

22.º do 64.º Ano
Caminhos de Ferro Portugueses
CONTABILIDADE CENTRAL
REGO...
-5 FEV 1952
Lisboa, 1 de Fevereiro de 1952

Número 1539

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

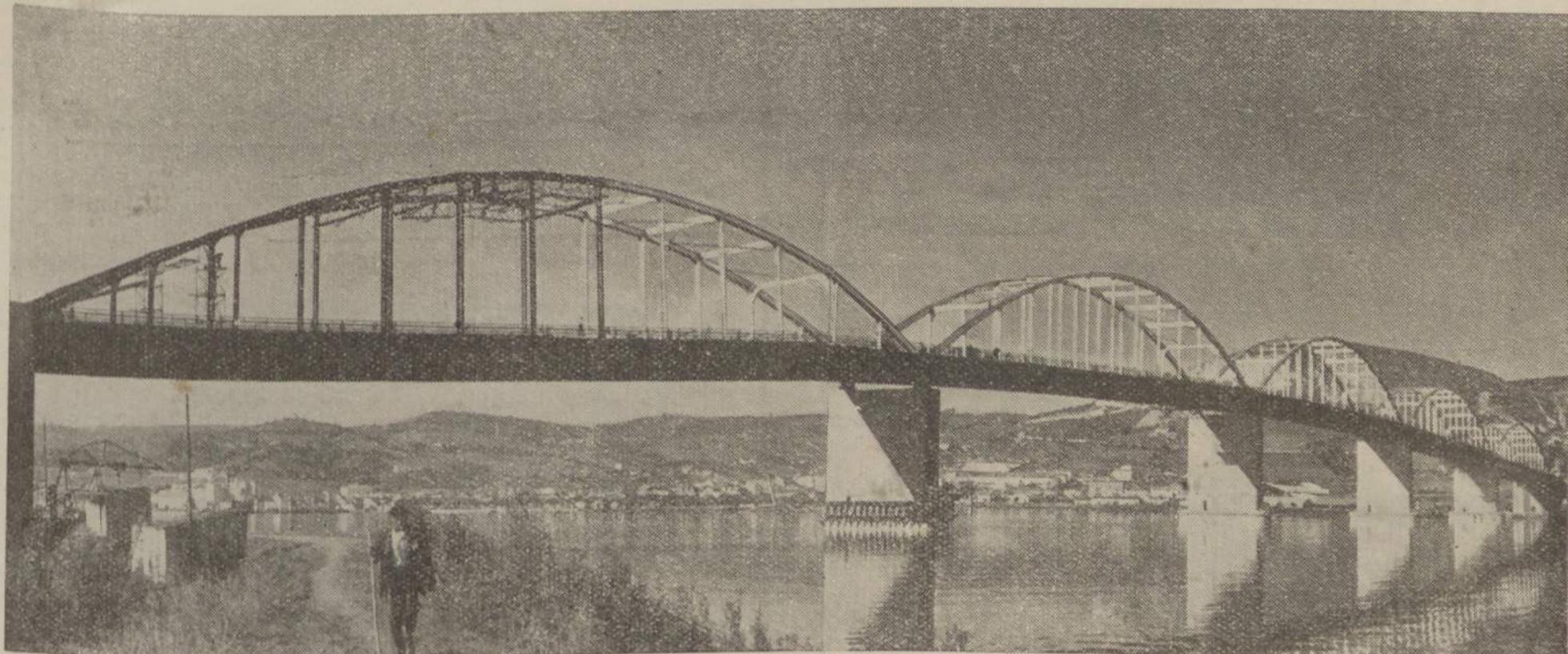
REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

Ponte sobre o Rio Tejo em Vila Franca de Xira



Estrutura Metálica (TRAMOS SOBRE O RIO)
CONSTRUÍDA E MONTADA POR

DORMAN LONG & C.º, Limited
de MIDDLESBROUGH, Inglaterra

REPRESENTANTES EM PORTUGAL E ANGOLA

MONTEIRO GOMES, Limitada

Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telef. 37083

OS VINHOS
MESSIAS

IMPÓEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.º da

ARMAZÉM
A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:
Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
PORTUGAL

**COMPANHIA
«Cimento Tejo»**

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º—LISBOA
Telefones 2 8952 — 2 8953

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:
R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82
PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRES DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

**Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.º da**

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209

LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPEZ PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1539

1 — FEVEREIRO — 1952

ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTES
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

EUROPABUS — Uma nova manifestação da colaboração dos Caminhos de Ferro Europeus, pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE	467
A linha de Fátima e a rede alentejana, por GUERRA MAIO	473
Vida ferroviária	475
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	476
Parte Oficial	477
Sociedade de Geografia de Lisboa	478
Brindes e calendários	478
Linhas portuguesas	478
Imprensa	478
Há 50 anos	479
Ateneu Ferroviário	479
Espectáculos	479
Recortes sem comentários	480

EUROPABUS — Uma nova manifestação da colaboração dos Caminhos de Ferro Europeus

Pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE

1 — O que é e como nasceu a EUROPABUS

Desde há alguns meses que um novo termo — EUROPABUS — se veio juntar à extensa lista das designações consagradas nos transportes internacionais.

Data de Abril de 1951, efectivamente, o emprego desta designação, dentro em breve, segundo cremos, popularizada na Europa e fora dela.

Pelo que de interessante a EUROPABUS vem trazer à colaboração internacional, à coordenação de transportes e ao Turismo, pelo que de concreto ela imprime à ideia da combinação de serviços no quadro dos transportes internacionais, não quisemos deixar de trazer ao conhecimento dos leitores, através deste artigo, o que significa e o que representa este louvável empreendimento, credor do nosso melhor apreço.

EUROPABUS, palavra composta de duas outras — *Europa* e *Bus* — não significa só, como na realidade se pressente, um nome de rede automobilística, mas algo mais. Individualiza um vasto agrupamento de linhas rodoviárias internacionais, para o transporte de passageiros em autocarros, estendendo-se já pelos territórios de 11 países europeus — quase todo o Ocidente da Europa — em combinação com os Caminhos de Ferro respectivos.

Há, pois, que completar os mapas de Geografia da Circulação com esta rede rodoviária: uma alteração mais a considerar nesta evolução tão vertiginosa do após-guerra...

A rede da EUROPABUS é explorada com fim marcadamente turístico, tanto assim que quase todos os seus percursos são realizados sómente na época de veraneio, ou, quando muito, na que se estende dos fins da Primavera aos meados do Outono, épocas mais propícias ao Turismo europeu.

É até certo ponto «sui generis» o tipo desta rede de transportes: linhas de circulação rodoviária

ocupando territórios de mais de um Estado; carácter sazonário da exploração; colaboração de Caminhos de Ferro (e respectivos Serviços Rodoviários) de vários países; marcada generalização do «serviço combinado» entre a rodovia e o caminho de ferro; possibilidade, em certos casos, de viagens «à forfait», com inclusão de refeições, alojamento em hotéis e excursões complementares.

O aparecimento desta rede turística deve-se a um esforço incansável dos Caminhos de Ferro Europeus, através da conjugação das actividades dos respectivos Serviços Rodoviários⁽¹⁾.

Foi mesmo, precisamente, a existência, em quase todos os países do Ocidente da Europa, de tais Serviços Rodoviários que veio dar viabilidade a este empreendimento tão promissório de novas realizações no domínio da almejada coordenação dos transportes terrestres.

Já há anos que a exploração de linhas rodoviárias de passageiros de carácter internacional, em ligação com os Caminhos de Ferro, era um facto na Europa.

(1) Tais Serviços Rodoviários constituem mesmo em certos países uma empresa, distinta ou filial dos respectivos Caminhos de Ferro: em França, a S. C. E. T. A. («Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires»); na Itália, a C. I. A. T. («Compagnia Italiana Autoservizi Turistici»); na Holanda, a N. B. M. («Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij») e na Alemanha, a D. T. G. («Deutsche Touring-Gesellschaft»).

Noutros países não há uma separação tão marcada, considerando-se um sector dos próprios Caminhos de Ferro: na Austria (KWD/OeBB., ou «Kraftwagendienst der Oesterreichischen Bundesbahnen»), na Suécia, na Bélgica, na Espanha, na Dinamarca e no Luxemburgo.

A Suíça apresenta um aspecto típico, pois embora disponha de serviços de camionagem em activa colaboração com os Caminhos de Ferro Federais (C. F. F.), tais serviços não dependem destes mas da Administração dos Correios, Telégrafos e Telefones (P. T. T.).

Por acordos bilaterais vinham essas linhas sendo exploradas: algumas delas durante todo o ano, outras com carácter estival.

Citam-se, entre outras, por exemplo: Bordeus-Casablanca, em exploração pela combinação S. C. E. T. A./R. E. N. F. E. (respectivamente, «Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires» e «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles»); e Frankfurt-Basiléia, em exploração pela D. T. G. («Deutsche Touring-Gesellschaft»).

Outras linhas, embora os respectivos itinerários se circunscrevessem aos territórios nacionais (na Suíça, na Itália e na França, por exemplo), ofereciam possibilidades satisfatórias aos Turistas pelas suas excelentes ligações com os grandes expressos internacionais.

No entanto, usando a expressão do dr. G. Dreyer, dos Caminhos de Ferro Federais Suiços, «no tráfego internacional faltava ao caminho de ferro uma cadeia, uma charneira orgânica, que permitisse aos seus serviços rodoviários trabalhar eficazmente em comum».

No intuito de superar essa lacuna, e por iniciativa dos Caminhos de Ferro Federais Suiços, foram as várias Administrações Ferroviárias do Ocidente da Europa convidadas a participar em reuniões internacionais destinadas a atacar o problema de frente.

E foi assim que das reuniões de Berne (Maio, Outubro e Dezembro de 1950) surgiu finalmente um novo organismo — «Conférence des Services Routiers des Chemins de Fer» (abreviadamente C.R.F.) — hoje denominado «Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens» (abreviadamente U. R. F.),⁽¹⁾ e do qual os Caminhos de Ferro Federais Suiços são Administração Gerente.

EUROPABUS foi precisamente a designação escolhida para a extensa rede rodoviária em exploração coesiva por aquele organismo, designação adoptada com intuições de propaganda, como o são todos os «slogans» publicitários. Por outras palavras, EUROPABUS é uma síntese feliz que pretende significar o campo comum de acção, na estrada, dos Caminhos de Ferro participantes; a «Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens», o seu organismo centralizador e orientador.

2 — A «Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens» (U. R. F.)

Foi a ideia de defesa mútua contra a concorrência da estrada no tráfego internacional que, de início, impulsionou para este agrupamento os Caminhos de Ferro Europeus.

Por um lado, as carreias regulares internacionais concedidas a empresas camionistas e, mais ainda, o tráfego ocasional por estrada, originando movimentos por vezes assás importantes, subtraíam ao caminho de ferro uma clientela turística numerosa e inte-

ressante. Verificou-se que este tráfego, uma vez desviado do caminho de ferro, dificilmente a ele regressa.

Por outro lado, vem assistindo-se desde há tempos a uma profunda evolução nos transportes rodoviários internacionais — seja pela celebração de várias convenções no sentido de se facilitar o atravessamento das fronteiras, seja pelos acordos para o desenvolvimento da rede rodoviária internacional e para o aperfeiçoamento de certas regras de direito internacional de transportes⁽²⁾.

Quanto ao primeiro aspecto — agravamento da concorrência ao caminho de ferro no tráfego internacional — tem havido mesmo numa grande maioria de países uma verdadeira corrida para a posse de certos itinerários, fenómeno até certo ponto em analogia com o que se tem passado com a aviação comercial no após-guerra.

Assiste-se, até, a um já profundo domínio de certas organizações rodoviárias, disposto de extensos e ramificados meios de acção pela Europa: v. g. a «Linjebus», de Estocolmo, explorando, entre outras, as linhas de Helsingborg — Paris (por Copenhague, Hamburgo, Bremen, Rotterdam e Bruxelas) e Helsingborg — Roma (por Copenhague, Hamburgo, Basiléia, Génova e Livorno); a empresa dinamarquesa «Viking Continentibus», de Copenhague, explorando, entre outras, a linha Copenhague-Paris (por Hamburgo, Flensburgo e Bremen); a empresa norueguesa «Norfra-Line», de Oslo, explorando, entre outras, a linha Oslo-Paris (por Copenhague, Hamburgo e Amsterdão); e a empresa francesa CEA, de Paris, explorando a linha Paris-Genebra.

Á ideia de defesa mútua aliou-se, como é natural, o propósito de melhoria de serviço e de incremento do tráfego turístico, com especial atenção para as questões relativas à combinação «caminho de ferro-estrada» no plano internacional.

E é assim que o objecto da U. R. F., constante do n.º 1 do seu Regulamento, aprovado em Berne em Dezembro de 1950, é o seguinte:

«A União dos Serviços Rodoviários dos Caminhos de Ferro Europeus tem por fim tratar das questões relativas à organização das linhas rodoviárias internacionais, exploradas pelos Serviços Rodoviários

⁽¹⁾ Em alemão: «Verband des Strassenverkehrdienste der Europäischen Eisenbahnen».

⁽²⁾ Estas convenções e acordos têm sido elaborados sob os auspícios da O. N. U. (Comissão Económica para a Europa). É particularmente importante a declaração sobre as grandes estradas de tráfego internacional na Europa, prevendo 48.000 km. de estradas, que devem ligar 20 países (Londres-Palermo, Lisboa-Estocolmo, Lisboa Helsinquia, etc.) e cujas despesas de construção prevê-se cheguem a atingir 5 biliões de dólares.

Aqui se manifesta um aspecto da acção interessante que a O. N. U. tem desenvolvido no domínio dos transportes e da qual muito há a esperar em relação a problemas capitais da Economia dos Transportes.

dos Caminhos de Ferro (¹) ou por conta destes, representar os Serviços Rodoviários dos Caminhos de Ferro no seio das organizações internacionais e tratar, num aspecto prático, das questões relativas à cooperação do caminho de ferro e da estrada no tráfego internacional».

Podem ser membros da U. R. F. todas as Administrações de Caminhos de Ferro que para isso manifestam os seus desejos e cuja rede seja de 1.000 km. pelo menos.

Dispõe à U. R. F. de dois órgãos:

- a) A Assembleia plenária
- b) A Administração-Gerente

Lendo as atribuições da Assembleia Plenária — a qual, em princípio, reunirá duas vezes por ano — mais ressalta a ideia de colaboração, nomeadamente:

— discutindo todas as questões relativas ao tráfego internacional por estrada;
— decidindo das diligências a empreender junto de outras organizações internacionais para fazer prevalecer pontos de vista em matéria de tráfego rodoviário e a cooperação, num aspecto prático, entre o caminho de ferro e o automóvel.

A Gerência da U. R. F. tem cabido, nestes primeiros anos de actividade, aos Caminhos de Ferro Federais Suiços.

Os trabalhos de gerência abrangem os serviços de secretariado, de representação, de apreciação de relatórios, etc..

Actualmente fazem parte da U. R. F. Administrações ferroviárias dos seguintes países: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Luxemburgo, Itália, Holanda, Suécia e Suiça.

Encontra-se em estudo a admissão dos Caminhos de Ferro Portugueses.

3 — 1951 — Primeiro ano de experiência da EUROPABUS

Logo desde as primeiras reuniões foram as várias Administrações convidadas a elaborar um esquema de linhas a explorar, e que se procurariam subordinar ao plano de conjunto implícito na ideia-mãe lançada pelos Caminhos de Ferro Federais Suiços.

Na elaboração deste esquema não se deixou de ter em vista não só as linhas já existentes como também as possibilidades da combinação «caminho de ferro-estrada» («rail-route»).

Nessa base se enviou aos Governos dos países interessados um memorando com a rede proposta para obtenção das necessárias «concessões».

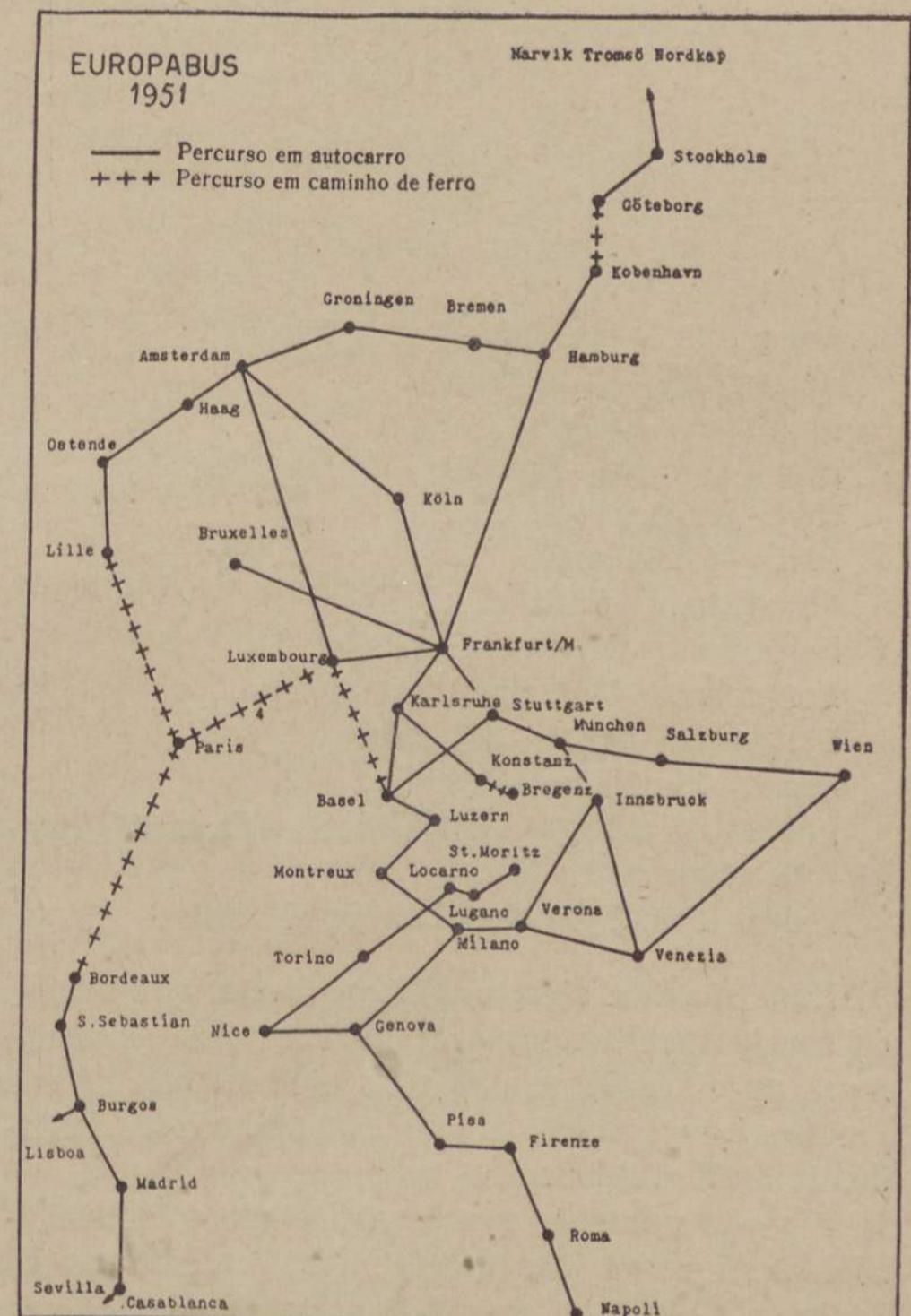
Tiveram os membros da U. R. F. o cuidado de evidenciar nesse memorando um conjunto de condi-

ções que, no seu entender, seriam uma garantia da viabilidade da iniciativa e que achamos interessante sintetizar:

— existência nas principais cidades de uma rede de agências para a venda de bilhetes, as quais se disporiam a trabalhar em comum;

— utilização de bilhetes internacionais, de bilhetes combinados («rail-route») e de bilhetes permitindo emprego alternativo dos dois meios de transporte;

— possibilidade de englobar sem grande acréscimo de despesa a publicidade da nova rede na publicidade feita para o caminho de ferro;



— garantia de uma boa combinação dos horários rodoviários com os horários ferroviários;

— certeza de um bom entendimento na organização, o que, facilitando a resolução de todas as questões, seria uma garantia para se prestar ao turista «bom serviço».

Não obstante não serem outorgadas todas as con-

(¹) No Regulamento define-se taxativamente o que deve entender-se por «Serviços Rodoviários»: os serviços automóveis próprios dos Caminhos de Ferro, os das empresas filiais ou os das empresas controladas financeiramente pelos Caminhos de Ferro que explorem serviços rodoviários.

cessões pretendidas, viram os Caminhos de Ferro Europeus praticamente satisfeitos os seus desejos, e, assim, se pôs a funcionar em Maio de 1951 a rede rodoviária EUROPABUS — 28 linhas, cobrindo 18.700 km. por estrada e 1.800 km. por caminho de ferro:

Frankfurt—Hamburgo
 Hamburgo—Krusaa—Copenhague
 Amsterdam—Frankfurt
 Frankfurt—Luxemburgo—Paris
 Frankfurt—Baden-Baden—Basileia
 Frankfurt—Stuttgart—Basileia
 Basileia—Lucerna—Interlaken—Montreux
 Frankfurt—Constância
 Frankfurt—Munique—Salzburgo—Viena
 Frankfurt—Munique—Innsbruck
 Innsbruck—Veneza
 Viena—Klagenfurt—Udine—Veneza
 Innsbruck—Verona—Milão
 Amsterdam—Bremen—Hamburgo
 Frankfurt—Bruxelas
 Amsterdam—Ostende—Lille—Paris
 Amsterdam—Luxemburgo
 Montreux—Simplon—Milão
 Nice—Génova—Florença—Roma—Nápoles
 Nice—Lugano—St. Moritz
 Paris—Casablanca
 Casablanca—Paris
 Estocolmo—Orebro—Göteborg
 Estocolmo—Jönköping—Göteborg
 Estocolmo—Mora—Estocolmo
 Umeä—Mo i Rana—Narvik
 Lulea—Nordkap—Hammerfest—Tromsö—Narvik—Vassijaure
 Lulea—Punkt der drei Länder—Narvik

Uma simples comparação nos basta para avaliar da considerável extensão desta rede: ela representa *mais de 5 vezes a extensão das linhas férreas portuguesas*, sabido é que estas totalizam únicamente 3.590 km.!

No seu primeiro ano de actividade a EUROPABUS teve resultados satisfatórios e o contento do Público, e, embora nas linhas novas a utilização fosse mais fraca, tem-se razões para crer no afastamento de dificuldades que, em grande parte, a isso deram origem: propaganda sem a necessária antecipação, dificuldades fronteiriças, etc..

Pode ainda acrescentar-se que parece terem-se evidenciado já três grandes vantagens em relação às linhas internacionais mantidas pelas outras empresas camionistas:

- 1) coordenação perfeita e racional, permitindo aos turistas grandes itinerários, grandes circuitos e combinação com a via férrea;
- 2) regularidade de funcionamento;
- 3) conforto.

As Agências de Viagens desempenham um papel apreciável ante esta rede turística. Mediante comissões uniformes, encarregam-se do estabelecimento de bilhetes para qualquer percurso da rede, utilizando o sistema de «cupões de agência»; igualmente podem contribuir para a valorização dos itinerários com o estabelecimento de «forfaits».

Pensa-se que venham a ter sobretudo uma acção importante na América, donde, evidentemente, hoje em dia, mais há a esperar para o Turismo Europeu.

4—Objectivos futuros—A temporada de 1952

A primeira época de exploração da EUROPABUS pode considerar-se como um período de ensaio que permitiu a recolha de úteis elementos.

Os peritos da EUROPABUS reunidos em Kandersteg (Suiça), em Agosto de 1951, para apreciar a experiência e elaborar o plano do próximo ano, embora reconhecendo que algumas linhas a utilização fôra fraca, mostraram-se confiantes no êxito deste empreendimento, o qual virá a compensar, como julgam, alguns sacrifícios iniciais.

Foi assim estudado pelos mesmos peritos um programa a pôr em prática nos princípios de 1952, moldado no de 1951, à parte pequenas modificações, inclusões e supressões.

É de salientar o facto de algumas das poucas projectadas adições corresponderem a itinerários que camionistas privados tomarão a seu cargo, em serviço combinado com os Caminhos de Ferro.

Duas inovações estão previstas no programa de 1952:

1) combinação de vários percursos, o que oferecerá ao turista a possibilidade de uma viagem mais longa, com o atravessamento de vários países — os denominados «grandes itinerários europeus».

A sua pormenorização não só representa uma facilidade para o turista como para as próprias Agências de Viagens.

Prevêem-se entre outros os seguintes: Amsterdam—Florença (por Frankfurt, Montreux e Génova) e Amsterdam—Innsbruck (por Frankfurt e Munique).

2) combinação de vários percursos, como no caso anterior, mas constituindo circuitos — os denominados «grandes circuitos turísticos».

Por exemplo: Copenhague—Hamburgo—Amsterdam—Frankfurt—Hamburgo—Copenhague; Frankfurt—Basileia—Montreux—Milão—Veneza—Innsbruck—Frankfurt.

Estas possibilidades — que não correspondem a itinerários novos, mas simplesmente a uma utilização sucessiva de alguns já existentes em 1951 — interessarão sobretudo ao turista extra-europeu, nomeadamente americano, que pretende muitas vezes numa só deslocação e em pouco tempo percorrer quase

toda a Europa, e não deter-se em portamento num certo país.

A combinação de serviços que a EUROPABUS concretiza integra-se até, assim, no conjunto de medidas preconizadas por certos organismos, como a O. E. C. E. (Organização Europeia de Cooperação Económica), para a atracção à Europa dos turistas americanos, já que estes, habituados como estão a viajar sem peias num país tão extenso, verão mais facilitadas as suas viagens terrestres num Continente que bem diferente é pela sua estrutura divisionária, mais susceptível, pois, a embraços de toda a ordem.

5 — Importância da EUROPABUS no plano geral da coordenação dos transportes internacionais

Estabelecendo uma colaboração efectiva, na estrada, entre os Caminhos de Ferro Europeus, parece no entanto virá a desempenhar a EUROPABUS, no futuro, um papel mais transcendentel no plano geral da coordenação dos transportes internacionais.

Assim, sob os auspícios da O. N. U. (Comissão Económica para a Europa—Comité dos Transportes Interiores—Sub-Comité dos Transportes Rodoviários) (¹) e na sequência de outros trabalhos sobre a melhoria das condições de transporte, entabularam-se negociações em Genebra entre os representantes dos Caminhos de Ferro Europeus—agrupados na U. I. C. (Union Internationale des Chemins de Fer) (²) e na U. R. F. (Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens)—e os representantes da Camionagem Europeia—agrupados no organismo relativamente recente I. R. U. (International Road Transport Union) (³),—negociações estas com a assistência dos representantes da C. C. I. (Chambre de Commerce Internationale) (⁴).

Aconselha o Grupo de trabalho da Comissão Económica para a Europa, encarregado de estudar o assunto, a necessidade de uma rede coerente de linhas turísticas e a imprescindibilidade de um entendimento prévio entre os dois referidos blocos de transportadores terrestres, o qual, a realizar-se, é evidente vir a facilitar extraordinariamente o papel dos Governos na outorga das «concessões».

Nessas negociações procurará decerto cada um dos grupos definir o seu campo de acção. A EUROPABUS, portanto, com os seus 18.700 km. por estrada, representa, posta a questão nestes termos, um factor valioso nas mãos dos Caminhos de Ferro Europeus.

Por outro lado, procedeu-se já à elaboração de um «Projecto de Esquema de um Acordo geral para a regulamentação económica dos transportes rodoviários internacionais» e de um «Ante-projecto de Caderno de Encargos-tipo», a cujas condições teriam de satisfazer os transportadores internacionais por estrada.

Apresenta-se-nos assim uma nova faceta da coordenação dos transportes, extraordinariamente interessante pela projecção que poderá vir a ter, se todos, entidades oficiais e privadas, souberem e quiserem contribuir com boa vontade para a resolução do problema, que a muitos interessa.

No momento em que se escrevem estas linhas está para breve, justamente, a realização de conferências que se espera venham a contribuir positivamente para uma nova ordem nos transportes internacionais terrestres.

6 — Qual a posição que devem tomar os Caminhos de Ferro Portugueses perante a EUROPABUS?

Não são, por ora, os Caminhos de Ferro Portugueses participantes da U. R. F., não se estendendo portanto a EUROPABUS ao território português.

Ante este movimento de conjunto dos Caminhos de Ferro Europeus, que bem parece indicar que eles reconhecem já não se deverem manter nos limites tradicionais—mas rígidos—das respectivas estações, ocorre então perguntar se devem os Caminhos de Ferro Portugueses manter-se indiferentes à colaboração que se desenvolve ou, pelo contrário, devem ingressar nela e dar-lhe a sua quota-parté?

A resposta, evidentemente, depende de um conjunto de condições, que vão do aspecto turístico, até ao legislativo e ao económico-financeiro.

(¹) O Comité dos Transportes Interiores nasceu da antiga E. C. I. T. O. (European Central Inland Transport Organisation), fundada durante a Guerra, e absorvida pela C. E. E. (Comissão Económica para a Europa). Inclui como membros, além dos países da O. N. U., diversos organismos internacionais de transportes: a U. I. C., a I. R. U., a A. I. T. (Alliance Internationale du Tourisme) e a F. I. A. (Fédération Internationale de l'Automobile).

(²) A U. I. C., organismo criado em 1922, é possivelmente o agrupamento ferroviário mais importante, incluindo grande número de administrações de caminho de ferro. Embora organismo eminentemente europeu, não o é exclusivamente (dele fazem parte os Caminhos de Ferro do Japão, da Síria, do Irão, da Argélia, de Marrocos e da Tunísia). Em 1945 deixaram de fazer parte da U. I. C. os Caminhos de Ferro da U. R. S. S. e da China.

(³) Este organismo, primeiramente designado por B. I. T. A. C. (Bureau International des Transports par Autocar et Camion), agrupa os camionistas ou os agrupamentos de camionistas de vários países, entre estes o agrupamento corporativo do nosso país—o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis (G. I. T. A.).

Parece reservado à I. R. U. um papel paralelo ao da U. I. C., no que se refere aos transportes por estrada.

A designação actual data de 1947. Foi a partir dessa mesma data que a sua acção se ampliou.

(⁴) A C. C. I. tem-se ocupado com muito interesse de todos os aspectos relativos aos transportes, nomeadamente os que se prendem com o comércio internacional. Dispõe de várias Comissões para esse efeito, entre elas a «Commission générale des transports».

Assim, e antes de mais, deveríamos então inquirir:

1.º — Representaria essa extensão uma necessidade para o nosso país? Não seria ela supérflua, tendo em conta que os países onde actua a EUROPABUS apresentam um índice turístico muito mais elevado do que o nosso?

A estas duas interrogações responderíamos, à primeira, pela afirmativa, à segunda, pela negativa.

Assim, e além de tal extensão ter desde logo a vantagem de facilitar a utilização dos itinerários dos países estrangeiros pelos passageiros que partissem do nosso país — o que bastaria mediante uma adequada combinação de serviços através dos expressos internacionais existentes — ela seria extraordinariamente interessante para o Turismo Nacional, não dispondendo hoje senão de um limitado número de circuitos regulares.

Está o nosso país, é certo, um tanto afastado da zona turística tradicional da Europa, mas nem por isso ele deixa de oferecer itinerários atraentes e cheios de interesse. O que importa é sabê-los seleccionar e ligar à charneira que parte agora do centro da Europa. Tais itinerários poderiam ainda ser utilizados com prazer pelos turistas americanos, que haveria toda a conveniencia continuar a atrair ao porto de Lisboa ou ao aeroporto da Portela.

Esboça-se até, portanto, um problema de coordenação em matéria aero-marítima-ferroviária-rodoviária.

Por outro lado, e indo ao encontro de correntes de tráfego já perfeitamente definidas, não poderiam ser esquecidos os circuitos de ligação ao país vizinho — Minho/Galiza e Algarve/Andaluzia.

2.º — Haveria possibilidade legal de uma tal extensão?

Em nosso parecer, a legislação portuguesa per-

miti-lo-ia, embora haja a ter em conta as limitações constantes do Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37.272, de 31 de Dezembro de 1948) e do Contrato de Concessão Única das linhas férreas, de Junho de 1951, elaborado nos termos das Bases constantes do Decreto-Lei 38.246, de 9 de Maio de 1951.

3.º — Quais as vantagens para os Caminhos de Ferro Portugueses em ingressar na colaboração EUROPABUS?

Entre outras, parecem-nos ser de ponderar as seguintes:

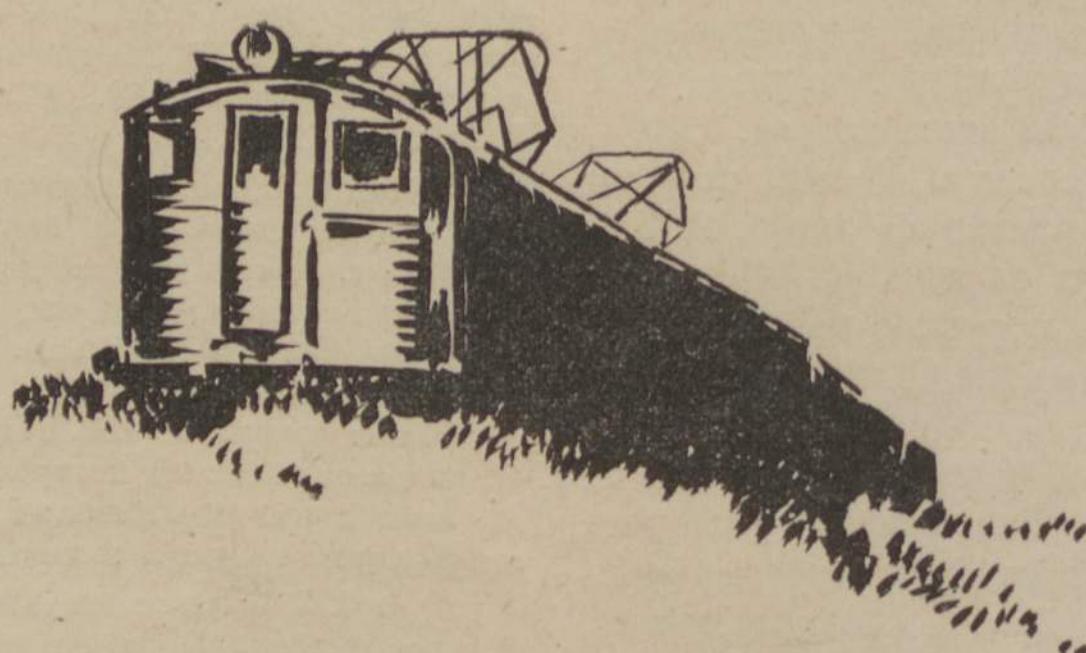
a) Valorização do seu papel turístico, hoje debilitado em certas zonas em face do afastamento das linhas férreas dos centros turísticos.

Quanto a este aspecto muito haveria a esperar do serviço combinado entre a via férrea e a estrada.

b) Atracção de turistas, mercê da propaganda da própria EUROPABUS no Continente Europeu e fora dele;

c) Possibilidade de ver transplantado, não só em relação a itinerários turísticos nacionais, como também em relação a itinerários turísticos que interessam simultaneamente aos dois países da Península, um planeamento benéfico para si e para a Camionagem regular.

Esta última vantagem, tendo em vista o movimento de coordenação internacional que ganha vulto, sob os auspícios dos organismos oficiais e privados a que aludimos, deve merecer sobretudo a meditatione de todos aqueles a quem os problemas da Economia dos Transportes, por dever de ofício ou por simpatia, são alvo de atenção.



A Linha de Fátima e a rede alentejana

Por GUERRA MAIO

SOBRE o artigo aqui publicado, mostrando a necessidade imediata da construção duma linha de caminhos de ferro para Fátima e de que o categorizado jornal *A Voz* transcreveu os principais períodos, recebi várias cartas de desvanecedor incitamento, que muito me sensibilizaram e que reconhecidamente agradeço. Uma delas, dum alto funcionário da C. P. e escrita em termos exageradamente lisongeiros, dá-me a ideia consoladora de que não estou a trabalhar em vão. Uma outra ralha comigo por eu andar afastado do caminho de ferro e dedicar agora mais atenção à marinha mercante. Tem o meu amável correspondente razão, mas o caso é que nos assuntos ligados à nossa marinha de comércio tenho sido ouvido e nos caminhos de ferro — com que amargura o veríscio — tenho, por vezes, a impressão que ando a pregar para as correntes de ar.

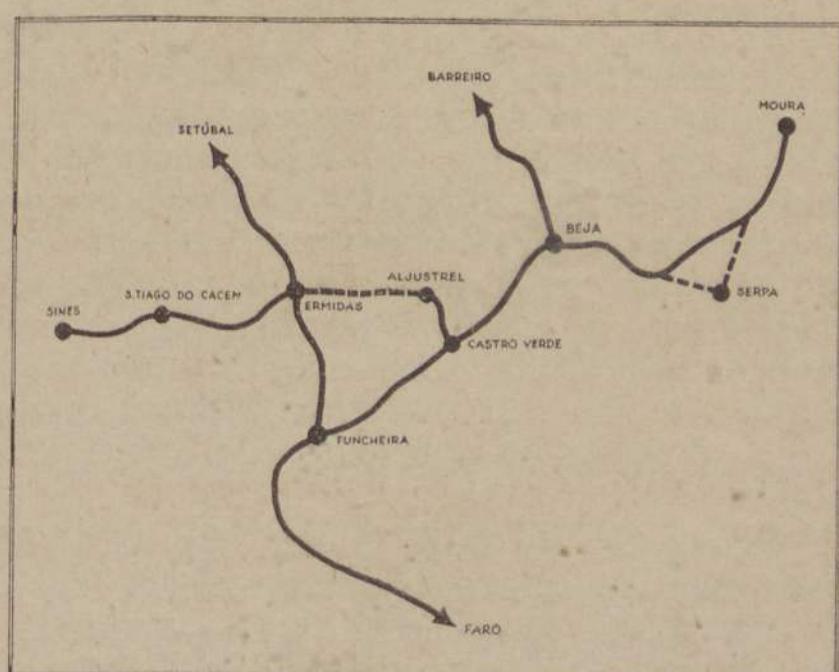
Esta última carta incita-me a que, não descurando a linha de Fátima, de tão alto interesse nacional, me ocupe do complemento da nossa rede ferroviária, o que há muito devia estar feito.

Não me parece azado o momento, sem saber quais são os propósitos do Governo depois da Concessão Unica, numa hora feliz realizada, mas algo direi — para lhe fazer a vontade — do que penso sobre a rede alentejana e do que se poderia fazer para tornar a sua exploração mais fácil e se dar melhor satisfação aos interesses do público.

Até agora têm-se feito linhas férreas para servir a economia do País, agora temos — em alguns casos — que inverter os termos; construir linhas para servir os caminhos de ferro. E' paradoxal, mas, como se diz no Brasil, é assim mesmo. Antes de mais nada é preciso fechar as malhas em aberto no Alentejo e suprimir alguns aleijões, ainda por corrigir e que poderiam grandemente facilitar a exploração ferroviária. Algumas dessas linhas e ramais podiam ser construídos rapidamente e com pequeno dispêndio, obtendo-se com elas, não só uma razoável economia na exploração, mas gran-gear-se melhores receitas para o caminho de ferro e servindo-se melhor a colectividade. Refiro-me aos desvios a construir para melhor se servir as Termas de S. Pedro do Sul (Banho de Lafões), Serpa e Loulé. No primeiro caso com uma larga curva e uma contra-curva, em desnível, trazia-se a linha, do outeiro em que a estação está situada ao topo da Avenida que borda o rio Vouga, junto

ao Palácio Hotel. No segundo, com terreplanagens e obras de arte já feitas entre Quintos e a vila de Serpa e se bem que havia que construir uma ponte sobre o Guadiana, ficando a actual apenas para a estrada, tínhamos uma obra importante realizada e com pouca despesa. Finalmente no terceiro caso, um desvio de sete quilómetros, em terreno de fácil construção, servia admiravelmente a importante vila de Loulé, pondo-a em ligação directa, com Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Portimão e Lagos, além das ligações com o Alentejo e Lisboa, que ficavam consideravelmente melhoradas.

As Termas de S. Pedro do Sul, das mais importantes do País, e à qual, por vários motivos, está reservado um grande futuro, bem mereciam esse melhoramento, pois a estação tal como está não tem melhoria possível, nem mesmo gastando-se muito dinheiro, mais certamente do que aquele desvio custaria. Serpa, vila importante, com 11.109 habitantes e o seu concelho com 32.965, igualmente merecia esse melhoramento, Loulé, com 16.126 habitantes e com o concelho mais populoso do Algarve, 52.126 almas, está hoje, por assim dizer, com o seu tráfego de passageiros e de mercadorias nas mãos da caminhagem. E já agora não quero deixar de citar o Luso, outra estância termal importante, que bem merecia também que se melhorasse o acesso ao caminho de ferro, o que é extremamente fácil logo que haja que substituir a ponte da Várzea, de pilares de ferro e que está a



atingir o limite de idade. Nessa altura, em vez de se construir uma nova ponte, podia desviar-se a linha para o Sul, de forma a aproximá-la da localidade e depois levá-la pela encosta até entroncar com a actual linha férrea, um pouco além do túnel a Leste da actual ponte.

No Alentejo, a fim de se facilitar a exploração ferroviária, havia que prolongar às Ermidas o ramal de Aljustrel, na extensão de uns 26 quilómetros, o que dava uma economia de 45 em direcção a Setúbal e em relação à actual linha pela Funcheira.

Devo aqui dizer que eu não sou accionista das minas de Aljustrel, primeira cliente da linha do Sado, nem candidato a seu administrador, e entendo até que tendo o transporte do minério uma tarifa especial, segundo creio, devia essa tarifa ser mantida, durante alguns anos, em benefício do caminho de ferro ou seja a favor dumha parte da amortização do custo da construção da linha.

O novo ramal, além da facilidade que dava ao transporte do minério, pela redução do percurso e da dispensa das manobras nas estações de Castro Verde e Funcheira, estabeleceria, com pouco dispêndio, uma linha transversal, Sines-S. Tiago do Cacém-Aljustrel-Serpa-Moura, o que era interessante sob vários aspectos na economia regional.

Também uma linha de 20 quilómetros, ou talvez nem tanto, de Vila Viçosa a Elvas, fechava aquela malha ferroviária e trazia ao centro do Alentejo uma ligação interessante com a Espanha por Badajoz, principalmente com Vila Viçosa, a qual, por muitos motivos, é um dos melhores atractivos do turismo em Portugal.

Realizado que fosse o prolongamento da linha de Mora ao Entroncamento, a que me referi há pouco, teríamos realizado uma unidade ferroviária alentejana, de fácil exploração e de muito maiores benefícios.

Todas estas linhas e desvios alentejanos somados e contando o de Loulé, eram uns 130 quilómetros a construir, a que juntando os 50 da linha de Fátima, se cifraria por 180, custo certamente inferior a 100.000 contos, verba que poderia ser repartida por três anos e cujos trabalhos dariam que fazer a muita gente, o que atenuaria bastante o desemprego alentejano.

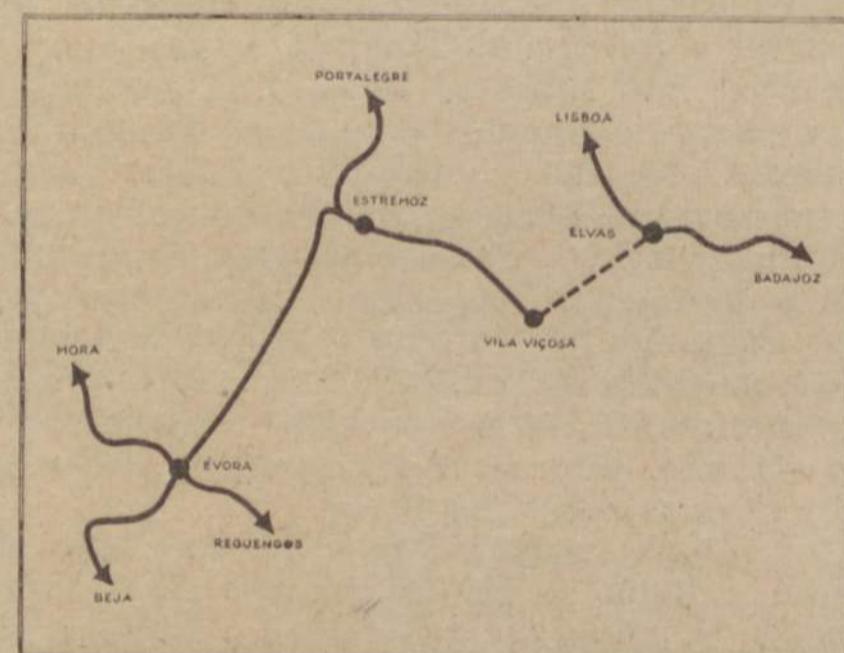
Efectivado que fosse o plano acima referido teríamos o Alentejo e o Algarve servidos com óptimas condições ferroviárias, em prol do turismo, com itinerários fáceis de estabelecer, em visitas mais ou menos demoradas, segundo o tempo e o gosto de cada um. Ninguém tenha ilusões a esse respeito: a caminhagem não é, em matéria de turismo, senão um pequeno complemento, pois afora as excursões colectivas prèviamente organizadas, poucas ou nenhuma garantias ela dá ao forasteiro. Este prefere o caminho de ferro, embora o autocarro parta da praça da vila ou da cidade e o leve sem trasbordo ao ponto desejado. Mas para que o viajante continue fiel ao caminho de ferro, é preciso que ele não seja obrigado a servir-se à partida e à chegada da caminheta de ligação com o comboio.

O passageiro de hoje já não é o de há 20 ou 30 anos, que viajava com grandes malas despachadas e organizava as suas deslocações muitos meses antes. Agora, à noite ao chegar para jantar, diz à

família que no dia seguinte vai a tal vila ou cidade, a 200 ou 300 quilómetros, e com a facilidade com que outrora se deslocava de Lisboa a Sacavém ou a Oeiras. Uma maleta lhe basta, mesmo uma pasta, onde mete uma camisa, o pijama e a escova dos dentes. Mas, para isso, é necessário que a estação ferroviária esteja dentro do perímetro da terra em que habita, o que na província deve ser antes das últimas casas da vila ou da cidade.

Entre Leiria e Coimbra, por exemplo, há um grande tráfego de passageiros, que alimenta cinco carreiras de auto carros, as quais vivem à custa das incómodas comunicações ferroviárias, que obrigam o passageiro a tomar uma caminheta de Leiria à estação e depois a dois trasbordos em Alfarelos e Coimbra-B. Tudo isso desapareceria, se com a linha de Fátima se fizesse uma estação junto à cidade e construída que fosse a nova estação de Coimbra, entre Coimbra-Cidade e Coimbra-B, pois o trasbordo em Alfarelos era fácil de evitar.

Esquecia-me dos ramais de Reguengos e de Moura, ambas testas de linha nestas duas vilas. Esta pode ficar onde está, pois Moura, além de estar a desenvolver a sua actividade industrial, tem 12.110



habitantes e o seu concelho 27.588. A de Reguengos, podia ser prolongada a Mourão, se o seu custo não fosse muito elevado e, sobretudo, se se pudesse utilizar a ponte sobre o Guadiana. Por que levá-la para Espanha, como já se pensou, até Villanueva del Fresno com uma estação fronteiriça em S. Leonardo, não é de aconselhar. Já temos fronteiras ferroviárias a mais. De resto, Sevilha e a Andaluzia, estão servidas por Badajoz e por Vila Real de Santo António. Esta entao, se fosse pouco dispendiosa a construção de uma ponte sobre o Guadiana, para o caminho de ferro e para a estrada, teríamos facilitado uma ligação interessante e pitoresca de Lisboa e da costa algarvia com a Andaluzia.

Já agora direi que advogando a construção de um ramal de Aljustrel às Ermidas, o que permitiria uma ligação directa do litoral com Moura, não pensei num porto de mar em Sines, de que muito se falou. Não, já temos portos de mais e Setúbal, com as obras últimamente ali feitas em docas e cais acostáveis, já serve e em boas condições o Alentejo, para não pensarmos no seu desdoblamento. Sines tem outros atractivos, sem precisar de ser ancoradouro de navios. Um clima ameno e uma baía, com um mar azul claro, tão lindo, tão lindo como não outro em Portugal.

VIDA FERROVIÁRIA

Homenagem ao secretário da Direcção-Geral da C. P. sr. Vasco de Moura

Numa das salas da Direcção-Geral da C. P., em Santa Apolónia, foi prestada, recentemente, significativa e justa homenagem ao secretário sr. Vasco de Moura que, a seu pedido, passou à situação de reforma.

Muitas dezenas de funcionários superiores se



VASCO DE MOURA
Secretário da Direcção Geral

juntaram para testemunhar ao sr. Vasco de Moura o seu apreço pelas suas qualidades de carácter e trabalho, vendo-se, entre essas pessoas, o director-geral, sr. engº Espregueira Mendes e os subdirectores srs. Pereira Barata, Pedro de Brion, Campos Henriques e Pinto Bravo, que também quiseram, com a sua presença, associar-se à homenagem.

Pelo sr. Jorge de Vasconcelos, secretário-adjunto, foi lida uma mensagem, na qual o pessoal que trabalhava sob a direcção do homenageado exaltou todas as qualidades que o tinham imposto à simpatia e à admiração dos ferroviários.

Depois, o sr. engº Espregueira Mendes, num breve discurso, testemunhou ao sr. Vasco de Moura o seu pesar por ver afastar-se das suas funções um funcionário tão dedicado, que foi um mo-

dêlo de lealdade e criou escola pelo interesse com que serviu e defendeu o prestígio da Companhia.

O sr. Vasco de Moura, depois de abraçado pelo sr. director-geral da C. P., agradeceu, visivelmente comovido, a manifestação de boa camaradagem e apreço que lhe acabavam de fazer, afirmando que não mais a esqueceria, tendo ainda palavras de viva gratidão para com a Direcção geral, pela maneira com que foi sempre tratado.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, associando-se, respeitosamente, a esta justa homenagem, apresenta ao sr. Vasco de Moura os seus melhores cumprimentos.

Dr. José Eduardo Vitor das Neves

Por um grupo de amigos e admiradores do sr. Dr. José Eduardo Vitor das Neves, médico que, há vinte anos, presta serviço na C. P., foi promovida no dia 20 de Janeiro, no Entroncamento, uma grande homenagem, a que se associou a banda de Argea, de onde é natural o homenageado.

Centenas de pessoas passaram pela casa do sr. Dr. José Eduardo Vitor das Neves, a cumprimentá-lo pelo vigésimo aniversário da sua formatura, realizando-se em seguida um banquete no restaurante da estação dos caminhos de ferro, a que assistiram numerosos amigos íntimos.

A tarde, no Cine-Teatro Parque, realizou-se uma sessão solene, a que presidiu o sr. Dr. Aníbal Viola, em representação do sr. prof. Lopes de Andrade e do Dr. Luís Filipe, respectivamente, chefe e subchefe dos Serviços Médicos da C. P., durante a qual usaram da palavra o reverendo Padre Martinho Mourão e os srs. major João Teodósio, Eugénio Dias Poitout, João Baptista, Luís Dias e Drs. Abílio Meireles e Aníbal Viola, que enalteceram, em termos justos, as qualidades do homenageado, o seu altruísmo e a sua dedicação aos doentes que o consultam.

Gazeta dos Caminhos de Ferro felicita vivamente a comissão promotora da homenagem, pela justiça que ela representa para com um médico em quem os ferroviários do Entroncamento têm um grande e solícito amigo.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um director da Andulon Society avisou recentemente o público contra o uso do DDT, que mata também pássaros, abelhas e outros seres de grande utilidade. Há na América 25.000 espécies de moscas das quais 24.500 são benéficas, porque fertilizam flores e plantas e matam outros insectos nocivos.

(Do *The Welsh Journal of Agriculture* de N. Y.)

Em 1157 foi fundada em Venosa o primeiro Banco apesar da oposição da igreja católica que proibia emprestar dinheiro cobrando juros. Os comerciantes sentados num banco, a uma esquina, atendiam os clientes, e daí a origem do nome de «Banco» que foi dado a esses estabelecimentos.

(Da Revista *Le Travail Humain* — Paris)

O número das vacas leiteiras aumentou nos Estados Unidos de cerca de cinco milhões para trinta milhões.

(De *La Revista de Pecuária* — Montevideu)

Um hábil gatuno teve antes de roubar o relógio ao juiz presidente do Supremo Tribunal de Pensilvânia enquanto ele saia momentaneamente do seu quarto de hotel.

(De *Don Lunes* — Lima)

Uma velhota de Inhaminga que foi encontrada numa fazenda isolada coberta de facadas e a esvair-se em sangue, não tendo forças para responder à polícia às perguntas que lhe fizeram sobre quem a atacara, molhou um dedo no próprio sangue e com ele escreveu o nome dum enteado que, mais tarde, confessou o crime.

(De *Dunlop Gazette* — Durban)

A América consumiu 28 por cento mais carne em 1951 do que antes da segunda guerra mundial.

(Da revista *La Res* — B. Ayres)

A massa da terra é de seis sextiliões e 586 quintaliões de toneladas segundo recentes pesquisas do Laboratório de Investigações de Oxford.

(De *Variedades* — Semanário de Lima)

A Associação dos Fabricantes de Automóveis revelou que 43 por cento dos automóveis agora em circulação, tem mais de dez anos de existência.

(Da revista *Automobile* — Paris)

Um homem que durante mais duma semana assistiu diariamente à missa matutina duma igreja de Clermont, foi preso quando tentava empenhar dois valiosos cálices de ouro que havia roubado na igreja onde assistia à missa.

(Do semanário *Coq Hardi* — Paris)

Na convenção bienal dos hoteleiros dos Estados Unidos foi ventilada a questão das toalhas que os hóspedes levam consigo quando retiram e do costume que têm de se servir das mesmas para polirem os sapatos...

(Do semanário *Rigoleto* — La Paz)

Miss Martina de la Peña que tinha apenas 21 polegadas de altura era considerada a mulher mais pequena do mundo. Faleceu em Madrasta com 78 anos. Era natural de Panay, nas Filipinas, e fazia parte dum circo, tendo percorrido todos os países da Europa e das Américas.

(Do *St. Louis Globe*)

Lembra um guarda de floresta, agora que muita gente começa a andar pelos campos, que uma árvore pode produzir um milhão de fósforos, mas um fósforo pode destruir um milhão de árvores.

(Da revista *Campo y Arados* — Uruguai)

No Japão acaba de ser fundada nova seita conhecida pela designação de «laughing religion». O seu fundador é Mein Zaiko, cujo nome significa «Nuvem bela e raio de sol sagrado».

(Do semanário *Marius* — Paris)

Um balão do «Army Signal Corps» transportando unicamente instrumentos meteorológicos, conseguiu marcar novo record de ascensão à estratosfera atingindo duzentos e oitenta mil pés de altitude.

(De *Sudamérica* — México)

Faleceu em N. Yorque a rainha dos diamantes Mable Boll, que há trinta anos se apresentava nos teatros e clubes coberta de jóias, chegando uma vez a usá-las no valor de um milhão de dólares.

(Da revista *Femme et la Vie* — Paris)

Na Exposição Automobilista de Paris foi recentemente apresentado ao público o novo carro francês — o Crotoy — de alumínio e que consegue velocidades de cento e quarenta milhas por hora. Tem a força de 12 cavalos e gasta um galão de gasolina por cada vinte milhas.

(De *Los Angeles Times*)

Um habitante de Tulsa, em Okloma, foi multado em dezasete dólares por transgressão duma lei de trânsito. Foi a casa e voltou com pesado saco que colocou na frente do juiz. — E' a importância da multa — disse.

— Conte — ordenou o juiz.

— Não; quem recebe um pagamento é quem conta. E saiu.

O juiz teve de contar... os 1.700 «pennies».

(Do *Greenville News* — Carolina do Norte)

Sociedade de Geografia de Lisboa

Uma conferência do sr. General Raúl Esteves sobre «Portugal na Defesa da Europa Ocidental»

Promovida pela Secção de Estudos Militares da Sociedade de Geografia de Lisboa, realizou ontem o sr. general Raúl Esteves uma notável conferência subordinada ao tema: «Portugal na Defesa da Europa Ocidental».

O tema, que é da mais palpável actualidade, encontrou no ilustre conferente um comentador não apenas brilhante mas revestido de indiscutível autoridade no assunto.

O sr. general Raúl Esteves começou por definir a delimitação provável da frente de guerra, e, com numerosos exemplos históricos e estratégicos, deduziu quais as condições possivelmente adoptadas para a organização da sua defesa, e para o estabelecimento de protecção dos flancos e das comunicações da retaguarda.

Com uma fundamentada exposição das opiniões expressas por vários autores militares franceses, ingleses e americanos, analisou qual poderia ser o carácter das operações a realizar na guerra defensiva ou ofensiva.

Num consciencioso exame geográfico-estratégico, salientou também a grande importância que trazia para o problema o concurso da África.

A constituição de um exército europeu foi também objecto de uma apreciação feita com admirável lógica.

Finalmente o conferente terminou por condenar absolutamente a solução de reduzir toda a defesa à linha dos Pirineus, fazendo uma notabilíssima crítica dessa solução, nos pontos de vista estratégico, histórico e patriótico, sendo calorosamente aplaudido pela assistência.

Nesta contavam-se numerosos oficiais da Armada e do Exército, que seguiram com visível interesse a exposição do ilustre conferente, que constituiu, na verdade, uma soberba lição de estratégia e história militar.

BRINDES E CALENDARIOS

Com os nossos agradecimentos, registamos a oferta de excelentes calendários para 1952 das seguintes firmas:

Manuel Guedes, L.^{da}; Mundet; Guilherme Graham, Júnior & C.^a; Vinhos Messias; João Nunes Sequeira, representante do papel de fumar «Sem-Fim»; Pimentel & Casquilho, L.^{da}.

Linhas Portuguesas

Inauguração de um apeadeiro em Vila Real de Santo António

No dia 24, a C. P. inaugurou, em Vila Real de Santo António, o apeadeiro Vila Real de Santo António—Guadiana, que fica situado junto ao edifício de Alfândega, e, portanto, também perto do rio. A partir dessa data, foram prolongados todos os comboios até ao novo apeadeiro, que passou a ser o terminus da linha do sul.

O primeiro comboio que inaugurou este serviço foi o número 8.011 — «Rápido do Algarve».

A imprensa local, referindo-se a este importante melhoramento, afirmou que o apeadeiro vem facilitar a travessia para Espanha e beneficia os passageiros que vivem ou se destinam ao centro da vila.

Imprensa

«A VOZ»

Com a sua edição de 29 de Janeiro, completou o diário católico *A Voz* 25 anos de existência. Fundado por José Fernando de Sousa, sucedeu-lhe, na direcção, por sua morte, um dos seus mais próximos e dedicados colaboradores, um jornalista de garra — Pedro Correia Marques, que tem sabido honrar o nome do mestre saudoso e o exercício da sua profissão.

Ao completar 25 anos de existência, *A Voz* procedeu a um inquérito: «Valeu a pena existir *A Voz*? Vale a pena existir *A Voz*?», ao qual responderam, entre outras individualidades, os srs. Prof. Marcelo Caetano, Dr. Júlio Dantas, Dr. Rui de Andrade, Professores Maximino Correia Amândio Tavares, Fezas Vital, José Gabriel Pinto Coelho, Mosés Amzak, Caeiro da Mata e Gustavo Cordeiro Ramos, e Eng. Cancela de Abreu.

Todas as respostas afirmaram, em unísono, que sim. Eis como o eminente escritor Júlio Dantas, presidente da Academia das Ciências de Lisboa, rematou o seu depoimento:

«De todo o coração felicito *A Voz* e o seu insigne director. A resposta às suas duas perguntas resume-se numa só: quando se vive para tão alta e tão nobre missão, vale, cada vez, a pena viver!»

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta a Pedro Correia Marques e aos seus companheiros de trabalho as mais calorosas felicitações pelas bodas de prata de *A Voz*.

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Fevereiro de 1902)

Comissários do governo

O *Diário do Governo* de 23 de janeiro findo publicou os despachos de nomeação dos seguintes comissários do governo:

Adolpho da Cunha Pimentel, junto da Companhia Carris de Ferro do Porto.

Carlos Malheiro Dias, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto á Povoa e Famalicão.

Joaquim Reis Torgal, junto da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa.

José Ferreira dos Santos Magalhães, junto da Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.

José Joaquim de Sousa Cavalleiro, junto da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro.

Nuno de Freitas Queriol, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Ricardo Pinto Bartol, junto da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares.

O ramal de Portimão

Abre hoje ao público o troço, de 6 quilómetros, da linha do sul no ramal de Tunes a Portimão, compreendido entre a estação de Poço Barreto e Silves.

A estação de Poço Barreto perde desde hoje a sua qualidade de terminus, unica que lhe dava importância, porque, como estação intermédia, pouco valor tem. Saindo d'este ponto, a linha dirige-se para sudoeste, passando sobre um aterro de 500 metros com a cota máxima de 13,472.

Sóbe então em rampa de 17 que se prolonga por 1.600 metros, cortando a estrada d'Alcantarilha.

A passagem de nível segue-se uma trincheira de 600 metros com a cota máxima de 10 metros e d'ahi até Silves, ou melhor, á estação d'este nome que fica um quilometro distante da cidade, não houve grandes movimentos de terras, acompanhando a linha as pequenas ondulações do terreno.

A unica dificuldade da construcção, em todo o percurso — se dificuldade se pôde chamar, — foi o corte das trincheiras, por ser o terreno todo rocha viva.

O raio das curvas varia entre 300 e 600 metros.

O aspecto dos terrenos marginaes é muito agradável, sendo todo plantado de figueiras, alfarrobeiras e amendoineiras.

Tem dois apeadeiros intermédios onde não param os comboios correios, Valla e Valle da Lama, servindo este a bella povoação da Lagôa, muito povoada e importante, tendo até servido de agua nos domicílios como qualquer cidade de primeira ordem.

Silves é tambem uma cidadezinha muito importante, tendo varias fabricas, sendo a principal uma de cortiça, bom commercio estabelecido com todo o Algarve e Alemtejo, e centro valioso dos productos agrícolas da região.

Como acima dizemos, a linha fica a um quilometro distante de Silves.

A estação está completa em todos os seus detalhes, servindo agora de terminus e ficando depois classificada de 2.ª ordem.

Além de Silves, o troço em construcção que vai até Villa Nova de Portimão está já muito adeantado e medirá 9 kilo-

metros, não tendo tambem obras d'arte mais que uma pequena ponte sobre a ribeira de Odelouca.

Trabalha-se activamente para que a abertura d'este troço se realize ainda este ano.

A inauguração que hoje se faz é absolutamente sem festos por parte da direcção do caminho de ferro.

Uma ideia sympathetic

Tendo falecido, no fim de 1900, um empregado do serviço de Fiscalização da Companhia Real, deixando em precarias circumstancias a esposa e 6 filhos, de 2 a 12 annos, os seus collegas resolveram cotizar-se para a educação d'estas crianças, e formando uma lista de subscrição em que, além de quasi todo o pessoal d'aquelle serviço desde o chefe até o mais modesto praticante, se teem inscripto empregados d'outras repartições, teem reunido o bastante não só para garantirem á viúva e filhos o auxilio no caso de doença, como para capitalizar em fundos que no fim de 1901 já se elevavam a 600\$000 réis neminaes.

A comissão publicou, á sua custa, um relatorio dos seus trabalhos e a conta da receita e despesa até fim do anno.

Aqui está um exemplo de altruismo que bem merece a sympathia de todos.

Ateneu Ferroviário

Do sr. Victor Afonso, da Direcção do Ateneu Ferroviário, recebemos um amável ofício em que nos é comunicado que, em reunião da Direcção daquela colectividade, foi exarado na acta um voto de agradecimento ao Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pelas referências que aqui fizemos, recentemente, à acção desenvolvida pelo Ateneu durante o ano findo.

Nada tinha que nos agradecer a benemerita associação cultural do pessoal da C. P., pois apenas cumprimos um dever — o dever de exaltar e prestar justiça a uma instituição digna de todo o apreço.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Saltimbancos».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda.

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem comentários

Turismo e «tirismo»

Para variar um pouco estes apontamentos inofensivos vamos arrancar a um artigo de Guerra Maio, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, este curioso episódio tirístico:

«A estação (de Vila Real de Santo António) feita, está bem de ver, longe do cais e da vila, teve o fim lógico de que se um dia se fizer uma ponte sobre o Guadiana, a linha férrea tem que ir em direitura aos terrenos da margem oposta e por isso está onde devia estar.

Para obviar a esse inconveniente construiu-se a gare marítima junto do Guadiana, a que não falta uma rampa para os automóveis entrarem no barco-trasbordador, mas à qual o comboio não chega, nem é preciso, como vai ver-se.

Feita esta explicação, vamos lá a pé até ao cais, cerca de um quilómetro.

Éramos uns 10 passageiros e eu sendo o primeiro a chegar, estendi o passaporte ao funcionário da Polícia Internacional, que, depois de o examinar atentamente, me perguntou se eu já tinha alugado o gasolina para atravessar o rio.

— ?!...

— É que, acrescentou amavelmente, o barco da carreira partiu às quatro e o espanhol que chega às cinco horas e meia não pode tomar passageiros no regresso.

— ?!...

— Sinto dizer-lho, mas é assim.

Tinham chegado os outros passageiros e eu fui ao cais parlamentar com o mestre do navio-motor que estava atracado; excelente barco, com uma vasta dependência provida de bancos para muitos passageiros e um estrado, no convés, com lugar para três automóveis.

Sim, ele poderia ir levar-nos a Aiamonte — fossem quantos passageiros fossem — e o preço era de 50 escudos. O homem explicou que havia duas carreiras diárias, «para lá», de navios portugueses e outras duas «para cá», de navios espanhóis.

Um «ferry-boat» cheio de passageiros estava a chegar e eu vendo logo o caso resolvido, disse ao mestre que iríamos nele. Que não, — confirmado a informação do funcionário dos passaportes — os barcos espanhóis não podiam tomar passageiros em Vila Real nem os portugueses em Aiamonte!...

Dessa maneira havia quatro travessias diárias, mas praticamente reduzidas a duas.

Aquilo, sentenciou um homem do lado, era para ficar equitativamente repartido o tráfego entre os dois países.

O horário, informou o mestre, era: partida de Vila Real às 11 e às 16 horas, de Aiamonte às 11 e às 17 horas. Compreendi a ratoeira armada aos viajantes. Os comboios chegam a Vila Real às 11,04 e às 16,41, e partem às 15,50 e 16,05. Quer dizer, chegam depois dos vapores terem partido para Aiamonte e partem antes da chegada destes a Vila Real.

O empregado respondeu aos meus reparos, que o horário dos barcos de carreira tinha sido aprovado pelas capitanias de Vila Real e de Aiamonte.

Hão-de concordar que, como medida de protecção da pequena cabotagem, é perfeita.

Escusado será dizer que os 10 passageiros que queriam ir para Espanha constituiram ali mesmo uma sociedade por cotas, não para comprarem um «ferry-boot», mas para pagarem o aluguer deste, e que como eram muitos não foi demasiado caro, mas um casal que se atardara um pouco a fazer uma visita na vila, teve que esportular 50 escudos pela travessia do Guadiana».

O leitor há-de concordar que esta transcrição merece destaque e que se o facto não fosse do conhecimento de quantos conhecem o Algarve e o que se passa em Vila Real de Santo António, seria inacreditável. Na verdade Vila Real de Santo António fica muito longe de Lisboa, e Aiamonte muito longe de Madrid, mas bom seria que as duas capitais lançassem os seus olhos piedosos para esta gigajoga explorativa em prejuízo do turismo entre os dois países irmãos e amigos, nas suas províncias extremas. Atrazar propositadamente a chegada e a partida de barcos de ligação, numa passagem obrigatória, para quem demanda a Andaluzia e o Algarve, com mira nos cinquenta escudos dum forçado aluguer, é escandalosa protecção a interesses particulares sobre interesses gerais. Talvez não fosse mau, que, para os verdadeiros interesses do turismo, que este «tirismo» desaparecesse.

DOM FUAS ROUPINHO

(Do *Diário do Norte*)

CIMENTO SECIL

COMPANHIA GERAL DE CAL E CIMENTO

FÁBRICA

Outão — Setúbal
Telefone — Setúbal 3083
Telefone — Outão 404

LISBOA

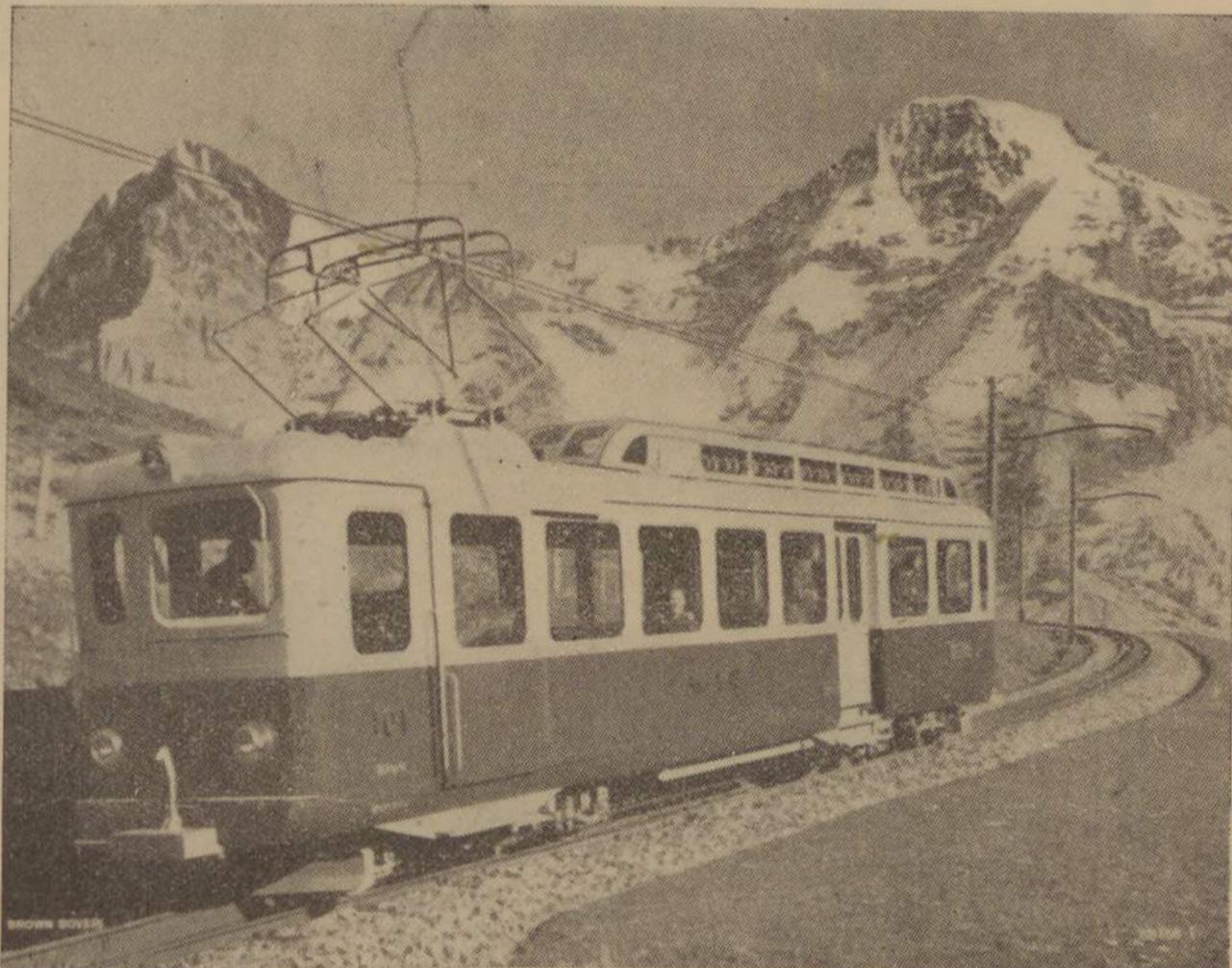
Rua do Comércio, 56, 3.^o
Telefones 28201/2, 3 e 397
Telegramas - SECIL - Lisboa

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suiça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.^o, Dt.^o — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR \$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA
Rua do Guarda-Mór, 20, 3.^o, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 64972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

TOSSE?

