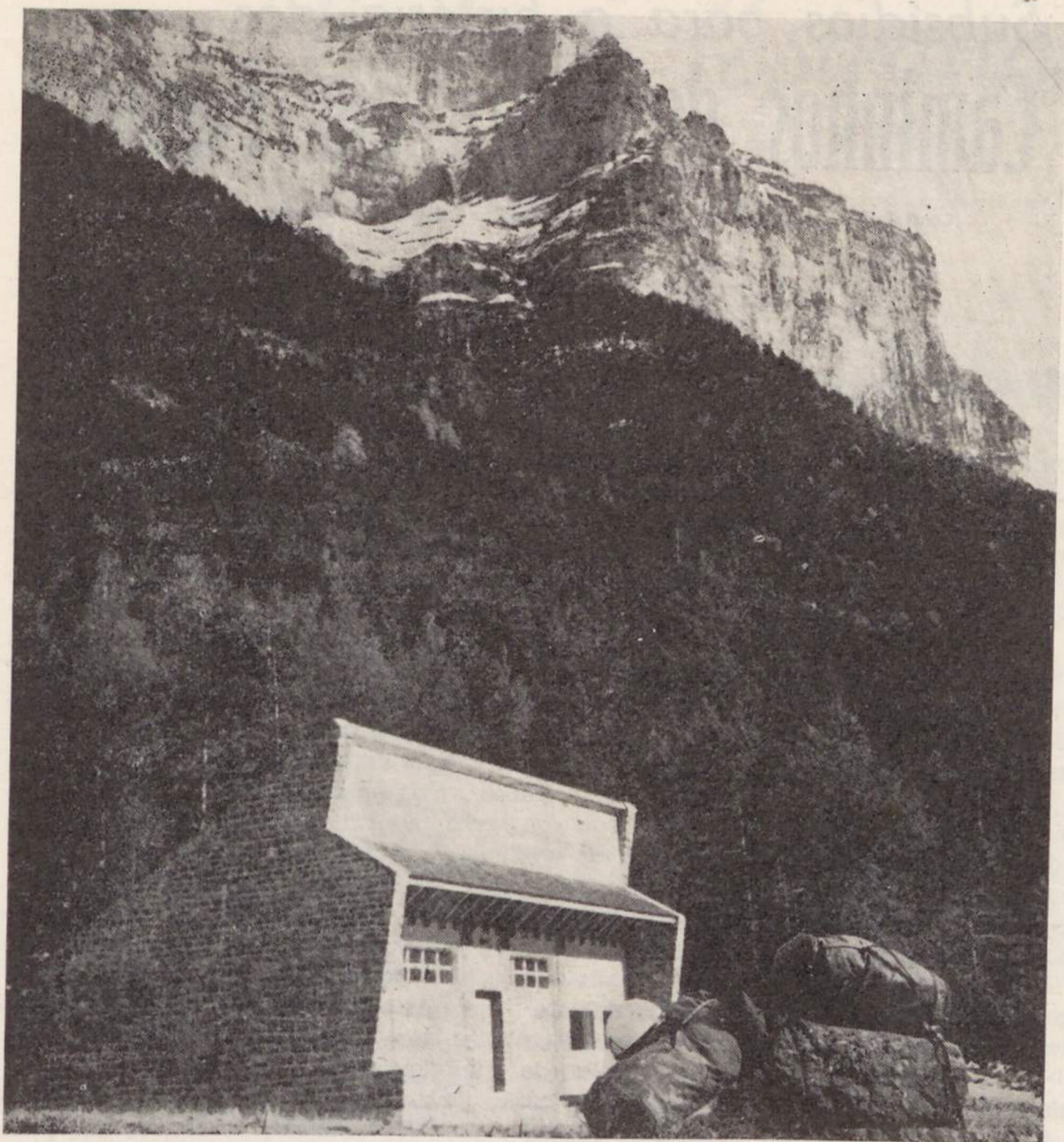
Casa de campo em Schleswig



Trage de noivado

curas Kneipp, Malente-Gremsmühlen é considerada de 1.^a classe pelas suas instalações modernas. Esta estância, à semelhança de muitas outras, entre elas Bad Segeberg, é centro de vida cultural e turística. Aos benefícios das suas curas, vêem juntar-se os divertimentos alegres e os passeios agradáveis pelos arredores. Testemunhos da antiga cultura encontram-se espalhados por toda a região, no entanto de elevado valor histórico: Ahrensburg com o seu castelo da Renascença; Glückstadt com a sua pitoresca configuração urbana; Krempe com a sua majestosa câmara municipal; Meldorf com o museu regional e Heide com o seu museu pré-histórico; Lunden com um curioso cemitério de grande tradição histórica, Wesselburen com a sua imponente igreja, Friedrichstadt com um típico bairro holandês e Husum, que além dos reconhecidos méritos, chama a si a atenção por ter sido berço natal do famoso poeta Theodor Storm.

O interesse de Schleswig-Holstein não reside apenas no aspecto histórico e cultural das cidades e no romantismo das paisagens. Existe nesta região da Alemanha do Norte um outro valor, de carácter técnico, que revela já o nítido avanço do país no caminho do progresso e da civilização. Com efeito, aperfeiçoamentos técnicos, já concluídos ou ainda em construção, tendem a facilitar, por um lado, o tráfico marítimo, por outro lado, o tráfico rodoviário, por outro lado ainda, as comunicações ferroviárias entre o continente e os países nórdicos.



Valle de Ordesa (Huesca) Refúgio Nacional de Montaña

Depois da desvalorização da peseta, a Espanha ficou 16,66 % mais barata que o ano passado, pelo que temos mais um motivo para a visitar além dos que tínhamos até agora.

Sim, venha a Espanha e compreenderá por que razão a «Espanha é diferente». Descubra Espanha.

Admire as pinturas que fazem do Museu do Prado um templo de arte. Veja alguns dos 1400 castelos espanhóis. Contemple as suas magníficas catedrais. Desfrute da alegria dos seus festivais e das suas touradas. Testemunhe a qualidade duma das melhores reservas de caça, pesque o inigualável salmão que abunda nos rios do Norte. Pratique os desportos náuticos. Descanse nos lugares que estão a converter-se nos mais elegantes da Europa. Comprove a realidade da fama dos seus hotéis e «Paradores». Aprecie os seus pratos, os seus vinhos e visite as modernas lojas, que atraem a Espanha milhares de visitantes estrangeiros.

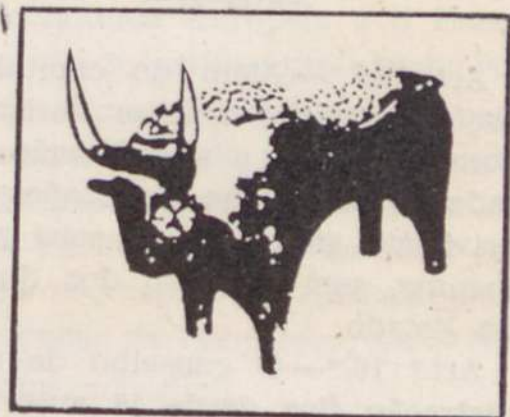
Escreva-nos ou consulte o mais rápido possível o seu Agente de Viagens. Espanha é o lugar a visitar.

Apaixone-se por Espanha!

DELEGAÇÃO OFICIAL DO TURISMO ESPANHOL

Travessa do Salitre, 37

Telef. 3 54 14 // LISBOA



*ainda
mais
barata*

*e
tão
bonita
como
sempre...*



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)

Art.º 8.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 lhes poderá ser exigida além daquela.

Art.º 9.º — Cada acção dá direito, sem distinção alguma, a uma parte igual, na propriedade do activo social e na divisão dos benefícios da sociedade.

Art.º 10.º — As acções serão nominativas ou ao portador à escolha dos accionistas.

Os títulos de umas e outras serão extraídas de um registo de talão numerados e assinados por dois administradores e selados com selo da companhia.

Art.º 11.º — A transmissão das acções ao portador opera-se pela tradição do título e das acções nominativas conforme a legislação em vigor.

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

Art.º 12.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 esse efeito; determinará a forma dos recibos e as condições de depósitos; as despesas que lhe poderão ser impostas e as providências para garantir o interesse da sociedade e dos accionistas.

Art.º 13.º — Nem a viúva, nem os herdeiros, nem os credores de qualquer accionista, podem sob pretexto algum penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingerir-se em negócios de administração.

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

TÍTULO IV

Obrigações

Art.º 15.º — Além do capital em acções poderão criar-se obrigações com juro fixo e amortização limitada do prazo das concessões, com privilégio sobre elas e seus rendimentos, sem prejuízo dos direitos do Estado.

Art.º 16.º — O conselho de administração fica desde já autorizado

a emitir por uma ou mais vezes 23.000 obrigações de capital nominal de 90\$000 réis e do tipo de 5 por cento, ou 38.000 do mesmo capital nominal e do tipo de 3 por cento à sua escolha; a anuidade relativa a estas obrigações e compreendendo juro e amortizações até 30 de Junho de 1893, não excede a importância total garantida pelo Estado às duas concessões indicadas no artigo 2.º § 1.º destes estatutos.

Art.º 17.º — O juro das obrigações será pago por semestre, 1.º de Julho e 1.º de Janeiro 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 dos conselhos de administração e fiscal.

O primeiro sorteio terá lugar antes do fim do primeiro ano que seguir à abertura da exploração em toda a linha a que se referir a concessão em virtude da qual se tiver feito a emissão das obrigações.

O pagamento dos juros e do capital das obrigações sorteadas para reembolso, será na caixa ou caixas designadas pelo conselho de administração.

Os sorteios serão anunciados com antecipação de cinco dias pelo menos e por três anúncios sucessivos nos principais jornais de Lisboa, e da praça onde tiver sido feita a maior parte da emissão respectiva.

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.

(Continua no próximo número)

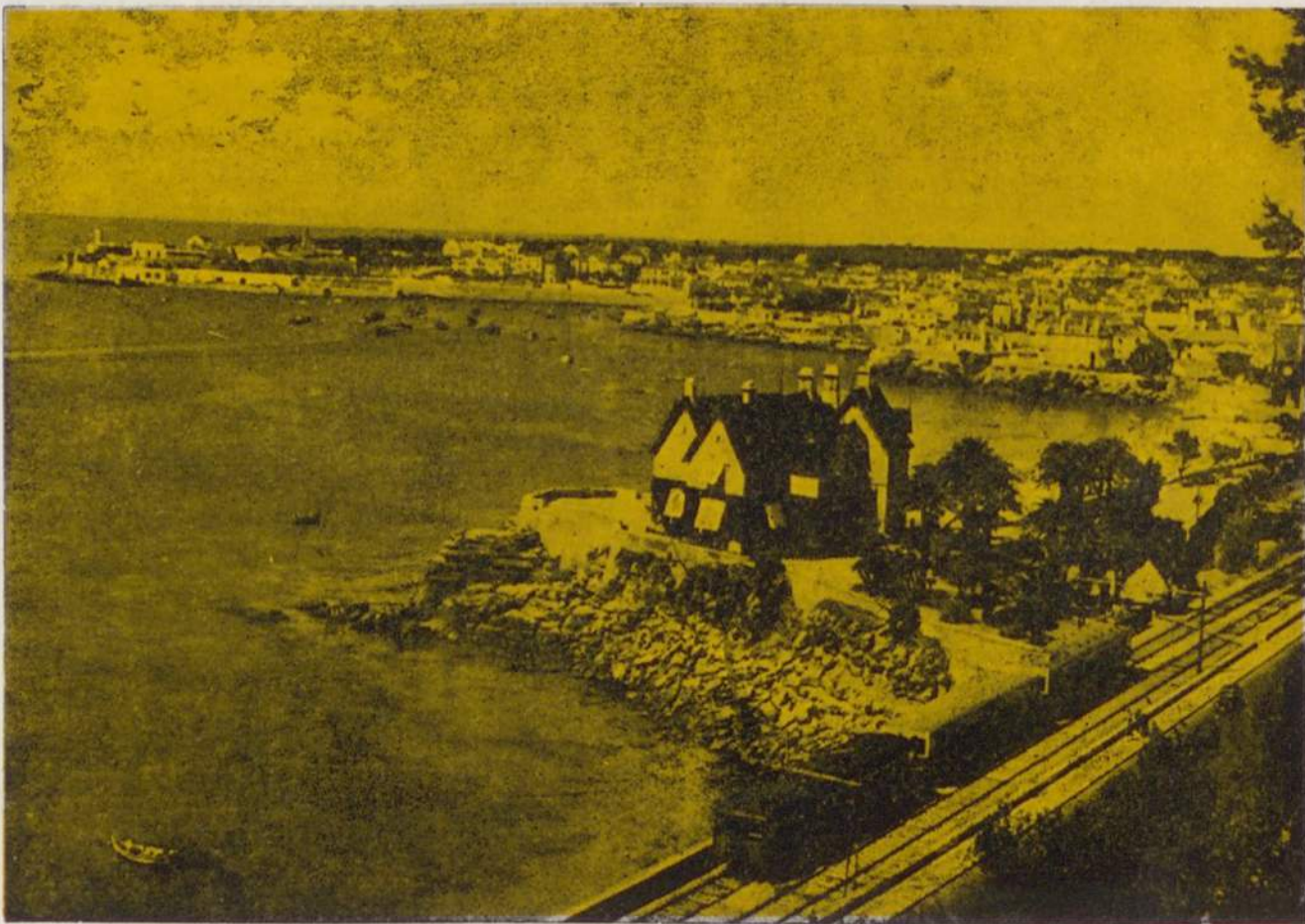
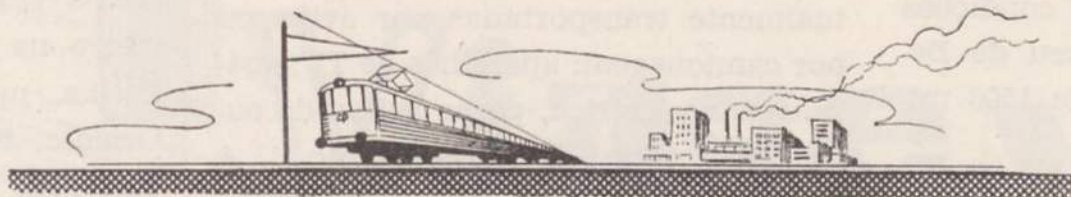


Foto tirada quando da inauguração da linha férrea da Costa do Sol

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

Quem habita fora das grandes povoações onde existem agências de viagens, não se decide facilmente por onde passar as suas férias. Por este motivo, a Direcção de Stuttgart dos Caminhos de Ferro Alemães, em colaboração com várias agências de viagens enviou, a título de experiência, um autobus a 21 povoações pequenas da região, com pessoal competente e copiosa documentação. Desta maneira, os interessados têm a ocasião para se informarem detidamente sobre lugares de veraneio, caminhos a seguir e, inclusivamente, pedir reserva de bilhetes e alojamento.

AUSTRIA

No dia 20 de Fevereiro de 1968, por ocasião duma conferência de Imprensa, o Dr. Weiss, ministro dos Transportes e das empresas nacionalizadas, comentou os termos dum projecto de lei concernente à transformação dos «Caminhos de Ferro Federais Austríacos, explorados pelo Estado, numa empresa economicamente autónoma conservando a mesma designação. Todas as possibilidades de gestão deverão ser oferecidas à nova empresa. A República Federal tomará à sua conta certos encargos tais como uma parte do montante das reformas e das prestações sociais, bem como aqueles que são estranhos à exploração tais como a privação de receitas que resulta de reduções tarifárias impostas. Um parágrafo deste projecto respeitante às condições de trabalho do pessoal determina expressamente que «esta lei não traz nenhuma modificação aos regulamentos referentes às condições de trabalho,

de remuneração e de reforma, assim como na representação do pessoal».

Esta lei deve entrar em vigor no dia 1 de Janeiro de 1969.

BRASIL

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro concluiu os estudos sobre os horários e demanda inicial de passageiros e carga e escolheu tipos de material rolante a serem usados na ligação ferroviária Brasília-Pires do Rio. Inicialmente, Brasília será beneficiada com combóios de carga, que concorrerão para a consolidação definitiva da via permanente. Os combóios de passageiros devem correr logo que as condições da linha possibilitem, numa velocidade compatível com a eficiência e o conforto que se pretende oferecer ao público.

As obras do caminho de ferro Brasília-Pires do Rio foram bastante prejudicadas pelas chuvas que caíram na região do seu último trecho, mas teve os seus trabalhos acelerados por ordem do Ministro dos Transportes. Intenso serviço de drenagem e lastreamento com pedra britada está sendo realizado pelo segundo batalhão ferroviário, a fim de atender à exigência do ministro.

— Estiveram recentemente no Rio de Janeiro, 5 Engenheiros dos caminhos de ferro Japoneses que, a convite do Ministério dos Transportes, estudaram os problemas da «Central do Brasil» no tocante à remodelação do traçado e da operação de combóios entre as duas maiores cidades do país. Depois da obtenção de dados relativos à sua via permanente, à sinalização, ao material de tracção, às estatísticas, ao movimento de combóios, ao sistema administrativo e outras particularidades da «Central», os japoneses fizeram uma

viagem de inspecção no trecho Rio-São Paulo.

Visitaram também as principais fábricas de equipamento ferroviário do país, e fizeram consultas sobre os pedidos de transporte nos outros meios: rodovia Dutra, linhas de aviação e marítima.

Após uma estadia de um mês no Brasil, os engenheiros japoneses regressaram ao seu país, de onde enviarão um relatório sobre a viabilidade das medidas a serem tomadas.

— Sairá brevemente de Araguari, com destino a Brasília, o primeiro combóio ferroviário, composto de caruagens especiais, da Rede de Viação Centro-Oeste, ligando-se, desse modo, a nova Capital aos grandes centros do País por via férrea.

Até Junho a Capital do Brasil será abastecida de mercadorias transportadas por caminho de ferro e nessa mesma época começarão a circular os combóios de passageiros ligando-a a Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, segundo afirmou o comandante do 2.º Batalhão Ferroviário Mauá. A viagem inaugural da primeira composição ferroviária para Brasília será chefiada pelo ministro Mário Andreazza.

CHADE

NIAMEY — A Comissão da Comunidade Económica Europeia e o Banco Europeu de Investimentos concluíram um contrato com a República do Chade para a concessão de um empréstimo em condições especiais no valor de cerca de 1,2 milhões de dólares. O empréstimo destina-se ao financiamento da construção da linha ferroviária Niamey — Portarchambil.

COSTA DO MARFIM **Linha Abidjan-Niger**

ABIDJAN — A Comissão das Comunidades Europeias e o Banco Europeu de Investimentos concluíram em Bruxelas, com a Régie du Chemin de Fer Abidjan-Niger, um contrato para a concessão dum empréstimo em condições especiais pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento, dum valor de 1500 milhões de francos C.F.A.

O projecto consiste na modernização do traçado e na substituição da via numa secção de 105 quilómetros na Costa do Marfim (entre Agboville e Dimbokro) da linha ferroviária que liga Abidjan a Ouagadougou.

— Entre a República da Costa do Marfim e o Volta Superior na África Ocidental a linha ferroviária Abidjan-Ouagadougou é a ligação mais importante. Desde há anos esta comunicação é porém dificultada por um desfiladeiro de uns bons 100 quilómetros de extensão. Pelo custo de 1,92 biliões de francos CFA (7,7 milhões de dólares), em que o Banco Europeu de Investimentos tem a parte de leão, será eliminado o desfiladeiro. A linha será desviada com novos carris. Desta forma serão mais seguros e sobretudo mais rápidos os comboios que farão esta ligação entre ambos os países.

ESTADOS UNIDOS

Essa ferrovia norte-americana — o «Super-trem» na Pensylvania — era a campeã dos comboios longos e pesados, com a marca atingida de 300 vagões e 30 146 toneladas. Mais recentemente operou um comboio de 341 vagões, transportando 25 500 toneladas de minério entre Hudson e Mingo Junction, Ohio, numa distância de 154 km, pesando a composição 36 000 toneladas. Três locomotivas à frente e cinco outras, a dois terços da composição, controladas pelo rádio e totalizando 25 000 HP, eram as responsáveis pela tracção. O comboio tinha 2 900 metros de extensão e era composto de gôndolas curtas e de fundo chato, especialmente projectado pela Pensylvania para o transporte de minério.

— O primeiro «Super C» — comboio de mercadorias rápido para o transporte de «containers» ou de semi-reboques — entrou em serviço na triagem

de Corwith (Chicago) e na de Hobart (Los Angeles). O comboio inaugural era constituído por três carruagens Pullman para as personalidades e jornalistas, uma carruagem — dinamómetro e sete vagões planos carregados de «containers» e de semi-reboques. Estes últimos continham mercadorias habitualmente transportadas por avião ou por camionagem: aparelhos de TV, aparelhagem eléctrica, peças soltas de automóveis (Ford e Chrysler) etc... A tracção era assegurada por duas locomotivas diesel de 3 600 cavalos cada.

A duração do trajecto era fixada em 40 horas para realizar as 2 220 milhas, 3 580 km que separam a capital de Illinois da Califórnia. Na realidade, tendo partido no dia 17 de Janeiro, às 14 horas, de Chicago, o «Super C» chegava a Los Angeles no dia 18 de Janeiro às 22,35 h., hora local, tendo-se contado o tempo de afrouxamento horário, efectuado o trajecto em 34,35 h., seja à média de 63,6 milhas por h. (102,4 km/h.). Meia hora depois de terem chegado, os «containers» estavam descarregados. A velocidade máxima atingida foi de 80 milhas por hora (129 km/h.); durante o percurso, o comboio observou quatro paragens para abastecimento de carburante, seis paragens para efeitos de inspecção; a equipa de condução foi mudada 18 vezes. Lembremo-nos que a distância a cobrir era de 3 580 km, cifra estranha aos olhos europeus; por comparação, assinalemos que representa a distância que separa, em linha recta, Lisboa de Kiev, Gibraltar de Helsínquia, Génova do Teerão, ou Oslo de Damasco... Em serviço normal, o «Super C» compreende de 15 a 20 vagões planos rebocados por dois ou três diesel (7 200 ou 10 000 cavalos de potência total) e a velocidade comercial média de 55 milhas por hora (88,5 km/h.). O comboio rola seis dias por semana em cada sentido. A tarifa praticada é de 14 000 dólares por container ou reboque de 35 000 libras de carga máxima, o que corresponde a cerca de 1,22 F por quilómetro.

FRANÇA

M. Michel Debre, ministro das Finanças do governo francês, entregou no dia 28 de Março de 1968 à SOFRERAIL (Sociedade Francesa de Estudos e de

Realizações Ferroviárias) o «Óscar» de Exportação reservado aos Gabinetes de Estudos.

Criada em 1957 por iniciativa da SNCF, com o fim de difundir a técnica ferroviária francesa no estrangeiro, a SOFRERAIL viu a sua actividade desenvolver-se muito rapidamente, primeiro na Europa, depois na América Latina, na África e até no Extremo Oriente. Nada mais, nada menos que 53 países lhe confiaram estudos, 14 de entre eles encarregaram-na da elaboração dum plano completo de modernização das suas redes, e pediram-lhe uma assistência de longa duração para a realização destas modernizações.

Escolhida como perito pelo Banco Internacional, o Fundo Especial das Nações Unidas, a OCDE, a Organização dos Estados Americanos, SOFRERAIL adquiriu uma competência e uma reputação internacionais de primeiro plano. Acaba de ser-lhe confiada, pelo Fundo Especial das Nações Unidas uma assistência técnica de longa duração, junto dos Caminhos de Ferro Chilenos e acaba de assinar no Brasil um contrato de mais de um milhão de dólares com o Estado de São Paulo, para a modernização dos seus Caminhos de Ferro.

ETIÓPIA

ADIS-ABEBA — A Suécia, o Banco Mundial e a sua filial, a Associação Internacional para o Desenvolvimento (I.D.A.), assinaram acordos segundo os quais concederão um empréstimo à Etiópia no montante de 27 milhões de dólares, o qual se destina à realização dum programa para o desenvolvimento da rede ferroviária.

FORMOSA

O Banco Mundial concedeu recentemente aos Caminhos de Ferro da Ilha Formosa um empréstimo de 17,5 milhões de dólares para auxiliar esta rede a modernizar-se. O tráfego dos caminhos de ferro aumentou em importantes proporções, para o que necessita adquirir, principalmente, diesel-eléctricas, 116 carruagens para passageiros, 470 vagões para carga.

(continua na pág. 86)

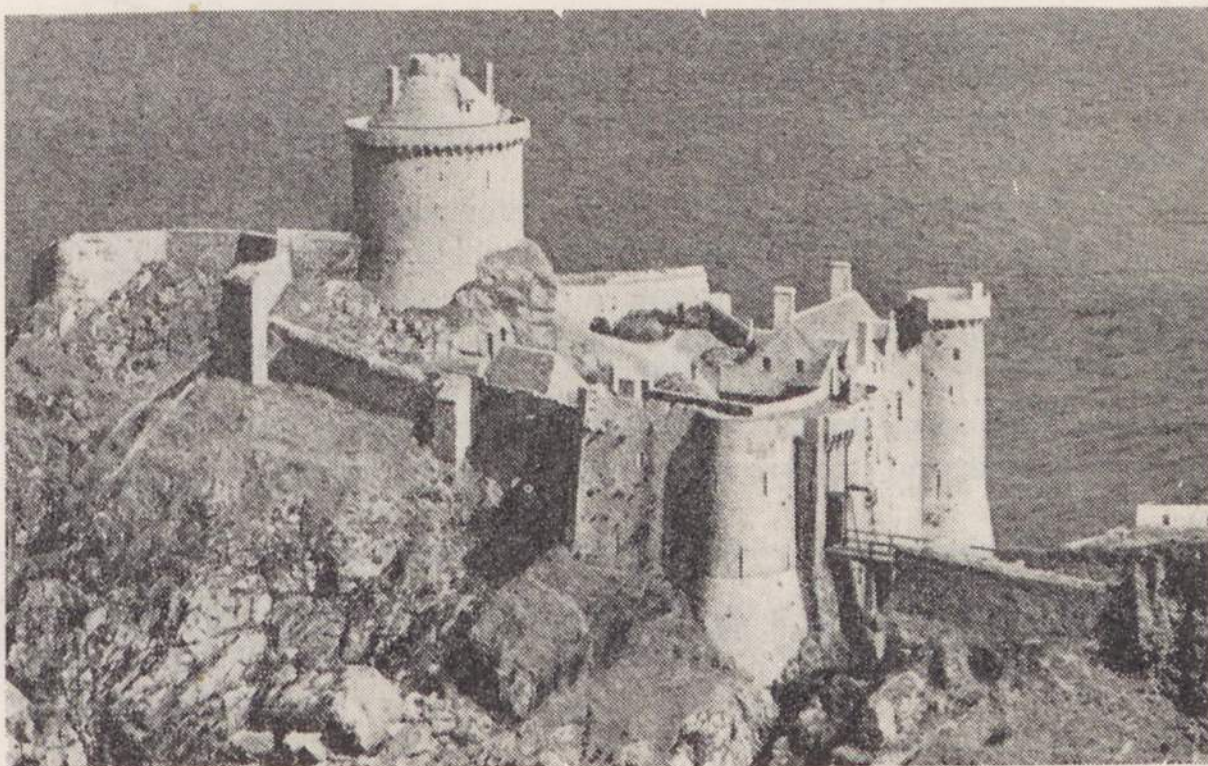


A ESTRADA DAS ESTRELAS

por JORGE RAMOS

Pisar o solo de terras cuja origem se perde no Tempo, é como se atirássemos ao oceano dos séculos a âncora da nossa vida breve e efêmera. Uma destas terras de remota história, é Angoulême, uma das mais características cidades francesas, erguida num planalto rochoso que domina os vales próximos. Entre os muitos edifícios e monumentos notáveis que possui, conta-se o castelo, cuja torre foi reconstruída segundo desenho de Abadie, o arquitecto do Sacré Coeur, de Paris, castelo que evoca Isabel de Inglaterra e a princesa Margarida, irmã de Francisco I; a Catedral, imponente exemplar de escultura românica e onde repousa Guez de Balzac, célebre no seu tempo pelas cartas que escreveu, e hoje totalmente esquecido, o que não acontece com o outro Balzac, o grande romancista que esteve em Angoulême, passeou ao longo das suas muralhas, e a ela se refere na novela «Ilusões Perdidas». Da parte mais elevada da cidade, a praça Baulieu, avista-se o vale de Charente, um dos panoramas mais sugestivos. Saindo de Angoulême, aparece-nos, logo a seguir a Saint-Michel, o rio Charente correndo na planície verde, e que Henrique IV considerava «o mais belo rio do Reino de França...». Foi no silêncio e na quietude desta paisagem bucólica que Calvino se refugiou para escrever a «Instituição Cristã». Passamos por Narzac, com a sua igreja do século onze, por Sireuil, com um velhíssimo monumento gallo-românico, e chegamos a Chateaufort, cidade que sofreu, durante quatro anos, o cerco das tropas de Carlos V, e onde morreu, em 1495, o príncipe de Orleães. Do castelo apenas restam algumas pedras. É a região dos grandes vinhedos, célebre pelo conhaque «três estrelas». Deixamos atrás Graves, para pararmos em Bassac, em cuja planície se desenrolou, em 1569, a batalha de Jarnac, entre católicos e protestantes. Avistamos Saint-Même e Jarnac, que já não possui um único vestígio do castelo ali construído em 1467, mas conservou um mosteiro de traçado romântico e com uma cripta do século treze. Seguimos para Gensac-la-Pallue, nome que recorda os pântanos que na Idade Média cercavam a pequena cidade. Estamos agora em Cognac e onde nasceu Francisco I. Lembramo-nos de Rimbaud. «Beber licores, fortes como metal fundido...». A reputação mundial

desta cidade deve-se, como se sabe, à sua famosa aguardente, hoje conhecida por *conhaque*, com as suas três estrelas», quando é de origem... as pipas desta bebida não estão encerradas nas caves, mas em sótãos, de modo a que possam suportar as diferenças de temperatura. O castelo dos Valois abriga, ainda hoje, um rei: o conhaque. Tornou-se uma adega, a adega favorita dos condes de Angoulême. O conhaque envelhece nas pipas de carvalho do Limousin, e não, como muitos supõe, nas garrafas. Conservá-lo muito tempo em nada o melhora: é um erro supor que um «velho conhaque» autêntico é o melhor... O nome de conhaque dá-se exclusivamente à aguardente feita de uvas recolhidas apenas numa região que abrange a Grande Campanhe, Borderies, Fins Bois, e



Um aspecto de Chateaufort

a Pequena Champagne. Fora desta região, há aguardente, mas não conhaque... Deixando Cognac, encontramos Saintes, remota capital da Aquitânia do século onze, com as suas arenas romanas, a igreja de S. Pedro, onde ajoelharam Carlos Magno, Luís VII, Filipe II, Napoleão III, Henrique II de Inglaterra. As termas romanas melhores conservadas encontram-se em Saintes. Podemos dizer, como o herói de Corneille: Roma não está em Roma, mas em toda parte onde eu estou.

REUNIÕES DO CIPCE E DO RAA EM MADRID

O Cipce — Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus, e Raa — Reagrupamento dos Chefes de Publicidade dos Caminhos de Ferro, reuniram-se em Madrid em assembleias celebradas na sede do Comissariado de Relações Públicas da RENFE.

As duas assembleias, a da Cipce e a da Raa, começaram com palavras de saudação, em nome da Renfe, pelo director-geral adjunto, António Carbonel, que pôs em relevo não só a importância destes contactos internacionais, mas também a sua necessidade, com eficácia crescente, através dos aperfeiçoamentos adequados na organização. Mais duas intervenções, igualmente importantes, completaram a sessão inaugural: a do sr. Gianni, presidente do Conselho Directivo da Cipce, grande conhecedor dos temas que foram objecto das reuniões, que fez uma magistral exposição da arte e dos efeitos da persuasão e a do sr. Karner, presidente da Reunião dos Chefes de Publicidade, que apresentou um documentado estudo do filme turístico aplicado à propaganda dos caminhos de ferro.

Assistiram a essas reuniões representantes dos respectivos serviços do caminho de ferro da Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Itália, Noruega, Suécia e Suíça; União Internacional de Caminhos de Ferro e Wagon-Lits. As questões mais interessantes de aplicação à propaganda foram abordados nesta assembleia, especialmente com as informações dos representantes srs. Oten, da Holanda; Mauris, da França; Schillig, da Suíça; Walter, de Inglaterra; colóquios, discussões e conclusões, em torno da propaganda por cartazes, propaganda para o tráfego de mercadorias, comboios europeus, imprensa, rádio e televisão.

As experiências das diversas Administrações ferroviárias foram expostas e discutidas até à obtenção das conclusões mais convenientes para o conjunto dos caminhos de ferro representados.

A Renfe apresentou uma interessante informação sobre os trabalhos desenvolvidos, para dar a conhecer, o mais extensamente possível, a crescente e alta qualidade dos serviços que os caminhos de ferro espanhóis asseguram e oferecem.

Além da presença do director-geral adjunto na cerimónia da sessão inaugural, tomaram parte em todas as sessões,

em nome da Renfe, os srs. António Largo Carballo, comissário de Relações Públicas, e Carlos Alcaraz, chefe da Divisão de propaganda.

Uma bem escolhida colecção de cartazes, elaborados pelas Administrações dos caminhos de ferro europeus, foi exibida durante a celebração das reuniões e muito justamente elogiada, que constitui uma autêntica amostra dos diversos modos expressivos da boa arte do cartaz.



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

★

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

★

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.
Avenida 24 de Julho, 62
L I S B O A

SOCIEDADE CORRETORA, LIMITADA

FUNDADA EM 1913

por CHRISTIANO FRAZÃO PACHECO

O MAIOR PRODUTOR DE ANANASES DOS AÇORES

Fabricantes das famosas conservas de:

PEIXE ; CARNES ; LEGUMES E DOCES

Experimente a deliciosa pasta de Carne em Pastéis, Croquetes e Sanduíches!

Em Ponta Delgada - Açores: **SOCIEDADE CORRETORA, LDA.**

Em Lisboa: Açorex - Rua da Conceição, 125-2.º, Dto. - Telef. 36 23 12

(continuação da pág.^a 82)

INGLATERRA

A companhia britânica Mat Transport utilizou recentemente o caminho de ferro transsiberiano para o transporte de «transcontainers» entre Londres e Yokohama. Um serviço regular poderia utilizar este itinerário que, além do ganho de tempo de três semanas, permitiria à companhia baixar cerca de 25 % o custo dos seus transportes em relação ao itinerário marítimo habitual.

— O primeiro comboio de condução automática iniciou as suas experiências em serviço comercial na secção Hainault-Woodford (cinco estações) da linha Central do Metro de Londres. Desde há quatro anos que nesta estação se fazem experiências de condução automática e todos os veículos destinados à linha de Vitória sofrerão ensaios antes de entrarem em serviço. A bordo do comboio toma lugar um só agente: o condutor. Uma vez fechadas as portas, este agente preme o botão «start» (partir) e desde esse momento, o comboio é conduzido automaticamente, com ajuda de impulsos codificados transmitidos pela via, que asseguram a aceleração, a travagem, o afrouxamento, a paragem, o prosseguimento de marcha e da velocidade. O princípio de base é que o comboio não pode rolar sem receber uma série contínua de impulsões; se o comboio não receber nada, a partida torna-se impossível e se, no decurso da marcha, os impulsos cessarem, a travagem é automática e o comboio pára.

Existem vários códigos que determinam a gama de velocidades: 420 impulsões por minuto permite ao comboio rolar sem limitação de velocidade; 270 impulsões limitam a velocidade a 25 milhas por hora (40 km/h.) motores sob tensão, e 180 impulsões limitam a velocidade a 40 km/h., motores fora do circuito.

O condutor do comboio apenas controla, só intervindo em caso de falha mecânica. Dispõe igualmente:

— de um microfone, caso aconteça, de se dirigir por altos falantes aos passageiros do comboio;

— de um equipamento de ondas transmissoras estudado recentemente que lhe permite estar em contacto, mesmo em andamento, com o regulador da circulação;

— de um emissor-receptor de fraco alcance, que lhe permita, em caso de aflição, tomar contacto com o comboio que o precede ou que se lhe segue.

ITÁLIA

Os caminhos de ferro italianos estão a melhorar sensivelmente a sua rentabilidade mediante a aplicação de um programa de três pontos: material circulante moderno; maiores velocidades; tarifas sem aumento. Os 214 km de Roma-Nápoles passarão em breve a ser percorridos em hora e meia; os 250 km de Roma-Florença (são actualmente 316 km mas as rectificações do trajecto darão lugar a uma redução de 66 km), em uma hora e cinquenta minutos; e o percurso Roma-Milão, de 846 km, em pouco mais de cinco horas. Para esse efeito, além dos trabalhos de renovação das linhas férreas, os caminhos de ferro italianos encomendaram 45 electromotoras E-444 e 1200 carruagens.

— O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado aprovou recentemente as propostas concernentes à compra de materiais e à execução de trabalhos, num total de 65 milhares de milhões de liras. Entre as aquisições previstas, pode-se assinalar as de 15 locomotivas eléctricas do tipo E-444 e de 1000 vagões planos de bogies, bem como 2000 vagões cobertos do tipo ORE 1. Entre os trabalhos considerados figuram: o reforço e a reorganização das instalações de telecomunicações nas regiões de Nápoles, Região Calábria, Bari e Palermo; a renovação de 465 km de via e de 90 aparelhos de via da rede fundamental; a construção da plataforma da duplicação da via em 20 km da linha Génova-Vintimilha; os trabalhos de equipamento respeitantes à duplicação da via em 18 km da linha Battopaglia — Reggio de Calábria e, finalmente, a reparação dos prejuízos causados pelo incêndio de Junho de 1967 na fachada frontal da estação de Roma Termini.

A totalidade da linha Roma-Nápoles que serviu de banco de ensaio para a nova locomotiva «E-444» vai ser equipada para a prática das grandes velocidades. Esta decisão foi tomada pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que deu parecer favorável à execução de uma primeira parte dos trabalhos no troço Priverno-Falciano, de maneira a obter, no mínimo de tempo, uma secção de 134 km (Campoleone-Falciano) na qual podem ser praticadas as grandes velocidades.

Uma das primeiras operações consistirá na modificação das linhas de contacto. A catenária de tipo tradicional tem características que permitem

a captação da energia com a regularidade suficiente até à velocidade limite de 140 km/h. Para assegurar uma exploração regular a uma velocidade máxima da ordem dos 200 km/h e sem recorrer à reparação dos equipamentos catenários, torna-se necessário fazer modificações que foram decididas em consequência de estudos e de ensaios empreendidos recentemente.

Entre os trabalhos previstos — e cujas despesas foram fixadas em 460 milhões de liras — figura igualmente a modificação dos postos de regulação automáticos de plena linha e a dos seccionamentos das estações; certos trabalhos serão efectuados igualmente no interior dos longos túneis do percurso. As modificações previstas pelo novo troço da linha foram já efectuadas na secção Campoleone-Sezze e estão actualmente em curso no trajecto Sezze-Priverno. A estação de Fiormia não figura no programa dos trabalhos porque, por motivo de traçado, a passagem desta estação não poderá ser efectuada a uma velocidade superior a 120 km/h.

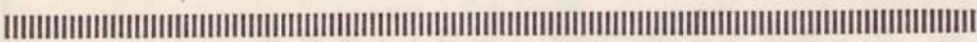
Os técnicos calculam que com as modificações aprovadas pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro, a linha Roma-Nápoles poderá satisfazer as novas exigências durante um período de cerca de 30 anos.

— Um sistema moderno para o controlo centralizado do parque dos vagões está a realizar-se e será extensivo, em anos próximos, ao conjunto dos Caminhos de Ferro do Estado. Esta centralização será efectuada com a ajuda de aparelhos de recepção e transmissores, espalhados por cerca de 250 estações e ligados directamente a um centro de tratamento electrónico, que permite, em todos os momentos, conhecer a situação e o estado dos diferentes veículos. A economia assim realizada será da ordem de um bilião de liras por ano.

JAPÃO

Após quatro anos e meio de trabalho, terminou-se, na secção Tsuruga-Imajo, da linha que liga Osaka e Kobe com o noroeste da ilha, um túnel de 13.870 km, o qual pela sua extensão ocupa o quinto lugar entre os mais largos do Mundo. Como se sabe, a bitola de via normal do Japão é de 1.067 mm e, por consequência, este novo túnel é o mais largo de via estreita que se construiu até à data.

MODERNIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL



Na sequência do vasto programa de modernização e reequipamento da rede ferroviária nacional, foi assinado, no dia 7 de Junho, entre a C. P. e um grupo inglês — Sorefame, um importante contrato para o fornecimento de 27 locomotivas diesel-eléctricas de grande linha. Dez dessas unidades têm a força de 2700 C. V. — e serão as mais potentes do parque da Companhia. São idênticas às que funcionam nos caminhos de ferro ingleses e serão totalmente fabricadas na Grã-Bretanha. Destinam-se a ser afectas ao serviço de comboios rápidos de passageiros e pesados de mercadorias, principalmente na linha do Oeste e da Beira Alta. As restantes dezassete — iguais às cinquenta já adquiridas pela C. P. ao grupo inglês, têm a potência de 1400 C. V. e serão montadas pela indústria nacional (Sorefame). Destinam-se ao reboque de comboios mistos de passageiros e mercadorias da rede geral não electrificada.

Com estas aquisições — no valor contratual de 2 666 107 libras esterlinas, ou sejam 186 627 490\$00 — a C. P. eliminará totalmente a tracção a vapor em toda a via larga do País, o que facultará uma grande melhoria na exploração da sua rede.

O conjunto destas 27 unidades com as 50 já adquiridas vão constituir um parque de grande dimensão, estandardizado, com grandes reflexos na economia da Empresa.

O contrato em causa e coberto com investimentos previstos no III Plano de Fomento: 80 % com financiamento por créditos externos de origem inglesa e 20 % por créditos a médio prazo do Banco de Fomento Nacional.

Assistiram à assinatura de tão valioso contrato, além do sr. prof. dr. Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração da C. P. que, usando da palavra, num breve improviso pôs em evidência a importância técnico-económica de tão vultoso empreendimento; os seus colegas na administração da Companhia, srs. eng.º Costa Macedo, Brito e Cunha e Oliveira Martins; os srs. engs. Faco Viana e Frederico Cerveira.

Compareceram também, outras entidades em representação da organização industrial construtora das novas locomotivas, designadamente da Sorefame.



SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO



Sociedade afiliada:

SOREFAME DE ANGOLA, SARL

Fábrica e estaleiro naval em

LOBITO - ANGOLA

Gabinetes de Estudos e Fábricas em:

AMADORA

PORTUGAL



A CENTRAL DA BAIXA

RESTAURANTE

//

PASTELARIA

//

SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA

FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA ÁUREA, 94 - 98

— LISBOA —

TELEFONES 32 02 80 - 32 66 74

Prolongamento do Metropolitano de Londres

A Junta do Transporte de Londres logo que foi autorizada pelo Ministério Britânico do Transporte, começou a construir o prolongamento, até à zona sul de Londres, de 5,5 quilómetros de via, sob o rio Tamisa, da nova linha Victória do caminho de ferro metropolitano. Custará, contando o material rolante adicional, cerca de 16 000 000 de libras e espera-se que durante o seu primeiro ano de serviço transporte uns 18 milhões de passageiros.

O prolongamento será inaugurado em 1972 e no seu trajecto, desde a estação Victória até Brixton se intercalarão duas estações de trasbordo a outros caminhos dos arredores. Aliviará as aglomerações das horas de ponta em algumas linhas existentes e, no possibilitar que os automobilistas deixem os seus carros ao sul do rio, reduzirá também os engarrafamentos da circulação nas pontes do Tamisa.

Será fácil chegar por estrada a Brixton, porque se projecta que a parte meridional do quadro de autopistas de Londres central e também, provavelmente, uma autopista radial em direcção do sul, passem por suas proximidades.

Remodelação das vias férreas Braga-Lisboa e Barreiro-Faro

Vai ser brevemente assinado entre a C. P. e três empresas estrangeiras o contrato para a renovação integral da via férrea Braga-Lisboa e Barreiro-Faro (por Setúbal). As empresas estrangeiras, às quais é adjudicada no conjunto a importante empreitada, haviam-se habilitado ao concurso limitado aberto pela C. P. A tarefa é-lhes confiada, ficando uma das empresas incumbida da renovação num dado sector, pois assim será mais rápida a conclusão de toda a obra.

Os trabalhos serão executados de noite, quando a circulação de comboios é menos intensa, a fim de não perturbar sensivelmente o cumprimento dos horários.

O melhoramento, que consta da colocação de carris soldados sobre travessas de betão armado, vai permitir velocidades de 140 quilómetros horários, e importará em cerca de dois milhões de contos, estando incluído no II Plano de Fomento.

O contrato tem o aval do Estado. A C. P. recorrerá ao Banco Mundial para poder cumprir o seu plano grandioso, que é estar apetrechada com os meios necessários para uma exploração moderna.



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

*Indústrias A. J. Oliveira,
Filhos & Ca., Lda.*

O L I V A

S . J O Ã O D A M A D E I R A



OS GRANDES PROCESSOS DA HISTÓRIA por Henri Robert

Neste 9.º volume da série de «Os Grandes Processos da História», o Autor, Henri Robert, traça-nos um quadro histórico deveras impressionante. Situando as suas perspectivas cronológicas em 1848, o grande escritor conta-nos como Luís Filipe I, beneficiário de uma revolução que lhe valeu o trono, se tornaria vítima de outra revolução que faria perder a coroa. O escritor fala-nos depois da Imperatriz Eugénia, narrando-nos a história, prodigiosa e dolorosa, da encantadora espanhola que Napoleão colocou no trono de França. Uma vida que parece um delicioso conto de fadas, mas à qual o destino reservou um quinhão elevado de dores e sofrimentos. Finalmente, o historiador traz à luz o famoso caso das condecorações, a propósito do qual é traçado um panorama colorido e vigoroso da sociedade e da vida na Terceira República Francesa. Escrito com vivacidade e emoção, este 9.º volume de «Os Grandes Processos da História» possui o mesmo interesse dos anteriores. Numerosas ilustrações tornam mais sugestivas as narrativas deste volume.

«O CASO DO REVÓLVER TROCADO». Romance policial por Erle Stanley Gardner

Em «O Caso do Revólver Trocado» que a popularíssima Coleção Vampiro, da Editorial Livros do Brasil, acaba de apresentar, o famoso advogado Perry Mason enfrenta um dos casos mais complicados que alguma vez solicitaram a sua inteligência e também a sua coragem. Uma rapariga de ocupação um pouco duvidosa encontra-se acusada de roubo por não ter querido colaborar num jogo de batota. Uma esposa recalcitrante deseja reaver o dinheiro perdido pelo marido num jogo de póquer. Perry Mason ajuda ambas as mulheres e tudo parece encaminhar-se para uma solução pacífica... Mas tudo começa a complicar-se de uma forma terrível, até que um cadáver vem tornar a situação ainda mais embrulhada.

Este romance vem provar mais uma vez que Erle Stanley Gardner continua a justificar a fama universal de que goza.

A tradução é de Fernanda Pinto Rodrigues e a capa, muito sugestiva, é assinada pelo pintor Lima de Freitas.

BATALHA DE LENINEGRADO — por Dmitri V. Pavlov

Leninegrado foi um dos momentos mais dramáticos da Segunda Guerra Mundial e que ficou gravado na memória dos homens, não apenas pela importância do que estava em jogo, mas também e principalmente pelo que significou de sofrimento. É um facto estranho, no entanto, o do silêncio quase completo dos historiadores russos relativamente a uma batalha da magnitude da de Leninegrado.

Foi, por isso que a obra de Dmitri V. Pavlov «Batalha de Leninegrado» — foi saudada como um acontecimento da maior projecção. Pavlov desempenhara funções oficiais importantes em Leninegrado durante o terrível cerco. Seguiu, de perto, os acontecimentos ou melhor: Viveu-os intensamente, na neve lamacenta das ruas e no interior dos centros de decisão governamentais. Encontrava-se numa posição privilegiada para deslindar, um por um, os fios emaranhados e em alguns pontos, misteriosos, de alguns aspectos da cidade e para historiar o fragor dos combates.

«Batalha de Leninegrado», lançada em Portugal por «Livros do Brasil» na sua importante colecção «Vida e Aventura», foi notavelmente traduzida por Virgínia Motta. A obra é profusamente ilustrada com impressionante documentação fotográfica e a capa, muito sugestiva é da autoria do distinto artista Lima de Freitas.

OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE

Temos presente o fascículo n.º 8 das «Obras Escolhidas de Bocage» que a «Artis» vem publicando com regularidade e fino gosto gráfico.

O Mestre da metrificação, o conhecedor da língua portuguesa, o poeta sincero e sempre inspirado, estão presentes nestas Obras Escolhidas, que são acompanhadas por um estudo do ilustre Professor e escritor Doutor Hernâni Cidade e ilustradas pelo grande desenhador e pintor Lima de Freitas.

«SOLDADO NO ESPAÇO» — de Robert A. Heinlein, traduzido por Eurico da Fonseca e com capa muito sugestiva do grande pintor Lima de Freitas, a Coleção «Argonauta» de *Livros do Brasil* acaba de proceder ao lançamento de um romance sensacional de um dos escritores norte-americanos mais conhecidos e admirados no sector da Ficção Científica.—O autor chama-se Robert A. Heinlein e o livro intitula-se *Soldado no Espaço*.

O Autor, que tem numerosos admiradores entre nós, aborda neste romance um tema que provocou viva controvérsia, mas pelo qual lhe foi atribuído o cobiçado «Prémio Hugo», na XVIII Convenção Mundial da Ficção Científica. Além disso, este romance foi classificado, no inquérito promovido em 1966 pela revista «Analog», entre as melhores obras do género, a par de «Crónicas Marcianas» de Ray Bradbury, e «Cidades Mortas», de Clifford D. Simak, que a mesma colecção publicou entre nós.

«A ALQUIMIA» — por Serge Hutin

Não parece empresa difícil ao homem comum definir a alquimia: arte da transmutação dos metais, seria uma daquelas pseudo-ciências da Idade Média que levou Fourcroz a dizer desdenhosamente: «alquimia ocupou muitos loucos, arruinou uma multidão de homens cúpidos e insensatos, e enganou uma multidão de homens crédulos. Contudo, quando se estuda de mais perto a alquimia como fez o autor deste livro que a Enciclopédia LBL acaba de lançar, verifica-se que, sob o termo Alquimia se oculta uma verdade histórica extremamente complexa.

«História da Alquimia, escreve o químico Berthelot,—é muito obscura. É uma ciência sem raiz aparente, que se manifesta de súbito no momento da Queda do Império Romano e se desenvolve durante toda a Idade Média, no meio dos mistérios e dos símbolos, sem sair do estudo de doutrina oculta e perseguida; os sábios e os filósofos misturaram-se nela, e nela se confundem os alucinados, os mágicos, os charlatães e até, às vezes, com celerados, envenenadores e moedeiros falsos». Se a alquimia não tivesse sido mais do que uma espécie de arte mais ou menos mágica, decerto não teria merecido tantos e tão sérios estudos de tantos historiadores e sábios modernos.

Foi a esse trabalho apaixonante que Serge Hutin, diplomado pelo «École Pratique des Hautes Études» que consagrou neste livro excepcional, publicado em língua portuguesa pela editorial «Livros do Brasil», em tradução do dr. Ramiro da Fonseca. Capa, muito feliz, de Infante do Carmo.

«O PRISIONEIRO» — por Erico Veríssimo

«O Prisioneiro», o último e sensacional romance de Erico Veríssimo, cuja edição portuguesa acaba de sair, foi definido pelo seu autor como «uma espécie de parábola moderna em torno de alguns aspectos da estupidez humana, como a guerra e o ódio racial, bem como um comentário à margem das muitas prisões do homem, como peça da Grande Engrenagem».

A crítica e o público colocaram «O Prisioneiro» ao lado de «O Tempo e o Vento», não pelas suas dimensões mas pelo vigoroso alento humanista que o anima, não pelo tema, mas pela intenção essencial em que enraíza. Através desta obra, mas consciente dos limites práticos da literatura e da acção do escritor, Erico Veríssimo optou por um caminho de intervenção actuante e directa em algumas das questões mais importantes para o homem de hoje; «Compreendi há muito» declarou igualmente o grande romancista, «que não podia continuar sentado à sombra duma árvore, silencioso e omissivo, vendo e sentindo o Mundo e as dores do seu tempo através apenas das notícias de jornal».

Este romance corresponde, aliás, a esse propósito. Mergulhando a pleno na realidade contemporânea, o escritor exprime-se com elevada força artística. «O Prisioneiro» de Erico Veríssimo foi editado em Portugal, com alta expressão gráfica, por «Livros do Brasil», sendo a sua capa da autoria do distinto artista Infante do Carmo.



Escada rolante

A ALDEIA DE PORTO NA ILHA-ROCHEDO

A Córsega é uma terra estranha, de perspectivas várias — uma ilha sobre um rochedo escarpado. Sol, mar, espaço, solidão. Calvi recebe-nos com a sua baía tranquila e azul. Numa das pedras da cidadela, lemos *Civitas Calvi Semper Fidelis*, que nos recorda a fidelidade dos calvienses a Génova, quando, em 1553, defenderam a sua cidade contra os franceses e os turcos. Aqui nasceu Critóvão Colombo; aqui se refugiou Bonaparte, em 1793. No bairro Marine, de ruelas muito estreitas e de velhas casas, os gatos fazem conciliábulos. Partindo de Ilha-Rousse, subindo e descendo a montanha de Cinto em círculos que parecem intermináveis, encontramos, pouco antes de Algajola, antiga cidade-forte, uma aldeia com o nome de *Porto*. É desta aldeola que se vê, ao fundo, as Calanques, parecendo caminhar para o golfo com os seus exércitos de eucaliptos. Amendoeiras, castanheiros, oliveiras, pinheirais. Mais adiante, a floresta de Altone, a mil e quinhentos metros de altitude, e, depois, o «caminho de mulas», de Santa Regina; e Golo, estrangulada entre duas abruptas penedias de granito, de quinhentos metros — estradas talhadas na rocha. Descemos para o mar. Avista-se o círculo vermelho de Spelunca, cavernas sobre rochedos ciclóticos, num cenário gótico. Voltamos a Calvi, onde o pacote aguarda os turistas que os levará a Nice. Com eles, vai a imagem inesquecível do «cemitério marinho», onde as capelas brancas e os túmulos antigos se confundem, sem ordem, e os lagartos tomam o sol, embebedados pelo aroma das flores.

AS ILHAS SAGRADAS

Grandes aventureiros do mar, os fenícios viram em Malta um trampolim para as suas largadas, e ali instalaram postos, que viriam, mais tarde, a ser ocupados pelos cartagineses — para os quais a ilha era como que a chave do Mediterrâneo. Dela se apossou o Império Romano, e com o declínio deste, Malta foi incorporada no império de Bizâncio. Durante mais de quatro séculos, os árabes ocuparam a ilha. Esteve na posse dos normandos, dos aragoneses e dos castelhanos, e foi ce-

dida, em 1530, à Ordem de S. João de Jerusalém. Finalmente, tornou-se uma base estratégica da Inglaterra. Malta não é propriamente uma ilha, mas cinco ilhas: Malta, Commero, Fífla, Gazzo e Cominoto — mão de rocha com cinco dedos. São as «ilhas sagradas» do Mediterrâneo, formando um bloco.

CATEDRAIS INGLESAS

Já aqui nos referimos à catedral de Westminster e a muitas outras famosas na Grã-Bretanha. Citamos hoje também, entre as mais célebres, as de Wells (com belas esculturas da Idade Média), a de Gloucester, com maravilhosos vitrais numa extensão de 200 metros, representando a batalha de Crecy; a de Santa Maria em Hereford (século XII) cuja nave romântica é de uma riqueza incomparável; a de Coventry (próximo de Straford, cidade natal de Shakespeare, e de Kenilwort e Warwick, com seus castelos medievais), a de Lichefield, de três campanários designados por «as senhoras do vale»; a de Ripon, com uma cripta que tem mais de 1300 anos; a de Rurhan, que parece uma fortaleza construída para sustar as invasões vindas do Norte; a de Minster, com magníficas esculturas e preciosos vitrais; a de Beverley, com altas torres; a de Lincoln, com o famoso «coro dos anjos»; a de Peterborough, que possui portas gigantescas; a de Norwich, cuja fachada é uma das realizações góticas mais audaciosas; e a de Cambridge, a única catedral do mundo que possui uma cúpula gótica.

COSTA RICA

Um dos países mais montanhosos da América Central é a Costa Rica entre o Pacífico e o Mar das Antilhas, a Colômbia e a Nicarágua. Atravessa-o uma cordilheira que forma a continuação da cordilheira de Veragua, repleta de vulcões, entre eles o Eraxu e o de Miravalles. Entre os seus rios alguns há de nome português como o Estrela e o Aurora (este último depois baptizado pelos espanhóis com o nome de Matina). Em 1561, Juan Cavallon, procedeu ao povoamento, pelos espanhóis, desse território que Colombo descobriu em 1502. Cavallon fora alcaide-mor da então província de Nicarágua, em 1553, e da cidade de Trujillo, nas Honduras, em 1550. A exploração completa da costa do Pacífico, por terra, foi realizada por Gonzalez de Avila, que percorreu 224 léguas não obstante os numerosos obstáculos que teve de vencer.

5 minutos

● Empregado:

— Desculpe, por entrar mais tarde, mas o «metro» chegou atrasado!

O patrão:

— Está desculpado. Amanhã venha um metro mais cedo!



A entrada de um dos lugarejos remotos do Arizona, em pleno Far West, pode-se ler numa grande tabuleta:

«Esta cidade chama-se Jacksorsville; população: um habitante; presidente do Município: Dick Jackson; xerife: Dick Jackson; comandante dos bombeiros: Dick Jackson; automobilistas, sede prudentes — a vida que poupardes pode ser a de Dick Jackson».



● — O senhor deixa-me atravessar a sua propriedade, para ver se não perco o comboio das 7?

— À vontade, meu caro. E se os meus touros o descobrem tenho a certeza de que até apanha o das 6 e 30!



Um escocês toma, em Edimburgo, o comboio para Londres, com um bilhete de segunda classe. Porém, instala-se comodamente na primeira.

A certo momento, surge o revisor, que lhe reclama o suplemento, ao que o nosso escocês, se recusa obstinadamente.

— Mas se o senhor não paga — acaba por lhe declarar o revisor — faço-o descer na próxima estação!

— Não descerei, não! E não pagarei nem mais um centavo!

— Ah! Ele é isso? — ruge o outro. E, com raiva, empunha a maleta do viajante e atira-a pela janela fora.

Então o escocês, furioso grita-lhe:

— Então não basta exigir-me dinheiro? Era preciso atirar com o meu filho, assim, pela janela!?



Encontrei-a no centro da cidade. Acheia-a linda. Um mês depois trouxe-a para casa. Vi então que era realmente elegantíssima, tinha ombros perfeitos, era muito clara. Desde então só saía com ela. Raras vezes ia a algum lugar com outras, mas em festas, nunca! Apesar disso nunca a tratei muito bem, deitava-me sempre com ela quando chegava a casa e logo ficou velha. Agora está tão feia que já me decidi: vou sair e comprar outra camisa.