

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



NATAL, 1968

Aos seus colaboradores
anunciantes e
assinantes, a
GAZETA
DOS CAMINHOS
DE FERRO
deseja

Boas Festas

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

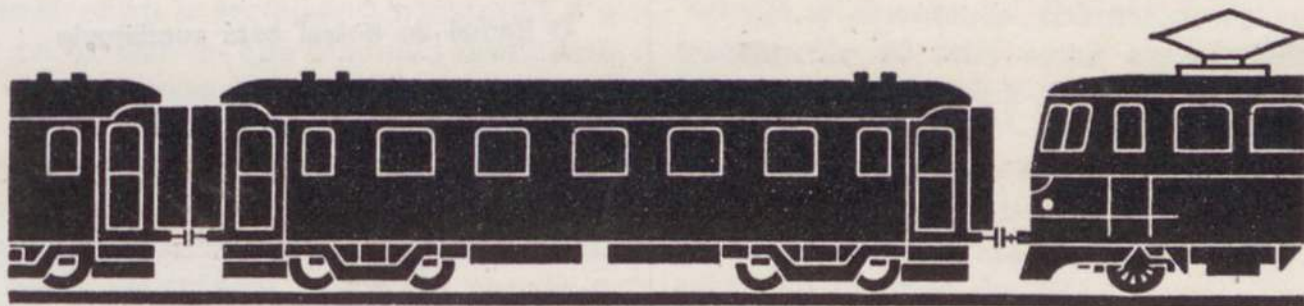
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

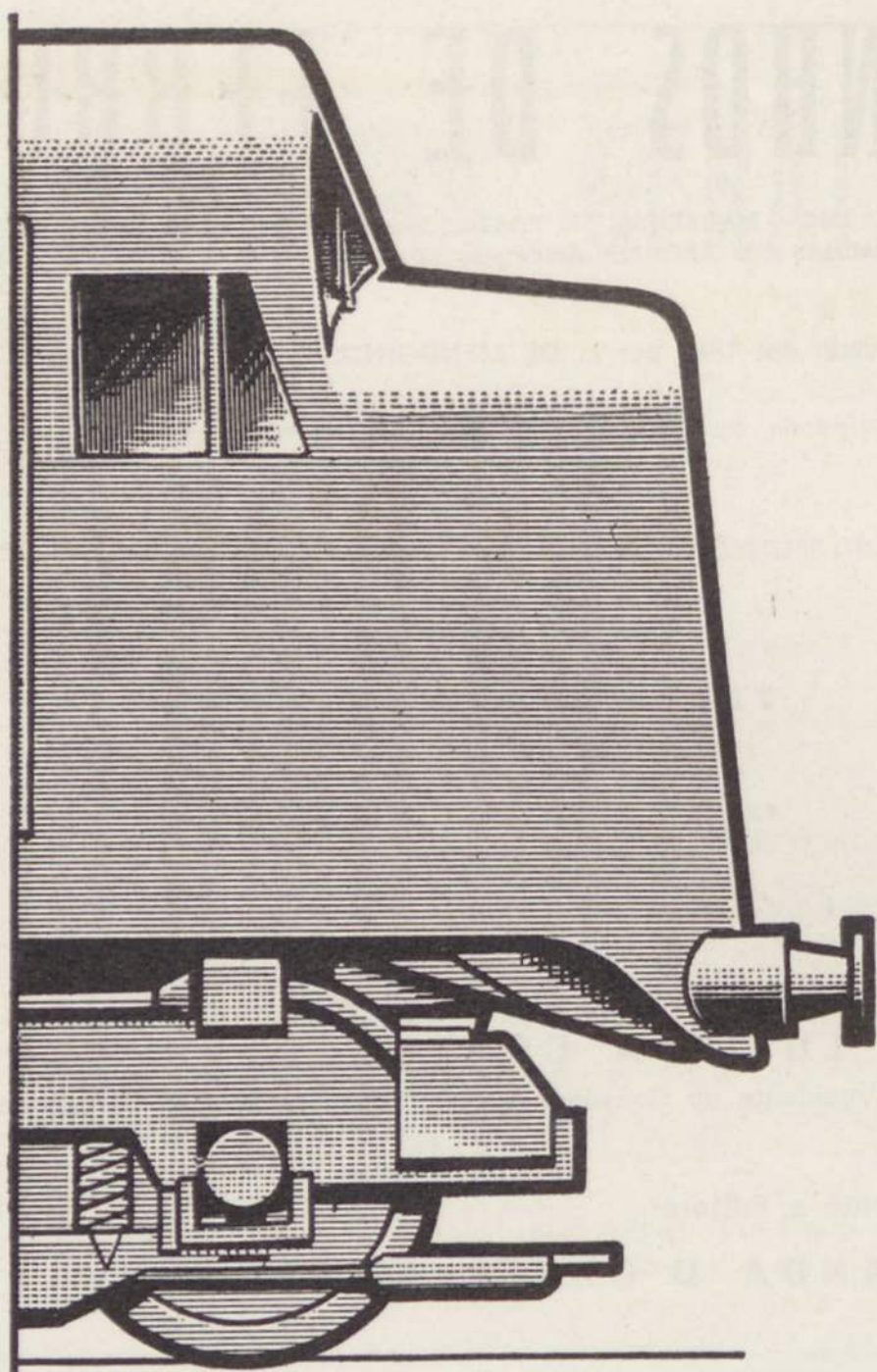
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

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 Aguiar
Rogério Torroaes Valente

ENG.º

Eduardo Ferrugento Gonçalves
Armando Nunes Pires Cameira
Adalberto F. Pinto
Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente !

Sumário

A C. P., os Ferroviários e a Nação	159
A Capital do Norte e a sua linha ferroviária urbana	160
Jornal do Mês	161
A viagem Lisboa-Porto (em 1975) durará menos de duas horas	163
O País dos Yorubas	164
Linhas Estrangeiras	165
Os expressos através do mundo	166

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	167
O enigma da Ilha do Sangue do Dragão	168
Panorama	169
De Paris a Hong-Kong	170
O Ramal do Seixal está condenado	171
5 minutos	172

a C. P.

os Ferroviários

e a Nação

Da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e assinado pelo ilustre administrador, sr. Eng.º António da Costa Macedo, o «Diário Popular» publicou o seguinte comunicado, o qual, pelo seu grande interesse, passamos, com a devida vénia, a arquivar nas nossas colunas:

1—Sob o título «Os Ferroviários e a Nação», e subtítulos «Progresso técnico e progresso humano», «Em causa 24 mil ferroviários», publicou o jornal de que V. é mui digno director, em seu número do dia 19 um artigo que por chamar a atenção do País não só para as condições em que se exerce a actividade dos caminhos de ferro como para a necessidade de se tratar do progresso humano nas mesmas condições em que se cuida do progresso técnico, logo mereceu o nosso apreço.

2—Tem a C.P. como objectivos essenciais:

—oferecer ao público um serviço em qualidade e quantidade suficientes e ao mais baixo preço possível;

—melhorar as condições profissionais e de vida do pessoal que a serve;

—obter os melhores resultados financeiros possíveis; e, sendo assim, torna-se evidente que comungamos inteiramente na ideia de que é preciso valorizar o «capital humano» de que dispomos e de cuidar do seu bem-estar. Desejamos pois, como nesse artigo se enunciou, que a reconversão material do caminho de ferro, que prossegue activamente com a ajuda do Estado, seja acompanhada da reconversão humana do pessoal, que também não poderá ser levada a efeito sem a ajuda do Estado, tudo isto, porém, dentro do condicionalismo financeiro que se impõe nas actuais circunstâncias do nosso país. Os resultados financeiros, desfavoráveis como são, não poderão exceder certos limites. A companhia não poderá pois deixar de atentar nos padrões de vencimentos e demais regalias sociais adoptados pelo próprio Estado nos seus serviços de natureza industrial.

3—Do que precede, decorre a necessidade de distribuir as nossas possibilidades entre a reconversão material e a reconversão humana, na certeza de que tem sido necessário efectuar um mínimo de modernização do equipamento para assegurar a sobrevivência do caminho de ferro entre nós. Com efeito, não podemos assistir indiferentes ao envelhecimento da nossa via, das locomotivas, das carruagens e vagões, etc., se sabemos antecipadamente que esse envelhecimento provoca perda de tráfego, perda de receita e,

no seu seguimento, perda da própria possibilidade de vir a proporcionar melhores condições de vida para os ferroviários.

4—Não obstante, muito se tem procurado fazer no sentido de melhorar as condições em que se trabalha na empresa. Poder-se-ia ter feito mais? Talvez. Mas está agora fora de dúvida que as convenções colectivas de trabalho de 1955 e 1961 representaram um grande progresso no domínio do social e que as medidas de reorganização em que estamos empenhados hão-de produzir seus resultados, pois já estamos ensaiando uma gestão de pessoal em moldes mais modernos com a presença de assistentes sociais, encarregados de segurança, agentes de métodos, médicos de trabalho, operadores psicotécnicos, etc.

Não se trata de um trabalho espectacular, mas de uma acção coordenada e persistente.

Num aspecto restrito dessa acção poderemos criar a construção em ritmo acelerado de um grande Centro de Formação, no Entroncamento, por onde, a partir de Outubro de 1969, contamos que passem cerca de 4000 agentes por ano para ali receberem, em ambiente apropriado e moderno, não só a instrução profissional de que carecem, mas também quando se torna necessário para melhorar a sua formação e promover a sua completa integração na empresa, ao serviço da colectividade.

O público não se aperceberá desta actividade e, daí, a tendência para se generalizar uma ideia errada de certa passividade da administração da C.P. em face dos problemas do seu pessoal. Mas ela não existe. E mal nos ficaria sermos só nós a afirmá-lo. Por isso nos socorremos do que a Imprensa registou quando em 15 de Fevereiro os srs. ministros das Comunicações e das Obras Públicas nos honraram com a sua visita. No jornal «O Século» do dia seguinte poderá ler-se, da boca do ministro que superintende no sector de transportes, referindo-se ao que acabava de apreciar:

«A atenção dada por esta importante máquina de exploração ferroviária ao problema humano e sua valorização terá os seus frutos e julgo que inteiramente compensadores.

Oxalá a orientação política desta enorme evolução dos transportes do País saiba corresponder ao esforço feito pela empresa e que é exemplo para todos nós.»

Não desejávamos ser tão longos, mas damos por bem empregado quanto dissemos se, como esperamos, tiver ficado bem compreendida a razão do nosso interesse pela publicação do passado dia 19.

A CAPITAL DO NORTE

Por J. A. BORGES GUEDES

e a sua linha ferroviária urbana

Setenta e cinco anos são volvidos sobre a data de 29 de Setembro de 1893, quando o eng. Hippolyte de Baère, autor e construtor da linha urbana dos caminhos de ferro no Porto (Campanhã-São Bento), da qual o túnel de Avé Maria era o elemento primordial, a deu por concluída e cuja entrega se processou às 11 horas da manhã daquele dia.

Esta obra, que se designava «Empreitada D», fazia parte do projecto da construção duma estação central na cidade do Porto, da qual tanto os passageiros como o comércio beneficiassem. Em relação aos primeiros, para maior comodidade, dado que Campanhã, naquela época, era um arrabalde distante do centro do burgo mas onde, no entanto, em cada ano passavam 750 mil viajantes; quanto ao segundo, para aliviar dos encargos que tinha no transporte das mercadorias para os seus destinos, mercadorias essas que atingiam anualmente a cifra de 600 mil toneladas.

Reportando-nos à época, focaremos o pouco tempo que medeou entre a ideia e a realização da construção da linha urbana, pois, uma vez elaborado o projecto, foi o mesmo apresentado à Câmara Municipal, em sessão de 8 de Julho de 1887, pelos vereadores José Maria Ferreira e António Júlio Machado. Em 18 de Janeiro de 1888, Emídio Navarro, ministro das Obras Públicas, autorizava a construção do lanço de caminho de ferro (linha urbana). Era ao tempo director do Minho e Douro o conselheiro Justino Teixeira. Nova portaria, datada agora de 5 de Novembro do mesmo ano, aprova o projecto, orçamento e cadernos de encargos da «Empreitada D». Em 1890 começavam as obras de construção, o que perfaz três anos de querer e ser preciso ao objectivo em vias de concretização.

Uma placa comemorativa, colocada na boca do túnel de saída da estação de São Bento lembra, o facto: «Aos promotores do progresso nacional Emydio Navarro, Lobo de Ávila e Artur Campos Henriques, e ao iniciador José Maria Ferreira — O Centro Comercial do Porto».

Um técnico estrangeiro trabalhando em Portugal

Hippolyte Jean Baptiste de Baère nasceu na Bélgica em 1846. Cursou engenharia em Bruxelas e, possuidor do diploma, foi para França, ingressando, como sócio efectivo, na Sociedade de Engenharia Cívica de Paris. Aparece em Portugal pela primeira vez, integrado numa equipa de engenheiros para a construção do caminho de ferro da Beira Alta (inaugurada em 3 de Agosto de 1882), tendo sido nomeado cavaleiro da Real Ordem Militar Portuguesa de Cristo em 27 de Setembro do mesmo ano, pelos serviços prestados à empresa concessionária daquele caminho de ferro.

Novamente em Portugal, o engenheiro belga aqui fixa residência com sua família (nove filhos, dois dos quais ainda vivos e moradores no Porto: Melle. Mariette e Henri de Baère) e começa a dedicar-se ao engrandecimento do país que o reconheceu como homem de valor.

No ano em que, como adjudicatário, principiou a construção do lanço de caminho de ferro da linha urbana, são-

-lhe conferidas, por proposta do ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros as insígnias de cavaleiro da Real Ordem Militar Portuguesa de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa (7 de Agosto de 1890). Decorrem três anos e, em Maio de 1893, é apresentada ao Governo «Memória» da sua autoria sobre o estudo dum projecto da rede geral de caminhos de ferro vicinais, propondo-se construí-los na cadência de 400 a 500 quilómetros anuais.

Esse projecto relativo a uma rede de 4718 quilómetros implicava o estudo de todo o País, dividido em três zonas, formando uma rede completa que se ligava a todas as linhas construídas e que servia em diversos pontos de passagem, oferecendo, por consequência, meios de transportes rápidos e económicos para os produtos agrícola-industriais das regiões servidas por aqueles caminhos de ferro, a que assim ia prover as linhas férreas existentes.

Homem inteligente, de carácter bondoso e de férrea vontade, foi, ainda, autor de outros projectos, tais sejam os de uma ponte volante para atravessar a linha da Alfândega, de uma estação central no Porto, etc.

Amava o país em que vivia e queria vê-lo próspero. No prefácio da sua memória sobre os caminhos de ferro vicinais, escreve, a certa altura:

«Na nossa actividade, no nosso zelo de patriotismo afectuoso, dizemos assim para não repetir certo preceito filosófico, que diz: «A Pátria do Homem é o solo onde ele tem os seus interesses e onde se encontra bem», mas por reconhecimento a um país que nos tratou sempre com toda a consideração e onde a nossa permanência, já longa, nos criou não somente interesses materiais mas também interesses de família.»

Homem de horizontes largos, com conceitos universalistas, pretendia o bem-estar dos povos e apercebeu-se de que, mesmo nas más condições financeiras em que se encontrava o País, se deveria proceder à construção dos caminhos de ferro vicinais, para se evitar o despovoamento das províncias portuguesas, já que a emigração se encontrava no auge. E como os caminhos de ferro atravessavam uma fase de inaudito desenvolvimento, conseguiu-se por esse meio a fixação do povo à terra, pois os produtos da lavoura teriam assim um escoamento económico.

Entretanto, do Brasil, era-lhe dirigido convite para a construção dum caminho de ferro. Para lá seguiu e lá contraiu a febre amarela, ficando desde então bastante combalido, alquebrado e com perda da memória.

Veio para o Porto e, passados poucos anos, aqui morreu, no ano de 1924.

Era justo, e aqui fica a ideia de se perpetuar o nome do homem que no Porto realizou uma notável obra de engenharia.

A Estação de São Bento

Três homens trabalharam para que o Porto tivesse a linha urbana de caminho de ferro, rematando num imponente edifício: Hippolyte de Baère, Marques da Silva e

(Continua na pág. 162)

Jornal do Mês

NORTE	DEZEMBRO
SUL	16
ESTE	Segunda-feira
OESTE	

O relatório anual de 1968 do Comité de Turismo da O.C.D.E. (Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos) acerca da evolução do turismo nos países membros da OCDE, que acaba de ser publicado, apresenta uma análise pormenorizada dos movimentos turísticos internacionais na Europa, na América do Norte e no Japão, do mesmo modo que entre os países europeus da OCDE, entre os países europeus da O.C.D.E. e os Estados Unidos, entre o Japão e os outros países Membros, e entre os países Membros e a Jugoslávia, em 1967 e no decurso dos seis primeiros meses de 1968. Capítulos especiais são consagrados ao desenvolvimento das receitas e despesas turísticas em divisas estrangeiras, à importância económica do turismo estrangeiro e nacional, à acção dos poderes públicos no domínio dos «vistos», dos passaportes, das facilidades aduaneiras, abonos turísticos em divisas, etc., à evolução e à utilização do transportes turísticos pelo ar, mar, estrada e caminho de ferro assim como na expansão da capacidade do acolhimento e alojamento hoteleiros e complementares. O Relatório completa-se com 170 quadros estatísticos gerais e por país que fazem uma fonte muito completa de informações sobre o turismo internacional nos países Membros da OCDE e na Jugoslávia.

● O «Diário do Governo» publicou um aviso que torna público ter sido, por despacho do Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, declarado de utilidade turística previa o Hotel Atlantico, que Manuel de Sousa Pestana pretende levar a efeito no Funchal.

● Recebemos o último número da excelente revista de literatura e actualidade «OLIVA» dirigida pela poetisa Alice de Azevedo.

Apresenta, como de costume magnífico aspecto gráfico. Colaboram: a escritora Isaura Correia dos Santos, o distinto jornalista e nosso prezado camarada, Hugo Rocha, chefe de redacção do «Comércio do Porto», o poeta Amador Rezende, a escritora Marta de Mesquita da Câmara, poetisa Maria Pimentel Montenegro, Luís Ribeiro, António Macieira, Jorge Ramos, e outros jornalistas e escritores.

● Depois de terem sido adjudicados por uma importante empresa de Lisboa, acabam de ter início os trabalhos de construção das novas instalações que a C.P. vai construir no Entroncamento, destinadas ao seu centro de formação profissional. O custo da obra — que ocupará uma área superior a 150.000 metros quadrados — está orçado em 35 mil contos.

● Mais um compasso de espera, antes de se iniciar a construção do túnel sob a Mancha, são as notícias que nos chegaram de Paris, recentemente. Depois de um estudo dos «dossiers» que se prolongou cerca de oito meses, os ministros dos Transportes francês e britânico publicaram no dia 23 de Outubro, um comunicado em que avisam os três grupos financeiros candidatos à construção da obra de que:

— As suas propostas não eram totalmente satisfatórias;

— Ainda não era altura, no ponto em que se encontram actualmente as negociações, para manter só um dos três grupos em presença;

— Podem ainda apresentar novas propostas formuladas em comum.

Nas negociações delicadas com vista ao financiamento de uma obra que irá ascender a 3 biliões de francos, os ministros e os seus técnicos querem conseguir um máximo de garantias e fazer tomar ao grupo financeiro e construtor o máximo de responsabilidades para a construção da obra.

● Baseando-nos nas quantidades de toneladas transportadas por caminho de ferro na URSS e nos Estados Unidos e conhecendo a parte que cabe ao caminho de ferro no sistema dos transportes (caminhos de ferro, estrada, canais, pipelines, air-fret) podemos aproximadamente calcular a quantidade total das mercadorias encaminhadas por todos os meios nos territórios respectivos dos «dois Grandes».

Na URSS, a quantidade transportada por caminho de ferro em 1967 avizinha-se dos 2 600 milhões de toneladas e o caminho de ferro transporta 70 %, o que representa uma quantidade global de cerca de 3 700 milhões de toneladas. Por habitante, implica 1 600 kg transportados durante o ano.

Nos Estados Unidos, o caminho de

ferro transportou, em 1967, mais de 1 400 milhões de toneladas, seja 42 % do tráfego total da nação. Este último, globalmente, atinge cerca de 3 400 milhões de toneladas, seja por habitante, 1 700 kg de mercadorias transportadas em 1967. Assim, a quantidade total transportada, a URSS ultrapassa os Estados Unidos, mas estes tem, por habitante, uma média superior à da URSS. Quanto à quantidade global das duas nações, mais de sete milhares de milhões num ano, representa a quantidade aproximada da produção de carvão dos dois grandes durante sete anos.

● As cozinhas eléctricas são utilizadas, a bordo das carruagens-restaurantes japonesas em vez de fornos convencionais aquecidos a carvão. Do mesmo modo as carruagens-bufetes ou o bufete ocupa a metade do espaço da carruagem, são equipados com aquecimentos eléctricos muito simples.

Há alguns anos foi introduzido o forno eléctrico que com uma emissão de ondas ultra-curtas, aquece os alimentos, cozidos previamente. Em 1961, os Caminhos de Ferro Japoneses instalaram a bordo de uma carruagem-bufete da linha Tóquio-Osaka (tracção eléctrica) de maneira a poder servir aos passageiros pratos simples quentes numa dependência de reduzidas dimensões. O sistema revelou-se eficaz e conquistou uma reputação lisonjeira junto da clientela; os Caminhos de Ferro decidiram, pois, com o fim de ser melhorado o serviço de passageiros, de equipar todas as carruagens-bufete, recentes ou não de fornos electrónicos; até aqui 190 veículos foram munidos com esse melhoramento: 100 na Nova Linha de Tokaido e 90 na rede de via estreita.

O forno electrónico, algumas vezes chamado «rader rager», compreende: blocos «magnetrons» emitindo ondas ultra-curtas de frequência 2 450 MHz um local destinado a receber os alimentos, uma fonte de energia, um sistema de refrigeração; as dimensões do utensílio são as seguintes 1,600 m de altura, 0,63 m de largura e 0,635 de profundidade. Compreende dois blocos magnetrons, de uma potência uni-

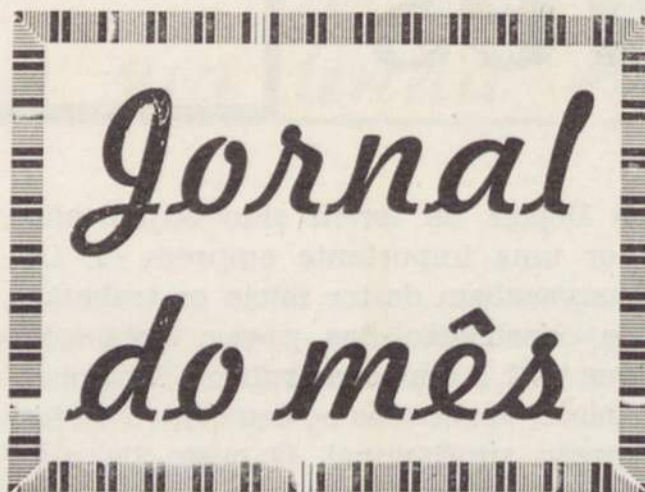
tária de 750 W e podendo ser utilizados juntos ou separadamente. Um dos problemas mais difíceis de resolver foi aliás o que diz respeito à longevidade dos magnetrons, que actualmente pode situar-se em cerca de 4 000 horas.

O magnetron, que é alimentado pela corrente de 5 400 V, é a sede de um aquecimento combatido por um sistema permanente de refrigeração pela circulação de uma mistura antigelo no interior do radiador, ele próprio refrigerado por um ventilador. Os alimentos são introduzidos no forno por uma porta frontal munida de uma abertura feita numa placa metálica perfurada que permite observar o conteúdo do forno durante o seu funcionamento.

A energia fornecida é corrente alterna monofásica de 60 Hz sob a tensão de 200 V para a nova linha de Tokaido (potência de 7 k VA) e de 440 V para as outras linhas (potência 9 k VA). Cerca de três minutos depois da abertura do circuito, os magnetrons são aptos a funcionar, o que é indicado pela iluminação de uma lâmpada no interior do forno, basta só regular o thermostat em função do género do alimento a aquecer. Na parte superior do forno um ventilador de fraca velocidade de rotação, 80 t/mn.

Se os alimentos foram previamente cozidos e preparados, é muito simples e muito rápido aquecê-los no forno, sem que o seu paladar seja alterado; as ondas ultra-curtas emitidas pelo forno atravessam contudo os recipientes (vidro, porcelana, matéria plástica) sem nenhum dano para qualquer deles.

A duração do aquecimento dos pratos frios é desta ordem: 15 segundos os cachorros quentes (salsichas quentes); 20 segundos por lagostins fritos; 30 segundos por uma costeleta de porco e 60 segundos por spaghetis.



Jornal do mês

● A sociedade «Holliday Ins of South Africa» tenciona construir, nos próximos quatro anos, trinta e um hotéis em Moçambique, na Rodésia, na África do Sul e no Lesotho, investindo, para tal, mais de 1 160 000 contos.

Por outro lado, outro grupo sul-africano interessa-se pela construção de pousadas ao sul do Save e já contactou para esse efeito com as autoridades de Moçambique. As pousadas ficariam nas praias onde é possível praticar a pesca desportiva: Praia Azul, ao sul de Inhambane, na foz do Maputo, próximo da Reserva dos Elefantes e na baía do Zitundo.

● O distrito da Guarda é constituído por catorze concelhos, entre os quais se salientam os de Figueira de Castelo Rodrigo, Vila Nova de Fozcoa, Meda e Trancoso, que estão situados no Nor-

deste do País, parte que foi considerada, durante algum tempo, como «zona escura». Actualmente, mercê de um impulso conjunto dado pelas entidades oficiais que se debruçaram sobre os problemas que durante tantos anos afligiram aquela zona, o desenvolvimento tem vindo a processar-se a passo firme, embora num ritmo que todos nós desejaríamos fosse mais progressivo.

Muito se fez já nas freguesias rurais daquela região, tendo sido promovida a construção de algumas estradas e escolas, a electrificação de várias localidades e o abastecimento de água.

No entanto, no que respeita a vias de comunicação — requisito essencial para o progresso de uma região—aqueles povos têm uma aspiração premente, sonho que vêm a acalantar há muitos anos e gostariam de ver concretizado.

Trata-se da construção da linha do caminho de ferro Pocinho-Vila Franca das Naves, que ligaria aquela zona à região de Trás-os-Montes e Alto Douro, como consequência, a ligação também à zona central do País.

Há muito que se impõe a construção da referida linha, sabendo-se que o seu estudo foi já realizado pelo Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, sendo de crer que, num futuro mais ou menos próximo, venha a efectivar-se o referido melhoramento, pois, da sua concretização, colher-se-iam as maiores vantagens, que se reflectiriam directamente no desenvolvimento económico, social e turístico da vasta região nordeste.

A Capital do Norte e a sua linha ferroviária urbana

(Continuado da pág. 160)

Jorge Colaço. O primeiro, como se diz, autor e construtor da linha urbana; Marques da Silva, autor da traça arquitectónica do edifício de S. Bento e Jorge Colaço, que decorou o átrio da estação com os admiráveis azulejos.

No lugar onde se ergue o edifício de São Bento existiu, desde 1518, o convento de Avé Maria de São Bento, o qual foi demolido para se concretizar o projecto do arquitecto Marques da Silva. Demorou dezasseis anos a sua construção, cuja primeira pedra foi assente por D. Carlos e D. Amélia no cunhal da Rua da Madeira, em 22 de Outubro de 1900. Nessa altura existia uma estação provisória, que constava de três barracões, inaugurada na mesma altura em que o primeiro comboio chegou ao centro do Porto, em 7 de Novembro de 1896. Em 10 de Janeiro de 1906 foi adjudicada, por vinte mil escudos, ao pintor Jorge Colaço, a obra dos panos de azulejos artísticos e ornamentações do vestíbulo, azulejos que cobrem uma superfície de 551 metros quadrados.

Curioso é notar que os temas tratados nesses azulejos se referem ao Norte do País: O torneio dos Arcos de Val-

devez, Egas Moniz apresentando-se com seus filhos ao rei de Castela, a entrada de D. João I na Cidade Invicta, etc. Há ainda um friso colorido, que, por estar no alto, passa um pouco despercebido e que reproduz os múltiplos meios de transporte usados em Portugal, os quais culminam com a inauguração de um caminho de ferro.

Dez anos depois, em 5 de Outubro, foi, finalmente, inaugurado o edifício actual da Estação de São Bento.

Cinquenta e um anos se passam, entretanto, sem que o edifício da estação sofra qualquer modificação de vulto; porém, agora e dentro de poucos meses, juntamente com a electrificação da linha e do túnel de entrada de São Bento, o edifício que se encontra em remodelação interior, apresentará um aspecto mais funcional, com novas bilheteiras, restaurante, salas de espera, etc.—e tudo dentro do magnífico enquadramento dos panos de azulejos artísticos, aos quais se proporciona melhor visibilidade, sobressaindo mais por meio de um sistema de luzes indirectas, que esta em estudo, além de que haverá uma placa para a sua perfeita identificação — o que, mau grado, não acontecia até aqui.

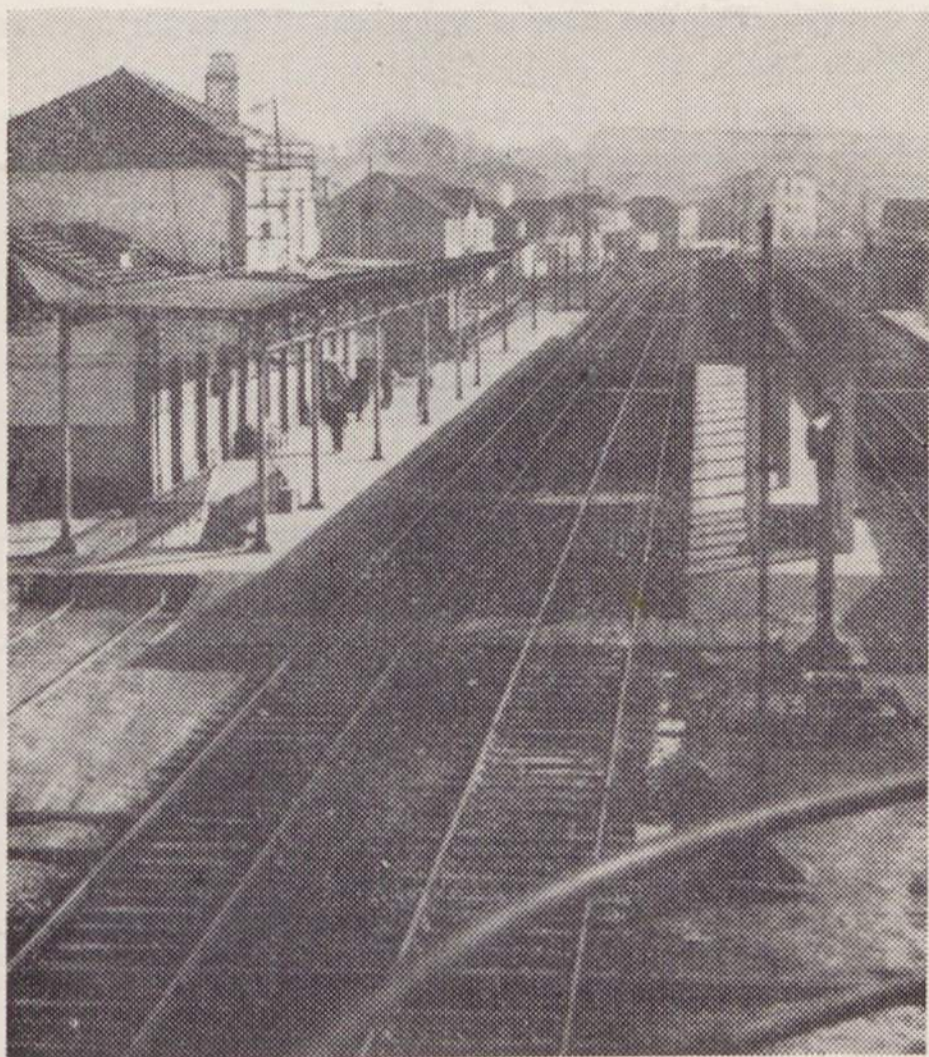
E o Porto bem merece este esforço ora feito...

A VIAGEM

LISBOA-PORTO

(em 1975)

**durará menos de
duas horas**



Troço da linha férrea, em Ermesinde, incluída no plano de renovação integral de via, agora aprovado pelo Governo

O Governo aprovou o plano de renovação das vias férreas a executar pela C.P.

Trata-se da solução de um importante problema ferroviário que, uma vez concluída, muito beneficiará o País.

A rede a renovar constitui 40 % das linhas concedidas à C.P., e é através dela que circula presentemente 80 % do tráfego.

O custo estimado para o empreendimento é de 2 670 000 contos, distribuindo-se esta verba pelo período de 1968-1975.

Na primeira fase, que vai de 1968 a 1973, correspondente ao III Plano de Fomento, os encargos estimados atingem 2 238 000 contos. A participação das indústrias nacionais na realização da obra atinge o valor da ordem dos 75 % do seu custo total.

O investimento agora autorizado pelo Governo constitui o mais importante projecto de modernização realizado pelo Caminho de Ferro em Portugal nos últimos decénios; importante pelos reflexos que tem não só sobre a economia da exploração ferroviária como também sobre a qualidade do serviço prestado ao público que utiliza os transportes ferroviários; importante, ainda, pelo custo elevado que implica a sua realização.

Se for feita uma visão retrospectiva sobre os investimentos realizados pela C.P. a partir de 1951 — data da sua modernização e repetrechamento — pode verificar-se que a via constitui o único equipamento cujo ritmo de progresso foi não só manifestamente insuficiente como também não acompanhou as melhorias introduzidas ao longo dos últimos 17 anos, no restante equipamento ferroviário.

Pretende-se modernizar um total de 1598 quilómetros de via ou seja 40 % da rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses assim distribuídos: 916 quilómetros de renovação integral e 448 de renovação parcial e 234 de simples balastro.

Actualmente, o limite máximo das velocidades nas linhas ferroviárias é de 120 quilómetros por hora, mas muitas vezes, apesar do bom material em uso, o estado da via obriga a constantes afrouxamentos que em alguns troços limitam essa velocidade a 30 quilómetros por hora.

Com esta renovação integral das linhas permite-se elevar as velocidades para 140 e 160 quilómetros horários e, mais tarde, para os 180 quilómetros por hora.

Com esta velocidade o percurso entre Lisboa e Porto far-se-á em menos de duas horas, o que permitirá concorrências com as carreiras aéreas, devido ao tempo perdido para se atingir os aeroportos.

TERRAS E POVOS

O País dos Yorubas

O país mais evoluído do continente negro e onde permanece o espírito da presença de Portugal é a Nigéria (palavra formada da raiz *ni*, «rio», como em Niger e Nilo) situada no golfo da Guiné e estendendo-se por cerca de 960 mil quilómetros quadrados.

Depois do Egipto é a nação mais povoada da África, com 40 milhões de habitantes. O Niger, que percorre o país em 1500 quilómetros, não constitui uma via fluvial importante para as trocas comerciais devido aos obstáculos à navegação.

O isolamento da Nigéria acentua-se ainda pelo facto de, ao sul, se encontrar a selva impenetrável, e de a tsé-tsé limitar a exploração agrícola em certas regiões, apesar de todos os meios utilizados para eliminar a terrível «doença do sono».

Os costumes, os mitos e as lendas em que se inscreve a evolução dos povos que compõem a Nigéria, só nos permite formular hipóteses sobre a antiguidade deste país.

O império de Ghana, o primeiro de que se teve conhecimento na bacia do Nilo, teria sido fundado no século IV da nossa era, e o seu poderio entre 1060 e 1100 alongava-se do Atlântico ao Sara, abrangendo parte da Nigéria. Era um estado de civilização negra, cuja população pertencia ao grupo dos *soninkés*.

Em troca do ouro de Bambuk, as caravanas do Magrebe levavam-lhe cobre, sedas, jóias, tâmaras... Do Sara provinha o sal, produto de que mais necessitava.

Com a expansão do Islamismo, o império de Ghana entrou em decadência. Sucederam-se os impérios *soghai* e *hussa*, no Norte. As tradições relativas aos hussas referem a existência, pelos fins do século X, de uma cidade importante chamada Daór, a cuja rainha, Dorama, se sucederam outras soberanas.

O único documento escrito que escapou ao assalto das invasões *panhés* (a «Crónica de Kandú») enumera trinta e três soberanos desde Bogodá, neto de Abu Yézid, até à invasão dos *Fulanis*.

Nos princípios do século XVI, Manadu Touré criou um novo império, que englobava o Baixo Senegal, a oeste, Azir e os confins de Bornu até ao Chade a este, uma parte do Sara, ao norte, e se prolongava ao sul até Ségu. Este soberano dividiu o reino em vice-reinados, organizou um sistema regular de impostos, criou um exército poderoso e uma flotilha para o Nilo, e estabeleceu o intercâmbio económico com os mercadores da Tripolitania. No sul da Nigéria outra civilização floresceu: a dos Yorubas, os últimos invasores vindos da Arábia e do Alto Nilo, onde tiveram con-

tacto com outras civilizações já avançadas. Chegaram, em vagas sucessivas, às margens do Chade, no século XIII. Depois de terem imposto o seu domínio sobre as tribos da floresta, estenderam a influência a outros territórios, entre eles o Daomé. Banim, capital dos Yorubas, foi quase arrasada pelos ingleses em 1897.

A expedição que penetrou na cidade encontrou ali bronzes prodigiosos, esculturas de marfim, admiráveis trabalhos de terracota e de vidro.

Em 1472 as naus portuguesas alcançaram a baía de Benim. Atravessamos florestas, vamos de terra em terra, e atingimos a cidade. Estabelecemos ali um frutuoso comércio de marfim. Ainda hoje se encontram nos dialectos falados na Nigéria grande número de termos de origem portuguesa. Certos indígenas usam mesmo cotas de malha que são a cópia fiel das usadas pelos cavaleiros portugueses da Idade Média.



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



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



REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.

Avenida 24 de Julho, 62

L I S B O A

Linhas Estrangeiras



ALEMANHA

O maior vagão ferroviário do Mundo está a ser construído para os caminhos de ferro alemães: 70 metros de comprimento (o triplo de um vagão normal), quinhentas e vinte toneladas de capacidade de carga e trinta e dois eixos, oito dos quais podem ser retirados quando não esteja completamente carregado. Este vagão deve entrar ao serviço dentro de um ano e está a ser construído em Dusseldorf.

—No decurso do primeiro semestre do ano de 1968, o número de comunicações telefónicas registadas a bordo dos comboios equipados com rádio-telefone para uso dos passageiros, elevou-se a 10 877 contra 6 615 durante o mesmo período de 1967.

Actualmente, o uso do telefone durante a viagem é possível em dez ligações; uma décima primeira beneficiará em breve desta comodidade: o «Hanseat», entre Colónia e Hamburgo.

CANADÁ

Os Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá puseram em serviço no dia 28 de Abril deste ano corrente, no comboio «Rápido» Montreal-Toronto da tarde, carruagens especiais «club» para homens de negócios.

Estas carruagens, que possuem compartimentos para uso exclusivo, estão mobiladas para a realização eventual de conferências e dotadas de máquinas de escrever. Um empregado encontra-se permanentemente à disposição dos passageiros e o serviço das refeições está assegurado por um cozinheiro especialmente agregado ao vagão. É o salão-observatório situado na extremidade da carruagem, a qual está colocada na cauda do comboio que foi concebido para ser um salão de jantar ou uma sala de conferência.

Esta inovação destina-se a satisfazer os homens de negócios que desejam trabalhar ou repousar durante a viagem.

CHECOESLOVÁQUIA

Uma locomotiva Diesel de manobras, da série T. 335, acaba de ser construída na Checoslováquia. É uma locomotiva de 3 eixos, que desenvolve a potência de 600 cavalos e pesa 45 toneladas. A sua velocidade máxima é de 65 km/h. Esta locomotiva pode ser construída para bitolas diferentes.

ESPANHA

Em Madrid, a linha do metro Cal-lao-Carabanchel, com a extensão de 13 km 977, foi inaugurada no dia 5 de Junho de 1968. As estações desta linha, cujos cais medem 90 metros, podem acolher composições de seis carruagens.

—A electrificação da linha Madrid-Irun encontra-se actualmente totalmente terminada.

—Entrou em serviço, no dia 1 de Junho de 1968, uma nova relação Madrid-Valladolid-Palência. Esta é efectuada em 3 h 30 até Valladolid e 4 h 28 até Palência. As composições que asseguram esta relação são constituídas por uma automotriz de duas extensões (1 500-3 000 V) de 68 lugares sentados e um atrelado com 158 lugares.

ESTADOS UNIDOS

Em 1975, o Grest Northern Railway fez a aquisição de um ordenador Univac capaz de efectuar por segundo, 1 905 adições ou subtracções, 465 multiplicações ou 257 divisões ou 2 740 comparações. Este ordenador acaba de ser substituído por um aparelho ultra moderno capaz de trabalhar 20 vezes mais depressa, de registar maior número de elementos e necessitando de muito menos energia no seu funcionamento. E o Univac que, no seu tempo, foi baptizado o rei dos ordenadores, acaba de ser incluído no número das velharias.

FINLÂNDIA

No ano de 1967, os Caminhos de Ferro do Estado puseram ao serviço os primeiros vagões com engate automático central destinados ao tráfego Finlândia-URSS. O dispositivo foi encomendado para 2 500 vagões já foi instalado nos primeiros 400. A dotação dos 2 500 está prevista para os fins de 1968.

GRÃ-BRETANHA

Os Caminhos de Ferro Britânicos puseram em serviço no passado mês de Agosto um comboio diário «freightliner», entre a fábrica Ford de Halewood, no Lancashire, e Harwich.

Daí, os 42 «containers» do comboio, carregados cada um de peças soltas de Ford «Escort», são transportadas por via marítima sobre Zeebrugge, ponto de irradiação para as diferentes cadeias de montanha europeias.

Por outro lado, um novo serviço de freightliner foi inaugurado no princípio de Outubro entre Edimburg e o porto de Harwich. O comboio Euro-Scot, composto por dez vagões especializados, circulará cinco dias por semana. As mercadorias carregadas em Edimburgo poderão ser transportadas para Bale em três dias e para Milão em quatro dias.

HOLANDA

Os caminhos de ferro neerlandeses prevêem um déficit de 500 milhões de florins, num período compreendido desde Janeiro de 1967 a 1969. Este déficit provém, em grande parte, do maior custo dos salários. O Ministério das Finanças está na disposição de autorizar empréstimos num total de 315 milhões de florins, para estes caminhos de ferro, garantidos pelo Estado.

(Continua na pág. 170)

OS EXPRESSOS

através do mundo

O Reino Unido é um país pequeno mas no entanto, é dos mais importantes não só pelas suas grandiosas cidades como pela sua excelente organização ferroviária, a melhor do mundo, pois apesar da sua pequena área territorial possui uma série enormíssima de comboios expressos, que todos os dias sulcam o seu território em toda as direcções. Dentre estes expressos vamos referir-nos, apenas, aos mais importantes.

O mais famoso expresso britânico é o «Flying Scotsman» do Caminho de Ferro de Londres e Norte Oriental, que parte todos os dias da estação de King's Cross, em Londres, para Edinburgh e faz o maior percurso sem escala de toda a Inglaterra (392 milhas). A mesma companhia pertence também o «Silver Jubilee». Logo depois, em importância, temos o «Coronation» da L.M.S.R., de construção americana, que deu a volta aos Estados Unidos e, em 1939, esteve na exposição de New-York. Há muitos outros expressos que fazem longas viagens sem escala, tais como os que fazem serviço entre Londres e Bristol, Birmingham, Leicester, Nottingham, Sheffield, Leeds, Bradford, Liverpool, Manchester, Cardiff, Newcastle, Glasgow, Aberdeen, etc. Há uma outra categoria de expressos quase todos equipados com carruagens Pullman, que fazem serviço para as praias ou termas da moda, alguns durante todo o ano, outros só no verão. Os mais importantes são: o «Brighton Belle», o «Bournemouth Belle», o «Thanet» e o «Golden Arrow, onde se pode viajar comodamente, mesmo luxuosamente, por pouco dinheiro. Também podemos mencionar o «Blue Train» do Caminho de Ferro Meridional, que faz serviço em ligação com os Caminhos de Ferro Franceses.

Na Escócia, além dos expressos inteiramente ingleses, há o «Grampian», e o «Granite City» que fazem carreira entre Glasgow e Aberdeen; o «John O'Groats» entre Inverness, Wick e Thurso e o «Lothian» entre Glasgow, Edinburgh e North Berwick.

Na Irlanda, há os expressos de Dublin-Cork-Killarney dos Grandes Caminhos de Ferro Meridionais; o de Dublin-Belfast-Londonderry dos Grandes Caminhos de Ferro do Norte e o Portrush da Companhia dos Condados do Norte.

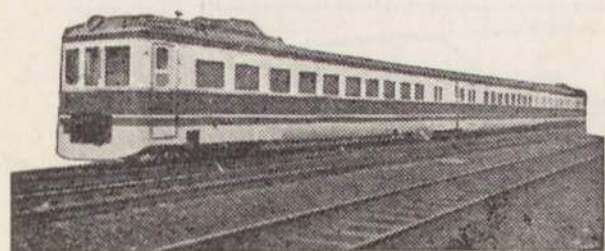
No continente europeu existem também excelentes expressos dentre os quais destacamos: O «Golden Arrow» (equipado com carruagens Pullman), entre Calais e Paris; o «Blue Train» entre Calais e as Rivas francesas e italianas; o «North Star», entre Paris e Bruxelas, o «Rheingold», de Hook, na Holanda, para o Reno, Suíça e norte da Itália e o «Simplon-Orient-Express», cujo nome é tirado do famoso túnel que atravessa. Todos estes expressos têm preços elevadíssimos e é necessário marcar lugar ou cama com antecedência.

Na Ásia, pertencem à Índia os melhores expressos, tais como o de Bombaim-Calcutá; o «Frontier Mail» e o «Poona Race Especiais», que são equipados com carruagens especiais, ventoinhas, duches e outras comodidades que se tornam necessárias por causa do clima. Algumas das carruagens são adaptadas às necessidades dos viajantes indígenas e têm compartimentos especiais para mulheres.

A Austrália possui importantíssimas cidades entre as quais os habitantes precisam de viajar regularmente, mas embora os expressos sejam esplêndidos, pois possuem locutório, dormitório, restaurante e bar, a viagem torna-se por vezes incômoda devido às frequentes mudanças de comboio, visto cada Estado usar uma medida diferente de linha (4 pés e 8 polegadas, 3 pés e 6 polegadas e 5 pés e 3 polegadas). A principal linha de trânsito para os expressos australianos é a Trans-Continental que atravessa o grande deserto e foi aberta ao tráfego em 1917. Nesta linha há comboio três vezes por semana e entre Porto Augusta (South Australian Railways) e Kalgoorlie (Western Australian), cuja distância é de 1 051 milhas, só há trinta estações. Durante 300 milhas a linha é absolutamente recta e desértica não se conseguindo ver uma única árvore e, em todo o percurso, não se atravessa um rio. O expresso que percorre esta região é um dos que em todo o mundo, maiores comodidades possui, pois além dos dormitórios, restaurantes, chuveiros e bars, os passageiros podem expedir e receber telegramas em todas as estações e as notícias mais importantes são afixadas nas carruagens quer sejam recebidas pela rádio ou pelo telégrafo.

A África do Sul pertencem os melhores expressos de todo o continente africano, os quais percorrem milhares de milhas ligando a Cidade do Cabo com Durban, Joannesburg e Pretoria. Com um destes expressos será um dia, num futuro mais ou menos próximo, ligado o expresso de Kartoum, o «Sunshine», no qual se poderá viajar ininterruptamente da Cidade do Cabo até ao Cairo.

Dêmos agora um salto. Estamos na América do Norte, o país das maravilhas dos expressos. É neste país que os expressos, todos equipados com carruagens Pullman, têm maior raio de acção, chegando a fazer percursos directos de cerca de 4 000 milhas (aproximadamente 6 700 quilómetros). De todas as grandes cidades (New-York, Chicago, San-Francisco, Filadélfia, Washington, Pittsburg, etc.), partem dezenas de comboios expressos por dia, sendo alguns, os mais velozes do mundo, equipados com motores Diesel. Dentre os mais conhecidos destacaremos: o «Pennsylvania», o «Twentieth Century», o «Empire State Express», o «Natie Fleyr», o «Olympian», o «Burlington Zephyr» e o «Trans-Continental» que liga New-York com San-Francisco. Alguns destes expressos têm ligação com os expressos canadianos, ou então fazem a viagem directa de New-York, San-Francisco ou Chicago para Montreal, Quebec e Ottawa. Nestas viagens de milhares de milhas e que duram vários dias, atravessam-se as Montanhas Rochosas umas vezes à beira de profundos precipícios, outras por de cima de altíssimos viaductos e outras através de escuros desfiladeiros. A seguir às montanhas vêm as pradarias sem fim onde o expresso se lança a uma velocidade de mais de cem milhas à hora, numa tão rápida sequência do grandioso e do belo, que muitas pessoas fazem estas viagens unicamente por prazer.



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

Art.º 47.º — A ordem do dia é determinada pelo conselho de administração.

Não serão apresentadas senão as questões formuladas pelo conselho ou aquelas que tenham sido comunicadas ao mesmo conselho com oito dias pelo menos de antecedência antes da reunião.

Só se deliberará sobre os assuntos da ordem do dia.

Art.º 48.º — Será presente à assembleia geral na reunião ordinária o relatório do conselho de administração, relativamente ao estado dos negócios da companhia.

Este relatório será impresso e distribuído pelos accionistas hábeis para tomarem parte na assembleia geral, quinze dias pelo menos antes da reunião dela e em harmonia com o disposto no artigo 31.º da lei de 22 de Junho de 1867.

A assembleia geral discute e aprova as contas, se assim o entender, nomeia os administradores que devem preencher os lugares vagos, assim como os membros do conselho fiscal.

Fixa anualmente o dividendo a repartir, segundo o balanço geral e em conformidade dos estatutos.

Fixa a importância das cédulas de presença concedidas aos membros do conselho fiscal, bem como os vencimentos e gratificações a que se refrem os artigos 23.º e 29.º para os administradores e mais pessoal.

Finalmente, delibera, nos limites dos estatutos e da lei, sobre todos os negócios da companhia.

Art.º 49.º — Todo o accionista, membro da assembleia geral, terá um voto por cada grupo de dez acções que possuir ou representar e no caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

Art.º 50.º — As decisões da assembleia geral constarão de actas, assinadas pelos membros da mesa.

Juntar-se-á à acta uma lista comprovando o número de accionistas que fizeram parte da assembleia e o numero de votos que tiveram ou representaram.

Os extractos das actas que tiveram de ser produzidas nos tribunais, ou em qualquer outra parte, serão validamente passados pelo secretario do conselho da administração.

Art.º 51.º — Quando houver accionistas residentes em país estrangeiro, que representem, pelo menos, 25 por cento do capital social, terão eles os direitos consignados no artigo 29.º da lei de 22 de Junho de 1867.

TÍTULO VIII

Situação da companhia, inventário

Art.º 52.º — O ano social começa no 1.º de Janeiro e acaba em 31 de Dezembro; por excepção, o primeiro exercício compreenderá o tempo que decorrer entre a constituição da presente Companhia e o dia 31 de Dezembro de 1886.

Art.º 53.º — O conselho de administração fará em cada semestre um resumo da situação activa da companhia e o apresentará ao conselho fiscal.

Além disso fará no fim de cada ano social um inventário que contenha indicação dos valores mobiliários e imobiliários e de todo o activo e passivo da companhia.

O inventário, balanço e a conta de perdas e ganhos, serão apresentados ao conselho fiscal com antecedência de, pelo menos, dois meses antes da assembleia geral e serão apresentados à mesma assembleia.

TÍTULO IX

Juros, dividendos, fundo de reserva e amortização

Art.º 54.º — Durante a construção das linhas de Foz-Tua a Mirandela e de Santa Comba Dão a Viseu, será em cada ano dividida pelos subscritores das acções a importância dos juros cobrados pelo depósito feito à ordem do Governo, na proporção da sua subscrição, depois de deduzidos os 5 por cento dessa importância, que entrarão no fundo de reserva.

SOMAPRE

BETÃO PRÉ-ESFORÇADO

PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS

COBERTURAS GRANDE VÃO

PRÉ-FABRICAÇÃO

CERÂMICA

★

TRAVESSAS DE BETÃO
PARA CAMINHOS DE FERRO

★

Fábricas:

PERO PINHEIRO

ALVERCA

LEIRIA

COVILHÃ

TRAMAGAL

LISBOA: Av. da República, 83 — Telef. 76 00 45

O
ENIGMA

da Ilha do Sangue do Dragão

É difícil encontrar hoje um território habitado acerca do qual a ciência não saiba praticamente nada. Mas essa terra existe: Chama-se «a ilha do Sangue do Dragão». Mas, agora, Socotorá, o verdadeiro nome da ilha, vai divulgar os seus segredos se os cientistas que a estão a explorar sobreviverem à empresa.

Socotorá é a jóia menos brilhante da Coroa inglesa. A ilha, que tem cerca de 120 quilómetros de comprimento e 30 de largura, está situada na parte sudeste do golfo de Aden, como se uma pequena excrescência da ponta mais oriental de África tivesse sido lançada no oceano. Tudo ali são dificuldades. As cobras abundam. Quase todas as doenças conhecidas pelo homem têm um carácter endémico nesta ilha. A percentagem da malária atinge os 80 por cento. O mínimo que se pode dizer acerca do clima é que é insuportável. Metade da ilha é tão seca como o Sáara. Na outra metade chove todo o tempo. Quem conseguir andar 16 quilómetros num dia conseguiu fazer muito, dada a natureza do terreno. Os agrimensores do Exército Britânico que levantaram o mapa da ilha, há dois anos, suaram 12 quilos de suor por homem em oito semanas.

É preciso muito amor à ciência para induzir, mesmo os cientistas britânicos, a passarem três meses em Socotorá. Mas há outras atracções. Há incenso, por exemplo. Há árvore-pepino e a planta de sangue do Dragão, que deu o nome à ilha e que tem uma substância púrpura que serve para tingir. E há a árvore de Metane, cuja madeira é tão dura que durante a segunda guerra mundial, quando havia falta de metais, se pensou em fazer cápsulas de bala desta madeira. Mas os cientistas britânicos vão à procura de factos. Um entomólogo julga que um em cada três insectos é ainda desconhecido dos cientistas. Os habitantes da ilha de Socotorá têm uma língua própria, mas desconhecem a forma de a escrever. O Dr. Tom Johnstone, da Escola de Estudos Orientais e Africanos, vai ouvi-los. Socoorá, que era governada pelo sultão Isa Bin Ali Bin Afro, foi já um território rico.

Há alguns séculos, a ilha ficava na rota comercial da Índia, China e Mediterrâneo. Foram já encontradas ali certas relações com o cristianismo etíope. Mas a sua arqueologia nunca foi estudada. Não se sabe quase nada da sua fauna, da sua flora, da sua geologia e da sua língua, só oral. Do grupo de cientistas que estão agora a trabalhar na ilha faz parte uma senhora — sr.^a Robert Sarjeant — cujo marido, o Prof. Sarjeant, da Universidade de Cambridge, também ali trabalha. O botânico da equipa é o jovem Christopher Fraser-Jenkins. Tem 19 anos.

As condições na ilha do Sangue do Dragão são tão difíceis que o Exército Britânico, organizador da expedição, teve de recorrer praticamente ao auxílio das organizações científicas inglesas. Mas, se tudo correr bem, a vida do grupo não vai ser muito difícil. O chefe da expedição, major Peter Boxhall, tenciona construir casas de madeira, com luz eléctrica e ventoinhas, e comer legumes, que serão lançados de avião. Entre os pratos da ementa habitual conta-se faisão assado em vinho.

Panorama

Um português revelou à Europa o Império do Sol Nascente

Para os europeus, o Japão está indissolúvelmente ligado ao nome de um português. O veneziano Marco Polo assinalara ao velho mundo, no século XIII, a existência de tal país, a «ilha de Cipango» ou «Reino do Sol Nascente», *ilha que está no alto mar, para Levante, muito grande, e à distância de mil e quinhentas milhas de terra firme*. Contudo, foi Fernão Mendes Pinto, o mais extraordinário aventureiro do séc. XVI, quem primeiro revelou à Europa a índole desse povo e fragmentos da sua remota história. O veneziano limitara-se a falar das riquezas e a descrever os malogrados esforços de conquista do neto de Genghis Kan, o «grande Kubai, senhor da China» que tentou subjugar o Império do Sol Nascente. O português, culto e observador, assinalou com notável acerto, as virtudes guerreiras, e o espírito devotado dos nipónicos. Fernão Mendes Pinto que nos descreve o Japão nesse espantoso livro de viagens que é a «Peregrinação», esteve ali por quatro vezes. Da primeira, levado a bordo do junco de um corsário, desembarcou na ilha de Tanuxama, cujos habitantes e costumes pinta com laivos de inextinguível pitoresco. A segunda vez que esteve no Reino do Sol Nascente, foi como tripulante de uma nau de Simão de Melo. Na terceira viagem, feita a bordo da nau de Duarte da Gama, em 1551, foi companheiro do apóstolo das Índias, S. Francisco Xavier. Finalmente, a quarta viagem, em 1555, parece haver tido carácter oficial, pois o aventureiro seria credenciado por cartas do vice-rei da Índia.

«Treze vezes cativo, dezassete vendido» palmilhou durante os vinte e um anos da sua acidentada «Peregrinação» essas terras estranhas. Misto de diplo-

mata e de mercador, de religioso e de pirata, é muito superior pela sua cultura a Marco Polo e, se por vezes, a fantasia o aliciou para a introdução de pormenores irreais, o seu livro ficou para sempre como monumento único, hoje tão valioso como na data em que foi publicado. Escrito de memória, quando pobre e desiludido, o seu autor regressou a Portugal, a «Peregrinação» é obra imperecível das letras portuguesas e encerra um interessante capítulo da aventura lusitana na descoberta do Mundo. Por ela, não esqueçamos, teve a Europa verdadeiro conhecimento do grande povo que hoje ocupa lugar primordial no conceito das nações.

A rota de Colombo

Qual a rota seguida por Colombo para atingir o continente americano? Sobre o assunto escreveram-se importantes obras. Citaremos apenas as que conhecemos: «Conquista do México e Peru» de W. Prescott, «História do Novo Mundo» de Tiknor, «O Império Espanhol» de Clarence Harry, e o «O Almirante do Mar-Oceano» biografia de Colombo por Eliot Morrison. Também não se chegou a qualquer conclusão sobre a nacionalidade do navegador. E teria sido, de facto um grande navegador? Morrison propôs-se seguir a rota, baseado em documentos, aliás muito duvidosos, e em mapas da época. Num barco de quinze metros, com as mesmas características das caravelas de Colombo, atravessou durante cinco dias o mar picado, sobre a corrente do Golfo do México e desembarcou onde Colombo pisou pela primeira vez terras do Novo Mundo. O estudo das distâncias prováveis comprovou que a actual ilha de Walling é a de S. Salvador, de Colombo. Lá estava a lagoa descrita no «diário». Os historia-

dores sustentam que ele ancoraria na costa Este, que é a mais próxima da Europa. Pobre de Colombo se tivesse ancorado as suas naus na costa do barlavento!

Da baía do pequeno porto de Cockburn Tow, Morrison foi ao encontro da selva virgem, tal como era na época de Colombo. A costa está agora coberta de algodoeiros, pois as árvores foram cortadas no século XVII para os semear.

Através das Bahamas rumou para Cuba, seguindo a rota do «diário» tal como foi copiado por Frei Bartolomeu, e avistou Bariay (S. Salvador de Cuba) colina com a forma de uma mesquita árabe. Virando ligeiramente a estibordo, penetrou no porto de Gibara — o *Rio dos Mares* de Colombo. Desembarcou e descobriu perto um cemitério indígena o local de onde Colombo mandou uma pequena expedição para encontrar o Gran Kan. Colombo não se atreveu a ir demasiado longe, com rumo a sotavento, o que o teria levado a Florida. Alguns historiadores afirmam que ele cometeu um erro ao regressar ao sudoeste, e que não quis provar que estava próximo de uma ilha, mas sim de uma península da Ásia. Ora se Colombo se tivesse convencido de que Cuba era uma ilha, teria podido afirmar que era Cipango ou o Japão, e na verdade o seu desconhecimento do idioma *aravak* fez-lhe acreditar que no interior de Cuba (Cubanacan) poderia encontrar-se com o Gran Kan. No Cabo Maisi, Colombo julgou estar próximo do estreito que o levaria à Índia. Pensou que o estreito entre Cuba e o Haiti era apenas uma baía profunda. Não se atrevendo a prosseguir esta viagem de reconstituição histórica devido à pouca profundidade do Golfo de Bataban, Morrison abandonou a sua «nau» em Cienfuegos, e continuou seguindo a rota das caravelas de Colombo numa lancha que o levou a Cabo Francês e à Ilha dos Ananases. Regressou a Boston depois de ter percorrido mais de duas mil milhas com vento de todos os quadrantes, e concluiu as suas investigações.

de PARIS a HONG-KONG

A CHINA
vista do comboio

CONCLUSÃO

Tendo partido, de manhã de Pequim às 8,21, servimo-nos da mesma linha para ir até Tien-tsin, importante porto comercial de três milhões de habitantes. Abandonámos então a linha do norte e tomamos a do sul. Passamos da província do Hopel para a do Chantung. Em Tsinan, é a travessia do Huang-ho ou rio Amarelo sobre uma ponte metálica de grande extensão. Este rio de águas lodosas, ao longo de 4875 quilómetros encontram-se em obras. Foram empreendidos gigantescos trabalhos para dominar as suas catastróficas cheias. Faz muito calor. Os termómetros colocados no corredor marcavam 34 graus. O comboio corre através de uma planície de culturas intensivas: trigo, milho, sorgo, e semeada de herdades que, de longe, se assemelham às nossas. Aqui e ali, criações de patos: milhares e milhares de palmípedes brancos e pretos recreiam-se à beira duma lagoa na companhia de pequenos suínos negros. O comboio prossegue na sua corrida, atravessa o canal que liga o rio Amarelo ao rio Azul e pára em Sintchéu, na província de Kiangsou.

Toda a manhã, somos acordados por sacudidelas. O nosso comboio, dividido em três, toma lugar num ferry-boat. Vai atravessar o maior rio da China, o prestigioso Yang-tsé, poeticamente chamado «rio Azul». Na embocadura, mede cerca de três quilómetros de largo. Pouco depois de o ter franqueado, chegamos à estação de Nanquim. São 4,45.

Atravessamos a cidade adormecida para nos dirigirmos, de carro, ao nosso hotel.

Fugindo da exiguidade das habitações, em busca de um pouco de frescura, algumas pessoas dormem nos passeios. Tanto crianças como velhos estendem-se em esteiras de bambu, vestidos apenas com uma camisa de malha, e de uma calça ou «short». Os peões, indiferentes, passam por entre todos esses corpos adormecidos.

Que miséria! — murmuram alguns de entre nós. São os mesmos que, à noite, pedem autorização para se deitarem no parque, pois os 40 graus dos quartos são dificilmente suportados.

A visita da cidade fez-se sob um calor tropical. Os 400 degraus do túmulo de Sun Yat-sen, são penosamente subidos, mas a vista geral sobre Nanquim recompensa este esforço suplementar.

O lago dos Lotus, o rochedo dos mil Budas precedem a visita do Zoo. A nossa chegada, os numerosos visitantes abandonam precipitadamente os animais por detrás das suas grades, por um espectáculo ainda muito raro: os estrangeiros!

De Nanquim a Xangai, a distância é curta: 311 quilómetros que serão cobertos em 5 horas. A carruagem que nos é reservada é de corredor a meio com dois lugares de cada lado. Poltronas muito confortáveis cobertas por toalha de bambu, e flores em cada uma das mesas.

As 21 horas, na carruagem-restaurant, apesar das vidraças estarem abertas e dos poderosos ventiladores, o termómetro marca 42 graus...

LINHAS ESTRANGEIRAS

(Continuado da pág. 165)

HUNGRIA

As oficinas Gantz Mavag vão fabricar, sob licença francesa, uma série de motores Diesel cuja potência varia de 300 a 3000 cavalos. O primeiro motor será construído em 1969. Segundo todas as probabilidades, o equipamento das locomotivas poderá começar a partir de 1970.

— 53 % dos transportes ferroviários húngaros são de hoje em diante efectuados com a ajuda de locomotivas eléctricas e de locomotivas Diesel. Em 1967, os caminhos de ferro húngaros tinham recebido 22 novas locomotivas eléctricas e 24 em 1968. Além disso, o seu parque tinha sido aumentado com 30 locomotivas Diesel de 2 000 cavalos e de 10 de 1 000.

JAPÃO

De 1 a 6 de Junho de 1968, fizeram-se experiências na nova linha de Tokaido com comboios de 16 veículos. As vibrações registadas, as experiências de travagem mostraram que o comportamento destes comboios é semelhante à das composições de doze elementos que ali circulam normalmente. A velocidade máxima atingida nas experiências foi de 200 km/h.

RUSSIA

A fábrica de construção de locomotivas eléctricas de Novotcherkask acaba de iniciar as experiências da nova locomotiva VL 80 R, dotada de um sistema de travagem que permite recu-

perar a energia eléctrica. Uma travagem efectuada a uma velocidade de 110 km permite restituir até 20 % da energia consumida.

— Na linha Moscovo-Leninegrado, experiências permitiram atingir a velocidade de 200 km/h.

— Está prevista a construção de um Metropolitano subterrâneo em Minsk, capital da Biélorússia. Minsk será a oitava cidade da União Soviética a ser dotada de tal processo de transporte urbano.

— Das oficinas ferroviárias de Novotcherkask acaba de sair a primeira locomotiva soviética de dupla corrente de grande potência 5 600 kw (7 660 cavalos).

— O rápido Dniepr que circula entre Dniepropétrusk e Moscovo, é o primeiro comboio soviético que dispõe de uma linha telefónica interior. Este telefone é utilizado principalmente pelos condutores de carruagens para comunicarem com o seu chefe e lhe indicar os lugares disponíveis.

O RAMAL DO SEIXAL

Corre com insistência que, mais depressa do que se julga, o ramal ferroviário do Barreiro ao Seixal será encerrado. E que a ponte sobre a ribeira de Coina, construída pelos extintos caminhos de ferro do Estado, está a tornar-se um empecilho para a navegação até à Siderurgia Nacional, situada a sul da ponte; e a C. P., de acordo com os princípios da economia empresarial, estaria a encarar a exploração daquele ramal como desnecessário, visto ser deficitária.

O ramal do Seixal (assim conhecido porque termina naquela vila), foi construído para ter prolongamento até Cacilhas. Razões técnico-económicas, aparecidas ulteriormente, impediram a continuação dos trabalhos. Se inicialmente todos os dados da questão fizessem prever que a linha não passaria do Seixal, esta decerto não se faria, nem teria valido a pena construir sobre a ribeira de Coina uma ponte de ferro com um tramo levadiço, de exploração e manutenção dispendiosas. A implantação, da indústria siderúrgica a sul da ponte criou-lhe problemas; a navegação, que tem de passar por entre os pilares do tramo móvel é constante, e às vezes causa avarias graves aos pilares da ponte e ao próprio tramo, havendo ainda necessidade de utilizar um autocarro, pela C. P., para transporte de passageiros por estrada, num percurso de 15 quilómetros.

A C. P. tem procurado defender a existência do ramal do Seixal e até chegou a propor à Siderurgia a construção de uma linha que, inserida no mesmo ramal, na Azinheira, a servisse directamente. Ficava porém em sem solução o caso da navegação, sempre necessária mesmo depois da serventia por via férrea, dada a existência da ponte.

A Siderurgia tomou sempre a posição que mais lhe convinha, recusando a proposta da C. P. Nos últimos tempos, com a construção da ponte sobre o Tejo, o problema passou a ter outros aspectos, que provavelmente conduzirão

ao desaparecimento do ramal do Seixal, logo que surja a oportunidade. E a oportunidade estará criada quando se construir, de harmonia com o projecto do Gabinete da Ponte Salazar, a ligação ferroviária dessa ponte com o Sul do País, sendo então a Siderurgia servida por uma linha, ligável próximo de Paio Pires ao caminho de ferro que, partindo do Pragal, passa por Coina e vá inserir-se na linha do Sul, em Moita do Ribatejo. Nessa altura valorizada a posição ferroviária nas suas ligações Sul-Centro, a C. P. terá ainda na fonte de tráfego pesado que é a siderurgia, em Paio Pires, um bom motivo para se considerar largamente compensada da perda de um pequeno ramal (de três quilómetros apenas) que, além de deficitário, já não justificaria a exploração e manutenção de uma ponte de estilo já ultrapassado e com um tramo móvel obsoleto.

Esta solução, que se dá como praticável depois de cumprido o programa da ligação ferroviária da ponte Salazar com o Sul do País, não é, evidentemente, para já; mas tem de aceitar-se daqui a alguns anos.

Segundo podemos averiguar em complemento destas informações, está prevista a ligação fluvial Barreiro-Seixal, logo que seja encerrado e levantado o ramal ferroviário.

De resto, no mapa da região em que o Gabinete da ponte Salazar traçou o caminho de ferro a construir desde a ponte até à Moita, já não se vê o ramal do Seixal, nem a sua velha ponte sobre a ribeira de Coina, mas sim o que globalmente está previsto, incluindo a ligação com as fábricas siderúrgicas de Paio Pires. Este é um ponto de vista oficial a que não podemos negar sentido económico, com futura projecção no rendimento regional.

A C. P. virá a incumbir, num dos seus pequenos barcos, o transporte de passageiros e mercadorias entre o Barreiro e o Seixal.

está
condenado



5 minutos

Era um sujeito tão magro, tão magro, que teve de colar duas fotografias no bilhete de identidade.

*

Exemplo de energia desperdiçada: contar uma história de pôr os cabelos em pé, a um homem que usa chinó.

*

Os dias são mais compridos no Verão e mais curtos no Inverno, porque o calor tem a propriedade de dilatar os corpos, e o frio de os contrair. Toda a gente sabe isso.

*

A hora da Europa está adiantada sobre a da América, porque a América foi descoberta mais tarde.

*

O agente de seguros: Vamos então enumerar todos os objectos do escritório que o senhor deseja segurar contra roubo.

— Desejo segurar tudo, menos o relógio. Esse ninguém o rouba; os empregados não tiram os olhos dele.

*

A cartomante: — Seu marido morrerá assassinado.

— E eu, serei absolvida?

*

A atriz usava um vestido tão curto, tão justo e tão decotado, que quando o gaiá dizia «Estás a esconder-me alguma coisa», a plateia começava a rir.

*

O médico, diplomata dizia para o doente: — Não, o sr. não tem nada de extraordinário. Mas vou fazer-lhe uma proposta: quer comparecer no próximo congresso comigo, todas as despesas pagas?

*

Porque é que os navios-hospitais não são baptizados com garrafa de mercúrio?

*

No meio de uma conversa, numa reunião elegante, a jovem limitava-se a dizer alô — um momento — sim — tenha a bondade de esperar. Não foi difícil descobrir que se tratava de uma telefonista.

Quando o deixei ontem no bar, você já estava bebido... Como conseguiu chegar a casa?

— Cheguei muito bem, é claro. Aconteceu apenas que exactamente quando cheguei, um imbecil distraído ao dobrar a esquina pisou-me a mão.

*

Dizia o açougueiro para o médico: «Doutor, não consigo dormir. Tenho uma pontada constante que vai desde aqui, da alcatra até esta parte aqui da chã de dentro»...

D. Mafalda, nova-rica, foi inscrever-se num curso de línguas. Já no Instituto onde ia matricular-se, disse:

— Desejo aprender uma língua estrangeira...

— E que prefere, minha senhora: a língua inglesa, francesa ou alemã?...

D. Mafalda vacilou um momento e depois respondeu:

— Olhe, a mais estrangeira que tiver...

*

Dizia a madrastra para o marido, na Idade Média: — Essa ideia de fechar a princesa na torre é muito interessante, mas quem tem de subir 367 degraus todos os dias para lhe levar a comida, sou eu.

*

O marido passou trinta anos vivendo às custas dela, incapaz de levantar uma paina, fazer o mínimo gesto que significasse trabalho. Mas agora que ele morreu ela vingou-se fazendo com que o falecido trabalhe para ela. Mandou cremá-lo e colocou as suas cinzas dentro de uma ampulheta.

*

Ao cair da noite, dois bandidos estendem um homem amordaçado e amarrado sobre uma linha de caminho de ferro que atravessa um pequeno bosque. Tratava-se de um outro bandido da sua quadrilha, convinha eliminar porque sabia de mais.

Próximo, num atalho, vem caminhando uma senhora respeitável. Cheia de boas intenções, previne:

— Senhores, não me quero intrometer na vossa vida. Mas olhem que já há dez anos que não passa por aqui nenhum comboio porque a empresa exploradora faliu!

Há alguns anos, em Nova Iorque, um pitoresco vendedor ambulante andava todo o dia com um tabuleiro de esculturas à cabeça sem nunca vender nenhuma. Intrigado, um jornalista que o seguiu perguntou-lhe de que vivia. «Das minhas estatuetas» — respondeu o homem. «Mas como, se não vende nenhuma?»

«Realmente não vendo nenhuma, mas todos os dias há um imbecil que faz cair o tabuleiro, parte meia dúzia delas e tem de mas pagar».

*

Quando chegou à porta a senhora percebeu que se esquecera da malinha no bar. Voltou e não a encontrou na mesa nem na cadeira. Curvou-se e olhou para debaixo da mesa. Então, um criado aproxima-se e, com a experiência de largos anos, disse: — Minha senhora, o seu marido está lá dentro, no toilette.

*

Já era noite quando o bêbedo caiu dentro da cova e começou a gritar. O vigia do cemitério aproximou-se, percebeu o que acontecera e resolveu dar um susto no bêbedo. Escondeu-se atrás de uma árvore, fez uma voz cava e perguntou: «Que é que você faz aí na minha cova?» «Eu... eu... eu...» — tremeu o bêbedo — «eu caí aqui dentro. Mas... e você? — que faz você aí fora?»

*

E o desconfiadíssimo novo-rico que desejava aprender turco racionava: «Mas, não sabendo eu uma palavra de turco como posso estar certo de que o professor me está ensinado turco?»

*

A rainha Vitória de Inglaterra recebia, um dia, a rainha Lilivokalana das ilhas Sandwich. A soberana europeia procurava ser o mais possível amável para com a sua hospede e esta, para corresponder às gentilezas com que fora cumulada, declarou, a certa altura:

— Sabe, eu também tenho um pouco de sangue inglês.

— Sim? — perguntou admirada a rainha Vitória.

— Foram os meus antepassados que devoraram o capitão Cook — esclareceu a ilustre visitante.