

18.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1957

Número 1679

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

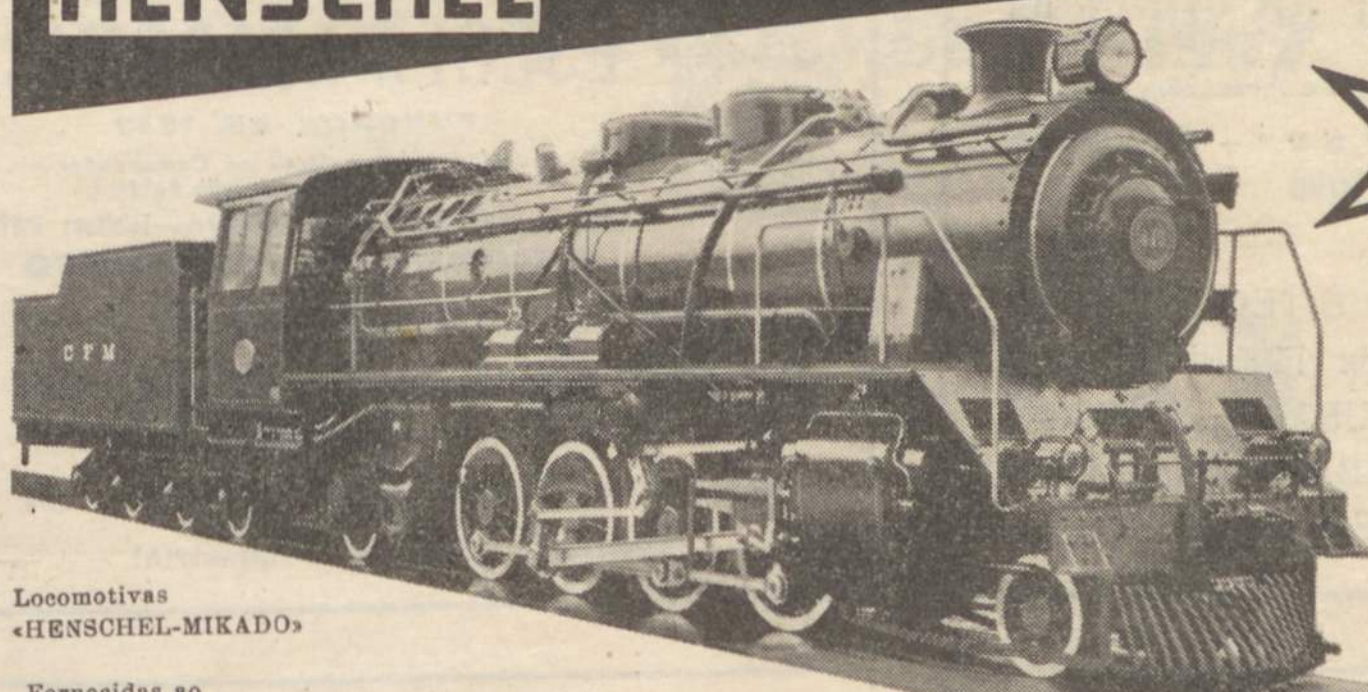
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158 — LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»

Fornecidas ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIAO, 23 • LISBOA



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primá-
ria — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Telegr. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações — às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — às 14 horas
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.^{as}, 5.^{as} e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas

Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas

Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais — às 15 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 horas

Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas

Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANALISES CLÍNICAS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1679

1 — DEZEMBRO — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

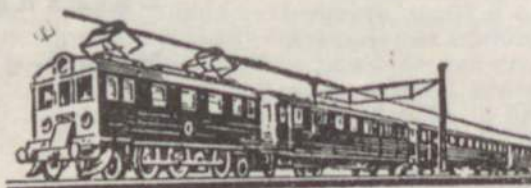
COLABORADORES

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

O Congresso da Associação Internacional dos Peritos Científicos de Turismo, por <i>HENRIQUE CAMPOS</i>	435
Recordando o Passado — O primeiro troço de Caminho de Ferro do Vale do Vouga foi inaugurado há 49 anos por El-Rei D. Manuel II	438
Terras Trasmontanas, por <i>GUERRA MAIO</i>	439
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	441
Ecos e Comentários, por <i>SABEL</i>	442
Publicações recebidas	443
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	443
Há 50 anos	444
Espectáculos	444
Parte Oficial	445
VI Romagem dos Antigos Combatentes Portugueses a França	445
Linhas Estrangeiras	446
Caminhos de Ferro Ultramarinos	447
Recortes sem comentários	448



O Congresso da Associação Internacional dos Peritos Científicos de Turismo

Por FERNANDO CAMPOS

MAIS um congresso turístico se realizou entre nós, — o da Associação Internacional dos Peritos Científicos de Turismo, o qual sob a presidência do Secretário Nacional da Informação, se inaugurou, no dia 1 de Outubro passado, no Palácio Foz, em Lisboa.

Essa importante reunião, em que tomaram parte cerca de duas dezenas de professores universitários em representação de onze países, veio provar-nos, mais uma vez, que os problemas turísticos atingiram, nos últimos tempos, tão grande desenvolvimento que bem se pode dizer que o seu estudo implica já o conhecimento de uma nova ciência que está merecendo a maior atenção em toda a parte.

O organismo que efectuou o seu oitavo congresso no nosso País tem vindo a realizar um trabalho que, embora de pouca divulgação entre o público, nem por isso deixa de se impor superiormente na esfera da sua especialidade, abrangendo os mais variados departamentos do turismo. Desde o estudo da influência do intervencionismo nas actividades turísticas até à análise científica da propaganda, a Associação Internacional dos Peritos Científicos de Turismo vem, desde há longos anos, a debater nas suas reuniões os problemas mais complexos da matéria, colocando a sua discussão num plano científico da maior elevação.

O tema principal desta reunião de Lisboa consistiu no estudo do problema do financiamento do turismo e suas incidências no campo dos transportes e do alojamento.

E é justo reconhecer-se que, tanto pelo interesse do assunto como pela alta categoria mental dos congressistas, esta reunião ficou marcando uma data memorável nos anais das reuniões do organismo que a promoveu e na história da cultura turística em Portugal.

Além dos representantes da Alemanha, Áustria, Checoslováquia, Espanha, França, Itália, Jugoslávia, Holanda, Polónia e Suíça, participaram no congresso, pela delegação portuguesa, algumas personalidades de relevo, entre as quais citaremos os Srs. Professores de Manuel de Torres, Armando Gonçalves Pereira e João Faria Lapa, o Sr. Dr. Jorge Felner da Costa e os engenheiros Roberto de Espregueira Mendes e António Branco Cabral.

Não seria possível, no curto espaço de um artigo, dar notícia rigorosa e desenvolvida dos numerosos relatórios dos congressistas portugueses e estrangeiros que tomaram parte nesta importante reunião. Mas nem por isso deixaremos de aludir a algumas das comunicações apresentadas, salientando o que nelas melhor possa elucidar-nos sobre o mérito e o alcance dos estudos desenvolvidos à volta do tema proposto para o congresso, a cujos trabalhos presidiu o professor suíço Walter Hunziker.

O primeiro e um dos mais importantes relatórios apresentados foi o do professor Sauermann, intitulado *Introdução aos problemas de investimento no turismo*, no qual, depois de observar que existem dois

métodos fundamentais para analisar os problemas económicos — o método micro-económico e o método macroeconómico — cujas características definiu, esclareceu que o conhecimento de ambos os sistemas era necessário para a perfeita compreensão do trabalho que ia ser submetido, em seguida, ao congresso. E acentuou que, visto a rentabilidade da indústria turística ser pouco elevada, esta não se encontrava apta a cobrir as suas necessidades de investimentos pelo autofinanciamento. A concluir, afirmou que «para o turismo, a relação entre os fundos próprios e os fundos obtidos por empréstimo suscita um problema particularmente difícil».

Seguidamente, o Dr. Menges, de Francfort, leu a sua tese denominada *Aproximações macroeconómicas ao problema dos investimentos na indústria turística*, — trabalho de alta complexidade e de um rigor matemático admirável, evidenciado em múltiplas fórmulas, e que constitui um exemplo expressivo da feição científica que o turismo está assumindo presentemente.

É também de registar o relatório que o professor Kurt Krapf, secretário-geral da Associação, apresentou com o título de *O problema do financiamento do turismo à luz da política económica*, — e em que o seu autor, que é uma autoridade internacional em matéria de ciência económica, principiou por enunciar certos princípios gerais de financiamento, relacionando-os com a indústria do turismo, e analisou, depois, os aspectos particulares do problema financeiro em cada uma das actividades turísticas, que dividiu em três sectores: transportes, alojamentos e publicidade.

O relatório apresentado pelo presidente do congresso, o professor Walter Hunziker, denominava-se *Algumas considerações sobre o financiamento e os investimentos no campo do turismo social*. Depois de afirmar que existe certa confusão à volta do conceito do turismo social, o professor Hunziker definiu esse conceito como sendo aquela forma de turismo em que participam as camadas sociais de recursos mais modestos,

tornando-se essa participação, possível graças a prestações especiais, facilmente reconhecíveis, — prestações que surgem — segundo disse — em dois planos: a favor do consumo e a favor da oferta.

Dentre as comunicações portuguesas, registaremos, em primeiro lugar, a notável exposição formulada pelo Sr. Dr. Felner da Costa e subordinada ao tema *Financiamento do turismo em Portugal*. Reconhecendo que, «em obediência à lei natural da oferta e da procura, o turismo ocupa um lugar definido na economia», afirmou que ele desempenha, ainda, na ciência económica, uma importante função política e social, que, por sua vez, traz como consequência natural «um estreitamento dos laços de amizade entre os povos, por virtude de uma melhor compreensão humana e de um mais perfeito conhecimento das suas instituições». Disse também que o turismo constitui uma importante fonte de riqueza para as nações e, especialmente, para aqueles países de balança comercial tradicionalmente deficitária, uma fonte muito importante de divisas para o comércio externo, — «facto que justifica plenamente os esforços empreendidos pelos Governos de numerosas nações, com vista ao financiamento da indústria do turismo».

No decurso do seu relatório, o Sr. Dr. Felner da Costa observou que o turismo português, organizado oficialmente como um sector de actividade nacional desde 1911, data em que foi criado um serviço próprio, económico, incrementando esta indústria por meio de um metódico plano de propaganda do País e do seu reequipamento turístico, minuciosamente estudado e actualizado.

O orador citou, ainda, alguns números expresivos do aumento do movimento turístico registado, nos últimos anos, no nosso País, e terminou a sua elucidativa exposição afirmando que «Portugal encontra-se actualmente na vanguarda das nações que não descuram esta importante fonte de riqueza que resulta do turismo. Por isso, sentir-se-á feliz e orgulhoso se o seu plano vier a servir de modelo a outros países».

Outra comunicação importante a registar, foi a do Sr. Dr. Carlos Simões de Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e de Tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que se ocupou de *O Financiamento no turismo social — o caso português*. Nesse relatório, em que começou por afirmar que, nas últimas décadas do século o Mundo assistiu a um extraordinário desenvolvimento do turismo social, — quer dizer, do turismo praticado por grandes massas de trabalhadores, concluiu acentuando que o financiamento desse turismo, feito por meio da contribuição obrigatória dos organismos corporativos, constitui uma característica particular do caso português.

Foi, depois, apreciado pelo congresso o relatório do Sr. Dr. Rogério Torroais Valente, economista do Serviço Comercial e do Tráfego dos Caminhos de Ferro Portugueses, que dissertou sobre as possibilidades de financiamento dos transportes interiores de interesse turístico em Portugal, afirmando que o turismo necessita, cada vez mais, do equipamento desses transportes, que deve fazer-se naqueles limites de racionalização e de rapidez desejados por todos aqueles que ambicionam para o nosso País um turismo em grande escala.

Na sua comunicação, o Sr. João Frederico Pires tratou de *O «Camping» em Portugal*, encarando a recente introdução do Campismo organizado e encarecendo o interesse da sua prática, como índice das possibilidades turísticas de numerosas regiões do País.

O sr. Francisco António Chaves Brilhante salientou, no seu trabalho, os esforços desenvolvidos pelos organismos oficiais no sentido de se criarem as condições indispensáveis a um turismo que corresponda às grandes possibilidades do nosso País, — ou sejam as facilidades de transportes, a construção de instalações confortáveis e um nível de preços compatível com as disponibilidades financeiras dos turistas de reduzidos recursos económicos.

Das conclusões do congresso, lidas pelo professor Hunziker na última sessão, limi-

tar-nos-emos, também, a extrair o essencial, para não alongar demasiado esta reportagem. Nelas se acentua que, dada a importância decisiva do problema do financiamento no turismo, o seu estudo, tanto no plano da economia nacional como no da economia da empresa, merece especial atenção; que o volume crescente dos investimentos determinou também um aumento das necessidades financeiras da indústria turística; que nos transportes, cuja evolução influencia, mais do que nunca, as possibilidades de expansão do movimento turístico, o financiamento continua a ser assegurado de maneira decisiva pelos poderes públicos; que se o aumento de uma capacidade hoteleira, susceptível de receber o número sempre crescente de visitantes, é o ponto crucial do turismo moderno, o facto resulta das dificuldades de financiamento; que o problema do financiamento do turismo se reveste de aspectos particulares à luz do turismo social; que o Congresso se inteirou, com viva satisfação, «de que as finalidades visadas foram alcançadas, pelo menos em parte, em certos países, desejando, antes de mais, felicitar Portugal, país onde se reuniu, pela grande compreensão que as suas autoridades revelam, relativamente ao turismo, e pelo notável esforço financeiro e as muitas facilidades de que beneficia o turismo português, — o que lhe assegura uma notável evolução».

Por esta breve notícia, elaborada por quem assistiu a todas as sessões do Congresso da Associação Internacional dos Peritos Científicos de Turismo, poderá, assim mesmo, avaliar-se o alto nível cultural do trabalho produzido para um melhor conhecimento do fenómeno turístico no seu aspecto financeiro e nas suas múltiplas e complexas relações com a política económica, naqueles países que caminham na vanguarda do turismo e cujos Governos reconheceram, há muito, a necessidade de fomentar e estimular tão valiosa fonte de receita e tão importante factor de intercâmbio cultural e de solidariedade entre os povos.

RECORDANDO O PASSADO

O primeiro troço de Caminho de Ferro do Vale de Vouga foi inaugurado há 49 anos por El-Rei D. Manuel II

Folhear publicações antigas é mexer no passado, é reviver acontecimentos que se nos apagaram na memória, mas que nos voltam à lembrança, muitas vezes com um perfume de saudade.

Debruçarmo-nos sobre o passado não constitui um acto de indiferença pelas coisas do presente. Pelo contrário, representa o desejo de se conhecer melhor, em todo o seu amplo significado, tudo quanto contribuiu para que o presente nos proporcionasse tantos melhoramentos e um mais alto nível de vida. Voltar os nossos olhos para o pretérito é prestar um acto de gratidão.

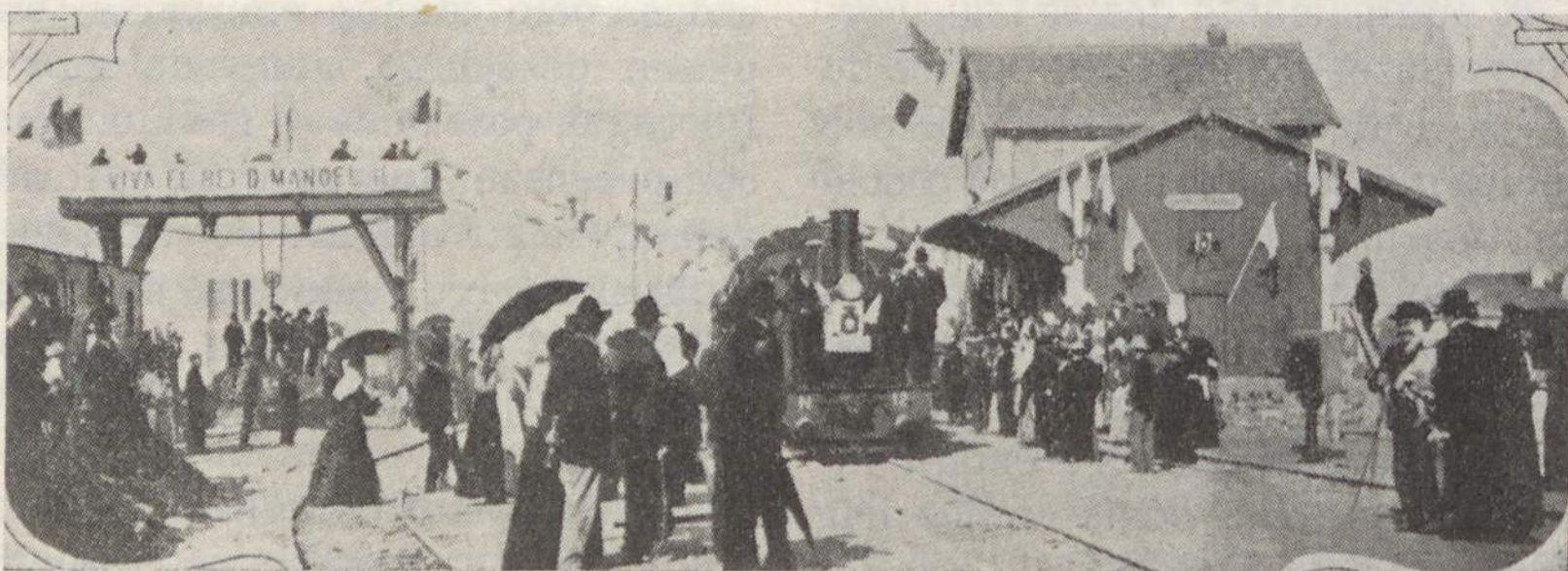
Assim, ao reler uma revista de há 44 anos, topá-

felizes do seu reinado, o ter podido assistir a um acontecimento tão importante que tão alegremente se via traduzido na expressão da boa gente daquelas terras.

D. Manuel II repetiu nesse dia o que os seus maiores já haviam feito, ao inaugurarem: D. Pedro V — o primeiro troço dos Caminhos de Ferro portugueses, de Santa Apolónia ao Carregado; D. Luís e D. Carlos — outras linhas.

O caminho de ferro do Vale de Vouga foi, pois, inaugurado solenemente. Tratava-se de um melhoramento de vulto.

E o futuro, presente dos nossos dias, não desmentiu a importância de tal serviço público, pois bastante



Passagem do comboio real pela estação de Espinho-Vouga em direcção a Oliveira de Azeméis

mos com uma série de fotografias do Vale de Vouga, e, entre elas, uma que nos apresenta um aspecto da inauguração do primeiro troço do seu caminho de ferro, em 23 de Novembro de 1908, 33 quilómetros de linha, servindo Salvador, Oleiros, Paços de Brandão, S. João de Ver, Feira, Arrifana, S. João da Madeira e Cocujães.

Aquele dia foi de festa para as populações daqueles centros que, até então com comunicações difíceis para o resto do País, viviam pouco mais que isolados.

Foi inaugurar a linha S. M. El-rei D. Manuel II, que deve ter considerado um dos momentos mais

tem contribuído para o desenvolvimento económico daquela região; atestam-no o progresso industrial, principalmente, das vilas de Arrifana, S. João da Madeira e Cocujães.

Esse caminho de ferro, que teve início em Espinho, em ligação com a linha do Norte, atravessa uma linda região turística das mais lindas de Portugal, pela sua exuberante paisagem, e, atingindo Viseu, regressa à ligação com a linha do Norte, em Aveiro.

Nos últimos anos, notável modernização se tem verificado nesta rede, e, conseqüentemente, grande melhoria de serviço com a qual muito tem beneficiado o público.

Terras Trasmontanas

P o r G U E R R A M A I O

A propósito das considerações aqui feitas sobre a deplorável localização da pousada de Bragança, num outeiro sobranceiro e a dois quilómetros da cidade, recebi uma longa carta da mesma pessoa que há pouco me escreveu, carta amabilíssima, em que me dá até certo ponto razão mas acrescentando ser já tarde para arrepiar caminho, pois o terreno já estava comprado, que o local era propício e a pousada ficaria debruçada sobre o vale do Fervança.

O argumento é de pouca valia, pois o custo do terreno pouco conta em relação ao da pousada e podia ser vendido com ínfima perda de dinheiro. Está-se, portanto, ainda a tempo de se reparar o erro que se vai cometer, construindo a pousada na cidade, que, como disse, muito bem ficaria na avenida da estação ferroviária, próximo do Palácio da Justiça e do edifício dos correios.

Para justificar o meu argumento basta dizer que, ao que me consta, muitas das pousadas saldaram os anos de exploração com déficits que são de considerar, isto em contraste com a Estalagem do Caçador, em Macedo de Cavaleiros e com a Pousada do Barão de Forrester, em Alijó, ambas nos centros das respectivas vilas e com alguns quartos modestos acessíveis aos caixeiros viajantes, os seus principais clientes durante todo o ano.

E não faltavam locais, junto a Alijó, com panoramas deslumbrantes sobre o Douro, mas José Rufino viu a sua obra num sentido prático e alinhou a pousada, junto da Escola de Artesanato, do Hospital e de outros edifícios modernos, na principal avenida da terra.

Regressando de automóvel a Freixeda do Torrão, minha terra natal, de uma agradável vilegiatura nas Pedras Salgadas, passei por Alijó, para cumprir um grato dever, o de me inclinar diante do monumento que o seu concelho ergueu a José Rufino, meu amigo de 30 anos, homenagem que vem desmentir a velha máxima de que ninguém é profeta na sua terra. Aquele foi-o e os seus conterrâneos provaram ter aquele sentimento, aliás, bem raro, de gratidão.

Feita a visita ao Monumento, singelo e simples, como ele era, fui com as duas pessoas de família que me acompanhavam almoçar à pousada, edifício elegante e sóbrio de linhas, onde fomos recebidos pela viúva de José Rufino, senhora de origem francesa, mas falando português como nós, e que está

ali cumprindo uma das últimas vontades do grande bairrista: que tomasse a direcção da casa.

Na sala de jantar vários hóspedes almoçavam, caixeiros viajantes, o inspector dos correios, um funcionário das obras públicas e dois modestos «brasileiros» naturais de uma freguesia do concelho e ali retidos, por a casa natal não oferecer comodidades.

Ao pagarmos a conta verificámos, com prazer, que se o preço era o de uma pensão, a ementa era a de um hotel. Assim é que se faz turismo. Como já disse Augusto de Castro, o maior de todos os jornalistas do nosso tempo e que conhece, como poucos, a Europa, «o turismo de charuto e do grão-duque acabou».

Infelizmente estamos ainda a fazer pousadas — graciosas é certo — e hotéis de luxo, pensando que eles serão frequentados por viajantes chegados nos seus «Cadillacs».

Seja-me agora permitida uma pausa para me referir à ponte de Abreiro, sobre o Tua, que veio substituir a velha ponte do Diabo, deitada a baixo pela cheia de 1909, e que, como se vê, só foi substituída 48 anos depois. Muito devagar andam as obras na nossa terra...

Descemos pela estrada de S. Mamede de Ribasua, em torcicolos, ora mostrando-nos, num deslumbramento, ora o Douro, ora o Tua e dali fomos a Carraceda de Anciães e Vila Flor, para admirarmos depois a elegante ponte de Abreiro, que é uma das mais belas e, no género, pelo seu arco abatido, a melhor da Europa. São seus autores os engenheiros Correia de Araújo e Campos de Matos, a quem apresento as homenagens da minha admiração.

A ponte tem 103 metros de comprimento, seis de faixa de rodagem, dois passeios laterais de um metro. Está a 32 metros acima das águas do Tua e passa por cima da estação ferroviária de Abreiro, a que um ramal dá acesso. A ponte destina-se a ligar Moncorvo e Vila Flor com Murça e Vila Real, cuja estrada está quase concluída.

Voltemos, porém, à pousada de Bragança que, conforme foi anunciado, terá 17 quartos e o seu custo será de 2.904.330\$ o que, com o mobiliário, se elevará a cerca de 3.400.000\$ ou seja 50 contos por cada quarto! Importância esta que dava bem para se fazer um hotel, com apreciável conforto, na cidade e com 50 quartos.



Ponte de Abreiro, sobre o Tua

Eu bem sei que só o mobiliário do Hotel de Seteais custou 7.000 contos e que com esta quantia se faria ali um hotel de conforto médio, com perto de 100 quartos, café e restaurante e, como aquele, debruçado na várzea de Colares. Mas ali teve-se em conta o prestígio do País, o que não acontece em Bragança, onde havia apenas que suprir a falta de um hotel.

Não tenho com estas considerações a pretensão de chamar à razão as forças vivas de Bragança, pois sei muito bem que, na maioria dos casos, a opinião dos outros não conta, mas espero que elas sejam consideradas, mais tarde, quando, passados cinco anos de precária exploração da pousada, a ideia de hoje redunde num tremendo malogro.

Já agora vou contar uma história, que na minha infância me abriu as portas da filosofia que na vida me tem acompanhado.

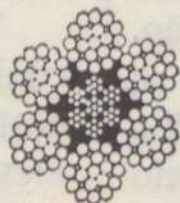
Havia festa na minha terra, tendo vindo o mais afamado fogueteiro de Riba-Côa, conhecido por mestre Pacheco, do Rabaçal. Nós, os rapazes da

escola, de que era o mais novo, roubamos-lhe uma roda de fogo, para no domingo seguinte à romaria fazermos o nosso arraial.

Posta a roda no alto de um barrote, depressa o largo se encheu de gente para gozar o espectáculo, a que guitarras e ferrinhos davam uma nota musical. O mais velho do grupo dispunha-se a deitar fogo à roda por um rastilho que tinha detrás, e que se destinava a pegar fogo, depois de ardida, a outras peças. Observei-lhe que o lume devia ser posto pela frente, junto a uns tubos de pólvora de cores várias, os quais com a rodagem produziam um lindo efeito. Que era detrás, disse com autoridade, o nosso colega escolar. Insisti, tornei a insistir, só me tendo calado com a ameaça de uma sova.

O fogo foi deitado pelo rastilho, mas como os tubos de pólvora postos em torno do arco ardiam ao contrário, a roda não se mexeu, o maioral bem lhe dava com uma cana, mas sem resultado.

Todos me deram razão, mas a roda estava queimada...



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

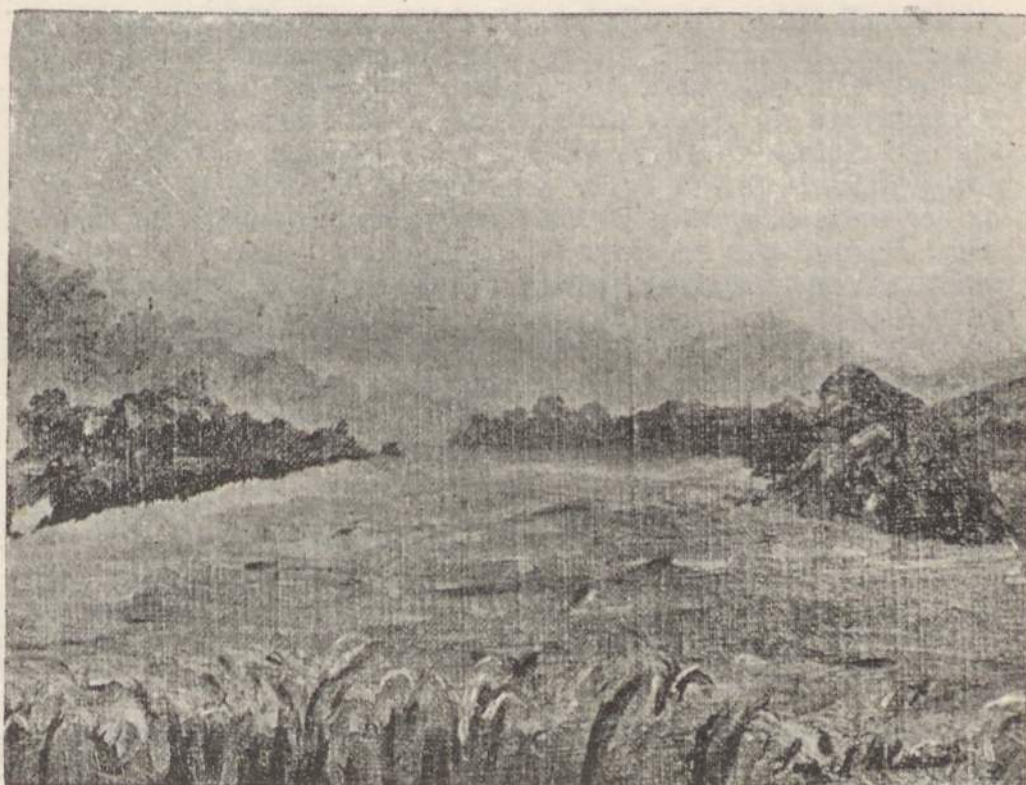
Ramalho Ortigão

Lisboa está a enriquecer com estátuas o seu património artístico. Uma estátua ao ar livre — é uma estátua viva. O ambiente comunica ao bronze ou ao mármore como que um calor humano. No dia 23 de Novembro, no pequeno jardim Nun'Álvares, em Santos, o escritor e jornalista Ramalho Ortigão teve, finalmente, em sua honra, a estátua que merecia. Lisboa pagou assim, com essa homenagem, uma grande dívida ao grande mestre da prosa, que foi também um grande mestre de portuguesismo e um renovador do estilo da vida. Natural do Porto como Almeida Garrett, também nos ensinou, como o autor das *Viagens na minha terra*, a olhar com atenção para as nossas coisas, a prezá-las e a ter orgulho delas. Esse homem cultíssimo e honesto que tanto honrou a nobre profissão de escrever para o público, exerceu com *As Farpas*, com *O Culto da Arte em Portugal*, com *A Holanda*, uma grande influência no País. Não podia ter sido mais benéfica essa influência. Foi, é certo, um formidável demolidor. Mas demoliu para reconstruir. A sua crítica certa e obedecia sempre, porém, ao objectivo de actualizar, de renovar a vida portuguesa. Ninguém o excedeu nesse propósito. Nem mesmo, mais tarde, o próprio Fialho d'Almeida, que pretendia, com *Os Gatos*, dar uma réplica aos panfletos de *As Farpas*. A crítica de Ramalho era mais serena e era, sobretudo, mais justa e mais honesta. Fialho gostava de construir frases originais. Ramalho, embora de pulso rijo, preferiu à originalidade e ao fulgor das frases a pureza e a grandeza das ideias. Ramalho, que amou a vida, que não era bacharel e tinha saúde, não envelheceu. *As Farpas*, tão vivas hoje como ontem, dão-nos a presença de um escritor que não perdeu actualidade.

A estátua, obra do notável escultor Numídico Bessone, mostra-nos o grande escritor de pé, como quem olha confiantemente para a vida e para o futuro. É uma imagem soberba do homem que acreditou nos destinos lusíadas. Ali, naquele bronze, é Portugal que está representado, com optimismo, com galhardia, com a força impetuosa e viril de uma consciência recta e de um coração sem mácula.

Eça de Queirós dizia que Ramalho Ortigão bem merecia uma estátua. A estátua já se ergueu num discreto jardim, onde, com tranquilidade, os lisboetas poderão ler a obra de um mestre da lusitanidade.

Os nossos paisagistas



MILHO DOURADO

Óleo de Sarah Alarcão



Partir?... Voltar?

*Partir é agradável se a viagem
tiver finalidade de prazer.*

*Andar, por longes terras, em romagem,
alarga as vistas... faz-nos aprender.*

*Voltar, também encerra seus encantos:
rever quem mais nos ama e nos estima,
voltar ao pátrio solo, aos nossos cantos,
à suave quietação do nosso clima.*

*Quem parte, leva anseios, esperanças...
Quem volta, vem pejado de lembranças
das coisas que a memória não esquece...*

Partir?... Voltar?... Não sei qual é melhor!

Partir — em certos casos — é pior...

Voltar — algumas vezes — entristece...

Rolando de Viveiros

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Portugueses mortos em França

A propósito das ossadas dos nossos soldados mortos em França quando da primeira conflagração europeia, publicou o «Diário de Lisboa», de 12 de Novembro, a seguinte carta:

Sr. director do «Diário de Lisboa»:— Todos os anos um grupo de antigos combatentes portugueses da primeira Grande Guerra visita, em piedosa romagem, os cemitérios portugueses do Norte da França, onde repousam no sono eterno alguns milhares de soldados nossos, tombados no cumprimento de um dever sagrado. E' enorme a extensão de terrenos ocupados pelos cemitérios dispersos na Flandres. Porque não recolher as ossadas dos nossos heróis da guerra, trazê-las para Portugal e depositá-las, com a dignidade devida, na cripta dos combatentes no cemitério do Alto de S. de João? Como algumas nações já assim procederam, não nos seria difícil, portanto, seguir-lhes o exemplo, tanto mais que a Liga dos Combatentes da Grande Guerra não deixaria de chamar a si, e a expensas do Estado, esse patriótico encargo.

Deste modo, as ossadas dos Portugueses mortos na Grande Guerra repousariam num cemitério da sua Pátria.

Agradecendo desde já a publicação destas linhas, em que julgo ter interpretado o sentimento de muitos companheiros meus nos campos de batalha, creia-me de V. etc.— Carlos d'Ornellas.

Nós bem sabemos que os cemitérios de Richebourg d'Avuê, Boulogne sur Mer e Autuérpia estão lá longe a atestar a entrada de Portugal na Grande Guerra. Nesses cemitérios estão efectivamente as sepulturas dos nossos camaradas portugueses, mas as ossadas podem um dia desaparecer. Enquanto ali houver portugueses que combateram na guerra de 1914-1918, os nossos cemitérios manter-se-ão, mas, quando esses camaradas falecerem, não podemos contar mais com a manutenção deles, distantes como estão dos nossos olhos, a mais de dois mil quilómetros.

As famílias dos nossos companheiros não mais os esqueceram, e estamos certos que as ossadas dos 2.089 mortos vindo para a nossa terra ficam no seu lugar.

Dos 2.089 mortos, só 1.884 têm sepultura conhecida e destes já dois foram trasladados para Portugal: António Gonçalves Curado, de Infantaria 28, que foi o primeiro português morto na Grande Guerra, e o capitão aviador Óscar Martins Torres.

O cemitério de Richebourg d'Avoué é português e a sua construção foi feita por portugueses e com materiais e obra prima nossos.

A ideia foi apresentada e contamos com a Liga dos Combatentes da Grande Guerra que bem tem desempenhado a sua missão e irá até onde puder.

Folhetins lacrimosos

OUVIMOS habitualmente a Emissora Nacional, apesar da saturação que nos provocam as longas palestras. Ainda assim preferimo-las a ouvir outros rádios, que misturam o folclore português com a publicidade.

Temos acompanhado os espectáculos do teatro das comédias e folhetins permanentemente choramingosos, estes divididos em cinco, seis e mais sessões, todos com tendência demasiada à lágrima. Não sabemos se os mesmos são preparados para que as famílias, antes de se aconchegarem na cama, levem já um peso de profunda tristeza, para melhor passarem a noite.

Os intérpretes do folhetim são realmente artistas simpaticísimos, que bem desempenham os seus papéis, mas os autores, cultivadores da lamúria e das cenas carunchosas dos séculos passados, estes devem andar vestidos de cangalheiros e preparados para acompanhar os amigos, os quais serão já poucos pois ultrapassaram a idade dos 90.

Quem escolhe e organiza os programas devia também lembrar-se de que nem todas as famílias pertencem aos séculos passados e por isso têm a obrigação de escolher palestras mais agradáveis que disponham bem os rádio-ouvintes.

É que estamos positivamente fartos de ouvir os mesmos sinos a tanger, o mesmo cão a ladrar e a mesmíssima carruagem a rolar, embora esta se oiça com a sua parelha de cavalos a belo trote.

Almirante Afonso Cerqueira

O Supremo Tribunal Militar concedeu uma pensão de sangue à viúva do contra-almirante Afonso Júlio de Cerqueira, que comandou o batalhão de Marinha na campanha do Sul de Angola de 1915. O almirante Cerqueira era uma curiosa figura da Marinha portuguesa que prestou relevantes serviços ao País. Era um exemplo de camaradagem este homem que, em Monsanto, defendendo a República, soube honrar uma farda digna do respeito e de admiração dos portugueses.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.^{DA}

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

Publicações recebidas

Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal — por Eduardo Frutuoso Gaio

O sr. Eduardo Frutuoso Gaio, distinto ferroviário, continua, embora aposentado, a interessar-se pelos assuntos que dizem respeito aos caminhos de ferro em Portugal.

O seu recente trabalho — «Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal» — representa uma contribuição de muito interesse para as comemorações do centenário da inauguração do primeiro troço das nossas linhas férreas.

O sr. Eduardo Frutuoso Gaio documentou com valiosos elementos o seu trabalho e o facto de só agora o ter publicado permitiu-lhe incluir nas suas páginas uma reportagem muito circunstanciada dos principais actos comemorativos do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro.

Numerosas gravuras ilustram e animam o texto.

Dividiu o sr. Frutuoso Gaio o seu interessante trabalho em dois capítulos, precedidos de um preâmbulo. No primeiro capítulo: *Da História* — refere-se às «Primeiras linhas do Caminho de Ferro» e ao «Caminho de Ferro para Sintra e seus antecedentes», no segundo capítulo: — *Para a História* — apresenta-nos «Apontamentos das comemorações do 1.º cen-

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Sob a presidência do sr. dr. Alexandre Pinto Basto e com a presença do comissário do Governo, sr. Prof. Doutor José Carlos Moreira, reuniu-se, no dia 26 de Novembro, a assembleia geral extraordinária da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

A assembleia aprovou a proposta do Conselho de Administração para o aumento do capital social, que passou a ser de 330.000 contos para 660.000 contos.

tenário do Caminho de Ferro» e dá-nos uma reportagem da «Electrificação das linhas de Lisboa-Sintra e Lisboa ao Carregado da 1.ª fase até ao Entroncamento».

Eduardo Frutuoso Gaio quis ter a amabilidade de, no seu trabalho, incluir várias e elogiosas referências à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», ao seu fundador e ao seu actual director, as quais muito agradecemos.

A capa do livro do sr. Eduardo Frutuoso Gaio foi desenhada pela distinta artista Dr.ª D. Maria Almira Medina.



BARCELOS — A entrada da nova estação

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Dezembro de 1907)

Melhoramentos em Lisboa-Rocio

Começa, com effeito, hoje o serviço de toda a venda de bilhetes na estação do Rocio, no vestibulo inferior provisoriamente em parte das bilheteiras, enquanto se concluem os trabalhos de installação completa.

A proposito diremos que as bilheteiras são 12 e não 9 como indicámos no numero anterior.

Uma vez passado para o vestibulo inferior todo o serviço de partida de passageiros e bagagens, fica o vestibulo superior perfeitamente desembaraçado para a chegada.

Mas é preciso desembaraçá-lo mais, de outros estorvos que não são do caminho de ferro, mas dos nossos costumes.

Referimo-nos á aglomeração de pessoas que, por necessidade ou por mera curiosidade, se juntam em frente das portas, na ocasião da saída dos passageiros, apertando-se e apertando-se num estreito caminho por onde, a custo, se rompe.

Questão de policia, e nada mais.

O viajante, ao chegar, o mais que deseja é que pessoas estranhas não o incomodem.

Tem que attender ás pessoas de familia ou d'amizade que o esperam, que cuidar dos volumes, que traz comsigo, que ir á verificação das bagagens, que preparar o bilhete para o entregar á saída da *gare*. Sente-se mal quando o distraem com offertas de serviços, curiosidades, perguntas; quando não lhe deixam livres os movimentos, e o pensamento, para não esquecer o que tem a fazer.

E a proposito vem lembrar que, nos comboios de intercommunição, seria muito facil adoptar o uso, geral lá fóra, de se recolherem os bilhetes em transito.

Depois da ultima paragem podia, sem difficuldades e com vantagem não só para a commodidade dos passageiros como para a effectividade da fiscalização fazer-se em transito a recolha dos bilhetes, de fórma que, chegado o comboio, o passageiro sairia livremente da estação.

Evitar que este não se confundisse com os demais passageiros que chegam por outros comboios é tambem facil. Não só os trens em Lisboa-Rocio não chegam ao mesmo tempo como, adoptando-se umas grades volantes muito em uso na Allemanha e Suissa, isolam-se, como se quer, uns grupos de outros.

E bem vale vencer a difficuldade de qualquer disposição que se tome nesse sentido, para dar ao passageiro a liberdade de sair sem ter que entregar bilhete á porta.

Quando se anda em viagem algum tempo, onde se usa o sistema de recolher os bilhetes em transito, e se chega a uma estação onde no-los exigem, á saída, é que se aprecia como isto é molesto.

O passageiro nem sempre traz as mãos livres, porque, em geral, sustenta nellas pequenos volumes que não quer entregar a moços de fretes. Se é inverno traz o casaco abotoado e por vezes o bilhete no fundo do bolso do colete, ou numa carteira.

E ao chegar ao ponto em que tem que entrega-lo tem que depôr os volumes, que abrir o casaco, e buscar o bilhete que, naquella occasião, nem sempre encontra á primeira.

Depois este sistema origina aglomeração de pessoas á porta, demoras, varios encontrões, não raros, e caneladas, pelas malas dos mais apressados.

Dispõe, portanto, mal, o viajante, e é sempre conveniente procurar que este faça a sua entrada no ponto a que se destina ficar por pouco ou muito tempo, em boa disposição de espirito.

Diz um proverbio que «o primeiro amor é o melhor». Em questões de viagem a primeira impressão é tambem a mais duradoura.

Recebamos bem o desconhecido; rodiemo-lo de todas as commodidades, não o *macemos*, segundo a phrase vulgar, e elle dirá sempre bem do paiz, sentir-se-ha disposto a ficar, a voltar e a trazer comsigo os seus amigos.

Linha oo Alto Minho

Poucas rêdes de caminhos de ferro terão sido estudadas que tenham um mais risonho futuro de prosperidade.

Os ultimos concessionarios, a firma Cunha & Formigal, evidenciaram bem a sua perspicacia e aptidão para os negocios, sabendo vêr o que até hoje ainda não tinha sido visto; o largo futuro de uma rêde que puzesse em communicação os povos minhotos.

Uma empresa d'esta ordem demanda uma grande disponibilidade de capitais, e nessa orientação entraram os concessionarios em transacção com as firmas H. Burnay & C.^a e Pinto da Fonseca & Irmão, esta ultima do Porto, associando-se as três firmas para a construcção e exploração do caminho de ferro do Alto Minho.

Os activos financeiros empreenderam grandiosamente o seu plano, e para lhe darem execução começaram por adquirir a linha de Povia a Famalicão, cuja via terá que ser modificada, alargando-a de noventa centimetros que hoje méde para um metro; a despesa com esta modificação está orçada em cem contos de réis.

As negociações para a aquisição da linha de Bougado a Guimarães e Fafe não foram coroadas de tão bom exito. A empresa proprietaria teve exigencias inadmissiveis para a empresa do Alto Minho. Reformas necessarias no material fixo e circulante desalentaram os compradores que preferiram a adquirir a linha em circumstancias onerosas, construir um ramal que ligue a linha da Povia á nova linha a construir, isolando assim a linha do Bougado a Fafe que ficará reduzida exclusivamente ao trafego directo entre aquelles dois pontos.

A rêde completa deve estender-se por uns trezentos e sessenta kilometros.

Dos primeiros mil e seiscentos metros foram já apresentados ás estações competentes os respectivos estudos para serem sujeitos á appovação.

A região que a nova rêde vae servir é a mais populosa do paiz e talvez a mais rica.

Quanto á população far-se-ha facilmente ideia lembrando que a densidade média por kilometro em Portugal é 56,5 e vendo o ultimo recenseamento que dá para o concelho de Braga a densidade de 317, para o de Guimarães 213, para o de Vianna 143, para o de Villa Verde, 141, para o de Monsão 121, para o de Ponte de Lima 103, para o de Val-de-Vez 69, sendo o de menor densidade Ponte da Barca com 67, mas ainda assim com densidade superior á densidade média de todo o paiz.

Quanto a riqueza agricola, diz-nos o recenseamento que a propriedade rural na provincia do Minho fórma a oitava parte de toda a propriedade rural do paiz.

Vê-se pois pelo rigor dos algarismos que não é preciso ser optimista para vaticinar um largo futuro á nova empresa.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A Taberna».

OLÍMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Onde impera a Traição».



PARTE OFICIAL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS,
CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES
DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Concurso n.º 213/57

O «Diário do Governo», n.º 263, III série, de 18 de Novembro de 1957, publica o seguinte :

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 18 de Dezembro de 1957, para o fornecimento de :

Seis máquinas carregadoras de minério e carvão, destinadas aos portos de Lourenço Marques e Beira.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes : em Lourenço Mârques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção ; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane ; na Beira, nos armazéns da Beira ; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane ; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, Praça do Príncipe Real, 13.

O idepósito provisório para admissão ao concurso é de 45.000\$.

A abertura da proposta terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 18 de Outubro de 1957. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Concurso n.º 217/57

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 20 de Dezembro de 1957, para fornecimento de :

Oito tractores de reboque e manobra de vagões destinados aos portos de Lourenço Marques e Beira

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes : em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção ; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane ; na Beira, nos armazéns da Beira ; em Quelimane nos armazéns de Quelimane ; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, Praça do Príncipe Real, 13.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 25.000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 19 de Outubro de 1957. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

VI Romagem dos Antigos Combatentes
Portugueses a França

Um saldo de 1.901\$60 para nova Romagem

Publicamos, a seguir, o mapa das Receitas e Despesas da VI Romagem dos Antigos Combatentes aos Cemitérios Portugueses do Norte da França.

Como os interessados verificarão, houve um saldo de 1.901\$60, quantia essa que transita para a próxima Romagem, a realizar em 1938.

Mapa das Receitas e Despesas com a VI Romagem dos Antigos Combatentes

RECEITA

36 Inscrições a Esc. 2.100\$00	Esc. 75.600\$00
	75.600\$00
Saldo para nova Romagem	1.901\$60

DESPESA

36 bilhetes de C. F. até Paris e volta . . .	Esc. 64.908\$50
Despesas diversas em França: correio, transportes, Cam. Ferro até Berguette, etc.	4.965\$00
Fact. desp. div. conf. nota da Gaz. C.ºs Ferro	1.174\$40
Fact. Casa Batalha	400\$00
Id. Agência Universo.	98\$50
Nota de desp. diversas	600\$00
Desp. div.: Dif. em bilhetes de C. F. . . .	1.182\$00
Despesas c/ passaportes.	370\$00
Saldo para nova romagem	1.901\$60
	75.600\$00

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os quatro comboios «T. E. E.», dos Caminhos de Ferro federais alemães, que desde o dia 2 de Junho circulam pelas linhas Dortmund-Paris, Dortmund-Ostende, Francfort do Main-Amsterdão e Hamburgo-Zurique, levam carruagens-restaurantes da D S G (Deutsche Schlafund Speisewagen-Gesellschaft).

É pela primeira vez que as carruagens-restaurantes alemãs circulam na França e na Bélgica.

COLUMBIA A Colúmbia — república de origem espanhola situada a N. O. da América do Sul, banhada pelo Atlântico e pelo Pacífico — está construindo um caminho de ferro que, pela primeira vez, permitirá que as produções do seu vasto «hinterland» se escoem tanto para o Oceano Pacífico como para o mar das Caraíbas. Esse projecto, entre outras coisas, abrirá à colonização um vale de terras férteis com área de cerca de 114.000 km², o que, como se espera, desenvolverá a economia nacional.

A actual rede ferroviária da Colúmbia está concentrada em torno de Bogotá, capital e centro industrial do país. Não existem, presentemente, linhas ferroviárias que liguem directamente essa rede a qualquer das duas regiões da Colúmbia.

A linha que segue para o Oeste, em direcção ao Pacífico, só chega até à cidade de Ibagué, de onde os passageiros e a carga têm de ser transportados em automóveis ou camiões, até Armónia, a cerca de três horas de viagem, onde recomeça o caminho de ferro. Entre as duas cidades existe uma cadeia de montanhas rochosas, ainda não contornada ou atravessada pelos carris.

Em direcção ao «Mar das Caraíbas», as linhas férreas pouco avançam para o Norte, além de Bogotá. Há outros caminhos de ferro na região costeira, que não estão, porém, ligados à rede que circunda a capital. A viagem entre os dois pontos é feita pelo Rio Magdalena, em pitorescos barcos a vapor, numa rota de cerca de 1.300 kms.

Mas essa viagem não é, contudo, vantajosa para os exportadores, que precisam de enviar os seus produtos, através do mar das Caraíbas, ao Oceano Atlântico e, dali, à Europa ou aos Estados Unidos da América do Norte. A falta de transportes rápidos entre Bogotá e a zona das Caraíbas prejudica o desenvolvimento do fértil Vale da Magdalena.

O projecto em execução tem tríplice finalidade: interligar os sistemas ferroviários de Bogotá e da costa do Pacífico; uniformizar as bitolas de todas as linhas férreas colombianas; assegurar, a Bogotá,

ligação ferroviária directa com o litoral do Mar das Caraíbas.

A segunda parte do plano de expansão da Colúmbia foi concluída recentemente. A primeira e a terceira partes encontram-se em execução. As obras de ligação entre Bogotá e o Mar das Caraíbas foram iniciadas em Janeiro de 1953, devendo estar concluídas dentro de dois anos. Este último empreendimento, que será chamado Caminho de Ferro do Atlântico, será inaugurado por secções sucessivas, esperando-se que o serviço, na primeira secção de 130 kms., seja iniciado no próximo ano de 1958.

O governo da Colúmbia anunciou a aquisição de 18 locomotivas Diesel eléctricas de 1200 HP, tipo «Universal».

A sua potência e a velocidade, assim como a construção do novo «Caminho de Ferro do Atlântico», acarretarão, segundo se espera, uma grande economia. A maior parte dos caminhos de ferro existentes na Colúmbia estende-se por terrenos montanhosos, o que reduz o número de carruagens e vagões que uma locomotiva pode rebocar e a velocidade da mesma.

O novo caminho de ferro, atravessando o Vale da Magdalena, será a primeira linha colombiana a percorrer terreno plano. Isso permitirá a formação de composições de 50 a 60 vagões e carruagens.

INGLATERRA As tarifas de passageiros nos caminhos de ferro ingleses sofreram uma subida de cerca de 6 1/4 por 100, a partir do dia 15 de Setembro. Este aumento deve-se ao facto de ter sido concedido, em Março deste ano, aumento de salário a 500.000 ferroviários.

— No dia 5 do próximo mês de Abril de 1958, a *British Railways* inaugurará o «T. V. Special» — ou seja um comboio permanentemente equipado com um circuito fechado de televisão destinado ao recreio dos passageiros. O comboio terá uma carruagem equipada de maneira idêntica a um estúdio à prova de som e as imagens televisionadas serão observadas em telas localizadas em ambas as extremidades de uma carruagem de 64 lugares.

O equipamento foi construído e será instalado pela mesma firma britânica que equipou experimentalmente um comboio semelhante na região escocesa da *British Railways*, no Verão passado. Devido ao êxito alcançado com esta experiência, aquele Departamento resolveu fazer do «comboio com televisão» uma característica permanente.

O dia 5 de Abril foi escolhido para a inauguração desse comboio, de Glasgow a Londres, porque é precisamente nessa data que será disputado um desafio de futebol entre a Inglaterra e a Escócia.

— Realizou-se em Londres, recentemente, uma exposição intitulada «As modernas viagens ferroviárias», que despertou muito interesse.

O ministro do Transporte da Aviação Civil da Grã-Bretanha ao inaugurá-la afirmou que ela apresentava os primeiros frutos da «revolução ferroviária». Com efeito, um terço do plano de modernização dos caminhos de ferro britânicos, na importância de 1 200 000 libras, já foi realizado, tendo sido também apresentado o projecto para a construção de caminhos de ferro dotados com a moderna eficiência exigida pela economia britânica. Por sua vez, Sir Brian Robertson, presidente da Comissão de Transportes Britânicos, declarou que em fins de 1962 serão substituídos cerca de 25 000 vagões de todos os tipos por 20 000 outros inteiramente novos.

Uma das principais atracções da exposição foi o protótipo da locomotiva Deltic diesel-eléctrica, que atinge uma velocidade máxima de 169 Km por hora e que foi submetida a várias provas durante dezoito meses.

Na mesma exposição viam-se vagões com janelas duplas para isolamento do calor e do som, gabinetes para senhoras, assentos reclinados e giratórios e persianas.

Também se achava exposto um pequeno carro para transportar a bagagem de cada passageiro, no caso de este não encontrar um carregador.

ISRAEL

Encontram-se em bom andamento, em Haifa, as negociações entre os Caminhos de Ferro israelitas e uma empresa francesa para a construção de uma linha férrea de Beersheba a Eilath.

Os trabalhos da instalação desta linha começarão em breve.

ITÁLIA

Os Caminhos de Ferro italianos pertencem ao Estado e são tidos como os mais perfeitos e modernos na actualidade. Os milhões de turistas que anualmente visitam a Itália verificam que as viagens são além de rápidas imensamente cómodas.

À rede ferroviária italiana soma actualmente 16 596 quilómetros, dos quais 6.122,7 são electrificados.

A Itália foi um dos países que mais sofreram com a guerra e os prejuízos nos seus caminhos de ferro foram incalculáveis. Houve que reconstruir tudo ou quase tudo. O esforço despendido no seu ressurgimento pode considerar-se prodigioso.

A electrificação dos caminhos de ferro italianos representa um importante papel. Nação possuidora de enormes mananciais, a energia eléctrica é barata e abundante em toda a península. Dos 6.122,7 quilómetros electrificados os trechos mais importantes são os de Palermo-Messina, Bolonha-Pádua, na linha Bolonha-Veneza, encontrando-se em fase de acabamento a electrificação de outros sectores, tais como

Treviglio-Verona-Pádua, Messina-Catania e Pescara-Toggia-Bari.

Os italianos não ocultam que foi difícil, no pós guerra, a utilização de unidades-locomotoras devido à falta de matéria prima, de oficinas especializadas e até mesmo de técnicos conhecedores e competentes. Actualmente, porém, a rede de caminhos de ferro dispõe de elevado número de locomotivas em condições de triplicar, se necessário for, o serviço de transportes de passageiros e cargas. Segundo as últimas estatísticas, existem 1546 locomotivas eléctricas, 2260 locomotivas a vapor; 18 composições eléctricas de grande luxo e alta velocidade, 7.875 carruagens de passageiros e 3083 vagões de correio e bagagens, o que demonstra a categoria dos caminhos de ferro italianos.

Quanto ao movimento de passageiros, este cresceu astronômicamente. Fara se fazer uma ideia desse movimento basta comparar estes números expressivos: em 1939, o número de passageiros foi de 167 milhões e pelas últimas estatísticas, verifica-se que mais de 400 milhões de pessoas têm utilizado os caminhos de ferro, nesta sua admirável fase de recuperação.

Após alguns anos de «fase experimental prévia», foram postos em circulação comboios super-eléctricos, entre os quais os que fazem a ligação entre Roma e Milão. Entre Palermo e Siracusa e Milão e Torino, circulam dois comboios rapidíssimos e muito cómodos chamados, respectivamente, «Flexa Azul» e «Comboio de Sol» e que atingem facilmente 120 quilómetros à hora. Apesar das suas grandes comodidades e velocidades, estes transportes mantêm ainda a designação de populares, devido às suas baixas tarifas.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

CONGO

Pelo Ministério do Ultramar foi contratado o sr. Prof. Engenheiro António de Mesquita Cardoso para elaborar os projectos das seguintes pontes e viadutos a construir no 4.º e 5.º troços do caminho de ferro do Congo: sobre o rio Catubo, ao quilómetro 35 do 4.º troço; sobre a linha de água ao quilómetro 38 do 4.º troço; sobre a linha de água ao quilómetro 40 do 4.º troço; sobre o rio Loé, ao quilómetro 43 do 4.º troço; sobre o rio Capolo, ao quilómetro 49 do 4.º troço; sobre a linha de água ao quilómetro 51 do 4.º troço; sobre o rio Conda, ao quilómetro 30 do 5.º troço; e sobre o rio Vamba, ao quilómetro 32 do 5.º troço.

Recortes sem comentários

Lá se vai o papel Químico

Um sensacional invento americano, baptizado com o nome de «cápsulas mágicas», parece abrir, de repente, a porta a múltiplas aplicações revolucionárias.

A primeira dessas aplicações consiste num papel que permite obter, seja à máquina ou à mão, numerosas cópias de uma vez só, em lugar de se utilizar papel químico. Esse novo papel é coberto, no anverso, por milhares de «cápsulas mágicas». Cada uma dessas «cápsulas», mais pequenas do que a cabeça de um alfinete, contém minúsculas gotas de um produto químico. No reverso, o papel está impregnado de uma tinta especial invisível. Uma vez que se sobreponham mais folhas deste tipo de papel, basta escrever sobre a primeira, à máquina ou à mão, para que se consiga, simultaneamente, o número de cópias desejado. Sob a pressão das teclas da máquina ou do lápis contra o papel, as cápsulas rompem-se e, ao contacto com o produto químico, assim libertado, a tinta invisível fica azul.

«Dos Jornais»

Resultado de uma mentira

RIO DE JANEIRO, 19 de Novembro — Não há qualquer «misterioso homem branco» prisioneiro, há doze anos, de uma tribo de índios do Amazonas.

O «seringueiro» boliviano Salazar, que pretendia ter falado com um suposto tenente Fernando, prisioneiro dos índios, confessou ter mentido por ordem do patrão, o qual esperava que uma intervenção militar lhe permitisse apoderar-se das terras dos índios.

O irmão do desaparecido, major Gerson, obteve a confissão do «seringueiro».

A notícia falsa que este lançou há meses causou grande emoção no país.

O Ministério da Guerra autorizou o irmão do desaparecido a organizar uma expedição a essa região longínqua, perdida nos territórios que separam o Brasil da Bolívia.

O «seringueiro» boliviano vai agora para o Rio de Janeiro, onde será entregue às autoridades militares. Estas gastaram elevadas quantias com as buscas. — (F. F.).

Os Pombos de Portalegre

De cerca de duzentos pombos que, normalmente, «habitam» na Sé Catedral e na Praça do Município, desta cidade, meia centena deles morreu, ontem, de tarde, em circunstâncias misteriosas e revoltantes.

Quando sobrevoavam o local, em bandos, muitos deles começaram a cair no solo, como fulminados, enquanto outros caíam sobre os telhados e alguns, até, morriam nas janelas em que tinham conseguido poisar.

O facto, que fez vibrar de justificada indignação e revolta quantos dele tomaram conhecimento, bem merecia um severo castigo, para o autor ou autores da inconcebível proeza, visto ter-se apurado, pelo exame feito a uma das aves por um médico veterinário, que os pombos morreram por terem ingerido trigo ao qual havia sido ministrada qualquer substância venenosa.

Já há tempos os «Pombos da Sé», como todos lhes chamam, tiveram as suas horas sombrias, visto que, de vez em

quando, aparecia um ou outro morto. Dada, porém, a reacção da cidade, sempre que tal acontecia, a verdade é que nunca mais se havia registado qualquer vítima.

Por certo que as autoridades vão proceder a investigações, no sentido de descobrirem o autor ou autores do inqualificável atentado.

Do «Diário Popular»

Um sonho realidade

PAAR L (África do Sul), 19 de Novembro — O agente da Polícia sul-africana, E. Bower, sonhou que tinha visto o cadáver de um homem desaparecido, flutuando no rio Berg, próximo de Paarl.

Na manhã seguinte, o agente foi fazer pesquisas no rio. Por duas vezes chegou junto de um local encoberto por densa vegetação, na margem do rio. Da segunda vez entrou no matalgal e viu o cadáver a flutuar na margem, com os óculos ainda na cara.

O sonho do agente Bower conseguiu ser mais eficaz do que os esforços de sessenta homens durante um período de três dias. — (R.).

Armadilhas...

Esta gazeta já, por mais do que uma vez, nas suas colunas, levantou o alarme acerca dos grandes perigos ocasionados pelas criminosas facilidades proporcionadas à mocidade namoradeira. Em artigos alusivos ao assunto, assíduo colaborador nosso já tratou largamente desse problema que vemos, com susto, agravar-se dia a dia... E o mais curioso é que os rapazes não correm menos perigo do que as raparigas!...

Conhecemos casos de infames armadilhas que são preparadas, por gente sabida, aos incautos e inexperientes moços... Enquanto as muito pouco zelosas mães vão à noite para o cinema (as filhas costumam ir de dia com os namoros), as meninas ficam em casa a pôr em prática os cinéfilos conhecimentos adquiridos na *matinée*, correndo todos os riscos de degradação moral! E se os rapazes oferecem quaisquer garantias materiais já sabemos que estão sujeitos às mais ardilosas caçadas!...

Para os que não querem de muito jovens arranjar complicações de impossível remedeio, lembramos que a vida de hoje, motorizada e trepidante, leva muitas mães, sem sólida formação moral, a estudarem todos os meios de impingir as suas filhas, ainda crianças! Encargos a menos e tempo livre para liberdades a mais!...

Felizmente que os que prezam a boa moral das suas filhas — e essas são, apesar de tudo, em maior número — bem as sabem conservar debaixo de diligente e atenta observação amparadora, para evitar que estas se confundam com as conhecidas levianas, que tanto há para temer e censurar...

Nem tudo é lama, graças a Deus; mas não restam dúvidas de que os tempos correm perigosos para os rapazes incautos que se deixam entusiasmar por as criminosas facilidades que lhes são dadas e afinal... são vendidas por alto preço!... Aqui fica o aviso... e esperamos que tenha boa recepção...

(Da «Política Nova de Viseu»)



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

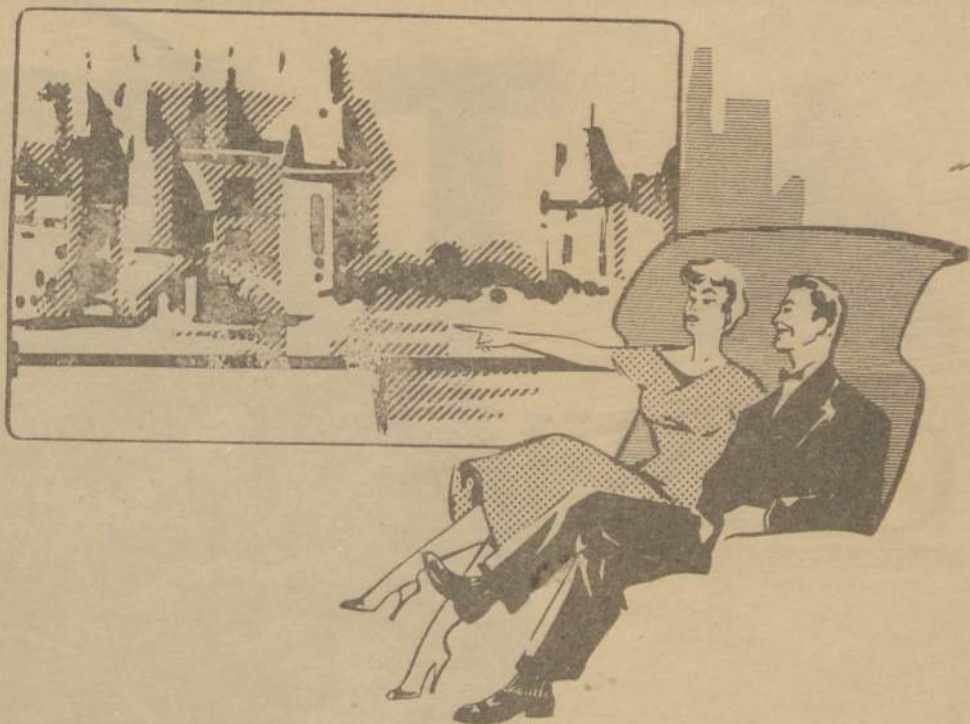
Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire

PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —



Vá a **FRANÇA** de comboio

Gozará o encanto da Viagem...
sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem,
tomar a sua refeição, dormir,
passar com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais
centros turísticos, as nossas
excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

**CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA**

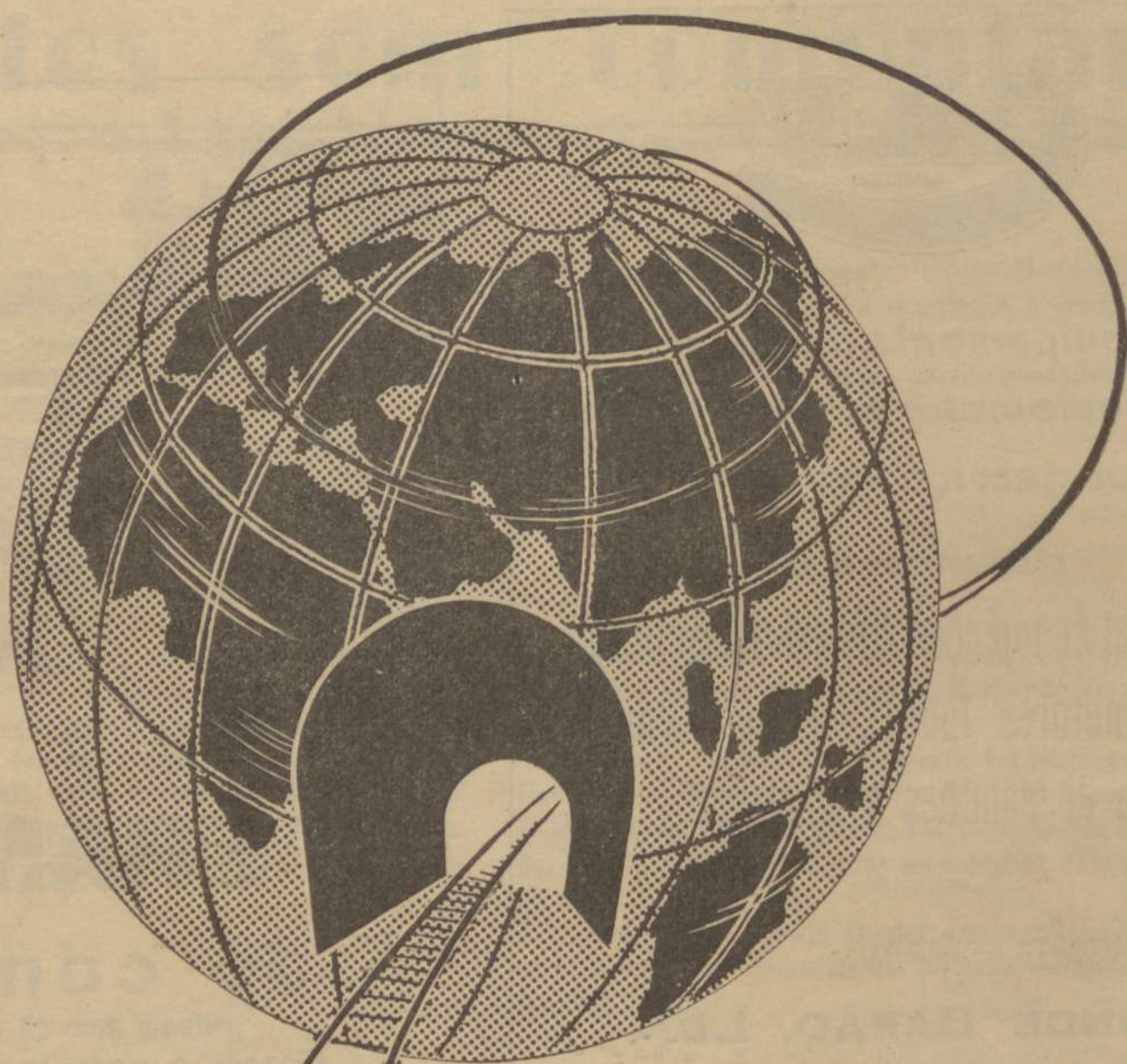


Reduções de 20 a
40% nos bilhetes
turísticos e
de grupos.

INFORMAÇÕES:

**CHEMINS DE
FER FRANÇAIS**

Av. José António, 57, • MADRID • Telef. 47 20 20



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE