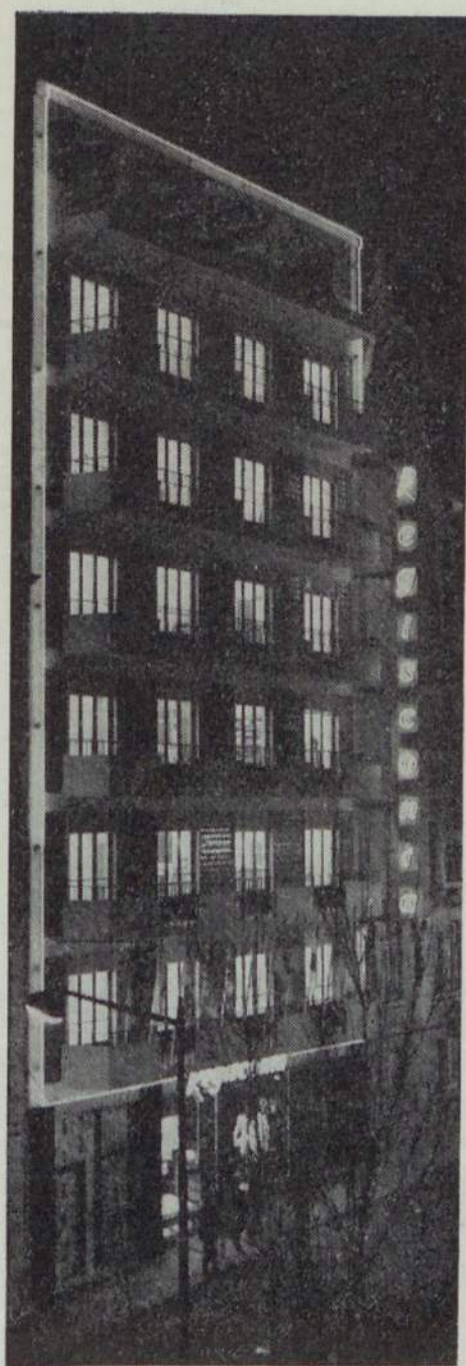


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



DIVISÃO DE CAIXAS REGISTRADORAS

ANKER
HASLER
HUGIN

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO

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

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

ADDO-X
ASCOTA
ODHNER
SIEMAG
SOEMTRON

DIVISÃO DE REPRODUÇÃO DE DOCUMENTOS

LUXACOPY
ORDINA
ORMIG
PRESTO-FOLD
RONEO
ROTA PRINT
TAIFUN

DIVISÃO DE COMPUTADORES ELECTRÔNICOS

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

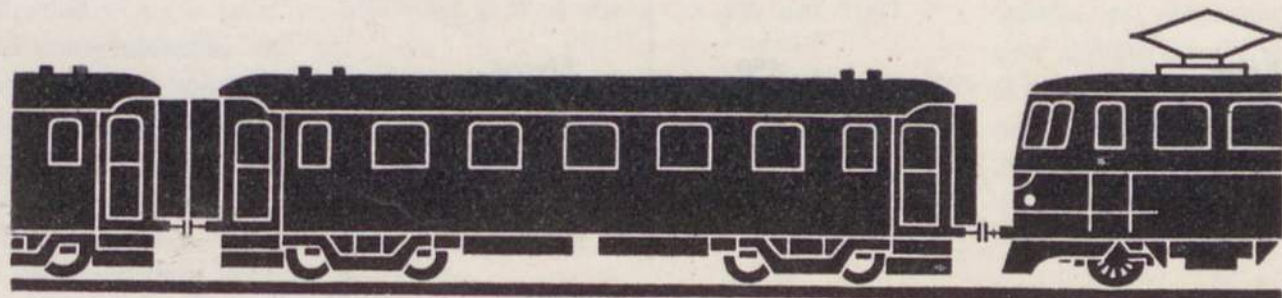
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

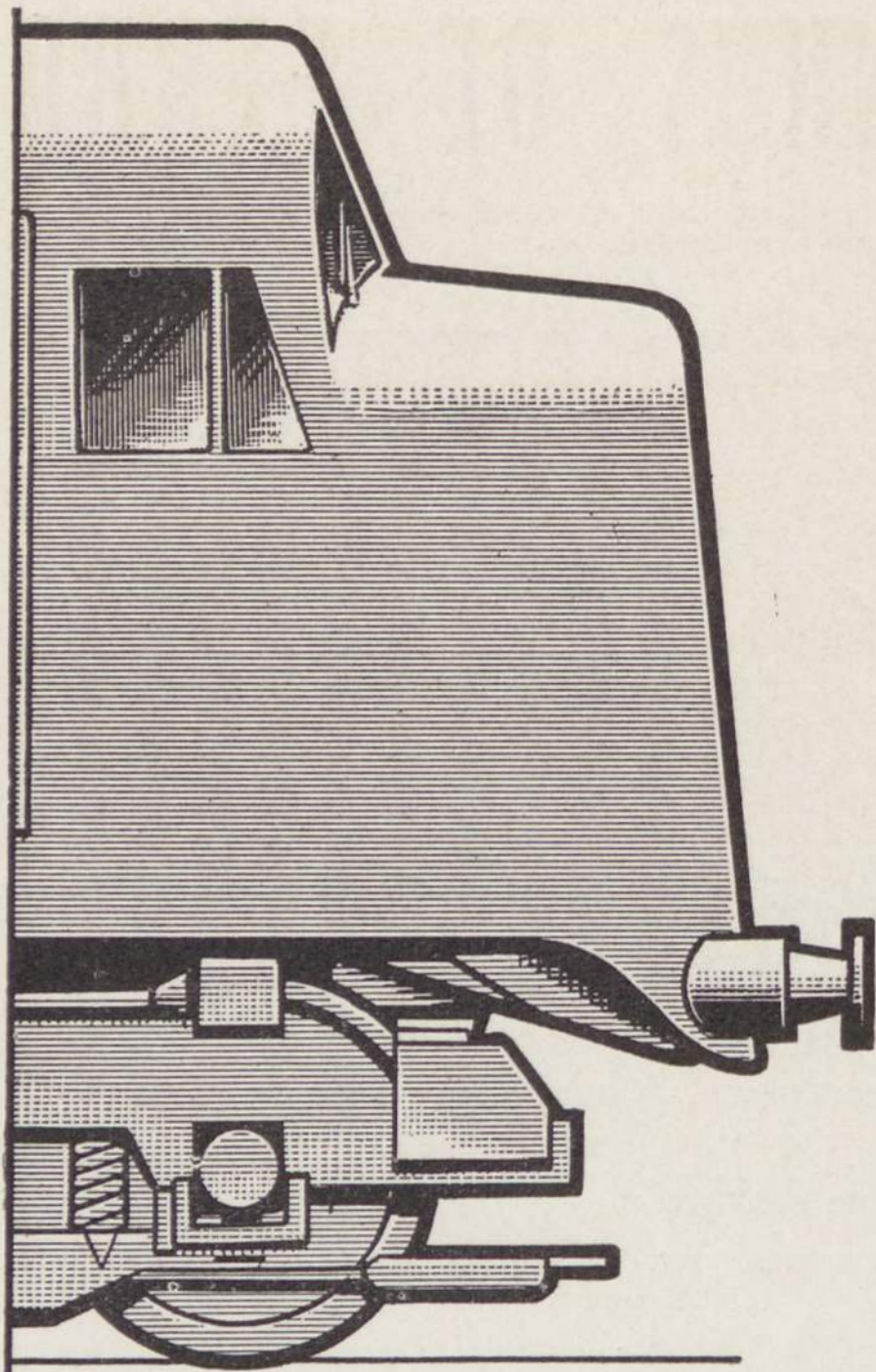
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumário

Jornal do Mês	145
A União Soviética e a velocidade dos comboios	146
O País de Gales possui quatro caminhos de ferro em miniatura	147
O Túnel de Simplon	148
De Paris a Hong-Kong	150

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	151
Escada rolante	152
Panorama	154
Os Peles Vermelhas descendem dos europeus	155
Revista de Imprensa	157
Livros	158

Jornal do Mês

NORTE SUL ESTE OESTE	NOVEMBRO 16 Sábado

Mostrando-se conveniente rever em vários aspectos as disposições do Acordo Colectivo de Trabalho actualmente em vigor para o pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o sr. ministro das Corporações, com a concordância do seu colega das Comunicações, determinou, por portaria, a constituição de uma comissão a esse fim destinada, formada pela seguinte forma:

Presidente — Director-geral do Trabalho. **Vogais** — dr. Diamantino dos Santos Marques, do Ministério das Comunicações; dr. Mário Ferraz de Oliveira, do Ministério das Corporações; dr. Mácio Malheiro Reimão e eng.º António Costa Macedo e Roberto Espregueira Mendes, da C. P.; Olímpio da Conceição Pereira, presidente do Sindicato dos Ferrovíarios do Sul de Portugal; João Moita Dinis, presidente do Sindicato dos Ferrovíarios do Centro de Portugal; Luís Ramos Dias, presidente do Sindicato dos Ferrovíarios dos Serviços Centrais; Mário Gonçalves, presidente do Sindicato dos Electricistas do Distrito de Lisboa; Pulquério Martins de Almeida, presidente do Sindicato dos Profissionais de Enfermagem.

A comissão poderá funcionar em grupos de trabalho nos termos em que o presidente o determinar.

● Com a presença de todos os seus membros, reuniu-se em Lisboa, o Conselho de Administração da Transzambezia Railway Company. Tendo tomado conhecimento de estarem concluídas as diligências para a transferência legal da sede da empresa de Londres para Lisboa, aprovou, por unanimidade, uma resolução nesse sentido. A sede ficará instalada na Avenida da Liberdade, 227-7.º, tendo começado as diligências para o seu registo em Lisboa.

● Entre as medidas de melhoria da rede ferroviária que a C. P. está a intensificar oportunamente, inclui-se o contrato celebrado com o «Groupement d'Etude et d'Electrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 HZ» um contrato para estudo, fornecimento e montagem do equipamento complementar da subestação de Travagem e do equipamento aéreo e de telecomando, telemedida, e telessinalização dos ramais S. Romão-Braga, Alfarelos-Figueira da Foz e Lamarosa-Tomar. Este contrato é de 64 mil contos e o seu cumprimento inte-

gral está previsto para o prazo de 4 anos.

Por outro lado, também a C. P. e o grupo associado «Sorefame-Groupement» contrataram o fornecimento de 24 unidades triplas eléctricas, metálicas. Este contrato, que tem o valor de cerca de 342 mil contos e mostra, nas suas especificações, além de material circulante e motor, os sobresselentes para conservação corrente o seguinte escalonamento de execução: 4 unidades triplas eléctricas a serem entregues no 34.º mês após a assinatura contratual e as 20 restantes nos meses seguintes, ao ritmo de 4 unidades por mês.

Ambos os contratos serão principalmente cobertos por financiamentos 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 participante.

● Os Caminhos de Ferro Alemães despenderam 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 para auxílio do trabalho dos guardas, melhoria de visibilidade e a construção de passagens segundo a mais moderna técnica, fazem parte do vasto programa que se destina a oferecer a maior segurança nas passagens de nível.

● O Governo da Colômbia propõe-se investir 100 milhões de dólares na melhoria do sistema rodoviário e ferroviário do país.

O programa referente aos caminhos de ferro será financiado por dois empréstimos do Banco Mundial, no total de 33,5 milhões de dólares, com os quais serão adquiridas 60 locomotivas «diesel» e 1 200 vagões.

● Até Junho deste ano, 35 680 turistas da República Federal da Alemanha visitaram Portugal, cifra que representa cerca de 8 % a mais do que em 1967.

● Por despacho da Presidência do Conselho, publicado no «Diário do Governo», foi declarado de utilidade turística o Restaurante Chinês de Chow Horng Tzer e Li Pao Shing montado recentemente no Porto.

● Em Munique, iniciou-se o 17.º Concurso Internacional de Música, promovido pelas estações de Rádio da Alemanha. Nesse concurso participaram mais de 200 artistas, procedentes de 30 países. Entre os jovens artistas há representantes de Portugal, Espanha, Argentina, Brasil, Chile, Panamá e Venezuela.

● O Export-Import Bank de Washington, anunciou ter concedido à firma brasileira Companhia Vale do Rio Doce, um empréstimo no total de 17,7 milhões de dólares, destinado a financiar a compra de 12 locomotivas diesel, 42 000 toneladas de carvão tratados a quente, um sistema de «contrôle» de tráfego e outro equipamento norte-americano.

● Desde 1 de Julho que se está a trabalhar na construção da variante do Caracul, uma das obras de renovação do Caminho de Ferro de Moçamedes, as quais representam um investimento no valor de 113 mil contos, representando um considerável factor de incremento da economia do Sul da Província. Espera-se que o assentamento da via esteja concluído em meados do próximo mês de Dezembro, ao passo que está marcado para breve o início de outros trabalhos importantes, como a construção da variante do terceiro troço da Chela, cuja empreitada foi já adjudicada.

● No dia 29 de Setembro, a Direcção da benemérita cooperativa «O Lar Ferroviário» procedeu, em acto solene, à entrega da chave ao sócio n.º 173-A do 4.º escalão, sr. Joaquim Maria Véstia Pombo, no lugar do Azeiteiro, Algueirão — Mem Martins, concelho de Sintra.

No mesmo dia, quase à mesma hora, foi entregue, em acto solene, a chave ao sócio n.º 162-A do 4.º escalão, sr. José Rodrigues Valente Caetano, no lugar do Azeiteiro, Algueirão, freguesia de Algueirão — Mem Martins, concelho de Sintra.

● Em 1967, os turistas franceses gastaram no estrangeiro mais dinheiro do que aquele que os turistas estrangeiros deixaram em França. O saldo da balança de divisas trocadas no sector de viagens foi portanto negativo: 56,8 milhões de dólares, ou seja, aproximadamente

(Continua na pág. 150)

A União Soviética

e a velocidade dos comboios

Diminuir a duração dos transportes, especialmente dos transportes de mercadorias, é de um grande interesse para a economia nacional num país onde, permanentemente e a cada momento, 25 milhões de toneladas de mercadorias são transportadas por caminho de ferro.

Durante o período 1940-1960, a velocidade dos comboios de mercadorias passou de 33,1 km/h para 40,4 km/h, e a velocidade comercial de 20,3 km/h para 28,3 km/h. Em 1965, as velocidades realizadas foram respectivamente de 45,3 e de 33,6 km/h ao passo que a carga bruta média dos comboios de mercadorias passava de 1.301 a 2.404 toneladas.

Em 1955, a velocidade técnica média dos comboios de passageiros elevava-se a 42,3 km/h e a velocidade comercial a 34,2 km/h. Em 1965, essas velocidades tinham passado respectivamente a 52 e a 44,1 km/h. Em 1966, elas atingiam 53 e 44,9 km/h. No concernente aos comboios de passageiros de tracção eléctrica, as velocidades médias eram respectivamente de 64,1 km/h (velocidade de marcha) e 57,2 km/h (velocidade comercial). Os comboios Diesel circulavam com velocidades de 55,7 e de 45,3 km/h. Além disso no tráfego de passageiros, as velocidades máximas atingiam 120, 140 e 160 km/h em toda uma série de relações. A velocidade mais elevada, 160 km/h é actualmente realizada na grande linha Moscovo-Leninegrado.

Um importante grupo de pesquisas examina actualmente a possibilidade de aumentar mais a velocidade dos comboios de passageiros e de a elevar a 200 km/h.

Importantes elementos da técnica ferroviária (locomotivas, veículos, instalações de via de sinalização e de telecomunicações, etc.) estão em ensaios. Estuda-se de maneira aprofundada a oportunidade de criar linhas novas à circulação rápida, e composições automotoras eléctricas que devem atingir velocidades de 200 a 250 km/h estão em projecto. Dos estudos feitos até agora, resulta que nas velocidades de 200 km/h e mais, a utilização mais vantajosa é a dos comboios rebocados por locomotivas. Todavia, nas linhas difíceis e de fraca velocidade, a tracção por locomotivas eléctricas e Diesel apresenta vantagens essenciais.

Além disso, empreenderam-se pesquisas respeitantes à utilização da turbina de gaz como meio de tracção em linhas percorridas em grande velocidade.

Uma via especial de ensaio de circulação de grande velocidade foi construída para o estudo do comportamento dos veículos e das instalações fixas, estas para as velocidades que vão até 250 km/h.

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».

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 oportu-

nas 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 do pedido 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.

O PAÍS DE GALES

possui quatro caminhos de ferro
..... em miniatura

Há sessenta anos, os vales do centro e do norte de Gales ressoavam com o ruído de pequenos comboios de via estreita. Estes caminhos de ferro desempenhavam um papel importante na vida e na economia da região. Hoje em dia só restam quatro deles, que servem de encantadoras recordações do passado, e em vez de transportar cobre, chumbo, ardósias e madeira, levam turistas.

Gales oferece alguma coisa de muito especial para o amante dos caminhos de ferro de via estreita e para os que lamentam que a época do vapor tenha passado. Se estes pequenos comboios tivessem sido de menos duração e não tivessem sido tantos os esforços dos voluntários que lutaram por conservá-los teriam desaparecido. Actualmente constituem uma grande atracção, porque provocam uma autêntica sensação de aventura atravessar as paisagens de Gales.

O comboio da fronteira de Gales

O melhor caminho para automóvel de Londres ao norte de Gales é por Welshpool, uma povoação de grande actividade comercial com muitas casas típicas antigas decoradas com vigas sobre o gesso branco das suas paredes. A uns catorze quilómetros mais além desta povoação encontra-se a «porta de Gales», Llanfair Caereinion, onde o passageiro vê o primeiro caminho de ferro de via estreita, o Welshpool e o Llanfair Light Railway.

Foi inaugurado em 1903 e transportou mercadorias até 1956: carvão, materiais de construção, alimentos e farinhas eram transportados a Llanfair, que por sua vez enviava ovelhas e madeiras para Welshpool.

Este caminho de ferro não permaneceu encerrado durante muito tempo. Um grupo de aficionados tomou conta dele e estabeleceu um serviço de passageiros em sete dos seus catorze quilómetros, levando o passageiro pelo centro das paisagens da fronteira de Gales. Com um pouco de sorte, este grupo espera inaugurar os sete quilómetros restantes do caminho de ferro. Há serviços diários desde Julho a Setembro, com viagens especiais para fins de semana e festivos durante a Primavera e o Outono.

Em duas horas de carruagem de Llanfair chega-se ao centro estival e cidade universitária de Aberystwyth, término do caminho de ferro do vale de Rheidol. Esta linha sobe frondosas paragens, bosques e cataratas por dezoito quilómetros até Devil's Bridge. Terminado um ano antes que o caminho de ferro de Llanfair, é o único comboio de via estreita propriedade do British Rail.

Nos seus primeiros dias, esta linha contribuiu consideravelmente para a indústria local das minas de chumbo. Mine-

rais de cobre e chumbo e madeiras se transportavam até à costa; carvão sal e fertilizantes se traziam em sentido contrário.

Também as linhas de passageiros tinham muito tráfego, mas alguns de aqueles passageiros comentavam que nunca mais voltariam a viajar num comboio que passava por uma via que causava calafrios. Um oficial de caminhos de ferro, com uma perna artificial, costumava dizer que preferia calcorrear os dezoito quilómetros até Aberystwyth do que ir naquele comboio.

Um comboio mais que centenário

O ano de 1912 viu o fim de uma era nas minas de chumbo de Rheidol, e durante muitos anos pôs-se em dúvida o futuro da linha. No obstante, o interesse local aumentou e hoje transporta cerca de cinquenta mil passageiros por ano.

Pelo estuário do rio Dovey, conhecido pelas suas trutas e salmões, e passando pelo pitoresco centro náutico de Aberdovey, chega-se a Towy. Esta povoação é a origem de outro caminho de ferro de via estreita, o Tal-y-Llyn, que celebrou o seu centenário em 1965. Não há outro destes caminhos de ferro no Mundo que possa jactar-se de um século de serviço jamais interrompido.

Foi construído para o serviço das próximas pedreiras de ardósias, mas desde 1951 que é mantido por um grupo de amadores de caminhos de ferro antigos, que formaram uma sociedade de conservação e deram nova vida ao caminho de ferro de Tal-y-Llyn. Hoje, os passageiros podem ver as pequenas máquinas a vapor e gozar o encanto desta estrada centenária. Cortaram-se os antigos arbustos, plantados com o fim de afastar as ovelhas da linha, e os passageiros, durante a viagem de 11 quilómetros desde a costa até aos montes de Cader Idris, podem ver paisagens variadas de mar, montanha, rio e bosque.

Um comboio puxado por cavalos

O quarto dos caminhos de ferro de via estreita de Gales, o Ffestiniog, encontra-se em Portmadoc, a uns setenta quilómetros ao norte de Towyn pela estrada do centro e um pouco

(Continua na pág. 156)

O TÚNEL DE SIMPLON

A explosão ecoou no coração das montanhas como um trovão. Parecia que o Mundo inteiro estava a tremer. Os homens esconderam-se, atemorizados, atrás das trincheiras rochosas.

Depois, o eco diluiu-se, o fumo desapareceu lentamente e a luz do dia surgiu onde, durante anos, só houvera escuridão.

O túnel de Simplon, ligando a Suíça e a Itália, sob os Alpes, estava, por fim, aberto.

Em 15 de Fevereiro de 1905 havia sido removida a última barreira de rocha daquele túnel, com a extensão de 20 quilómetros. Tinha-se utilizado um explosivo à base de oxigénio líquido.

Levara sete anos a construir. O seu custo elevou-se a mais de 240 mil contos e nele perderam a vida 17 trabalhadores. Era o maior e o mais notável túnel que o Mundo vira.

Quando o fumo se dissipou, naquele dia, foi grande a alegria entre os mineiros que, dum lado e outro do túnel, escalando as rochas, acorreram a abraçar-se.

No meio daquela multidão encontrava-se um homem para o qual todos correram, erguendo-o aos ombros e apertando-lhe as mãos.

James Doyle, um irlandês espadaúdo, era o herói do momento. Todos pareciam ter esquecido que, durante três anos, havia sido o mais odiado, o mais temido dos homens entre toda aquela equipa de trabalhadores possantes.

Positivamente, Doyle parecia atrair o ódio. Toda a sua vida vivera com as montanhas. Nascido à sombra dos Montes Negros, em Ardoyne, nos subúrbios de Belfast, trabalhava na «Radicofani Pass», que atravessou os Apeninos, o «dorso» da Itália.

Tinha ligado por meio de pontes os vales dos Andes e aberto túneis no Matterhorn. Mas o túnel de Simplon, trabalho em conjunto da Suíça e da Itália para evitar o desfiladeiro sobre a montanha, que não podia ser utilizado no Inverno, era algo de mais importante.

Apresentava-se como espantoso o problema de furar cerca de 20 quilómetros de rocha maciça. E o trabalho era estra-

CUSTOU 240 MIL CONTOS

nhamente dificultado por grande falta de sorte.

Napoleão, ao construir a estrada militar por cima das montanhas de Simplon, entre 1802 e 1807, fora atingido por uma das maiores tempestades de neve da história da Suíça. Os corpos dos seus soldados ficaram enterrados sob as montanhas de neve.

Diz a lenda que os seus espíritos ainda vagueiam pela montanha. É uma história que poderia ter morrido há muitos anos se não fossem as características especiais dos Alpes.

Quando vieram as tempestades, as granadas estoiraram nos picos, enquanto as fendas e fissuras abertas na superfície das rochas repercutiam os ecos mais estranhos.

Um suspiro, por mais leve que fosse, ouvia-se a quilómetros de distância. Este fenómeno tornou-se mais pronunciado quando os mineiros começaram a abrir caminho no interior da montanha.

O trabalho fazia-se à meia luz, em condições aterradoras, e as velhas superstições em breve foram recordadas pela má sorte que parecia perseguir os trabalhadores.

Cinco mineiros foram mortos e muitos ficaram feridos na explosão dum paiol. Morreram outros três quando abateram duas secções do tecto, apesar de estarem bem escoradas. Estes acidentes elevaram para oito o número de mortos nos dois primeiros meses — um por semana.

O trabalho teve de ser interrompido quando aos mineiros se deparou uma grande corrente de água fria. Houve outra paragem quando encontraram um lençol de água quente. Por minuto, lançava mais de 7000 litros de água quente no túnel.

A constituição dos turnos de mineiros pouco influiu para acalmar o consequente desassossego. Metade dos mineiros era da Suíça; os outros, provenientes

da Alemanha, da Itália, da França, da América e da Suécia. Não havia uma língua comum, pelo que os mineiros se mantinham em grupos isolados e tornava-se cada vez mais improvável a união à medida que os rumores eram transmitidos de grupo para grupo.

A versão em que mais se acreditava era que, quanto mais se progredisse para o interior da montanha, as pressões no tecto se tornariam cada vez mais fortes, até que, finalmente, ele se desintegraria.

Esta crença contribuiu sem dúvida, para que no fim do primeiro ano apenas estivesse aberto quilómetro e meio de túnel.

O engenheiro-chefe da construção demitiu-se e foi substituído por James Doyle, um irlandês exilado que havia trabalhado nos campos de minas de todo o Mundo. Costumava dizer que o túnel de Simplon era o pior trabalho que tinha tido até então, mas, mesmo assim, gostava dele.

Intencionalmente procurou estabelecer a emulação entre cada raça. Insultava o seu patriotismo, as suas crenças, a sua coragem. E com esta psicologia cruel o trabalho avançava na base do orgulho.

Uma coisa, todavia, foi conseguida de todas as nacionalidades em comum — um ódio geral a James Doyle. Debaixo do seu cinturão flagelador e convincente, a verdade é que todos trabalhavam com mais afã do que nunca.

No fim do segundo ano encontravam-se prontos sete quilómetros e meio de túnel. Continuavam a morrer homens e o perigo era o mesmo de sempre. Mas, pelo menos, estavam a ser pagos extraordinariamente.

O último risco acabou numa alegria eufórica. E a última manifestação pareceu apagar todo o ódio, todas as irritações, todas as superstições nos campos de concentração.

O mesmo não se verificou, porém, nas aldeias montanhosas do outro lado do túnel.

Outro ano passou antes que o túnel de Simplon fosse oficialmente inaugurado e ainda outro primeiro que qualquer dos aldeões se aventurasse a atravessá-lo.

de PARIS a HONG-KONG

A CHINA
vista do comboio

(Continuação do número anterior)

As duas carruagens que se destinavam à Coreia Norte desatrelaram-se do comboio. Reparei que, como na Rússia, as carruagens e vagões chineses estavam munidos de engates automáticos.

Na manhã do quarto dia da partida de Irkoutsk, o comboio atingia o Mar Amarelo. Banha, a todo o comprimento, o golfo de Lia Tounq antes de atingir Tien-Tsin, importante nó ferroviário, entroncamento da grande artéria Pequim-Changhai. Às 8 h 12 precisas, o «Transmandchuriano» entrava na estação de Pequim. A estação Central, ? ? ? ? ? e vasta escada rolante «escalatores» permitiam o acesso aos cais. Uma multidão, vestida de branco, deslocava-se sem pressa, sem empurrões; impressionavam-nos a ordem e o asseio.

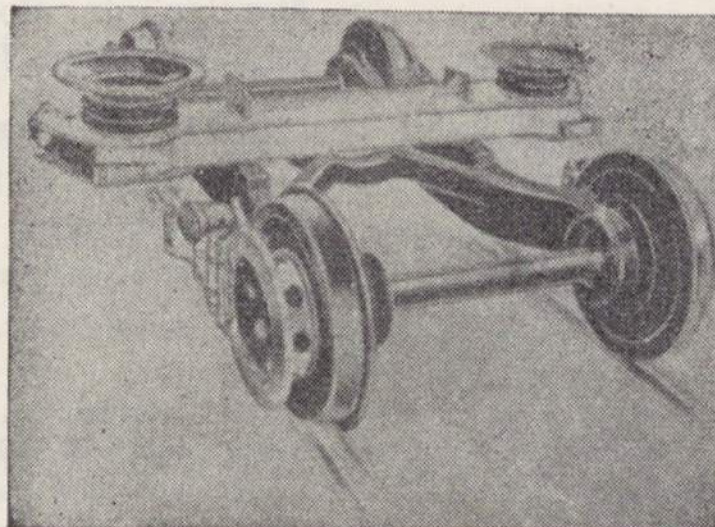
Fomos convidados para uma sala de recepção, onde tomámos contacto com os nossos guias chineses um mancebo e uma jovem, que falavam a nossa língua. Essa sala de recepção, mobilada com poltronas profundas e canapés cobertos de tecidos brancos bordados, é de um asseio de laboratório. Depois de pronunciadas algumas palavras de boas-vindas, oferecem-nos cigarros, chá de jasmim sem açúcar, guardanapos quentes e perfumados.

Por toda a parte encontramos o mesmo cerimonial no decurso das nossas visitas: fábricas, museus, estações de caminhos de ferro, etc. Hospedamo-nos num hotel na imensa avenida Tien An Men onde os quartos espaçosos são dotados de casas de banho, telefone, rádio, termos com água quente para o chá, pantufas, ventiladores, etc. etc.

No escritório de câmbios do hotel, trocamos as nossas divisas, francos ou dólares por yuans. O yuan vale dois

(Continua na pág. 156)

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as
novas unidades UDD

AGENTES:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

LISBOA

(Continuação da pág. 145)

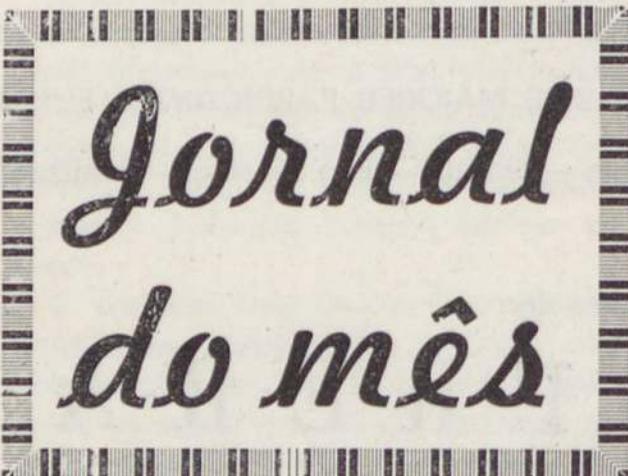
284 milhões de francos. Ele foi positivo, tanto em 1966 (127 milhões de francos) como em 1960 (1.185 milhões de francos).

Entre 1960 e 1967, as somas despendidas pelos franceses no estrangeiro quadruplicaram, enquanto que as despendidas pelos estrangeiros em França apenas duplicaram, o que explica a situação actual.

Doze milhões de estrangeiros passaram, em 1967, mais de 24 horas em França, sobretudo em Julho e Agosto. Os mais numerosos foram os alemães de oeste (1,65 milhões), os belgas e os luxemburgueses (1,6 milhões), os ingleses e os habitantes da comunidade britânica (1,55 milhões), os italianos (1,48 milhões) e os americanos do norte (1,06 milhões).

● Na Presidência do Conselho foi entregue uma exposição subscrita por 757

empregados de escritório da C.P., a solicitar que, por intermédio do Ministério das Corporações, sejam tomadas providências para melhorar as condições de



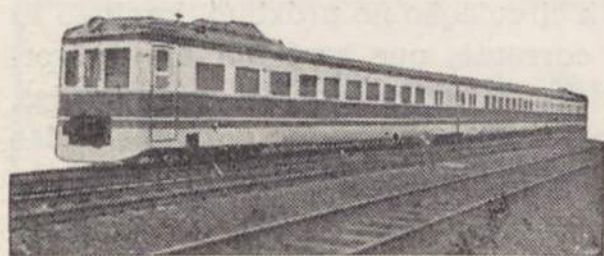
trabalho daqueles empregados, nomeadamente através de aumento de vencimentos, concessão de diuturnidades, de assistência médica e medicamentosa ao nível dos trabalhadores de outras empresas, e

fixação de um horário de trabalho de 30 horas semanais.

● Devido à presença de milhões de centopeias, que tornaram os carris extremamente escorregadios, o tráfego ferroviário na linha de Kumi, no centro do Japão, teve que ser interrompido.

Apesar das grandes quantidades de insecticida espalhadas para afugentar as centopeias, elas resistiram e foi necessário regá-las com petróleo e lançá-las fogo.

● Recebemos o n.º 3 da revista «Órgão do Grémio Nacional da Imprensa Não-Diária». Do sumário consta: «A chamada pequena Imprensa» por Carolina Homem Cristo. «Nós, os jornalistas» por Jorge Ramos. «Temas ultramarinos» «Homenagem aos novos directores do Sindicato dos Jornalistas» e «Curiosidades da Imprensa de todo o Mundo».



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)

O proprietário das acções nominativas receberá uma carta de convocação.

O possuidor de acções ao portador cobrará das caixas um recibo nominativo, indicando o dia do depósito dos títulos, e que lhe servirá de bilhete de admissão.

Ninguém pode ser procurador de um accionista sem que seja também accionista, possuidor de, pelo menos, dez acções, nem poderá representar mais do que um accionista ausente.

As procurações a apresentar passadas com plenos poderes para deliberar acerca dos fins especiais da reunião da assembleia e com as formalidades requeridas segundo as leis vigentes do reino, para que possam ser consideradas documentos públicos.

Todavia as mulheres casadas, os menores, as corporações e estabelecimentos públicos que possuam, pelo menos, dez acções, poderão ser representados por seus maridos, tutores ou curadores, ou por seus respectivos administradores, logo que estejam completamente munidos de poderes ou outras autorizações e devida e legal forma para essa representação.

Art.º 41.º — A assembleia geral de accionistas reúne-se, em cada ano, antes do 1.º de Maio, na sede da companhia.

Reúne-se, além disso, extraordinária, todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julgar necessário, ou for pedido por um quarto do capital.

Art.º 42.º — As convocações serão feitas por anúncios publicados quarenta dias, pelo menos, antes da reunião, no jornal oficial de Lisboa.

Quando a assembleia geral tenha por fim deliberar sobre as propostas mencionadas no artigo 45.º, os convites devem mencioná-los.

Art.º 43.º — A assembleia geral fica regularmente constituída quando os accionistas presentes representem, pelo menos, a quarta parte do capital social, salvo o que é regulado no artigo 45.º e as suas deliberações serão por maioria de votos presentes ou representados.

Art.º 44.º — No caso em que, em virtude de uma primeira convocação, se não reunam accionistas que representem, pelo menos, a quarta parte do capital, proceder-se-á a uma segunda convocação, com quinze dias de intervalo, pelo menos.

As deliberações tomadas pela assembleia geral, nesta segunda reunião, serão válidas, seja qual for a parte do capital representado pelos accionistas presentes; mas nesta assembleia somente poderão ser tratados os assuntos para os quais ela fora primeiramente convocada.

Art.º 45.º — As deliberações relativas às propostas de fusão, ou reunião com outras companhias, ou trespasse da empresa do arrendamento de todo ou parte dos caminhos ou outros estabelecimentos da companhia, de modi-

ficações ou adições aos estatutos, de aumento de capital social, de prorrogação ou dissolução antecipada da sociedade, não podem ser tomadas senão em assembleia geral composta de accionistas que representem, pelo menos, dois terços do capital social.

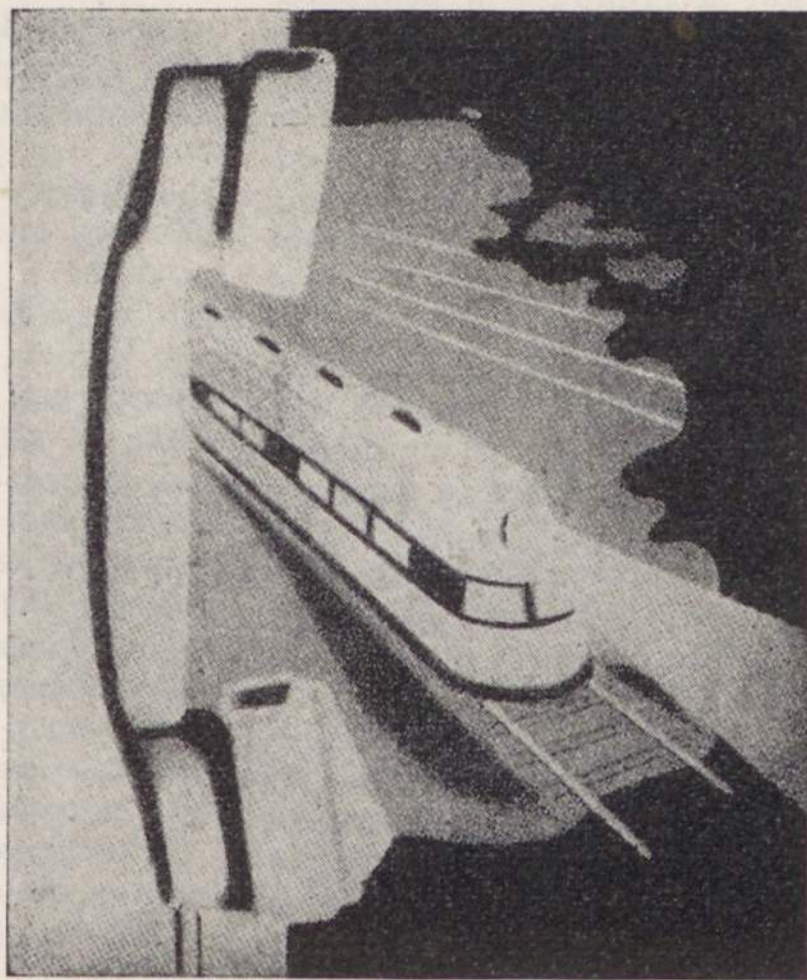
No caso que à primeira convocação não concorram os accionistas que representem os dois terços do capital social, proceder-se-á pelo modo estabelecido no artigo 44.º.

Art.º 46.º — O presidente da assembleia será eleito anualmente, bem como o vice-presidente.

Na falta destes presidirá à assembleia o presidente do conselho de administração, ou na sua falta o administrador que para esse fim o conselho nomear.

Os dois maiores accionistas presentes, à parte o presidente, desempenharão as funções de escrutinadores e, no caso de recusa, os dois maiores accionistas depois daqueles e assim até serem aceitas as ditas funções.

O secretário será nomeado pela mesa dentre os outros accionistas presentes.



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

FOLCLORE CHECO

Pelas ruas de Furth im Wald, na Alemanha Federal, avança lentamente um monstro horripilante de 16 metros de comprimento e três de altura e pesando quase 1000 quilos. A multidão não tira os olhos do dragão, que pela bocarra escancarada lança labaredas e faúlhas. De repente, aparece um cavaleiro intrépido e destemido que, numa luta renhida, consegue, finalmente, vencer, o dragão. Mais uma vez o bem triunfou sobre o mal.

Este espectáculo repete-se todos os anos na pequena cidade a dois passos da fronteira checa, no sobpé do Bohmerwald, que, como cidade junto a uma fronteira morta, luta hoje com grandes dificuldades. A lenda do dragão data dos tempos mais remotos. Da floresta emergia o dragão, símbolo da ameaça constante que a natureza representava para o homem. Este antiquíssimo espectáculo popular já conta mais de 500 anos. Foi estreado em memória das «Guerras Hussitas» que em Agosto de 1431 ameaçaram de ruína a pequena cidade.

O entrecho da peça bem simples: Fugindo dos hussitas, que incendeiam e assassinam, uma torrente de fugitivos chegam à cidade. Atrás deles vem o dragão. A senhora do Palácio de Furth, dá guarida aos fugitivos. O Príncipe Furth, um tirano covarde, nega-se a defender a cidade e a população. Quando a bela senhora rejeita o seu pedido de casamento, o Príncipe quer entregá-la ao dragão. Surge de repente o jovem cavaleiro Udo, corajoso e decidido, que consegue vencer o monstro. Os habitantes da cidade e os foragidos recobram ânimo, organizam a defesa e desbaratam os hussitas.

Uma semana de cada ano pertence em Furth ao passado. E mesmo hoje em dia pode acontecer que um simples lavrador da região molhe o seu lenço no sangue (sintético!) do dragão. Respeita assim o costume dos seus antepassados que levavam este lenço para casa, defendendo-se desta maneira contra todo o mal.

Toda a cidade participa no belo espectáculo. Um grupo desempenha os papéis de soldados, cavaleiros, arautos e outro povo de foragidos. Um mestre-ferreiro de Furth constrói todos os anos o dragão. Propulsionado com as asas, urrando e roncando.

NA ALEMANHA: AÇO INCANDESCENTE TRANSPORTADO POR CAM. DE FERRO

Dez vagões prateados, e em forma de torpedo, atravessam a região mineira da República Federal da Alemanha, situada às margens do Reno

e do Ruhr. Transportam uma carga incandescente constituindo assim, com seus 34 m de comprimento e um peso total de 374 ton., uma impressionante prova do grande desenvolvimento da indústria siderúrgica alemã. A forte competição internacional e a concorrência de outros materiais obriga as empresas a modernizar e cooperar. Têm que procurar sobrepujar os concorrentes nos progressos técnicos e no baixo custo da produção. Uma das medidas tomadas para o conseguir é o transporte de ferro bruto incandescente num trecho de 40 km da ferrovia pública que, à primeira vista, parece pouco económico.



A empresa Krupp, que poucos anos atrás centralizou a administração da Usina Siderúrgica de Rheinhausen e da Bochumer Verein für Gusstahlfabrikation (fabricação de aço fundido), calculou que, embora um vagão custasse meio milhão de marcos, a longo prazo, este sistema dos vagões torpedo seria mais económico que o anterior. Os vagões transportam 50 000 ton. de ferro incandescente por mês, dos seis altos-fornos em Rheinhausen, à moderna siderúrgica de Bochum. onde um grupo de cinco altos-fornos suspende a sua produção a fim de dedicar todos os esforços à fabricação de aço. Na mesma ferrovia, outros vagões especiais transportam lingotes de aço incandescente da siderúrgica de Rheinhausen, que emprega na produção métodos modernos com oxigénio, a uma das mais modernas fábricas de laminação da Europa, também em Bochum. Esta que é comandada por dois computadores, foi construída num terreno, que, encontrando-se sobre uma mina de carvão, teve que ser reforçado mediante 2000 injeções de cimento.

A indústria de aço da Alemanha tem, para o ano corrente uma previsão recorde: 39 a 40 milhões de toneladas.

HÁ 104 ANOS

CAMINHO DE FERRO — Estamos finalmente, em vésperas da realização do grande melhoramento que o público do Porto, Aveiro e Coimbra ansiosamente esperava. O caminho de ferro entre Vila Nova de Gaia e Taveiro abre-

-se à circulação no próximo domingo 10 do corrente, que será um dia de verdadeiro regozijo para as três cidades, que por este modo vão ser suprimidas as distâncias que as separam.

O regozijo que este melhoramento deve causar será na razão da impaciência com que era esperado e pedido, e acrescentado pela ideia de que em breve se estenderá até à capital.

... entre Coimbra e Vila Nova de Gaia haverá dois trens ascendentes e dois descendentes, e entre Coimbra e Taveiro, que é a primeira estação ao sul de Coimbra, à distância de 7 quilómetros, haverá um trem descendente e outro ascendente.

... estes comboios são mistos, com todas as classes e param em todas as estações que há entre Vila Nova de Gaia e Coimbra, as quais são Valadares, Granja, Esmoriz, Ovar, Estarreja, Aveiro, Oliveira do Bairro, Mogofores, Mealhada e Souselas.

Os preços das passagens são:

De Vila Nova de Gaia para Aveiro, na 1.ª classe 1\$080, na 2.ª 840, e na 3.ª 600 réis.

De Vila Nova de Gaia para Coimbra, na 1.ª classe 2\$070, na 2.ª 1\$610 e na 3.ª 1\$150. reis.

... O serviço de mercadorias a pequena velocidade começará no dia 14 de Abril.

(Do «Comércio do Porto» de 12 de Novembro de 1864).

TOPONÍMIA

Há uma genealogia fabulosa de Gregos e de Romanos combinada com a toponímia. *Lusus* deu o nome à Lusitânia, *Romulus* apelidou com o seu nome Roma. De carácter mítico é a denominação *Herminius* dada por Júlio César à Serra da Estrela, onde nascia o rio Alminius, também chamado *Munda* (hoje Mondego) em cujas margens ficava a cidade de *Aeminium* (Coimbra).

Belesama, lugarejo no concelho de Águeda provém da deusa *Belesan*, e do deus *Tamebrigudo* provém o Tâmega. *Getalo*, suposto rei de Atenas, terá sido o responsável pelo aparecimento de Gaia. Herodes responde por *Ródão* e Tubal por *Setúbal*. Abrantes vem de Aurantes (ouro antes). Como se sabe, a fama do ouro lusitano atraiu povos das mais diversas raças. O Padre António Vieira escreveu: «Se em Portugal não houvera minas de ouro e prata, nunca os romanos viriam a fazer-lhe guerra...». Encontraram-se barras de ouro em Oliveira do Hospital. A toponímia actual regista *Casal de Ouro*, *Moinho de Ouro*, *Vale de Ouro*, etc.

Panorama

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.

Até junho deste ano, 35.680 turistas da República Federal da Alemanha visitaram Portugal, cifra que representa cerca de 8 % a mais do que em 1967.

Há uma dezena de anos que várias linhas ferroviárias europeias têm o serviço de «Automóvel no trem». Ele serve principalmente nos meses de Verão ao transporte de veículos e seus passageiros do Norte para o Sul, longe das estradas de longo trânsito. Turistas britânicos, holandeses, belgas e alemães podem assim chegar ao termo de sua viagem, na Costa Mediterrânea, descansadamente durante a noite. As vantagens foram conhecidas e os Caminhos de Ferro registam um balanço favorável. À cabeça acha-se a França, onde no último ano foram carregados 107.000 automóveis. A seguir vem a Grã-Bretanha com 59.000 e a República Federal com 49.000 carros.

Um comboio de 1.500 m, o mais longo que se viu na Inglaterra, foi utilizado para a experiência de novos distribuidores de freios de ar Westinghouse entre Peak Forest e Broadholme, próximo de Belper. Rebocava cem vagões!

É também o mais longo comboio que, na Europa, tem sido rebocado por uma única locomotiva. Especialistas da travagem dos caminhos de ferro alemães,

franceses, italianos, suíços e checoslovacos seguiram a experiência.

A África Oriental compreende, geograficamente, três países a norte e sul do Equador. Quênia, Uganda e Tansânia. O grande Rif, misteriosa falha geológica, determina a importância económica destes países. Formam uma sucessão de lagos e correntes de água que alimenta a variadíssima fauna e flora da África Oriental e é fonte de energia para muitos milhões de homens. O Rif começa em Moçambique e bifurca-se na Tansânia. O braço ocidental inclui as cachoeiras de Mruchison, paraíso de animais, ao norte de Uganda, com vinte mil hipopótamos e crocodilos, e a barragem de Jinja, que fornece energia eléctrica a vastas zonas. O braço oriental do Rif atravessa o Quênia, a Etiópia e o Mar Vermelho, para terminar no Mar Morto. Quem, após prolongada ausência, visite Nairobi, a capital do Quênia, verá grandes transformações. Quando se vai do aeroporto para a cidade, surge, no horizonte, uma silhueta de arranha-céus que lembram uma cidade americana. Sob as arcadas dos hotéis imponentes passeia uma multidão de turistas ansiosos em participar de um safari. Arranha-céus de escritórios, fábricas, institutos universitários, jardins e parques — e largas avenidas que tanto poderiam ser em Barcelona como em Berlim, se não fosse a população predominantemente africana e indiana. A população do Quênia compõe-se de cerca de 10 milhões de africanos, quase 200 mil indianos, 75 mil árabes e 53 mil europeus. Mas o visitante encontra também a outra face da África, a África misteriosa que, há séculos, continua a mesma: as tribos dos kikuyus e massais, as manadas de búfalos, os elefantes e leões, as antigas danças tribais e os tambores. Um céu de aspecto lácteo ao meio-dia, cobre a planície de Serengé, imenso parque destinado à protecção de animais, entre eles 46 mil girafas. A paisagem, essa, não se alterou.

As cidades que fizeram a glória da Fenícia não desapareceram por completo. Todavia, aquelas que foram célebres, são hoje cidades mortas. Byblos, no Líbano, uma das mais importantes metrô-

poles fenícias, é agora um pequeno burgo de 1500 habitantes. No norte da Síria cidades inteiras desapareceram. Apenas alguns vestígios recordam que Qalbloze, Brad e Meés foram grandes cidades há muitos séculos, ainda opulentas nos primeiros tempos do cristianismo. Outras cidades da Síria, como Palmira, transformaram-se em aldeias de beduínos. É ao longo da costa libanesa, denominada Costa dos Deuses, que se encontram as cidades mais antigas do Mediterrâneo oriental.

Da fronteira de Israel à fronteira da Síria, revive-se toda a história da Fenícia e das conquistas do Ocidente e da Ásia, através das minas da «Costa dos Deuses». Tyro, reduzida hoje a minúscula aldeia de pescadores, foi a opulenta cidade de Hiram I — que enviou ao rei David as madeiras de cedro para a construção do Grande Templo. De Tyro, cujo nome remoto era *Tsour* (rochedo em língua semita) partiram as «trinremes» fenícias à conquista do Mundo. Fundada três mil anos antes da nossa era, fora, depois de Sídón, a cidade mais poderosa e mais rica da Fenícia. Alexandre, o Grande, conquistou-a e destruiu-a completamente. Foi de Tyro que Dido saiu com a sua frota para fundar em África uma «nova cidade»: Cariath Hadetha, que muitas vezes pôs em perigo Roma, e se tornou célebre com o nome de Cartago.

Entre as cidades que desapareceram completamente conta-se Serepta, que os reis de Jerusalém dotaram com fortalezas. A 18 quilómetros de Beirut, Gebal, a velha cidade sagrada de Adónis, é hoje uma povoação modesta com o nome de Jebail. Byblos era um notável centro religioso visitado por todos os peregrinos da Grécia e do Egipto. Efectuavam-se ali os grandiosos festejos conhecidos por «adónias», celebrando os amores de Astarté e de Adónis. Os egípcios levaram para Byblos o culto de Isis e de Osiris. Mas, além dos egípcios, também os assírios ali dominaram durante séculos, e, depois deles, os persas, os seleucidas, os romanos, os bizantinos. Os árabes e os cruzados desempenharam importante papel em Byblos. Tudo isto dá às suas ruínas incalculável valor histórico. Aos monumentos da época fenícia juntaram-se os da conquista greco-romana.

Os Peles Vermelhas

TERRAS
E POVOS

descendem dos europeus

A altivez, o sentido da honra, o orgulho e a dignidade dos índios das planícies centrais e da orla atlântica da América do Norte, surpreenderam sempre os viajantes e exploradores europeus.

Aqueles homens que também atraíam a atenção pela elevada estatura, pelos traços nobres da fisionomia e pelo nariz aquilino, tinham em elevado grau noções de ética e normas de justiça. Quando Simonin, em 1867, visitou a tribo dos Crow, afirmou que a figura daqueles índios «recordava o tipo dos Césares romanos tal como o vemos desenhado nas medalhas». Os antropologistas do século passado verificaram extraordinárias semelhanças físicas e até grandes afinidades psíquicas entre os Peles Vermelhas e os europeus. Geoffroy Saint-Hilaire, em 1860, foi mais longe: incorporou a raça *alleganica* às raças brancas! Aquela raça da grande família pele-vermelha fora designada por *apalacida*, por Imbelloni e *silvida* por Cannals Frank. É a *natchez*, segundo a designação que lhe daria Zeune, mais tarde, em 1937. Temos, porém, que considerar que as semelhanças físicas não resolvem o problema das origens. Os europeus são os antepassados dos peles-vermelhas. A hipótese era audaciosa e nenhum antropologista a quis formular como boas as consequências que provocaria. Estudaram cautelosamente tal hipótese. Tinham diante de si um problema difícil. Para o resolver, para chegar à conclusão exacta e irretroquível de que os peles-vermelhas descendiam do homem branco, foi necessário uma lenta evolução de «conclusões» que abrange três fases de estudos pormenorizados. Na primeira fase, De Quatrefages (1889) aventurou-se a dizer que o homem de Cro-Magnon do paleolítico superior europeu estava relacionado efectivamente com os peles-vermelhas. Como se sabe a designação étnica de Pele Vermelha compreende duas raças ou sub-raças: os *planidos*, dos grandes prados centrais, e os *apalacidas*, da vertente atlântica. Na segunda fase, Deniker (1926) ao tratar das migrações dos povos que penetraram na América, afirma que «procediam tanto da Europa como da Ásia». Finalmente Remy Giraudet, em 1930, sustentou em várias comunicações apresentadas em congressos internacionais, um deles realizado em Portugal, que os Peles Vermelhas são indiscutivelmente descendentes dos homens pre-históricos de Cro-Magnon. Baseava-se para isso em argumentos antropológicos e etnológicos, e em hipóteses geológicas. Sob o ponto de vista somático, Giraudet mantém a sua teoria. «a raça gigantesca aurinacense de Cro-Magnon (altura média masculina, 1,82) foi a antecessora dos povos que actualmente vivem aquém e além Atlântico».

Descendentes dos grandes caçadores do Paleolítico superior são os Berberes, os Guanches das ilhas Canárias (hoje extin-

tos) os Vascos, as famílias rurais da Dordogne, Provença, Pirinéus, La Perche, Charente, algumas da Andaluzia e os Peles vermelhas. Este tipo humano distribuído pelas margens do grande oceano que separa a Europa da América do Norte, é o *homo atlanticus*. As comparações morfológicas de Giraudet aludem à estatura daqueles povos, ao aspecto da cabeça e do rosto, às proporções do tórax e dos membros, à anatomia óssea da cabeça. O modelo é o dos fosseis do Cro-Magnon, e as diferentes escaladas antropométricas analisadas levam-no a afirmar que os Peles Vermelhas descendem, sem a menor dúvida, dos remotos caçadores da Idade do Gelo correspondente à última glaciação das quatro registadas no Quaternário. A elevada estatura, os crâneos dolicomorfos, o tipo «respiratório», as fortes e proeminentes mandíbulas, e muitos outros traços, justificam a evidente ascendência europeia dos Peles Vermelhas. Deste modo ajustam-se todas as peças do «puzzle» racial do Novo Mundo.

Com efeito, sobre a múltipla origem das raças da América indígena (Ameríndia) Giraudet noutros trabalhos deixou estabelecido que cinco correntes migratórias haviam engendrado outros tantos grupos antropológicos, a saber: *Homo sapiens atlanticus* (cabeça alongada, grande estatura, nariz aquilino, pómulos salientes, mandíbula proeminente, pele acobreada; Peles Vermelhas ou, segundo a escala classificativa de Imbelloni *sonoridos*, *plánidos*, e *apalacidas*; *Homo sapiens asiaticus* (cabeça arredondada, pequena estatura, olhos mongólicos, nariz longo, pele amarela — *povoandios*, *columbidos*, *amazonidos*, *istmnidos*; *Homo sapiens oceánicus* (cabeça muito comprida, abóboda do crâneo muito baixa, arcos superciliares acentuados, pequena estatura, membros inferiores esqueléticos — *fogoidos* *Homo sapiens hyperborens* (esquimidos) considerados à parte, por todos os antropologistas, do indígena americano.

Sob o ponto de vista cultural, Giraudet regista fundamentalmente traços peculiares na arte dos Peles Vermelhas «que a Ásia pre-histórica não pode explicar, enquanto que a Europa pre-histórica os explica da maneira mais perfeita». No caso da arte animalística dos índios das planícies, as representações do bisonte são quase idênticas às das cavernas franco-cantábricas que exibem as obras mestras da pintura rupestre. Quanto ao *tipi*, a tenda crónica dos Peles Vermelhas, provou-se que ela é a reminiscência da «morada portátil» dos Cro-Magnon na sua vida nómada pelas planícies, atrás da caça. Por outro lado, na caverna de Pont de Gaume existem desenhos representando tendas semelhantes às *tipi* cobertas com couros de bisonte. Os adornos do Cro-Magnon (colares de dentes de



(Continua na pág. 157)

de PARIS a HONG-KONG

(Continuação da pág. 150)

francos; divide-se em dez «jião», e o jião vale dez «fen». Pequim tem 7 milhões de habitantes. Dois dias são consagrados às visitas clássicas: Colina de Carvão, a Cidade Interdita, o Palácio Imperial. A cada paragem do nosso automóvel estamos cercados por uma multidão de curiosos. As crianças, em grande número, um pouco medrosas a princípio, mas que nos sorriem ao primeiro sinal de amizade que lhes dirigimos. Se, com excepção dos táxis, os automóveis são raros, abundam pelo contrário as bicicletas. Constitui espectáculo curioso cruzar milhares de ciclistas vestidos de branco.

Como recreio, entramos num cinema da capital onde se projecta um filme: «O comboio anda mais de pressa». Toda a acção se passa em caminho de ferro. O público, numeroso, como no velho bom tempo do mudo, aplaude com entusiasmo, quando o comboio, evitando a catástrofe iminente, pára a alguns centímetros de um rochedo enorme que obstruía a via!

Chaghaia — Expresso

A nossa próxima etapa é Nanquim, a 1 173 quilómetros ao sul de Pequim. O comboio que nos conduz até ali é de tracção a vapor. Treze carruagens do modelo soviético e uma carruagem-restaurante compõem essa unidade; como os caminhos de ferro da União Soviética possuem duas classes: a «dura e a mole»; durante o nosso circuito na China, viajaremos na classe «mole».

A denominação de cada carruagem é feita em caracteres chineses e latinos, o que permite notar que Ruanwoche é um vagão-leito de classe mole e um «Yingwoche», um vagão-leito de classe dura. Quatro *couchettes* em duro e

uma, duas ou quatro leitos em mole. Quanto à carruagem-restaurante, ela chama-se «Canche».

A nossa carruagem não comportava mais que oito compartimentos de quatro lugares cada um, espaçosos, de uma extrema limpeza, muito confortáveis. As janelas com dupla vidraça, que se levanta pela parte de baixo até meia altura, a parte aberta fica protegida por uma fina rede metálica, que impede a entrada das cinzas do carvão. Os vidros guarnecidos de pequenas cortinas brancas e de espessa cortina para a noite. Em cada mesa, ao lado de uma lâmpada de cabeceira, encontram-se à disposição dos passageiros saquinhos com chá e uma garrafa termo com água quente. Devo assinalar igualmente: a iluminação individual, um ventilador rotativo, pequenos espaços para os fatos, pantufas, uma tomada de corrente, etc. Nas extremidades do veículo situa-se um grande gabinete de toilette com dois lavabos, água quente e fria, e os W. C. separados dos lavatórios. Se o rádio está ramificado em quase permanência, o som passa a ser discreto e pode ser diminuído ou simplesmente cortado por meio de um botão de regulação colocado em cada compartimento. Como na classe inferior, o chão do corredor e dos compartimentos é coberto por um espesso tapete vermelho; várias vezes por dia, com aplicação, o encarregado da limpeza passa-lhe o aspirador sem esquecer o mais pequeno recanto. Fora do serviço de chá, não tornamos a encontrá-lo a não ser com um pano na mão, à caça da poeira que, apesar da rede, penetra mesmo assim, por todas as vidraças, quando estas estão elvantadas por causa do calor.

O asseio é contagioso: cada um de nós sente o dever de evitar de atirar ao chão o mais pequeno papel, o menor fragmento de cigarro.

(Conclue no próximo número)

O PAÍS DE GALES

(Continuação da pág. 147)

mais longe pela estrada da costa, passando pelo majestoso castelo de Harlech. O Ffestiniog é o «pai de todos» os caminhos de ferro a vapor de via estreita de passageiros. A linha foi inaugurada em 1836 com animais em vez de máquinas: as carruagens eram puxadas por cavalos pelas inclinadas ladeiras desde Portmadoc e logo se carregavam sobre um veículo especial para a descida em roda livre. Foi construído para transportar ardósia das grandes pedreiras de Blaenau Ffestiniog até ao porto de Portmadoc.

As máquinas a vapor foram introduzidas no ano de 1863, e dois anos mais tarde inauguraram-se os serviços de passageiros, que transportavam 150.000 pessoas por ano, além de milhares de toneladas de ardósia e de carvão. Durante aqueles primeiros anos, a maioria dos passageiros era constituída por trabalhadores das pedreiras.

A CHEFE DA ESTAÇÃO ENVERGA TRAJO TÍPICO

A linha encerrou-se em 1946 por motivo da diminuição da indústria da ardósia. Os carris oxidavam-se, as carruagens e vagões arruinavam-se e a via encheu-se de ervas. Toda-

possui quatro caminhos de ferro em miniatura

vía, no ano de 1954, com a constituição da Ffestiniog Railway Society, iniciaram-se os projectos para reabrir a linha, secção por secção. A maioria da equipa original foi esmeradamente restaurada e em 1958 os comboios já chegavam até Ta-y-bwyh, a uns onze quilómetros.

O vale de Ffestiniog é um dos mais belos, e a viagem, de cerca de sessenta quilómetros, oferece ao passageiro a oportunidade de observar uma paisagem soberba. Em Tan-y-bwyh, a chefe da estação veste o típico traje do país de Gales, como recordação de que este pequeno caminho de ferro faz parte do passado do país, além da sua actualidade.

Nada diminui o entusiasmo da sociedade, e continua o trabalho da renovação da via. Projectam inaugurar ainda este ano mais cinco quilómetros, e mais tarde por comboios em toda a linha até Blaenau Ffestniog.

O País de Gales também possui um caminho de ferro em miniatura de quatro quilómetros a Fairbourne, próximo de Barmouth; o caminho de ferro puxado por cabo a Llandudno, e a linha de uns oito quilómetros até ao cume de Mount Swndon, o único caminho de ferro de montanha do país.

Revista de Imprensa



AS LIGAÇÕES COM A ESPANHHA

Não faz sentido que o comboio internacional que, por vezes, se efectua de Viana do Castelo a Hendaya, circule por via Pampilhosa, nem mesmo o que de Porto — Campanhã sai às 9,50 siga também por via Vilar Formoso. O seu trajecto é a linha do Douro, portanto via Barca de Alva. Não julgemos que a maioria dos passageiros do Minho, e sobretudo do Alto Minho, segue à via Pampilhosa — Vilar Formoso. Prefere andar mais uns quilómetros e seguir via Vigo, com prejuizo para a C.P. Dizemos mais uns quilómetros porque, de Viana do Castelo a Hendaye, via Barca de Alva, é mais perto alguns quilómetros do que por via Vigo.

A C.P. precisa de insistir com a sua congénere espanhola para que esse comboio que parte do Porto — Campanhã às 9,50, com três ou quatro carruagens siga pela linha do Douro para que muitos passageiros não fujam para as linhas espanholas vizinhas das nossas fronteiras nortenhas. Isto pode dar-se, pois, segundo nos consta, a Renfe vai fazer ou já faz circular máquinas potentes de S. Esteban que podem rebocar entre 350 e 800 toneladas naquele troço de linha, conforme os perfis. Ora um comboio de passageiros com três ou quatro carruagens nunca atinge aquela tonelagem, podendo ser rebocado, digamos quase a brincar, nessa linha. Esperamos, pois, que estas nossas sugestões tenham algum acolhimento na Administração da C.P. para melhoria deste Douro esquecido.

de «O Marcoense»

FALTA UM TELEFONE

na estação dos Caminhos de Ferro

Já há anos, por razões desconhecidas, foi retirado o telefone existente na Estação dos Caminhos de Ferro.

A população aumenta nesta quadra do ano com a chegada de veraneantes e turistas, não esquecendo que só a sua população militar excede o número de 1500 pessoas e, por isso, não faz sentido que uma estação que não está situada no centro da cidade, não tenha um telefone.

Como pode progredir o turismo quando lhe falte um dos elementos essenciais ao seu desenvolvimento?

Não se compreende que numa estação onde diariamente circula tanta gente esteja isolada de meia cidade.

A necessidade urgente de um táxi para quem chega em qualquer comboio ou automotora, o contacto do comércio,

por motivo de cargas, despachos, etc., e até mesmo do público para conhecimento dos horários dos comboios, tudo está vedado há anos motivado talvez por uma asnática determinação.

Mas para onde caminhamos nós, progresso ou retrocesso?

Sabemos de localidades em que telefones foram colocados nas estações a expensas das Comissões de Turismo.

Seja como for, ou em colaboração com o comércio, com a Câmara ou com a Comissão Municipal de Turismo, torna-se necessário colocar um telefone na Estação dos Caminhos de Ferro.

Já é tempo de se irem reparando certas falhas que os estranhos nos apontam e que nós próprios constatamos.

Estamos na presença de um problema que nem sequer necessita comentários porque interessa a todos.

Aqui registamos o nosso alvitre e oxalá encontre eco em quem de direito.

(do «Povo Algarvio» Távira)

Terras e Povos

(Continuação da pág. 155)

urso e plumas na cabeça) são também idênticos aos dos Peles Vermelhas. O homem Cro-Magnon pintava o rosto de vermelho, característica em uso entre os Peles Vermelhas, assim chamado unicamente por esse costume. As cerimónias mágicas, como a dança do feiticeiro representada na gruta paleolítica de Trois-Frère o magno dança com a cabeça ornamentada com chavelhos de veado) são iguais às «danças de veado» efectuadas pelos shamans dos Peles Vermelhas.

Mas que caminho teriam percorrido os Cro-Magnon, do Quaternário europeu, para penetrarem no Novo Mundo? Está hoje exuberantemente demonstrada a remota existência de um continente atlântico que se submergiu. Os vestígios desse continente são a Islândia, as Ilhas Faeroes, o Spitzberg e as várias montanhas submarinas. A Gronelândia e a América do Norte estavam ligadas à Europa, formando um só continente. Só assim se explica a emigração do mastodonte, vindo da África para a Europa no período Mioceno, e seguindo, no período Plioceno, da Europa para América do Norte. Certas espécies animais passaram do Velho ao Novo Mundo antes do cataclismo que separou a Europa da América. A comunicação terrestre subsistiu até à Idade da Pedra. Os caçadores Cro-Magnon, perseguindo a fauna que os sustentava, avançaram até ao Norte, como o provam os crâneos neolíticos encontrados na Suécia.

Jorge Ramos

**O CASO DAS APOSTAS DO HIPÓDROME**

romance por Erle Stanley Gardner

Temos em nossa frente mais uma série de aventuras, que Perry Mason e a sua fiel secretária Della Streett vivem mais uma vez, e cujo desfecho é imprevisível. Desta feita o hipódromo, as corridas de cavalo e as apostas constituem o ponto de partida.

O advogado eternamente jovem e dinâmico, para quem cada causa é um triunfo, decide aceitar um desses casos bichudos em cujas sinuosidades soube alcançar a glória. «O Caso das apostas no Hipódromo» não é somente um caso «bichudo». É também, um caso perigoso tendo em conta os interesses em jogo. Mas Perry Mason, por vezes com a ajuda de Paul Drake, e com a presença sempre solícita e gentil de Della Street, acaba por vencer — e foi esta seguramente, uma das suas melhores apostas.

«CASUARINA» — de W. Somerset Maugham

São sempre de agradecer as visitas de W. Somerset Maugham. O talento deste escritor inglês conserva o seu nome e a sua obra bem vivos e despertos entre o público leitor de todo o mundo. O mesmo sucede em Portugal onde os seus romances e os seus contos, editados por «Livros do Brasil» continuam a interessar intensamente os leitores de todas as idades.

Na colecção «autores de Sempre», daquela editorial, onde a sua obra está a ser reunida em elegantes volumes, acaba de ser integrado «Casuarina», livro em que se incluem duas finas jóias do célebre escritor: «O Posto Avançado» e «A Carta». A expressiva tradução do escritor brasileiro Leonel Vallandro e a capa primorosa do artista Infante do Carmo valorizam o volume.

ARMADILHA PARA UM DETECTIVE — por A. A. Fair

Continua Bertha Cool, a gorda matrona da agência Cool & Lam a meter Donald em sarilhos; mas ele também colabora energicamente. Sobretudo — diga-se em abono da verdade — quando o simpático e expedito detective se cruza no caminho com morenas e louras de esplendorosa presença. Desta vez, essas maravilhas da criação marginavam apismos e Donald Lamb, um pouco por gosto, um pouco por dever profissional, despenhou-se...

Traduzido por Fernanda Pinto Rodrigues este romance é uma das obras mais empolgantes deste célebre escritor que, como sabemos, é nada menos, que Erle Stanley Gardner.

É publicado na colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil».

VIAJANTES DO TEMPO — por Clifford D. Simak

Em cuidada tradução de Eurico da Fonseca e capa composta pelo distinto pintor Lima de Freitas, «Livros do Brasil» apresenta-nos mais um volume do autor de «Estação de Trânsito», ou seja o escritor norte-americano Clifford D. Simak, a quem por aquela obra, foi atribuído o prémio Hugo. Em «Viajantes do Tempo» que enriquece também, como aquele volume, a já famosa Colecção Argonauta, é um dos seus romances mais célebres. O seu elemento não é uma máquina nem uma teoria científica. É simplesmente a vida de um homem no futuro. Um futuro irreal, por enquanto, mas que ninguém poderá apontar como impossível.

A BATALHA DAS ARDENAS — de John Tolland

A batalha descrita neste volume sensacional constitui um dos momentos mais escaldantes do último conflito. As tropas nazis arremeteram no saliente das Ardenas. Era a última e desesperada tentativa de modificação do curso da guerra. Os esforços das tropas hitlerianas revelaram-se infrutíferos. As Ardenas ficaram na História entre as páginas mais brilhantes que as tropas aliadas escreveram, embora, e a profecia de Churchill verificou-se uma vez mais, escritas com sangue, suor e lágrimas.

John Tolland descreveu neste volume as várias fases desta grande batalha, com um vigor e uma profusão de pormenores que lhe conferem o valor e o interesse de uma descrição vivida e, até, de um testemunho, reforçados, ainda, pela expressiva documentação fotográfica que acompanha o texto.

PATRULHA INTERSTELAR — por Edmond Hamilton

Um dos mais antigos e maiores nomes da Ficção Científica é Edmond Hamilton. Foi um dos primeiros escritores que tomou por tema a vida nos mundos para além do sistema solar e da própria galáxia numa época em que poucos cientistas admitiam que o universo se estendesse para além da Via Láctea. Deve-se a Hamilton a criação do chamado «sentido da maravilha». Depois da II Guerra Mundial, Edmond Hamilton iniciou um novo estilo, dentro do qual havia de surgir «A Última Cidade da Terra» (Col. Argonauta, n.º 3) e Luta Intergaláctica (Col. Argonauta n.º 92). Em «Patrulha Interstelar», que a editora «Livros do Brasil» acaba de apresentar, os protagonistas fazem parte da célebre «Patrulha Interstelar da Federação dos Sóis» que já ficou clássica.

Tradução feliz de Eurico da Fonseca e capa original de Lima de Freitas.