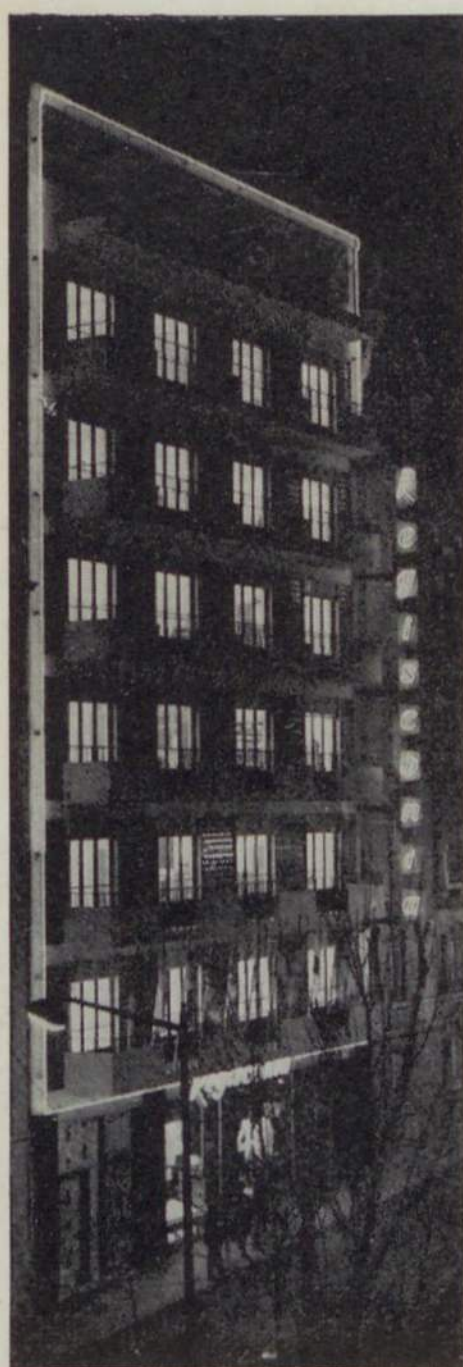


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



DIVISÃO DE CAIXAS REGISTRADORAS

ANKER
HASLER
HUGIN

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO

ADD-O-X
DIEBOLD
DIHEL
DURA
EFFICIENTA
FACIT
FRAMA
NEOPOST
NUMERIA
ODHNER
OPTIMA
SAFEGUARD
TOTALIA

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

ADD-O-X
ASCOTA
ODHNER
SIEMAG
SOEMTRON

DIVISÃO DE REPRODUÇÃO DE DOCUMENTOS

LUXACOPY
ORDINA
ORMIG
PRESTO-FOLD
RONEO
ROTAPRINT
TAIFUN

DIVISÃO DE COMPUTADORES ELECTRÓNICOS

PALLAS
SIEMAG

Regisconta

LISBOA - PORTO - COIMBRA - FARO - LEIRIA

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

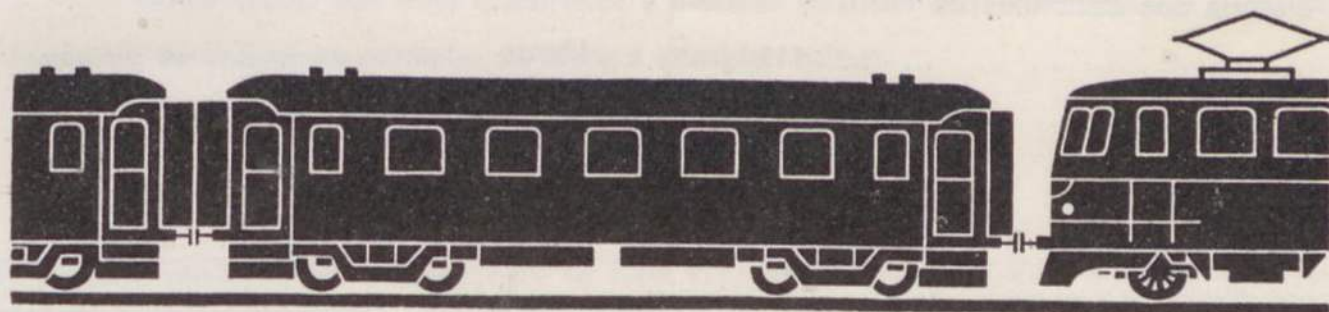
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

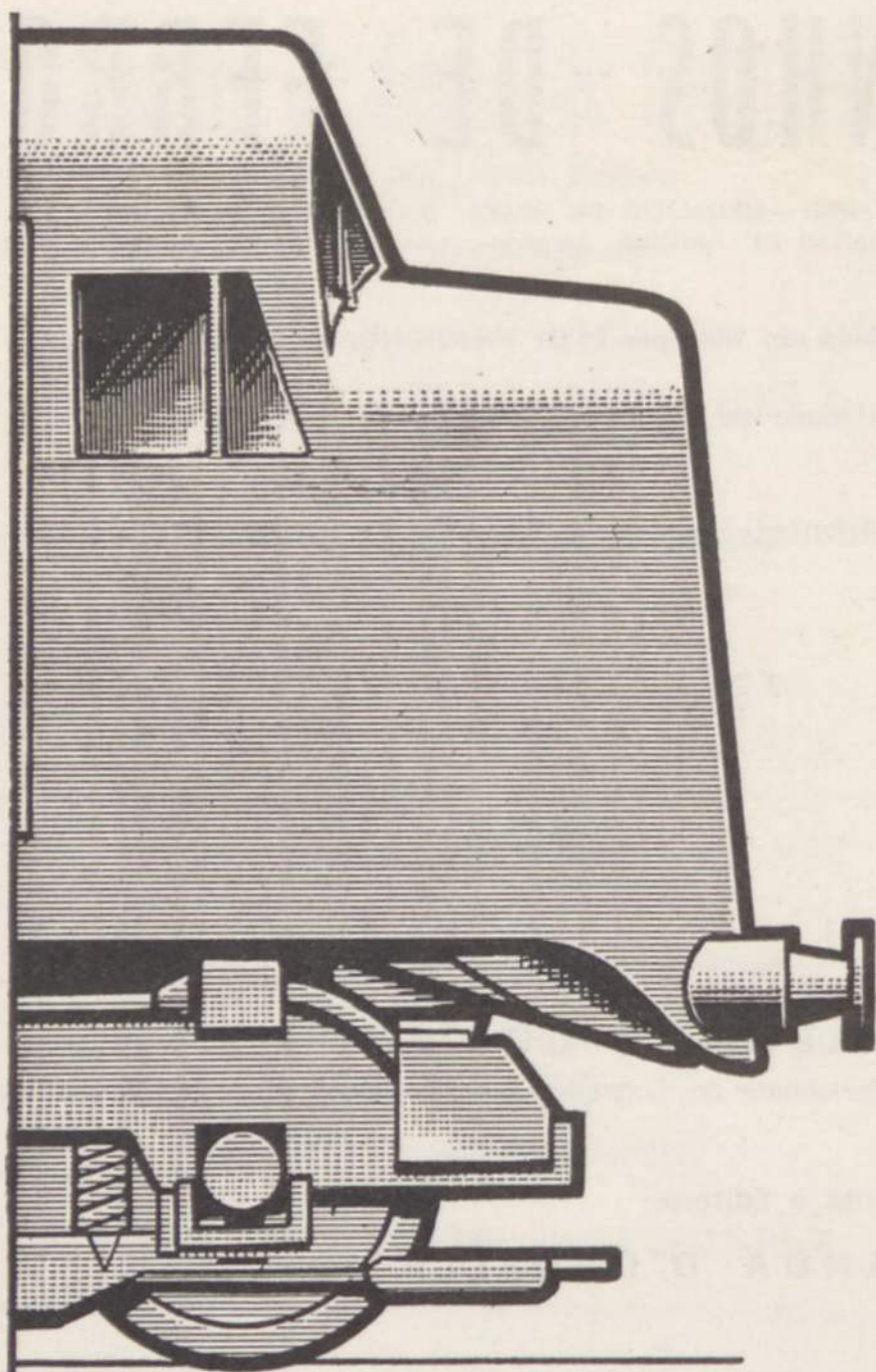
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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.º

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumário

Nota de Abertura ... 107

Um grande Túnel/Radar ... 108

Escada Rolante ... 109

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal ... 111

Panorama ... 112

De Paris a Hong-Kong ... 115

Caminho de Ferro circular do Etna ... 116

Jornal do Mês ... 117

400 Milhões e 150 mil contos ... 119

Livros ... 120

nota de abertura

As velocidades nos Caminhos de Ferro

Todos temos, em maior ou menor escala, a «mania» das velocidades e quando não somos nós os condutores, e sabemos que a segurança que nos envolve é completa, preferimos um meio de transporte rápido a outro mais vagaroso.

Para as grandes viagens, temos o avião, que, apesar de ainda meter medo a muita gente, é o meio de locomoção mais rápido e cómodo entre longas distâncias.

No entanto, o transporte sobre carris procura vencer esta barreira que o separa da aviação e como tal está a tentar imprimir às locomotivas uma força motora que já atingiu os 300 Km/hora e que chegará aos 500 Km/hora.

O comboio «Capitole», em França, já atinge ainda que só em algumas partes do percurso, a velocidade de 200 Km/hora, o que fez aumentar consideravelmente a frequência dos passageiros.

Na Inglaterra, o aumento de velocidade nas ligações Londres-Manchester e Birmingham, fez aumentar para o dobro o número de viajantes, recuperando, desta maneira, uma enorme proporção de clientela que se tinha virado para a aviação.

Está claro que o comboio nunca poderá estar à disposição de um passageiro como um automóvel está para o seu proprietário, mas as constantes renovações no aspecto de segurança, comodidade e rapidez, fazem ver ao público o valor dos caminhos de ferro.

A velocidade é condicionada principalmente por dois factores: os veículos e as instalações fixas; sendo as altas velocidades possíveis a veículos de tracção, torna-se mais difícil, imprimir velocidades altas sobre instalações fixas, como é o caso dos caminhos de ferro.

A única linha existente que possibilita o emprego de locomotivas ultra-rápidas, é a de Tokaido, no Japão, que foi construída sobre um traçado previamente estudado e que permite a circulação de comboios a velocidades enormes.

Se as linhas estivessem mais separadas, a segurança seria maior, mas pelo contrário as leis da aerodinâmica recomendam linhas ainda mais estreitas; por isso, devem ser equilibrados estes dois critérios divergentes, ainda que seja pouco provável que uma reforma geral das linhas, possa trazer benefícios, mesmo quanto à velocidade.

Estuda-se agora a possibilidade de se introduzir nos comboios, um «piloto automático» o que decerto irá trazer benefícios, mas que não deixará de causar preocupações.

Outro factor que está a merecer a atenção dos técnicos ferroviários é a possibilidade de se aplicar ao caminho de ferro a energia nuclear.

Possível ou impossível? Só o tempo no-lo poderá dizer.

Acaba de ser inaugurado o primeiro túnel de seis filas da Europa, localizado na cidade de Gotemburgo, na costa ocidental da Suécia, sob o Rio Gota. Os suecos prefabricaram este túnel que faz parte de uma reforma total no tráfego da cidade cujo projecto ascende a 46 milhões de dólares e inclui estradas de acesso, rampas, pontes e viadutos, a fim de facilitar o trânsito na rodovia europeia denominada «E 6», que começa em Lisboa.

O túnel tem um total de 454 metros com três filas em cada direcção que pode ser invertida em caso de necessidade por meio de sinais luminosos.



Para melhorar o trânsito
da grande rodovia europeia

que começa em LISBOA

UM GRANDE TÚNEL PREFABRICADO

O radar na locomotiva denuncia os obstáculos sobre a via férrea

Os caminhos-de-ferro britânicos estão a experimentar um dispositivo de radar, que permitirá, instalado nas locomotivas, aos maquinistas descobrir, em tempo útil, os obstáculos que possam obstruir a via.

Todos os anos, revela um relatório das autoridades de além Mancha, actos de malvadez (pedras ou vigas colocadas nos carris) ameaçam originar graves acidentes ferroviários. Os responsáveis pela segurança e bom andamento dos comboios nem sempre têm tempo de parar a máquina.

O radar que vier a equipar as locomotivas dos caminhos de ferro de Sua Majestade advertirão a tempo que certo obstáculo — automóvel numa passagem de nível ou mesmo um simples pássaro — está em contacto com o carril.

Antes de colocar as cinco secções de concreto do túnel no seu lugar, foi preciso dragar o fundo do rio, quase na totalidade muito lamacento. A fim de garantir a perfeita estabilidade dos fundamentos, os construtores, Skanska Cementgjuteriet, enterraram mais de mil pilotis de 22 metros cada, reunidos em grupos de 32, ao longo das paredes laterais e no meio, por baixo do túnel.

Os técnicos mandaram cobrir toda a área do túnel com terra e, sobre a parte superior externa, colocaram rochas, deixando, no entanto, uma profundidade livre de 7,8 metros para os navios passarem.

O túnel, que recebeu o nome de Tingstad, está equipado com duas centrais, uma de energia eléctrica e outra para ventilação. Há, ainda, geradores a diesel, sobressalentes, para o caso de faltar a energia eléctrica. Normalmente, o fluxo de tráfego é suficiente para renovar o ar dentro do túnel, mantendo-se o conteúdo de monóxido de carbono bem abaixo do limite máximo prescrito pela lei. O sistema de ventilação, no entanto, começa automaticamente a funcionar logo que esses limites são ultrapassados.

Há uma sala de controle de tráfego cujo movimento é supervisionado por meio de câmaras de televisão, cinco para cada grupo de três filas. Existem serviços telefónicos e de emergência e sistema de aquecimento para evitar a neve e o gelo

no inverno.

Escada rolante

VAI CONSTRUIR-SE O MAIOR TÚNEL DE ITÁLIA

Começaram as grandiosas obras de perfuração da maior montanha dos Apeninos, o «Gran Sasso», na província dos «Abruzzi» (perto de Roma), que se eleva a 2914 metros.

O duplo túnel, que facilitará a travessia de Itália na sua zona central — entre o Mar Tirreno e o Mar Adriático — será o primeiro do género que se realizará inteiramente em território italiano. A sua importância provém, ainda do facto de poder superar, assim, o enorme obstáculo que os Apeninos representam, tornando possível ligar através dum percurso fácil e relativamente breve, o Mar Tirreno ao Mar Adriático e dando grande impulso ao tráfego turístico entre os dois mares. Partindo de Civitavecchia e ligando-se à auto-estrada do Sol, em Roma, terminará num dos mais belos litorais do Mar Adriático, em Pescara, a cidade natal do grande poeta Gabriele D'Annunzio.

COMBOIOS QUE «VOAM»

Nas actuais vias férreas podem circular comboios à velocidade de 500 quilómetros à hora, mas os trezentos à hora é um limite razoável, pois as velocidades mais elevadas tornam-se incómodas para os passageiros, devido à vibração e às ondas de choque provocadas à passagem pelos túneis.

Foram estas as conclusões a que chegaram os técnicos ferroviários, reunidos em conferência na cidade de Viena.

Uma locomotiva eléctrica francesa atingiu nas experiências os 331 quilómetros à hora. E os comboios expressos da França, da Alemanha Ocidental, do Canadá e do Japão podem actualmente exceder os duzentos quilómetros à hora.

138 MILHÕES DE VIAGENS TURÍSTICAS!

«Turismo Notícias», Boletim do Ministério do Turismo Italiano, assinala poder calcular-se que todos os anos se efectuam, no mundo, cerca de 130 milhões de viagens de turistas, que se deslocam dum país a outro, gastando cerca de 7000 bilhões de liras.

Constata-se, ainda, que na escolha dos países preferidos pelos turistas para as suas viagens ao estrangeiro (presumindo-

do-se tenham em 1967 atingido o total de 137 milhões), são incluídos os da Europa, que acolhem 74 % dos turistas de todo o mundo.

Entre os países europeus, a Itália desde há longa data ocupa o primeiro lugar, pelo seu número de turistas que, em 1967, atingiu o total de 27,6 milhões

A MAIOR CIDADE SUBTERRÂNEA DO MUNDO

Entre o Mediterrâneo e o Mar Negro a Turquia é um dos países que apresenta maior número de relíquias arqueológicas e de cidades outrora opulentas e cheias de esplendor, muitas delas ligadas à arte e a civilizações diversas, como Ismir, Éfeso (fundada pelos gregos jónios na Ásia Menor), Afrodísias, Capadócia e Dag, esta última uma cidade-montanha do Anti-Taurus, que o rei Antiochius escolheu, há 2000 anos, para erigir o seu mausoléu. A caminho de Dag surge Eskikarta, aldeia que parece cercada por uma paisagem de gravuras românticas imaginadas por um escritor de génio: falésias escarpadas cor de prata e gargantas profundas, onde as tribos kurdas têm o seu refúgio. Ruínas de um castelo franco-árabe, e, tombadas por terra, as 16 estátuas gigantescas que ornavam a insólita beleza do túmulo de Antiochius.

Foi a Nemrut-Dag sagrada, no cimo do monte Annapurna, santuário que dir-se-ia ter um traço de união entre a terra e o céu.

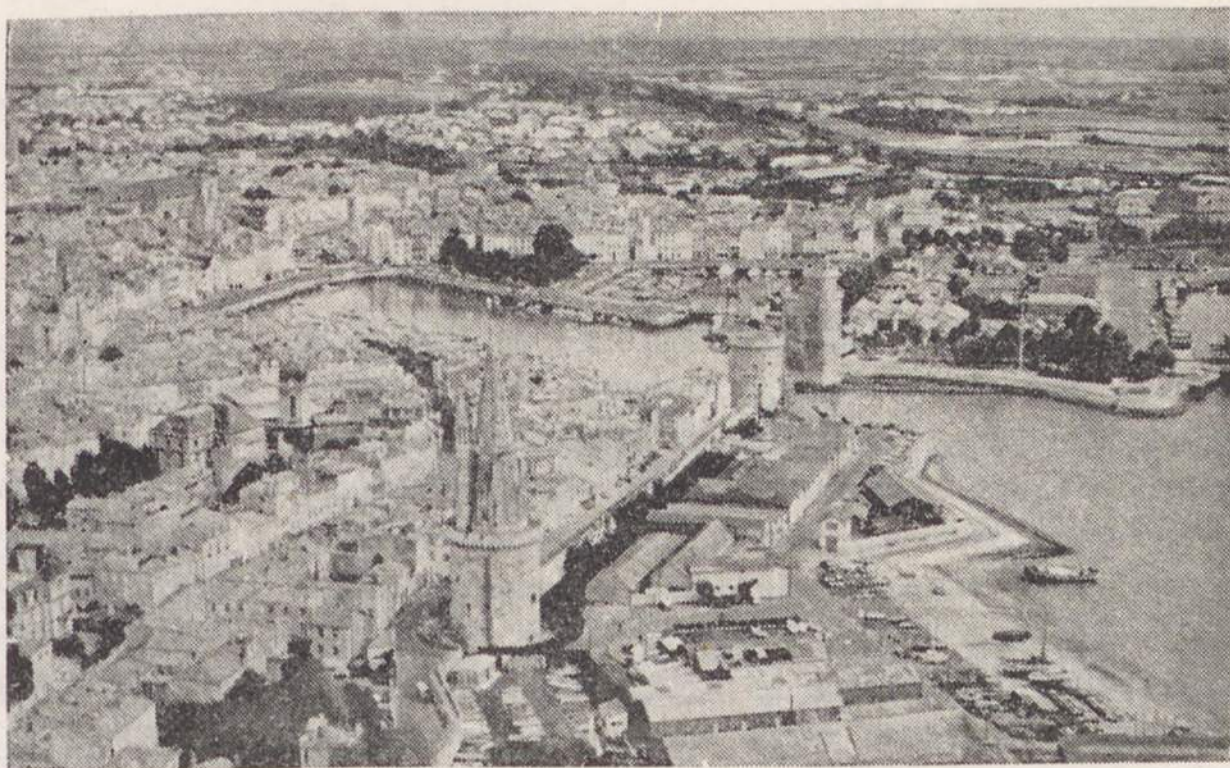
Duas das sete maravilhas do mundo encontram-se no litoral anatóliano — lê-se no «Septem Oribi Miraculis», atribuído a Fion de Bizâncio. São o Templo de Artémis, em Éfeso, e o túmulo do rei Mau-

sole, em Halicarnasse. As outras cinco, são, como se sabe, a Grande Pirâmide do Egipto, o Farol de Alexandria, os Jardins Suspensos de Babilónia, a estátua de Zeus (toda em ouro e marfim, com vinte metros de altura, obra-prima de Fídias) e o Colosso de Rodas. As colunas do templo de Artémis, transportadas para Constantinopla, são hoje, ali, os principais sustentáculos da catedral de Santa Sofia.

Capadócia é uma região maravilhosa, no sentido em que os contos de fadas são maravilhosos. Um incrível dedalo de arquitecturas estranhas, esculpidas pelo vento, a desordem mais caprichosa da Natureza, para nos dar uma visão sobrenatural. Foi aqui que nasceu essa fabulosa *Mil e Uma Noites*. Próxima fica a cidade de Van, onde se vê a misteriosa caverna *Ali-Babá*, cujo nome se celebrou numa história universalmente conhecida. Do século XI ao século XIV, viveram naquela gruta milhares de anacoretas. É uma imensa metrópole natural debaixo da terra, onde podiam viver cem mil pessoas. Para penetrar ali, range uma grade de ferro, depois um estreito túnel, e logo enormes pedras que se fazem deslizar graças a um dispositivo especial: são as portas da cidade mágica e real. Centenas de câmaras talhadas na rocha, corredores e escadas. Poços engenhosamente construídos alimentam de ar este cenário prodigioso. Mesmo no sétimo subterrâneo respira-se sem dificuldade e não se sente a opressão como numa mina.

Urbe secreta durante longo tempo, a cidade-caverna de Van foi o esconderijo de sessenta mil pessoas que escaparam,

(Continua na pág. seguinte)



La Rochelle, no litoral atlântico, é a cidade-porto mais curiosa da França, com suas ilhas de Oleron e de Ré, o farol de Charchardon, a igreja dos carmelitas, construída no século dezasseis, e um dos mais vetustos municípios da Europa, cujo edifício se edificou em 1289, mais tarde reconstruído por Francisco I e restaurado ainda em 1872. Neste velho domus, pode admirar-se o grandioso salão de festas no estilo de Luís XIII. O «hotel de la Bourse», de uma arquitectura sóbria, data do século dezasseis. O porto é um dos maiores da Europa, ligado por linha férrea (onde os comboios circulam a 150 km) à Alemanha do Sul, através de Chagny, e à Suíça e Itália, através de Lyon.

assim, às hordas de Tamerlan, quando este realizou a grande invasão de Capadócia.

UMA INOVAÇÃO NOS HOTEIS DE BERLIM

Basta meter uma moeda na fresta de um autómato montado na cabeceira da cama para se dormir muito bem nos hotéis de Berlim. Um vibrador faz tremer o colchão durante vinte minutos, garantindo-se desta maneira se vencerem as insónias mais renitentes. Os quartos estão reservados com meses de antecedência.

Depois de terem tremido e dormido tão bem, muitos hóspedes adquirem o aparelho que tem o tamanho de uma caixa de charutos. O preço do aparelho é convidativo: 250 marcos (cerca de 1.750\$00).

OITO MIL CHINESES NA CONSTRUÇÃO DA LINHA FÉRREA TANZÂNIA-ZAMBIA

Duzentos técnicos chineses chegaram a Dar-Es-Salam para se juntar à equipa de 154 chineses que se encontram já na Tanzânia para a construção da via férrea, com mil e seiscentos quilómetros, que deve chegar até à Zâmbia.

Altos funcionários tanzanianos e ministros zambianos acolheram os chineses à sua chegada a bordo do paquete «Cheung Chau».

À medida em que forem progredindo os trabalhos novas levadas de chineses irão chegando à Tanzânia, acompanhados de

suas famílias. Calcula-se que serão necessários 8.000 homens.

UM VULCÃO CHAMADO FOUGI...

Por uma das estradas mais belas do mundo, a três horas de automóvel de Tóquio, deixando para trás a pequena praia de Miho-no-Matsubara, deparamos com a montanha quase inacessível de Fougis-San, o Venerável Senhor Vulcão. Amateazu, a Deusa do Dia, e Susa-No-O, a pálida divindade da Noite, protegem este vulcão, filho da Lenda contemplando um céu tão azul que dir-se-ia ter qualquer coisa de uma porcelana da época de Ming.

Todos os deuses da religião sintvista abençoam com a serenidade desse céu este fenómeno da Natureza, que representa, para a alma nipónica, uma revelação sagrada.

Matsu-Sen o grande escritor contemporâneo, e o pintor Fonkonkura, dedicaram-lhe o melhor da sua inspiração e da sua arte. Tudo floresce no Japão. As «geishas» têm algo de uma flor delicada, e os seus nomes evocam a Primavera: Menina Flor de Macieira, Menina Flor de Pecegueiro. Nos kimonos há crisântemos tecidos ou bordados; nos biombos de laca persiste esta sinfonia de jardim perpétuo.

A fantástica pirâmide de Fougis, que parece flutuar na imensidade azul, é como que uma flor exótica de Poesia e de Sonho, cercada pelas neves cor-de-rosa por capricho do sol. É o anjo do Japão revestido de um manto de plumas,

como diz um poema de Basho. Quando as árvores florescem na montanha sagrada evola-se um aroma que sobe como incenso até ao trono de Fougis. O vulcão foi outrora Fougis-Kami, o Terrível, senhor da Terra e da Água, que juntamente com o Sol e a Lua formam as divindades (Kamis) de uma antiga religião que, segundo o *Kajiki* (Recolha de Antiguidades), continha no país das mil ilhas, oitocentos milhões de deuses...

No *Nibonohoki* (crónicas do velho Japão) a bocarra flamejante do vulcão — era considerada a porta do inferno. Nara, Kamakura, Kyoto, antigas capitais do Japão, tremeram com a ameaça do Fougis-Kami, Deus do Terror. Mas quando, depois da trágica erupção de 1707, começaram a erguer-se em Tóquio os pagodes e as pequenas casas que pareciam destinadas a bonecas, o deus tenebroso passou a ser o Deus da Serenidade.

A quase 3800 metros de altitude, Fougis contempla-se de longe. É um deus que dorme. Não o despertem do seu sono...

ALUGAM-SE COMBOIOS COMPLETOS

Pelo preço de um milhão de dólares por ano, pode-se alugar, no Caminho de Ferro Central de Illinois, um comboio completo de 86 unidades e empregá-lo à vontade em toda a sua rede. Esta oferta apenas interessa, logicamente, às empresas com grande volume de transporte, muito especialmente aquelas que fazem comércio com trigo produzido naquela região cerealífera.

LINHA

entre o Porto e Salamanca

O conselho de administração da C.P. em conferência de Imprensa realizada no Porto, a propósito do restabelecimento da linha directa entre a capital do Norte e Salamanca, acentuou que, com o lançamento na linha do Douro, da primeira automotora Diesel, pode dizer-se que o panorama ferroviário desta linha, no aspecto de longo curso, melhorou de tal modo, que muitos foram os habitantes da cidade do Porto a percorrê-la, em todo ou parte do seu trajecto, quer utilizando a automotora regular quer as extraordinárias. A primeira por ter dado a possibilidade duma deslocação até ao final daquela linha no próprio dia, uma vez que no seu término o intervalo entre a chegada e o regresso atinge 4 horas.

O movimento de passageiros naquela automotora rápida atingiu já, desde 24 de Agosto de 1967 até 31 de Maio findo,

a ordem dos 54 607 passageiros no sentido ascendente e de 35 839 no sentido descendente.

As segundas (extraordinárias), baseadas num programa de excursões que têm merecido a melhor aceitação do público que, não se cansou de admirar os melhores recantos das belas províncias adjacentes da linha do Douro, acusam actualmente, um total de catorze excursões, com um transporte de 1935 passageiros.

Entretanto, outras automotoras regulares passaram a percorrer a linha do Douro; melhoraram-se muitas das composições dos comboios substituindo-as por carruagens de «Bogies» e, recentemente, modernas locomotivas Diesel começaram a circular na mesma linha, até à Régua, assegurando já o reboque de dez comboios.



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 27.º — Ninguém pode votar por procuração no conselho de administração da companhia.

No caso em que dois membros dissidentes em uma questão peçam que ela seja adiada até que a opinião de um ou mais administradores ausentes seja conhecida, será enviada a todos os administradores ausentes uma cópia da acta da sessão do conselho, convidando-os a vir votar em uma próxima reunião com dia fixo, ou fazer chegar por escrito até esse dia a sua opinião ao presidente.

Este dará dela conhecimentos ao conselho, depois do que se resolverá por maioria dos membros presentes e ausentes que tenham sido ouvidos.

Em caso algum, porém, a aplicação da disposição que precede, poderá retardar o cumprimento das obrigações impostas à companhia pelos contratos de concessões ou pelos de emissão de obrigações.

Art.º 28.º — As deliberações do conselho de administração constarão de actas assinadas pelo presidente e secretário em exercício ou que suas vezes faça e pelo que respeita às cópias das actas serão igualmente designadas.

Art.º 29.º — O conselho de administração é investido dos poderes mais amplos para a administração da companhia.

Assim, em harmonia com o artigo 2.º e seus números:

a) Faz e ratifica, com aprovação do Governo, todas as convenções, com referência a aquisição, construção e a tomar ou dar de arrendamento qualquer caminho de ferro ou outro estabelecimento ou empresa, compreendido no fim da companhia;

b) Autoriza ou efectua toda a compra ou venda de terrenos e outros imóveis;

c) Faz e conclui todos os contratos e convenções para as construções e abastecimentos, quer no todo quer por partes, pelos preços e pelas cláusulas e condições que julgar convenientes;

d) Faz e conclui todos os contratos relativos às relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro, ou com qualquer empresa de transportes por terra ou por água, para assegurar a correspondência destes mesmos transportes;

e) Fixa e modifica as tarifas e o seu modo de arrecadação, de acordo com o Governo, segundo as condições que a Companhia for obrigada; faz os regulamentos para a exploração dos caminhos de ferro, submetendo-os à aprovação do Governo, quando isso seja necessário; faz as transacções e os regulamentos para a organização dos serviços e estabelecimentos a seu cargo.

f) Dirige ao Governo Português todos os pedidos de prolongamento e entroncamento de caminhos de ferro, para novas concessões, explorações de minas, criação e exploração de oficinas metalúrgicas e de quaisquer outros estabelecimentos, salvo prévia autorização ou ratificação posterior da assembleia geral;

g) Regula o emprego de fundos de reserva e determina a colocação de fundos disponíveis;

h) Faz as despesas gerais de administração;

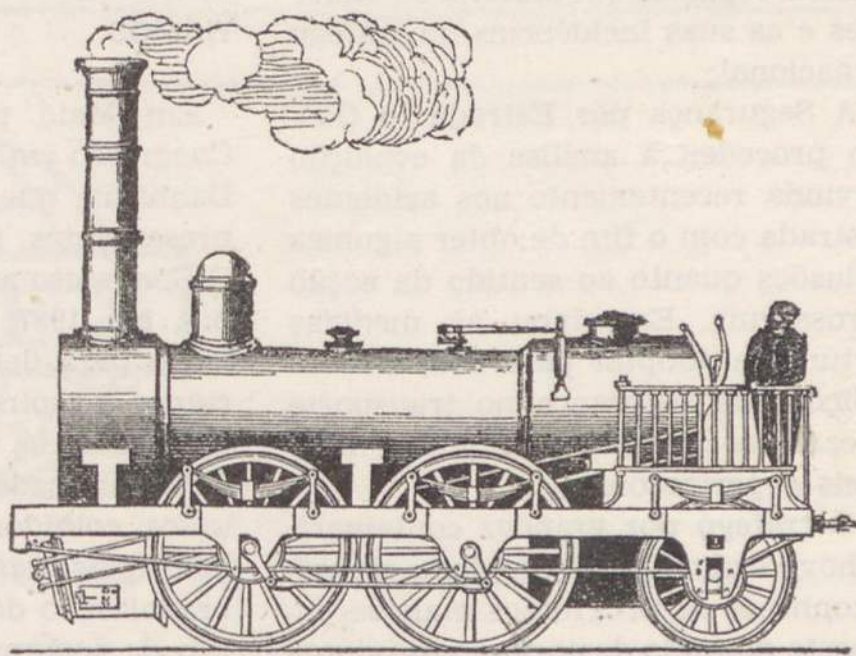
i) Faz para a conservação e exploração dos caminhos de ferro e de todas as empresas da companhia, os contratos de compra e venda e ajustes de qualquer natureza; regula os fornecimentos e autoriza a compra ou venda de todos os materiais, máquinas e outros objectos necessários para a exploração ou produzidos por ele;

j) Autoriza todas as reivindicações, transferências, transportes de valores, fundos e quaisquer outros efeitos da companhia;

k) Recebe todas as somas devidas à companhia, dá quitações e especialmente aquelas que dizem respeito ao preço da venda dos imóveis;

l) Requer todos os levantamentos do sequestro judiciais e apreensões, cancelamentos de registos de hipotecas, desiste de privilégios, dá quitações definitivas e faz renunciias, procedendo pela forma indicada pelas leis;

m) Autoriza todas as acções judiciais, todas as medidas conservatórias, todas as transacções e compromissos;



Antiga locomotiva de seis rodas

n) Nomeia e demite o director da companhia e fixa o seu ordenado; nomeia e demite, por proposta do director, todos os agentes e empregados não jornaleiros, fixa as suas atribuições e ordenados e concede-lhes todas as gratificações;

o) Fecha as contas que devem ser apresentadas à assembleia geral, faz um relatório sobre elas e sobre a situação dos negócios sociais e propõe o dividendo que se deve repartir.

p) Submete à assembleia geral as propostas de reunião ou de fusão com outras companhias, de modificação ou acrescentamento dos estatutos, de aumento de capital social, de prerrogação ou de dissolução antecipada da sociedade;

q) Enfim, estatui sobre todos os negócios compreendidos na administração da companhia.

(Continua no próximo número)

Panorama

CONSELHO DE MINISTROS DA CONFERÊNCIA EUROPEIA DOS MINISTROS DOS TRANSPORTES

O Conselho dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMTE) reuniu-se em Dublin, no «Dublin Castle», no 12 de Julho. A sessão foi presidida pelo Ministro dos Transportes e da Energia da República da Irlanda, presidente em exercício da CEMT, Erskine Childers.

Os principais pontos da ordem do dia foram os seguintes:

— A Política Geral dos Transportes: a este respeito, as discussões giraram à volta da organização e da coordenação dos trabalhos relativos aos diversos problemas postos;

— Os Ministros procederam a uma troca de impressões sobre as políticas nacionais seguidas em matéria de transportes e as suas incidências no tráfego internacional;

— A Segurança por Estrada: o Conselho procedeu à análise da evolução intervinda recentemente nos acidentes da estrada com o fim de obter algumas conclusões quanto ao sentido da acção a prosseguir. Examinou as medidas oportunas a adoptar para melhorar as condições de segurança no transporte por camiões-cisternas de líquidos inflamáveis e perigosos;

— O tráfego por grandes containers. Um novo exame deste problema permitiu conhecer os progressos mais recentes neste domínio destacando os pontos em que uma acção dos governos seja oportuna;

— A previsão de pedidos de transporte de mercadorias em 1975 — estabelecida por um grupo de peritos no quadro do programa de estudos económicos da CEMT.

O Conselho examinou além disso um relatório elaborado pelos seis países membros da Comunidade Económica Europeia sobre os trabalhos efectuados, desde a sua última sessão em 12 de Dezembro de 1967, em matéria de transporte no quadro desta Comunidade.

Enfim, tomou conhecimento das decisões adoptadas pelos Ministros membros do grupo especial constituído para o estudo da uniformização das regras de circulação por estrada e principalmente das disposições previstas para a

preparação da Conferência mundial sobre a sinalização e a circulação por estrada, convocada em Viena, no próximo mês de Outubro.

A CEMT foi fundada em 17 de Outubro de 1953. Reúne os Ministros dos Transportes de 18 países europeus: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Portugal, Reino Unido, Suécia, Suíça, Turquia e Jugoslávia. Esta Conferência realiza anualmente duas sessões, uma no meio, a segunda no fim do ano.

NA JUGOSLÁVIA

REALIZAÇÃO DO XXI CONGRESSO DAS FEDERAÇÕES INTERNACIONAIS DAS ASSOCIAÇÕES TURÍSTICAS DOS FERROVIÁRIOS

Em Maio passado realizou-se esse Congresso em Baska-Voda, na Costa da Dalmácia, que reuniu cerca de 100 representantes de 20 países europeus. O Congresso anterior, realizado em Lisboa em 1967, distribuíra um questionário para determinação das medidas, rumos e aspirações da opinião pública, no tocante às viagens turísticas, que se difundem cada vez mais. Com os resultados colhidos, foram debatidos os principais temas, relacionados com a organização dos programas, a preparação de acompanhantes capazes de dirigir os grupos de forma sempre interessante, a preparação das instalações nos pontos de paragem ou demora, etc.

Para o calendário de 1968 foram definidos vários programas de Verão e de Inverno, incluindo cruzeiro marítimo, ilhas gregas, acampamentos, montanha e outros.

O turismo está-se tornando uma fonte externa considerável de rendimento para a Jugoslávia, e tem uma importância particular em certas épocas do ano. As despesas que os turistas fazem nesta nação constituem, em parte, o benefício tirado da originalidade de seus lugares pitorescos e da amabilidade desse simpático povo, isto tudo aliado ao custo de vida que é muito baixo em relação aos demais países da Europa.

4425 PASSAGEIROS POR HORA NA LINHA DE CASCAIS

A Sociedade «Estoril» concessionária da exploração dos transportes ferroviários na linha de Cascais, transportou, durante o último ano, uma média de 103 123 passageiros por dia, ou seja, 4425 por hora.

Em 1967 transportou 2 vezes o número de passageiros de 1957, 3 vezes o de 1947, e mais do que 8 vezes o de 1927, primeiro ano completo de tracção eléctrica.

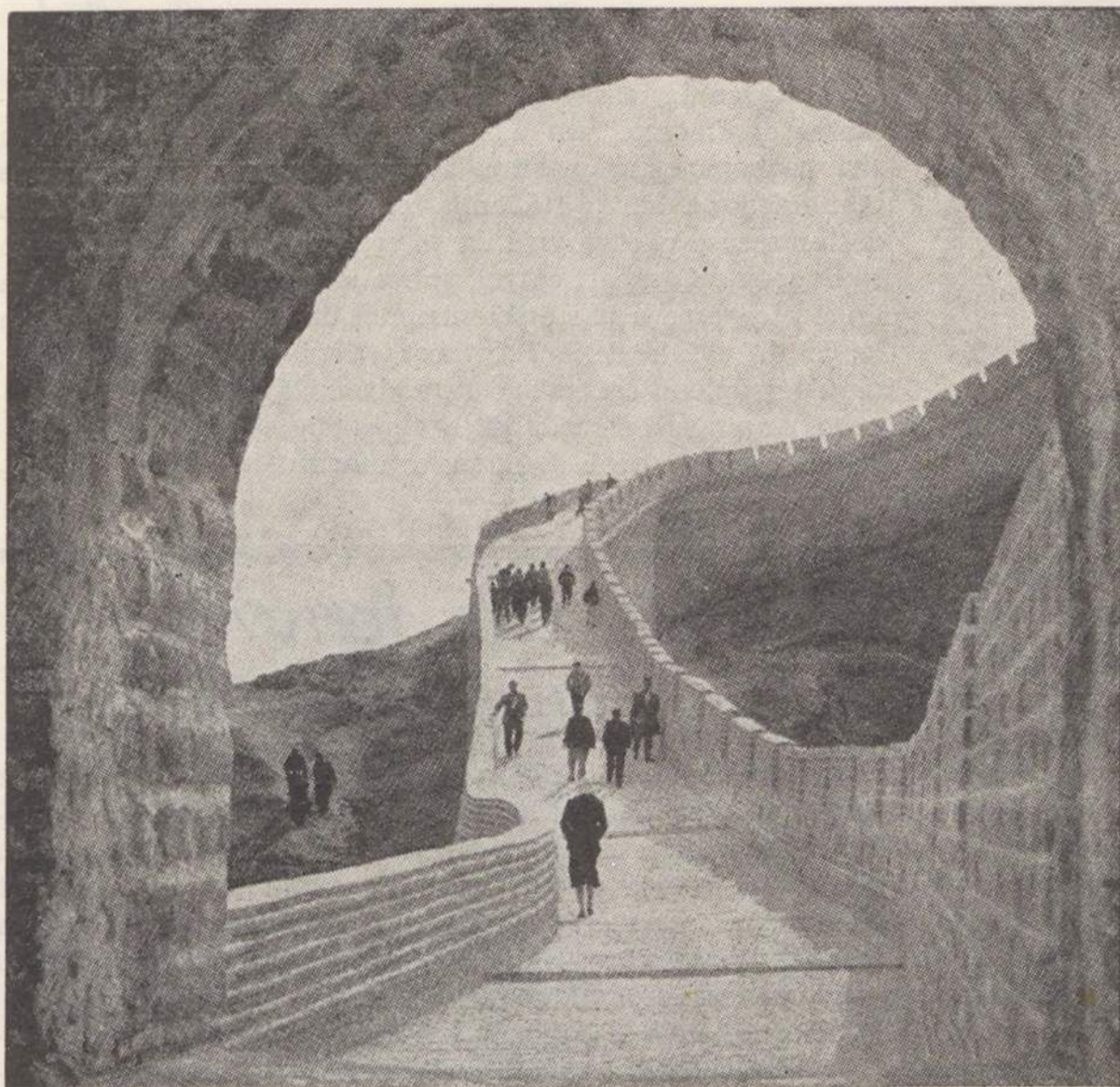
Esta sociedade passou uma encomenda de 400 000 libras a uma empresa de Londres, para material de tracção eléctrica destinado a melhorar os serviços ferroviários entre Lisboa e Cascais.

NOVO POSTO DE INFORMAÇÕES NA ESTAÇÃO DE SAINT-LAZARE

Depois de ter sido inteiramente modernizada, a Secção de informações da estação Saint-Lazare, de Paris, acaba de ser reaberta ao público. Esta estação, situada num bairro comercial particularmente animado, regista um movimento quotidiano de mais de 400 mil passageiros, o que confere a esta secção uma actividade excepcional. Além de numerosíssimas informações dadas nos seus postigos, entrega, durante o ano, 800 mil bilhetes de locação, 30 mil bilhetes especiais, 30 mil cartões de assinatura e 125 mil cartões de famílias numerosas.

No quadro dos novos arranjos da Secção, concebidos para oferecer o máximo espaço e conforto aos visitantes, um longo contador em semicírculo contém oito postigos de informações e 13 postigos de locação, tendo sido os três postigos de entrega de bilhetes especiais reagrupados nas proximidades da entrada. Ao centro da sala, cujo chão é inteiramente atapetado encontram-se à disposição do público cadeiras e bancos estofados.

A sala, climatizada e à prova de ruídos, tem um tecto luminoso e a sua decoração contribui para lhe dar um aspecto acolhedor e agradável: os rodapés dos balcões de cobre martelado, sinalização dos postigos, em vidros de cores.



A Grande Muralha da China levantada há 2 mil anos

*A China
vista
do comboio*

de PARIS a HONG-KONG

CONTINUAÇÃO

Nessa noite, por motivo da afluência, jantámos às 11 horas, hora local. O serviço é assegurado por um andamento rápido, que contrasta com o do comboio que, de Irkoutsk à fronteira chinesa anda à velocidade média de 49 km/h, quando atingia Moscovo e Irkoutsk a velocidade de 67.

Depois de Tchita, em Karoumskoié, abandonámos a linha do Transsiberiano para nos dirigirmos para o sul, em direcção da Mandchúria, distante cerca de 400 quilómetros. Nós somos rebocados por tracção diesel, para nos puxar, uma locomotiva a vapor, que nos ajudará a subir algumas rampas bastante rudes.

A paisagem modificou-se: após as intermináveis florestas, agora é a estepa, que se desenrola, plana logo cortada de vales. Rolamos todo o dia através desta imensidade verde, onde os únicos arbustos existentes são aqueles que foram plantados ao longo da via férrea, balizando o nosso caminho para a China. Em Zabaikalsk no ponto quilométrico 6 668, acaba o território da União Soviética.

Uma paragem prolongada (2 h 10) é necessária para as formalidades do costume e a mudança de bogies dos vagões, porque passamos da bitola russa de 1,524 m, à bitola de 1,435 m. A operação faz-se rapidamente, segundo o método em vigor, em Brest-Litovsk, pelo levantamento da caixa. Em 40 minutos tudo fica pronto. Assistimos a todas as operações, mas é-nos proibido tirar fotografias. Depois voltámos ao nosso compartimento para a visita da alfândega e da polícia. Os leitos inferiores são levantados para a inspecção da caixa das bagagens, bastante vasta para ocultar ali uma pessoa. Informam-nos que podemos tirar fotografias no «no man's land», que se estende entre a União Soviética e a China, autorização absolutamente gratuita, porque a noite caiu e é com 45 minutos de atraso que nós deixamos Zabaikalsk.

Dentro de alguns momentos estaremos na China ... É com alguma apreensão que nós vamos entrar nesse país tão pouco conhecido, mas que, actualmente, mantém tanto espaço na informação quotidiana.

Um último ranger de rodas, e o comboio pára; na primeira estação chinesa da Mandchúria começam as formalidades rituais da alfândega e da polícia, às quais se junta a verificação sanitária. Tudo isso, sob o signo do sorriso, esse sorriso uniforme que veremos por toda a parte na China.

Distribuem-nos formulários nos quais devemos declarar as divisas, jóias, relógios de pulso e mesmo canetas de tinta permanente. Se as máquinas fotográficas e as câmaras de cinema têm de ser declaradas, não se faz, pelo contrário, menção dos filmes também que a importação de frutos, legumes, queijos é proibida e que igualmente nos é «recomendado» depositar as armas, munições ou explosivos de que que sejamos portadores!

Uma feliz surpresa nos está reservada: nós poderemos filmar, fotografar tudo que quisermos: caminhos de ferro, obras de arte, fábricas, etc. Nenhuma restrição! Satisfeitas essas formalidades, sentimos pressa de pisar o solo chinês; a primeira impressão é das mais agradáveis. A linda estação atrai-nos com as suas plantas verdes, grinaldas de flores, as suas luzes, os seus ideogramas que vemos pela primeira vez; lampadários de globos alinham-se ao longo dos cais. Alto-falantes espalham discretamente canções (ignoro se folclóricas ou revolucionárias) e este conjunto dá um pequeno ar de kermesse inteiramente inesperado. No interior da estação, encontramos «boutiques» que vendem: lembranças, postais, artigos de alimentação, roupas de lã, fatos, licores, etc. assim como uma biblioteca, onde jornais e revistas, editados em dez línguas, são gratuitos.

Deixámos Mandchuria às 21 h 21, e embora o jantar tivesse sido servido no percurso soviético, alguns dos meus companheiros, curiosos de provar a cozinha chinesa dirigem-se, no entanto, à carruagem-restaurant para saborear uma nova refeição, mas à custa deles, bem entendido. Voltam encantados: 4 refeições compreendendo seis pratos, cerveja, duas garrafas de vinho chinês, pela soma total de 14 francos!

(Continua na pág. 119)

O Caminho de Ferro

Circular

do

Etna

Por Renzo Marini

O Etna, o maior vulcão da Europa em actividade, e um dos mais importantes do Mundo, ergue a sua massa de 3 296 metros de altitude na direcção do meio da costa oriental da Sicília, próximo de Catana, pitoresca cidade de 300 000 habitantes, em que domina o barroco do século XVIII. Visível a grande distância, com a sua característica forma cónica, a montanha, cujo cume está coberto de neve quase metade do ano, constitui uma atracção turística de primeira ordem e um local de vilegiatura e de desportos de Inverno muito frequentado.

Nos seus declives e na zona circunvizinha, cobertos de laranjeiras, considerados como uma das regiões mais férteis da ilha, encontram-se numerosas e pitorescas povoações de origem antiga.

Com o fim de ligar o porto de Catana a essas diversas localidades, tanto para as necessidades dos seus habitantes como para favorecer o desenvolvimento turístico da região, rica em belezas naturais e de maravilhosas obras de arte, construiu-se, em 1895, um caminho de ferro de via estreita (950 mm), cujo traçado pitoresco descreve um círculo quase completo em volta do Etna, elevando-se até 1 000 metros, na proximidade da vertente nordeste do vulcão e tornando a descer ao nível do mar, não longe de Riposto, onde vem unir-se à linha costeira Messina-Catana-Siracusa dos caminhos de ferro italianos.

De Amicis, escritor e poeta italiano da segunda metade do século XIX, escreveu, nas suas «Recordações de uma viagem à Sicília»: Ó querido leitor, que irás um dia a Catana, lembra-te de dares a volta ao Etna, pelo caminho de ferro, verás que é a viagem circular mais encantadora que pode realizar-se em sete horas sobre a face da terra. Este caminho de ferro, que dá a volta ao grande vulcão, com um percurso de cem quilómetros, e liga uma às outras as mais populosas povoações situadas nos seus flancos, pareceu, no seu começo, uma empresa utópica, e a sua construção, entravada por centenas de dificuldades só pôde ficar concluída em 1895. Não se chega a compreender, agora, como se podia passar sem ele há vinte anos, tantas são as consideráveis vantagens que dele tiram uma trintena de localidades, grandes e pequenas, entre as quais se reparte a população do Etna.»

A situação actual dos transportes já não é a do tempo de De Amicis e o caminho de ferro, explorado, ali como noutras partes, em regimen de concorrência, já não constitui, com excepção dos casos muito particulares (neve, etc.), o único meio de comunicação entre as localidades do Etna e o lugar principal. Contudo, o comboio aparece destinado a tomar uma importância crescente em virtude da congestão cada vez mais intensa do tráfego por estrada que, na proximidade da aglomeração de Catana, como, de resto na maior parte dos centros urbanos, conhece as mais extremas dificuldades.

A Linha

A «Circum», assim a designam familiarmente os habitantes da Catana, tem a sua origem próximo do porto, a sua pequena estação, situada ao lado das instalações dos Caminhos de Ferro Italianos, em frente do mar. Depois de ter transposto as vias da estação do Caminho de Ferro Italiano, de Catana Central, sobre um viaduto em curva, a linha atravessa a parte setentrional da cidade, correndo ao longo da «Viale delle Province» (avenida das Províncias), num terrapleno central de tipo «tramway» que lhe é reservado, e atinge a estação de Borgo onde se encontram a Direcção, o depósito e a oficina de manutenção e de reparação do material rolante.

O futuro das ferrovias depende do homem

O presidente da Union International des Chemins de Fer, num discurso em acto comemorativo do 50.º aniversário de uma fábrica sueca de material ferroviário, afirmou que as presentes dificuldades dos caminhos de ferro são transitórias, e poderão ser superadas se os administradores agirem na direcção certa. Outros conceitos proferidos então encontram-se resumidos a seguir:

«Comentando a situação do transporte nas áreas superpopulosas dos Estados Unidos, onde se vê o congestionamento das rodovias e dos aeroportos, numa paisagem já cortada por numerosas auto-estradas que não podem ser construídas na velocidade em que se opera o aumento do número de automóveis, informou:

«O governo federal concluiu que precisam ser construídos sistemas de transporte de superfície mais rápidos, nas áreas congestionadas.

Estão sendo desenvolvidos programas demonstrando que isto pode ser obtido, pela colaboração do governo com as empresas que exploram o transporte ferroviário entre Washington, Nova York e Boston. A nova linha de Tokaido e várias secções das linhas europeias servem de exemplo para o empreendimento.

Aliás, o tráfego de passageiros nas ferrovias norte-americanas, apresenta forma desoladora. Conhecidos comboios estão desaparecendo. Os especialistas acham que o transporte ferroviário de passageiros além de 500 km não tem futuro. E para as distâncias menores? Quando seria lucrativo?

As ferrovias da Europa têm enfrentado a competição aérea nas longas distâncias e dos automóveis particulares nas pequenas distâncias, embora tão cedo não alcancem os actuais números americanos. Lá, os automóveis particulares fazem 90 % de todo transporte urbano em passageiros-milhas, os aviões 5 % e os ônibus e trens reunidos 5 %.

A propósito das inovações adoptadas no transporte de cargas, que continua em ascensão nos caminhos de ferro, principalmente nas distâncias maiores, e o esforço da tecnologia para uma crescente participação das ferrovias no crescimento geral, afirmou:

«Acredito firmemente no futuro do emprego das caixas de carga no transporte pelos carris. Mas receio que encontremos muitas dificuldades e tenhamos insucessos antes que realizemos nosso ideal da transferência caminhão-trem-navio, não só por causa da necessidade da padronização das caixas como dos processos de manuseio das mesmas.

O rodo-trem («piggy-back») teve enorme sucesso nos Estados Unidos, nos últimos 10 anos, e algum, na França. Outros países não puderam porém desenvolver tal tipo de serviço.

(Continua)

Jornal do Mês

NORTE

SUL

ESTE

OESTE

SETEMBRO

16

Segunda-feira

Durante uma visita à nova sede dos serviços administrativos e técnicos do Gabinete da Ponte sobre o Tejo — situada na margem sul, na praça de Portagem — o Ministro e o Subsecretário das Obras Públicas analisaram entre outros assuntos o projecto da instalação do caminho de ferro na ponte e da construção do nó ferroviário da margem sul. No contexto do plano de desenvolvimento da zona industrial que se espera venha a servir, já se gastaram cerca de 33 mil contos em obras e estudos, em marcha ou em liquidação, dos acessos ferroviários. A primeira fase compreende a construção das linhas férreas de ligação da futura estação de Almada à Moita, ao Seixal (Siderurgia) e aos estaleiros da Lisnave. Para execução desta primeira fase está previsto, para este ano, o começo das expropriações; para 1960-70, o lançamento da primeira empreitada. O custo desta fase está estimado em 160 000 contos.

Em segunda fase estão previstos os estudos e execução das obras na ponte e viadutos; a ligação ferroviária da ponte à estação de Almada; e a construção do ramal para a Caparica (Praia do Rei). O custo desta segunda fase está previsto seja de 700 000 contos.

— A Banda Filarmónica dos Caminhos de Ferro Portugueses, composta de 53 figuras, actuou recentemente em Orleans.

Dirigida por Silvério de Campos e presidida por Araújo Pereira, era acompanhada por quatro raparigas Portuguesas, vestidas com ricos trajes típicos da nossa terra. O referido agrupamento deliciou com o seu agradável reportório os milhares de compatriotas daquela região, assim como Franceses que se encontravam presentes. A sua congénere francesa, da S.N.C.F. de Mohon (Ardenes) actuou também nas festas da cidade.

O presidente da Câmara Municipal da cidade, que recebeu os músicos portugueses com todas as honras, teve no final do concerto executado pelos mesmos, palavras de elogio e de agradecimento pela sua actuação.

— Com a participação de cerca de uma centena de pessoas vindas de todos os pontos do País, decorreu, em

Tomar, num ambiente de sã camaradagem, o almoço de confraternização dos ferroviários reformados da Sociedade Estoril.

Esteve presente, como convidado de honra, a nonagenária sr.^a Maria das Dores Baptista, a mais antiga reformada da referida empresa e a já popular Maria da Linha, assim conhecida em toda a Costa do Sol, que foi guarda de passagem de nível, durante 47 anos, na Parede, onde reside e é muito estimada.

Atendendo à sua propecta idade e longo tempo de serviço efectivo, foi-lhe oferecida uma lembrança com dedicação gravada, que a simpática velhinha agradeceu comovidamente.

Aos brindes, falaram vários reformados e foi aprovado, por unanimidade, que o almoço, no próximo ano, se realize no Bombarral.

A C.P. pôs à disposição dos reformados uma carruagem reservada desde Lisboa ao Entroncamento.

— A excelente revista de Transportes e Turismo «Rodoviária», de que é director, editor e proprietário o ilustre jornalista Oliveira Santos, completou em Agosto, com o número 156, treze anos de existência contínua e brilhante, ao serviço dos interesses da camionagem nacional, comércio do automóvel e propaganda apaixonada, viva, dos nossos valores turísticos.

Ao director da «Rodoviária» e aos seus distintos colaboradores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta a expressão dos seus parabéns e votos das maiores prosperidades.

— Realizou-se em Dublin, uma reunião do Conselho de Ministros da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes, na qual estiveram presentes: o eng.^o Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, o Presidente do Conselho Directivo do G.E.P.T. eng.^o Luís de Guimarães Lobato, o Director dos Serviços de Política e Economia dos Transportes, o dr. Miguel de Sequeira Braga e o dr. Emílio Rui Vilar. Os dois últimos técnicos tiveram contactos com os serviços competentes do Ministério dos Transportes da Irlanda.

— O dr. João Calço Grosso, técnico de 2.^a classe do G.E.P.T., assistiu em França, na Ilha de Bendor, a uma série de Conferências da N.A.T.O. sobre «In-

vestigação Operacional». O tema nelas debatido foi «La survie des réseaux de communications».

— Em Viena, realizou-se um Simpósio de Caminhos de Ferro, especialmente dedicado à circulação a grandes velocidades, em que participou o chefe do IV Grupo do G.E.P.T., eng.^o Júlio Soro-menho Romão.

— Faleceu em Lourenço Marques, vítima de um ataque cardíaco, o ilustre eng.^o Albano de Sousa Dias, subdirector de Exploração dos Caminhos de Ferro de Moçambique e director do Clube Ferroviário de Moçambique. Era diplomado pela Faculdade de Engenharia do Porto e contava apenas 46 anos, pois nascera em Lourenço Marques, em 3 de Fevereiro de 1922. Em 1948 entrou para os Caminhos de Ferro de Moçambique, tendo sido colocado na brigada de estudos e construção. Estagiou em vários serviços e em 6 de Novembro de 1953 tomou posse do lugar de engenheiro-chefe de Via e Obras. Dois anos depois foi transferido para a Direcção dos C.F.M. na Beira, regressando à capital da província em 1959, sendo então colocado na Direcção de Exploração dos C.F.M. Em 1961 passou a exercer as funções de subdirector de exploração. Animador de desportos e fervoroso adepto do Clube Ferroviário de Moçambique, a ele se ficaram devendo vários empreendimentos, como o estádio coberto da Beira, vários «courts» de ténis e a Colónia Praia do Bilene e, finalmente, a construção do maravilhoso Estádio recentemente inaugurado em Lourenço Marques.

Com o falecimento inesperado do eng.^o Albano de Sousa Dias desapareceu um grande ferroviário e um grande português.

— Teve lugar, em Paris, a 2.^a Mesa Redonda da CEMT, sobre «Pesquisas em matéria de Economia de Transportes». Esteve presente o eng.^o Pedro Morbey Ferreira, técnico do IV Grupo do G.E.P.T.

— Um grupo de engenheiros, funcionários superiores da C. P., entre os quais o sr. Eng.^o Oliveira Santos, de

(Continua na pág. seguinte)

visita à Grã-Bretanha, em viagem recente, apreciaram, na fábrica da Divisão de Tracção de uma firma inglesa perto de Manchester, as mais modernas técnicas da indústria ferroviária. Entre estas conta-se uma locomotiva que, controlada electrónicamente, funciona sem condutor. Essa visita, organizada pela Associação de Fabricantes de Locomotivas, revestiu-se do maior interesse, pois permitiu aos técnicos portugueses observar os progressos nos trabalhos de construção das dez locomotivas que os Caminhos de Ferro Portugueses encomendaram àquela firma. O grupo teve ocasião de assistir a uma delicada operação de soldagem na infra estrutura numa das locomotivas.

Este primeiro Grupo de dez locomotivas inclui-se na encomenda de 27 locomotivas de diversos tipos, encomendada pela C. P. e cujo valor global ascende a cerca de 180 mil contos.

As locomotivas Diesel-eléctricas de 2750 HP são as mais potentes que se construíram na Inglaterra para uma companhia estrangeira e destinam-se à tracção até à fronteira espanhola dos expressos Lisboa-Paris.

O sr eng.º Oliveira Santos afirmou, a propósito: «— Estamos muito interessados nestas novas locomotivas e esperamos receber a primeira delas em Dezembro próximo».

— No dia 6 de Agosto, completaram-se dois anos sobre a data da inauguração da Ponte que liga as duas margens do Tejo, uma das mais importantes realizações levadas a cabo no País nas últimas décadas. A efeméride foi assinalada com a inauguração pelo Chefe do Estado das novas instalações do Gabinete da Ponte.

O Chefe do Estado, que se fazia acompanhar pelo ministro e pelo subsecretário das Obras Públicas, foi recebido no alto da portagem pelos membros do Gabinete e seu respectivo director, Eng.º Canto Moniz, iniciando imediatamente a visita às instalações.

Tem o Gabinete da Ponte a seu cargo, como se sabe, o estudo e conclusão do projecto da segunda fase da construção da ponte ou seja, o seu completamento para poder nela ser instalada a linha férrea electrificada, em via dupla, para tudo estar preparado para a realização desta segunda fase do empreendimento.

O Eng.º Canto Moniz informou depois que, apesar de estar o tráfego inicial da ponte abaixo do que se previa, espera-se que a elevada taxa do seu crescimento (20 %) compense estes valores iniciais, tudo levando a crer que o plano financeiro previsto se verifique quanto à amortização da obra dentro dos 20 anos a seguir à sua conclusão. No presente ano a ponte provavelmente

deverá render 110 000 contos, receita que ainda não cobrirá os encargos financeiros com a obra no mesmo ano.

— Regressou a Paris o grupo de técnicos da firma francesa Sofrerail, à qual fora adjudicada a tarefa de elaborar um plano de modernização dos nossos caminhos de ferro, para o próximo período de dez anos, dentro das directrizes do III Plano de Fomento. Assim se concluiu a primeira fase de trabalhos que a referida firma se propôs efectuar e que consistiu principalmente num estudo e recolha, nos próprios locais, de elementos básicos necessários à elaboração do referido plano.



O Grupo de técnicos esteve em Portugal durante algumas semanas, mantendo estreita colaboração com os técnicos do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres e da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro. Os trabalhos foram dirigidos e coordenados pelo Eng.º Armand Porchez, presidente director-geral da Sofrerail, assistido na parte económica pelo Eng.º Albert Floc, director dos Estudos Gerais da SNCF, e na parte de exploração técnica, pelo Eng.º André Picot. Completavam o grupo mais catorze técnicos, peritos nas especialidades de economia geral e economia de transportes, finanças e contabilidade, acção comercial, pessoal, instalações fixas, material de tracção, custos de produção, tarifas e exploração.

— Por amável convite do Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, reuniram-se em Belém no «Restaurante do Mercado de Abril» e precedendo uma visita à Exposição «O Turismo de Hoje» os directores dos jornais diários, os chefes de redacção das publicações de turismo e transportes, os principais correspondentes da Imprensa Estrangeira e representantes de entidades oficiais ligadas ao sector da Informação. Presentes na reunião os representantes de «Lisboa-Correio», Revista Turismo e Gazeta dos Cami-

nhos de Ferro, e ainda o deputado dr. Rogério Peres, presidente do Grémio da Imprensa Não-Diária.

— O Jardim Zoológico é uma das glórias mais vivas e esplendentes da nossa capital. Herança sagrada de uma geração ilustre, é hoje uma afirmação de perene juventude, um símbolo de uma geração que se mostra em tudo digna de continuar a obra recebida e enriquecida dia a dia com novos melhoramentos.

Na tarde de 18 de Julho, com a presença de numerosos convidados, entre os quais muitas senhoras e representantes da Imprensa, procedeu-se à inauguração de importantes melhoramentos.

Como de costume, não faltaram com sua presença o sr. Prof. Doutor Fernando Emygdio da Silva e sua esposa, sr.ª D. Maria Antónia, que põem na arte de receber a maior distinção e a melhor amizade, no que foram acompanhados pelos srs. engs. Álvaro de Melo Gouveia e António Maria de Fontes Pereira de Melo (marquês de Fontes).

Entre os convidados, vimos o sr. Embaixador dos Estados Unidos e esposa; eng.º Frederico Ulrich, prof. Gustavo Cordeiro Ramos, dr.ª D. Alda Pamplona, dr. Tavares de Almeida, dr. Cancela de Abreu, marquês de Mendia, dr. Colares Pereira, eng.º Rodrigues de Carvalho e o jornalista Armando de Aguiar.

Utilizando um comboio miniatural, os convidados percorreram o Jardim e admiraram os novos melhoramentos, que constaram de uma magnífica instalação para tigres ou leopardos. Habitada na inauguração por 6 leopardos, será em breve utilizada por 4 tigres da Sibéria. O segundo melhoramento visitado foi a cabana dos leopardos caçadores, onde vive um casal adquirido há meses num Zoo suíço. O terceiro melhoramento foi a «Casa das Pandas», ave rara, de grande apreço, cuja instalação muito vistosa dá expressivo realce ao precioso exemplar de que se orgulha o Jardim Zoológico de Lisboa.

Todos estes notáveis melhoramentos têm a marca inconfundível do ilustre arquitecto Raul Lino.

Outras obras se iniciaram ou se encontram em acabamento.

«A Gazeta dos Caminhos de Ferro» esteve representada nestas inaugurações pelo seus redactores Rebelo de Bettencourt e Jorge Ramos. Aos convidados foi oferecida uma merenda.

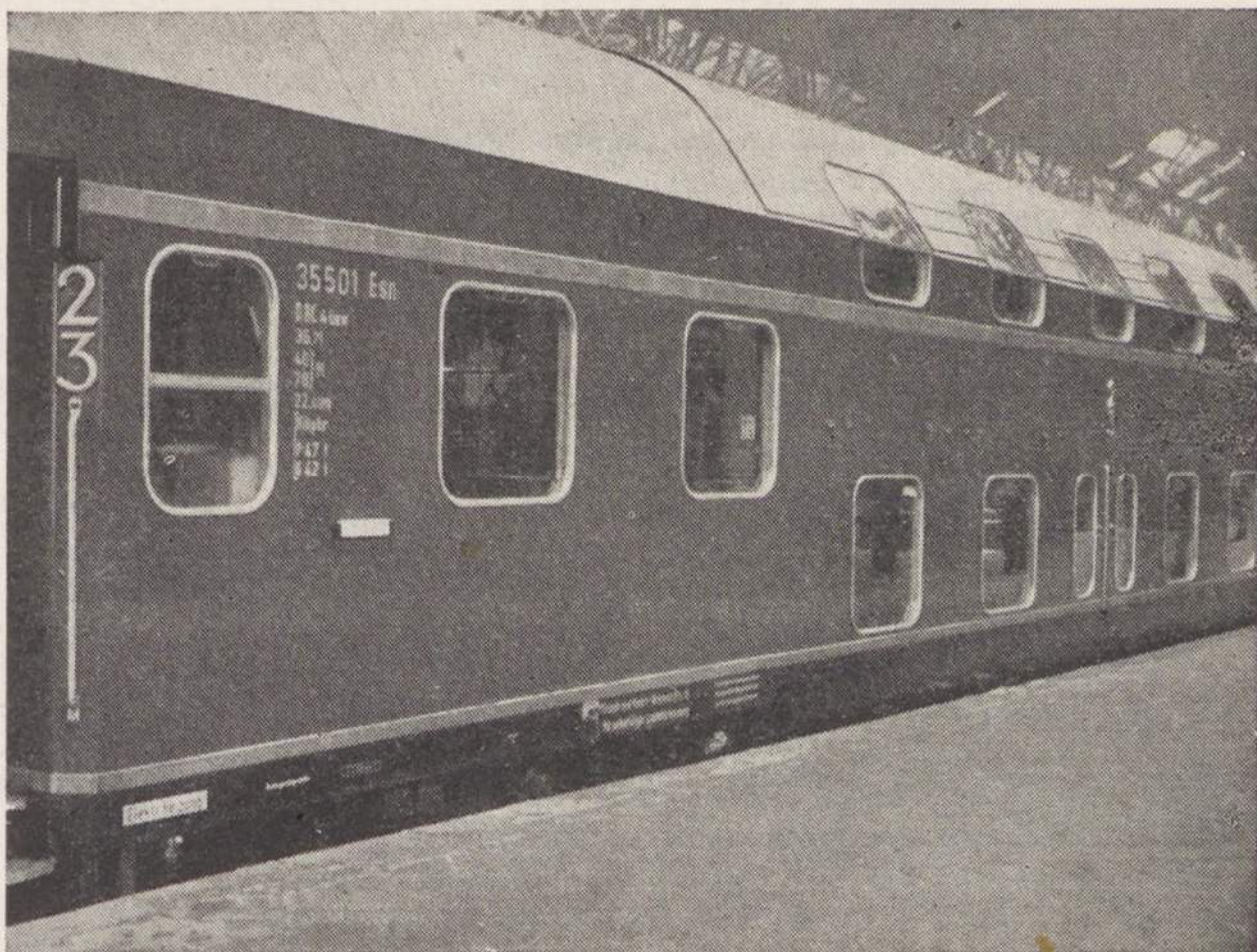
— Um decreto-lei, publicado pelos Ministérios das Finanças e das Comunicações, autoriza a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para facilitar a extensão de empreendimentos compreendidos no 3.º Plano de Fomento, a emitir, nos anos de 1968 a 1970, por séries, obrigações até ao limite de 930 000 contos.

400 milhões e 150 mil contos

para electrificação de caminhos de ferro

A Viação Férrea Alemã dispenderá em 1968 a importância de cerca de 73 milhões de marcos para aumentar a segurança nas passagens de nível. A instalação de sinalização luminosa, recursos técnicos de socorro aos guardas, melhoria de visibilidade e a construção de passagens fazem parte do programa visando maior segurança.

A Rede Ferroviária Federal da Alemanha (DB) pretende investir dois e meio bilhões de marcos (18 milhões e 240 mil contos) até ao fim de 1968 para continuar com a modernização técnica e melhorar o seu rendimento. Foi previsto para Setembro o término do maior projecto da estrada de ferro realizado após a guerra, ou seja, a electrificação dos trechos principais mais sobrecarregados da República Federal da Alemanha. Conforme foi dado a conhecer pela Direcção Geral da DB, com a liberação ao tráfego de trens eléctricos nos troços entre Osnabrück — Hamburgo e Hamm — Wunstorf (Hanover) a 1 de Setembro de 1968, será finalizada a etapa principal da obra. Com um gasto de cerca de 5,5 bilhões de marcos (40 milhões e 150 mil contos) a Rede Ferroviária Federal aumentou a sua rede de Caminhos de ferro electrificados de 1.500 quilómetros, em 1945, para cerca de 7.250 quilómetros no presente momento e terá aumentado até o fim deste ano para mais de 8.000 quilómetros.



de Paris a Hong-Kong

(Continuação da pág. 115)

No dia seguinte, é a travessia da Manchúria: centenas de quilómetros de terra plana. De cada lado da via, estendem-se, a perder de vista, campos de cultura; aqui ali camponeses de curioso chapéu cónico, bois atrelados, aldeias de adobe, crianças que apontam com o dedo na direcção deste comboio que vem de tão longe.

Rebocado por tracção a vapor, o nosso comboio chama-se agora o trem n.º 2 e a sua marcha tornou-se mais rápida e mais uniforme. Os 2.335 quilómetros que separam a fronteira de Pequim serão cobertos em 34 horas, à média de cerca de 69 km/h, o que é muito honroso.

Depois das paragens de Tchlangtoun, Anansi, Anda, eis-nos em Harbin, cidade de mais de um milhão de habitantes: quinze minutos de paragem; o tempo de tirar algumas fotos, e voltamos a partir.

Para a nossa primeira refeição chinesa, dirigimo-nos à carruagem — restaurante, que conhecemos desde esta manhã, ao pequeno almoço, servido aliás à ocidental. O veículo é muito confortável e muito limpo, as janelas protegidas por vidraças duplas, impedem a entrada da poeira. No tecto, ventiladores enormes e rotativos refrescam a atmosfera. Em cada mesa, coberta com uma toalha branca, alternam as flores e as garrafas de vinho chinês, branco e tinto.

A refeição é servida com pauzinhos que causam o espanto de alguns convivas! E, contudo é muito fácil servirmo-nos deles, visto que todos os alimentos estão cortados em pequenos pedaços. A ementa compõe-se de seis pratos, que nos trazem por duas vezes. Cada qual escolhe o que lhe convém, e serve-se no minúsculo prato que lhe foi entregue. Um bolo de arroz substitui o pão. Além dos seis pratos, um succulento caldo vem no fim da refeição, precisamente antes da sobremesa, que geralmente consta de fruta variada. Uma excelente cerveja loira, compreendida na despesa, nos é concedida à razão de uma garrafa por pessoa.

Nos hotéis onde vamos ficar, a bebida, cerveja ou limonada, é não somente gratuita, mas à discrição, o que será bastante apreciado por causa do calor.

No decorrer do dia, a cozinha chinesa foi o assunto de muitas conversas. Para os ocidentais franceses, a boa mesa é um trunfo muitíssimo apreciado sempre que viajam.

Esquecerão um sítio pitoresco, uma obra de arte, mas nunca uma especialidade culinária. Lembro-me de que em Moscovo, por ocasião da visita ao Palácio das Armaduras, enquanto admirávamos em silêncio um dos tesoiros ali arrecadados, elevou-se do nosso grupo uma voz para perguntar: «— Afinal, a que horas almoçamos?»

Tinha caído a noite quando o comboio parou em Chenyang. A antiga capital manchúria, que se chamava Moukden, é uma grande cidade industrial que ultrapassava um milhão de habitantes.

(Continua)



A JUGOSLÁVIA DESCONHECIDA — por Georges Pillement

Depois de ter escrito muitos outros livros, Georges Pillement ofereceu-nos uma Jugoslávia original, de que explorou cantos e recantos, para revelar, para nossa admiração, numerosas maravilhas ignoradas. Os serviços do turismo jugoslavo farão descobertas neste livro, não só sob o ponto de vista de inventário, evidentemente, mas também pelo interesse que apresentam numerosas obras de arte ocultas, as quais são para nós motivos de surpreendente encanto.

Ete volume foi editado por Grasset, Paris.

JAPÃO — por Nicole Bouvier

O Império do Sol Nascente aproxima-se cada vez mais e à medida que se ocidentaliza mais lamentamos as japoneiras de outros tempos. Por isso é à procura do Japão clássico que o autor nos convida a ver. O seu texto histórico descreve-nos em primeiro lugar os costumes actuais com uma graça que não exclui a preocupação da verdade, que levou o autor a tirar ele mesmo as fotografias que ilustram as páginas do volume.

DICIONÁRIO BIOGRÁFICO UNIVERSAL DE AUTORES

Recebemos o fascículo 22 da obra — «Dicionário Biográfico Universal de Autores» — editada pela editorial portuguesa «Artis», com a autorização da editorial italiana Bompiani. Graças a um escol de professores e escritores portugueses não só foi introduzida a parte portuguesa, mas também a participação de Autores brasileiros.

Neste fascículo n.º 22 figura o grande poeta Guerra Junqueiro e figura também o poeta brasileiro Bernardo Joaquim da Silva Guimarães. Numerosas gravuras ilustram o texto. Uma estampa, a cores, enriquece o presente fascículo: o retrato de Imanuel Kant, pintado por Becker.

OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE

O Segundo Centenário do nascimento do grande Poeta Manuel Maria Barbosa du Bocage, que foi amigo e companheiro do avô paterno de Antero de Quental, foi celebrado com alta dignidade pela editorial «Artis», com a publicação das «Obras Escolhidas», de que acaba de sair o fascículo 10.º, com ilustrações do grande artista Lima de Freitas.

O notável Professor Doutor Hernâni Cidade que dirige esta publicação, apresentará nos últimos fascículos um estudo sobre a personalidade tão rica desse vate que honra não apenas a cidade de Setúbal, onde nasceu, não apenas o seu século, mas a literatura de língua portuguesa, pois Olavo Bilac considerava-o um mestre.

A VIDA QUOTIDIANA DOS MÉDICOS NO TEMPO DE MOLIÈRE

— por François Millepierres

O magnífico século XVII não foi, em todos os aspectos, o «Grande Século». Através das páginas deste livro, o autor mostra-nos um Paris desconhecido, ignorante das mais elementares regras da higiene, com uma classe médica dividida por critérios retrógrados e por ambições, e uma Faculdade de Medicina reaccionária. A assistência pública estava na infância, os hospitais eram antros infectos, e no século seguinte até às vésperas da Revolução, atingiriam o horror de certas visões dantescas. O leitor moderno encontra neste volume motivos de pasmo, como a Subalternidade a que estavam votados os cirurgiões, objecto de desdém da douta Faculdade, que lhes preferia os barbeiros; a concorrência que os farmacêuticos eram forçados a suportar dos merceiros. Descobre-se que Molière, largamente citado no que respeita à Medicina do seu tempo, alvo dos seus ataques, quase não exagerou.

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