

220

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO





G  
U  
I  
V  
A  
G  
U  
I  
V  
A  
A

**Estabelecimentos GUILHERME SILVA, S. A. R. L.**

Os maiores armazéns do País em artigos para estofadores e decoradores

Veludos nacionais e estrangeiros • Carpetes

nacionais, francesas e inglesas • Alcatifas



3220 51  
3 36 27  
3202 83

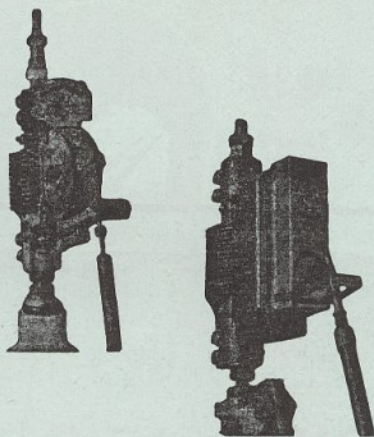
Fabricação especial até 4 metros de

largura • Feltros ingleses

RUA DA PRATA, 214-1.º

LISBOA

**RELÉS**



para protecção contra curto-circuito e sobrecarga de alternadores, transformadores, cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.  
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

**COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS**  
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS



REPRESENTANTES EM 30 PAÍSES DA EUROPA, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ, EGIPTO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 370161

RUA DO CRUCIFIXO, 40—LISBOA  
PRAÇA D. JOÃO I, 25—PORTO

End. Teleg EUROPÉA



DEPÓSITO LEGAL  
- 0. NOV. 1966

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção e Administração: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA-2

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luis, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres - Vogal do  
Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Trans-  
portes Terrestres.

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado, por  
parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);  
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL



## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

### REDACÇÃO:

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR  
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO  
J. GUERRA MAIO  
MÁRIO CARDOSO

### COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO  
Dr. ROGERIO TORROAES VALENTE  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
JORGE RAMOS  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES  
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

# SUMÁRIO

O Lançamento da Linha Férrea sobre a «Ponte Salazar» . . . . .	215
Material de Caminho de Ferro no Salão Internacional da Técnica, em Turim . . . . .	216
O II Congresso Nacional de Turismo . . . . .	217
Máquina Informativa para Hotéis e Estações de Caminhos de Ferro . . . . .	217
Notas e Comentários . . . . .	218
Dois minutos de Viagem . . . . .	219
Para os turistas que visitarem a Itália . . . . .	220
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal . . . . .	221
Da Terra e de Paisagem Portuguesa — Caldas da Saúde . . . . .	223
Comboios a jacto: a 224 Km à hora . . . . .	224
Alarme contra os sinais ferroviários ignorados . . . . .	225
Linhas Estrangeiras . . . . .	225
Convite à conversa durante a viagem . . . . .	226
Bodas de ouro literárias de José Barbosa, director do semanário «A Ilha» . . . . .	226
Caminhos de Ferro do Ultramar . . . . .	227
Um «Motel» em Albergaria ou em Agueda? . . . . .	228
Mais de 50 táxis não estão autorizados a ir à estação de Braga . . . . .	228
Oliva — Revista Ilustrada de Moda e Literatura . . . . .	228
As iniciativas dos «locomotivos» da Beira . . . . .	228

## NA CAPA

## PONTE SOBRE O CAIA

Entre ELVAS E BADAJOZ

## nota de abertura

O «Diário de Lisboa» de 4 de Agosto noticia assim as próximas visitas do Chefe do Estado, uma de carácter particular e outras oficiais.

*«Depois da visita à cidade de Setúbal, onde presidirá a cerimónias comemorativas da inauguração da ponte sobre o Tejo, o Chefe do Estado fará, ainda este mês, três deslocações, duas delas de carácter estritamente particular.*

*Assim, nos dias 13 e 14 estará em Coruche, onde assistirá aos tradicionais festejos em honra de Nossa Senhora do Castelo, este ano integrados nas comemorações do 8.º centenário da vila. Seguirá, depois, para o distrito de Viana do Castelo para uma visita particular de alguns dias a Valença e àquela cidade, onde assistirá aos principais números das grandes Festas da Agonia.*

## O CHEFE DO ESTADO VISITARÁ ESTE ANO A ILHA DA MADEIRA ANTES DA VIAGEM PRESIDENCIAL ÀS PROVÍNCIAS DA GUINÉ E CABO VERDE

*Regressado do Minho, e após passar alguns dias na capital, para cumprimento de actos oficiais inerentes à sua magistratura, o sr. Presidente da República seguirá para a ilha da Madeira, em viagem particular, ali passando cerca de uma semana. No entanto, aproveitará essa permanência para fazer algumas visitas turísticas e para observar diversos empreendimentos.*

*A anunciada viagem presidencial às províncias da Guiné e de Cabo Verde está prevista para o fim do ano.*



# O Lançamento da linha férrea sobre a "Ponte Salazar"

DEVE VERIFICAR-SE  
EM FUTURO PRÓXIMO

## Discurso do ministro Arantes e Oliveira na cerimónia da inauguração

«Vive hoje a Nação portuguesa um dia de glória com a conclusão deste empreendimento, grandioso na sua envergadura e nos benefícios que dele se podem esperar para todo o País. A aspiração de muitas gerações, insatisfeita durante quase um século de repetidas tentativas, tornou-se finalmente realidade — nesta magnífica realidade que temos diante de nós».

Depois de saudar o Chefe do Estado e o Presidente do Conselho afirmou:

— Vão passados precisamente noventa anos sobre a data em que o engenheiro Miguel Pais, a cuja memória rendemos a homenagem devida ao técnico distinto e ao esforçado pioneiro, apresentou à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses a primeira sugestão de atravessamento do estuário do Tejo por meio duma ponte que haveria de prolongar até Lisboa as comunicações do Sul e do Sueste do País. Se não logrou êxito esta primeira tentativa, pertence-lhe pelo menos o mérito de ter despertado um interesse por este problema que depois não mais se extinguiu. Que assim é, comprovam-no os numerosos estudos ou simples alvitreiros que desde então foram dedicados a este tema, mantendo sempre bem viva na Nação a consciência da sua actualidade e da sua importância».

## Evocação de Duarte Pacheco

Falou dos estudos levados a cabo e lembrou que «só em 1933 se registou a primeira iniciativa do Governo, por intermédio do ministro Duarte Pacheco, traduzida no conhecido projecto da ponte entre o Beato e o Montijo, que só o conditionalismo adverso criado pela iminência de última Grande Guerra impediu que fosse levado por diante».

E prosseguiu:

— Desde então não mais perdeu o Governo o comando sereno e ponderado do importante assunto, atento à oportunidade de retomar a sua consideração. Tal oportunidade viria a resultar, por um lado da pressão das circunstâncias criadas pelo próprio desenvolvimento geral do País e da visão cada vez mais nítida das conveniências do seu progresso, por outro lado da crescente maturidade da Nação para defrontar os maiores problemas e para vencer as dificuldades técnicas e financeiras que são sua inerência fatal».

## Outros nomes que se recordam

— Assim — disse — chegámos à fase que hoje se dá por encerrada tão auspiciosamente e cuja característica muito notável está no método e na segurança exemplares com que se trabalhou durante treze anos, que tantos são os que nos distanciam da data da portaria dos ministros das Obras Públicas e das Comunicações de então, engenheiros José Fre-

derico Ulrich e Manuel Gomes de Araújo, criando em 1953 a comissão de estudo presidida pelo engenheiro Barbosa Carmona em cujo valiosíssimo relatório apresentado três anos depois, na síntese do engenheiro Guimarães Lobato, se apoiou a decisão do Governo de dar execução ao grande empreendimento e cabe aqui sublinhar a contribuição decisiva do prof. Marcello Caetano, como ministro da Presidência, para o bom encaminhamento final dos propósitos do Governo».

O eng.º Arantes e Oliveira historiou depois as fases do concurso aberto em 27 de Abril de 1959 e o começo dos trabalhos em 10 de Janeiro de 1963.

— Esta — disse — em rápida síntese, a história da grande obra que neste momento tenho o alto privilégio de entregar à Nação; história exemplar em que é possível assinalar um desvio do bom rumo, apesar das vicissitudes e das dificuldades que, no mais elevado grau, inevitavelmente concorrem nos empreendimentos desta natureza e envergadura, situados na fronteira do progresso técnico e da capacidade de realização do homem».

## Louvor aos que trabalharam

O ministro dedicou-se depois a louvar quantos desenvolveram o seu meritório esforço em prol daquela realização ou que a financiaram — as organizações técnicas e financeiras norte-americanas e nacionais, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a Câmara Municipal de Lisboa, a Administração-Geral do Porto de Lisboa, a Junta Autónoma de Estradas — sem esquecer o anterior e o actual ministros das Finanças e os seus colegas das Comunicações e das Corporações, «aos quais esta realização tanto ficou devendo» e referiu que «temos, porém, de reservar um lugar muito especial na expressão destes sentimentos para o Gabinete da Ponte sobre o Tejo, organismo constituído expressamente no Ministério das Obras Públicas para dar execução à decisão do Governo e em boa hora confiado à direcção do engenheiro José do Canto Moniz, cuja brilhante actuação nesta obra tem o mais justo prémio no prestígio que conquistou perante a Nação e no conforto moral que hoje há-de sentir, e com ele os seus distintos colaboradores, ao ver cumprida com tão assinalável êxito a sua árdua missão».

## Um novo instrumento de progresso

O ministro falou depois da fundação da ponte como organismo de progresso económico e social e disse:

— As razões que, há cerca de um século, adjudicaram à obra do atravessamento do troço marítimo do Tejo o interesse da Nação tornaram-se com o andar do tempo cada vez mais evidentes. Já nos nossos dias, o surto do progresso geral do País e a valorização industrial e urbanística da orla sul do estuário, aumentaram fortemente a premência do problema, revestindo-o de aspectos críticos que tenderiam a tornar-se insustentáveis em futuro próximo se entretanto



não tivesse sido possível assegurar a sua resolução. A verdadeira importância económica da obra está longe, todavia, de confinar-se nos aspectos mais espectaculares de todos bem conhecidos. É que a justificação de empreendimentos desta natureza e desta envergadura não pode buscar-se apenas na ponderação das necessidades reveladas. É preciso ir mais longe e ler no futuro a expressão real dos interesses do País e das conveniências do seu progresso, para se poderem avaliar com justeza a sua oportunidade e o seu merecimento. Temos assim que, hoje como há cem anos, a assimetria do desenvolvimento das duas zonas do País separadas pelo grande estuário continua a ser uma realidade saliente, em prejuízo de grande parte da área e da população metropolitanas.

E prosseguiu:

— Lançado já, em hora alta da história do nosso desenvolvimento económico, o Plano de Rega do Alentejo, está assim em vias de resolução o primeiro destes problemas essenciais. Faltava porém modificar aquele desfavorável condicionalismo geográfico para se poderem considerar definitivamente encaminhados no seu bom rumo os destinos da grande província. Este será certamente um dos mais importantes papéis que irão ser desempenhados pela ponte agora concluída, sobretudo depois de lançado sobre ela o caminho de ferro, como esperamos que aconteça em futuro próximo e para o que ficam perfeitamente preparadas as estruturas da grande obra.

«Deste tão importante benefício irá participar a província algarvia para cujo desenvolvimento, tão prometedora e orientado, não poderá deixar de prestar valiosa contribuição e encurtamento, no espaço e no tempo, da distância à capital. Mais perto de nós, e votada certamente a uma rápida evolução, temos esta Península de Setúbal para a qual a partir de hoje se irão rasgar novas e prometedoras perspectivas de valorização dos seus excepcionais recursos, até agora a bem dizer em estado potencial».

### Nova tarefa — o canal Tejo-Sado

— Para nascente e para norte da auto-estrada cujo primeiro troço fica construído e que virá a prolongar-se até ao Algarve e à fronteira — acentuou — ficarão criadas as melhores condições para a instalação de grandes centros industriais, que se hão-de valorizar ainda com a construção das novas comunicações por estrada e por caminho de ferro já planeadas, com a reestruturação do porto de Lisboa, que a ponte irá provocar, e com a construção do canal Tejo-Sado».

E acrescentou:

— Para poente e para sul do mesmo eixo fundamental iremos ver mobilizada, em ritmo veloz, a singular vocação desta zona para o desenvolvimento turístico, subordinado embora à cadência de execução das infra-estruturas indispensáveis como complemento natural da grande Ponte, e de que o primeiro elemento é constituído pela auto-estrada transversal que, graças à notável diligência da Junta Autónoma de Estradas, se torna possível considerar hoje também inaugurada».

### Visão do futuro

O sr.º eng.º Arantes e Oliveira disse ainda:

— Concluindo, direi que não é preciso nenhum esforço de imaginação para prever o que será, dentro de poucos anos, toda esta área tão prendada pela Natureza — agora trazida para a vizinhança imediata de Lisboa. Para que tão aliciantes perspectivas sejam aproveitadas não deixarão de surgir, como já estão surgindo em escala crescente, as iniciativas particulares. Só haverá agora que orientá-las da melhor forma para que delas se extraia o desejado proveito. O Estado e as Câmaras Municipais terão aqui uma missão importante que começou, aliás, a ser cumprida não só com a legislação especial já promulgada, como também com a

aprovação do Plano Director do Desenvolvimento da Região de Lisboa, apenas dependente do duto parecer da Câmara Corporativa, e dos planos urbanísticos complementares que estão elaborados para as áreas mais sensíveis situadas na vasta zona de influência da ponte, incluindo a Serra da Arrábida — precioso tesouro que temos de proteger a todo o custo. Eis rapidamente esboçada a transcendente importância desta obra para o futuro da Nação. Graças a ela não mais este Tejo será um obstáculo ao progresso e ao engrandecimento de uma parte importante do País — um senão que até aos nossos dias ensombrou a sua tão gloriosa história e os seus tão valiosos predicados».

Depois de pedir e agradecer a bênção do sr. cardeal-patriarca para «esta obra e para os homens que a realizaram, incluindo a falange dos operários que, mais uma vez, aqui exemplificaram por forma admirável as suas tão apreciadas qualidades, com sacrifício, para alguns, da própria vida», o ministro disse que «esta grande obra, verdadeiro padrão do progresso da técnica ao serviço da humanidade, ficará para os vindouros como o mais eloquente símbolo da era de engrandecimento, cujo 40.º aniversário o País este ano comemora, e que trouxe à Nação um espírito novo, tornando possível dar corpo a obra como esta, que antes se tinham como meros sonhos irrealizáveis».

### O nome da ponte

E, a terminar, o ministro disse:

— Aos sentimentos bem legítimos de orgulho nacional, de confiança nas nossas próprias possibilidades e de fé inabalável nos nossos destinos que esta obra despertará em todos os portugueses, não poderia, porém, deixar de ficar associado o sentimento de gratidão, expressivamente traduzido no nome por que doravante esta ponte será designada, em interpretação da vontade nacional, que ao ministro responsável competia atender, no uso de indeclináveis prerrogativas.

Que os benefícios para o País desta grandiosa obra possam vir a corresponder à distinção que lhe confere tão alto patrocínio, são os votos bem sinceros com que termino».

## Material de Caminho de Ferro

### NO SALÃO INTERNACIONAL DA TÉCNICA, EM TURIM

De 22 de Setembro a 4 de Outubro realiza-se em Turim o XVI Salão Internacional da Técnica, que ocupa uma área de 120 mil metros quadrados. Participarão 2.400 expositores de 18 nações, incluindo os maiores mercados europeus, os E. Unidos, o Japão e a Rússia. Este importante certame divide-se em oito sectores que englobam todos os géneros da mecânica, das matérias plásticas, dos electro-domésticos, material para a construção civil e material de caminho de ferro. Realiza-se, também em Turim outro certame: o Salão Internacional da Montanha, dedicado ao turismo alpino e seus desportos, com a participação de numerosas estações turísticas de montanha, da Itália e de outros países. Realizar-se-ão ainda numerosos congressos e convénios que contribuirão para animar ainda mais os dois importantes certames e a vida-ambiente de Turim, neste Outubro com o pitoresco colorido dos Alpes.



# O II Congresso Nacional de Turismo

Efectuar-se-á em Lourenço Marques  
de 17 a 24 de Outubro

O II Congresso Nacional de Turismo, que vai realizar-se na cidade de Lourenço Marques de 17 a 24 de Outubro tem despertado o mais vivo interesse nas províncias ultramarinas e em todos os sectores directa ou indirectamente ligados à actividade turística nacional.

O local escolhido para a realização do Congresso — a capital de Moçambique — encruzilhada geográfica do turismo português, tem especialmente contribuído para o interesse suscitado nos meios ultramarinos. Trata-se de uma velha aspiração, sugerida no I Congresso Nacional de Turismo, realizado em Lisboa em 1961, concretizada no âmbito das comemorações do 40.º aniversário da Revolução Nacional, e sob o alto patrocínio do Chefe do Estado.

Entre as manifestações à margem do Congresso, estará presente, em diversos apontamentos, o nosso riquíssimo folclore no magnífico enquadramento da paisagem moçambicana. Ainda dentro dessas manifestações, uma exposição de carácter técnico ilustrará a acolhedora hospitalidade do homem portu-

guês integrado nos diversos ambientes criados pela resultante da sua vivência em vários continentes, pela fusão com outras civilizações e pela conservação de costumes que o respeito pelo direito das gentes tem mantido intactas através dos tempos. A mesma exposição levará a Lourenço Marques exemplos concretos e elucidativos sobre as realizações levadas a cabo nas últimas décadas em todo o território nacional em matéria de turismo e elementos expressivos dos seus resultados.

## MÁQUINA INFORMATIVA PARA HOTÉIS E ESTAÇÕES DE CAMINHOS DE FERRO

Em Inglaterra foi recentemente apresentada uma máquina destinada a fornecer informações e mensagens e que se prevê venha a ser de extrema utilidade em hotéis e estações de caminho de ferro. Naquele país estas máquinas não têm estado propriamente à venda, mas são alugadas a quem pretender possuir uma para o seu estabelecimento. A máquina possui 32 faixas registadas e em cada uma se podem gravar mensagens de três minutos. Diferentes aparelhos deste tipo foram já instalados em hotéis e estações de caminho de ferro, com o objectivo de aliviar as tarefas do pessoal. As máquinas instaladas nos hotéis foram previamente «equipadas» com informações relativas ao serviço do hotel, horários e indicações turísticas.



Lourenço Marques:—Estátua equestre de Mouzinho de Albuquerque



# Notas & Comentários

O facto reveste-se de excepcional importância: Portugal foi escolhido para organizar a Assembleia Geral de Comissão de Turismo para a Europa, que se celebrará em 1967. Se é certo que durante algum tempo o Turismo em Portugal, na sua organização, atravessou fases de séria incipiência, nos seus múltiplos aspectos, a verdade é que, mercê de factores diversos entre os quais figuram o estudo atento do problema ou problemas com as naturais e inevitáveis incidências, e ainda a circunstância de uma visão mais larga das necessidades do país, tudo isto tomou possível rasgar fronteiras, liberalizar conceitos, abrir facilidades, ampliar melhoramentos, renovar outros, e permitir, ainda e também a solução de casos em aberto e cujo anacronismo emperrava a expansão do Turismo nacional. Queremos referir aspectos ligados aos meios de transporte à indústria hoteleira, ao artesanato e às facilidades indispensáveis a conceder aos transportadores de turistas que precisam sempre de ser muito bem recebidos para tomarem o gosto de nos visitar.

Facilidades de liberalização franca nos meios de transporte ferroviário, rodoviário, marítimo e aéreo. O Turismo além de ser uma arte é também uma indústria, e como tal torna-se, em cada país que o sabe explorar, uma fonte de rendimento, com a entrada de divisas que são como que transfusões de sangue no orçamento de cada nação. E nós portugueses não podemos dar-nos ao luxo de menosprezar receitas com o estabelecimento de dificuldades, sejam elas pretensamente justificadas com raciocínios anacrónicos e proteccionistas. O que vai fazer-se agora com a concessão de facilidades aos turistas em 1967, é uma medida inteligente, e erro seria não a tomar. Mas importa que as entidades oficiais que no Turismo superintendem, considerem que o interesse nacional exige uma política de liberalização do tráfego para que os rendimentos se multipliquem em todos os sectores: ferroviário, marítimo, rodoviário e aéreo. Assuntos que deixamos desde já à consideração dos elementos que vão participar no Congresso Nacional de Turismo a realizar em Lourenço Marques em Outubro próximo. Para que se não esqueçam os motivos excepcionais de turismo existentes em Moçambique, e também em Angola. Carreirar o turismo é uma função dos agentes de viagens. Mas é também função das Casas de Portugal, e dos Centros de Informação de Portugal, no estrangeiro.

★ É extremamente interessante o ritmo de evolução demográfica de capital italiana. Há menos de cem anos, quando de unificação da Itália, em 1870, Roma possuía 260 mil habitantes que duplicaram, trinta anos passados, atingindo em 1900 quinhentos e vinte mil. Voltaram a duplicar trinta anos depois, em 1930, superando o milhão e trinta anos ainda mais tarde, já em 1960. Roma atingia os 2 milhões. O incremento verificado na última época e ainda a ampla expansão territorial constantemente registada na capital italiana, que se vai encaminhando rapidamente para os 3 milhões de habitantes, deixam prever que certamente daqui a outros trinta anos, em 1990, Roma atingirá os 4 milhões e ultrapassará naturalmente 6 milhões no fim do século.

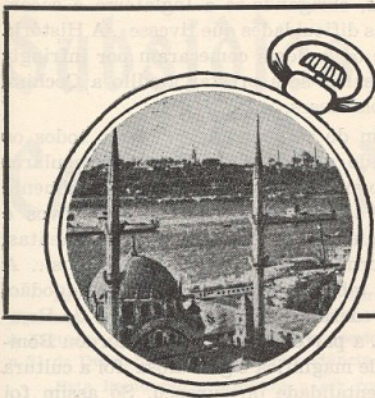
★ Um jornalista português lançou a ideia: fundar-se o

«Círculo Amigos da Grécia». A Grécia constitui a vanguarda da nossa civilização. Todo o Próximo Oriente é de cultura greco-latina. O Islão deve-lhe também bastante do seu desenvolvimento cultural. Alexandre, o Grande deixou na Índia a marca indelével do pensamento helénico. O génio grego influiu em toda a península hindustânica e exerceu notável influência em certas tendências do budismo. Ocidentalizando a Ásia Menor, difundindo uma filosofia de Arte e de Beleza pelos territórios do Líbano e da Síria, estendendo o influxo das suas tradições literárias ao Egípto e a Israel, exercendo desde o Mediterrâneo ao Pacífico uma missão transcendente, presente na África e na Ásia, tem que reconhecer-se que à Grécia se deve quase tudo o que o Ocidente realizou na evolução das ideias.

★ O Prémio Portugal, instituído em 1963 pela Aliança dos Jornalistas e Escritores Latinos, de Roma, de que é presidente o jornalista, escritor e poeta Gino Rovida, traz a Portugal poetas de nome consagrado, alguns deles visitando assim, pela primeira vez, o nosso país, como aconteceu em 1964 com Justo Maron, de Toledo, e o ano passado com o grande poeta belga Jules Gille, residente em Marcinelle. De certo modo este prémio contribui para tornar conhecidos de personalidades estrangeiras em evidência, as paisagens, os monumentos, os costumes, da nossa terra. O SNI que deu a sua alta colaboração a esta iniciativa da Aliança que conta também com o valioso patrocínio do «Diário de Notícias», proporciona aos galardoados não só a estadia de dez dias em Lisboa num hotel de primeira classe, durante os quais lhes são prestadas diversas homenagens, como ainda a já famosa «volta turística» Cascais - Sintra, e a visita à região dos Três Castelos (Sesimbra - Palmela - Setúbal) e a Alcobaça, Leiria - Batalha - Nazaré - Tomar, etc. Para a concessão do Prémio 1966 constituíram-se Juris internacionais: em Itália pelo poeta Orázo Locatelli, Edvige Gorini, directora do «Jornal dos Poetas» e jornalistas A. Manupeli e Vincenzo Caputto chefe da redacção de «Il Corriere Latino»; em França pelo jornalista Charles Tubeuf, director do diário «Sud-Ouest», poeta Gaston Bourgeois, presidente do Sindicato dos Jornalistas Franceses, escritores Michel-George, director da revista «Ars Una» de Paris e Jean Auray, presidente do Club dos Intelectuais, de Paris; na Bélgica pelo poeta Maurice Carême, jornalista Marcel Lobet de «Le Sori», de Bruxelas, e escritora Elvire Bricourt, presidente da secção belga da Aliança; na Suíça, pelos poetas Simone Rapin e Luc Vignat e jornalista Alphonse Mex; e em Espanha pelo jornalista Luís Alvarez, director de «La Tarde», escritor Sanz Dias do Club Internacional de Imprensa, de Madrid e poeta Francisco Peña.

O Juri português foi constituído pelo escritor dr. João Ameal, ensaísta e poeta, dr. Amândio César e jornalista Jorge Ramos. Presidiram a todas as comissões examinadoras a poetisa Natércia Freire (Portugal) e Gino Rovida (Itália). O Prémio deste ano foi outorgado por unanimidade a Garcia Nieto, um dos nomes mais representativos da moderna poesia espanhola, autor de várias obras e director da revista «Poesia Española». Garcia Nieto é esperado em Lisboa na primeira quinzena de Outubro.





# Dois minutos de Viagem

Por JORGE RAMOS

## BOMBAIM, A «BOA BAÍA» DOS PORTUGUESES

Mudam os nomes dos países, são outros hoje os nomes das cidades, mas a sua alma permanece a mesma. Assim acontece com as terras maravilhosas do Extremo Oriente e da Ásia: a aragem da civilização moderna, recebida do Ocidente, passou ao de leve no rio das suas tradições milenárias, sem lhe perturbar a quietação quase sobrenatural, tão cheia de trágica poesia, como de mística serenidade. O velho Sião é a Tailândia do século vinte.

Bangkok continua a ser a capital desse país exótico, de templos de ouro e mil estátuas de Buda. Aqui e além muitas coisas do estilo e do espírito europeu, mas um milhão de habitantes sabe que vive apenas na capital do budismo, a grande cidade dos pagodes de mármore, dos templos de Buda e de Wat Cheng. O turismo faz correr rios de dólares — mas no rio Menan, que atravessa Bangkok em todos os sentidos, ainda existe o mercado flutuante, com as suas barcaças carregadas de frutos exóticos e aromáticos. Os barcos a motor percorrem os canais desta Veneza oriental — prodigioso bazar de cor e pitoresco, mas os velhos *sapan* passam lentamente, com a preguiça hindu de quem não tem pressa alguma de chegar a alguma parte... A estação de caminho de ferro está aberta ao tráfego internacional e aproxima Bangkok de Pnom-Penh (que até há pouco era a cidade de Cambodge), de Singapura, depois de dois mil quilómetros pela península malásia, e do Vietnan, capital do Laos, através da via que corre pela margem esquerda do Mekong — o Nilo da Ásia. O caminho de ferro encurta a distância entre Bangkok e outra das cidades mais características da Ásia: Calcutá. É uma aglomeração de milhões de almas, um cenário fabuloso onde o esplendor e a magnificência se encontram com a miséria mais sórdida. Ergue-se majestoso o Victória Memorial, que asinala a presença britânica, mas as vacas sagra-

das (reincarnação da deusa Civa) dificultam o trânsito e vagabundeiam por toda a parte. A dois passos encontra-se a cidade santa de Benarés que todo o hindu visita, pelo menos uma vez por ano, para se banhar no Ganges. É a Meca da Índia aonde afluem constantemente peregrinos.

Quem chegue a Benarés visitará Agra, outra cidade próxima, célebre pelo Taj-Mahal, magnífico templo de mármore branco, delicadamente cinzelado



Imagem de Ganexa, uma das divindades da mitologia hindu.



é construído em 1813 no meio de jardins, por Shah Jahar. Agra pode ser o ponto de partida para conhecer as mais curiosas povoações onde ainda o camponês segue os métodos arcaicos: *Jhansi*, cuja planície árida é atravessada pelo expresso «Bombaim-Nova Delly», *Dang-Mang*, *Pomlema*... Agra possui uma grande estação ferroviária servindo o «American Express» de Calcutá, comboio que no inferno de 45 graus à sombra é um oásis com as suas carruagens climatizadas, água gelada, ventiladores, cabines com duche... O expresso passa velozmente por Jaglaon. Ninguém surpreendeu a pequena cidade dos telhados dourados, dos trezentos minaretes, do elefante sagrado — extraordinária cenografia de multidões de turbantes de cores variadas, de mulheres fumando cachimbo e trazendo à cintura punhais recurvos. Quando se chega a Surangbad surgem os primeiros arranha-céus americanos, os hotéis de estilo europeu. Pressente-se já Bombaim, a imensa metrópole moderna, Londres do Oriente, com o sussurro de uma agitação que fala todos os idiomas, com a sua vegetação tropical, as suas características de velha cidade dos rajás e a fisionomia moderníssima de uma Babel de mármore e aço, com bairros elegantes, vastos centros industriais e um fabuloso universo de atrações turísticas.

Agora em Bombaim sentimo-nos como num antigo solar que nos pertenceu e que deixa para sempre a nossa presença espiritual, qualquer coisa das nossas tradições, da nossa cultura e do nosso pensamento, como se Portugal tivesse esculpido na alma da cidade (que foi sempre uma das mais populosas do mundo) o brasão das suas glórias.

A antiga fortaleza testemunha a epopeia lusitana no Oriente. A mais grandiosa cidade marítima do globo, a mil quilómetros de Madraça (que antes de ser anexada à Índia inglesa, foi também pertença nossa) era a *Boa Baía* de Portugal. Deste nome de Boa Baía, que demos à rainha da costa de Malabar, fizeram Bombaim (Bombay). A nove quilómetros, na ilha do Elefante, ergue-se o famoso templo que é o símbolo de uma remota civilização asiática; mas nas ilhas de Kudari e de Kobala encontram-se vestígios do domínio português. Recordamos que por toda a costa ocidental da península índica (quinhentos quilómetros quadrados) todos os rajás dos estados de Dekan, Kospur, Baroda, Guzerate, Darangui, Recocanta, Kanbay, Palanpur, e Kaiwar, bem como os senhores das terras *maharatas* do sul (Kandeish, Julpure, Kosange e tantas outras) eram tributários de Portugal.

Nos portos de Kurrache e Crewar, as ruínas dos fortes falam de nós. Cedemos Bombaim a Carlos II de Espanha no tratado de casamento com a infanta de Portugal D. Catarina, filha de D. João IV. O tratado tem a data de 29 de Julho de 1661, e nele se declara que à excepção de Bombaim todas as terras da baía e a jurisdição de Baçaim «ficavam

aos portugueses, obrigando-se a Inglaterra a socorrer Portugal nas dificuldades que tivesse». A História lembra-nos que os ingleses começaram por infringir o tratado, recusando-se a prestar auxílio a Cochim, sitiada pelo holandeses.

A Bombaim do século vinte, ligada a todos os portos do mundo por meio de carreiras regulares de navios (meio milhão de barcos entram anualmente no seu porto) é uma imensa colmeia de povos e raças. Comerciantes japoneses, joalheiros israelitas, cafés turcos, jornais árabes, armadores gregos... A madreperola, o tabaco, a cera, o marfim, o algodão, o ópio, o café, continuam a ser exportados de Bombaim para toda a parte. Todavia, o que tornou Bombaim uma cidade magnífica e grandiosa, foi a cultura ocidental, a mentalidade do europeu. Só assim foi possível a Bombaim orgulhar-se da sua catedral, da Casa da Moeda, do Pandrajahgal (o maior hospital do mundo para animais) do Colégio Elphinstone, das Faculdades de Medicina, de Letras e Direito, da Sociedade de Geografia, do Jardim Botânico, dos museus e bibliotecas...

## Um navio-hotel

O paquete «Itália» que navegava sob pavilhão panamenho, acaba de ser vendido a uma sociedade americana, que o vai utilizar como hotel flutuante em Freeport na Grande Bahama. Para isso, o antigo «Itália» passará por transformações de modo a ferecer 500 quartos e ainda recintos para atender a 1.500 convidados.

## Para os turistas que visitarem a Itália

Os estabelecimentos italianos preparam as suas montras para atrair a atenção dos turistas.

A Itália, que no ano passado recebeu vinte e dois milhões de turistas, e que espera receber um número ainda maior, pretende satisfazer, assim, uma tendência dos turistas em associar o «shopping» à visita aos monumentos e museus das suas grandes cidades.

### Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos  
FATOS, SOBRETUDOS,  
CASACOS de SENHORA, ETC.

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

MANUEL MONTEIRO  
LANIFÍCIOS

COVILHÃ

DESCONTOS  
MUITO  
ESPECIAIS



# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

Por EMILIO BARBOSA ESTACIO

Em 22 de Fevereiro de 1900 foi aprovada a conta da liquidação da garantia de juro da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, no período de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1899, na importância de 37 841 673 réis.

Esta liquidação continuava a ser considerada provisoriamente enquanto não fosse feita a medição rigorosa da linha.

Em 11 de Maio era aprovada a transferência para a Companhia Real da concessão da linha de Vendas Novas a Sant'Ana feita à Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais pelo alvará de 1888 em 30 de Junho era aprovado o projecto da modificação da directriz da 1.ª Secção da mesma linha, do troço compreendido entre o ponto de junção com a linha de Leste e o Km. 34 junto a Coruche, apresentada pela referida Companhia, ficando esta directriz substituindo a do troço respectivo do projecto aprovado por Portaria de 25 de Maio de 1890.

Foi determinado que esta Companhia apresentasse sem perda de tempo o projecto definitivo e completo de toda a linha com a variantes indicadas e que a aprovação da ligação da linha de Vendas Novas a Santarém com a linha de Leste na direcção descendente (Lisboa) não dispensava a Companhia da obrigação de fazer a ligação na direcção ascendente (Sant'Ana) dentro dos prazos estipulados no seu contrato.

Em 30 de Julho foi aprovada a directriz da 2.ª secção compreendida entre Coruche Km 34 e Vendas Novas, devendo estabelecer as serventias através da linha por meio de passagens de nível, superiores ou inferiores ou conforme fosse pelo Governo julgadas necessárias e em 6 de Agosto foram aprovados os projectos dos aquedutos.

Em 16 de Maio de 1901 foi apresentada pela Companhia Real a conta da liquidação da garantia de juro referente ao 2.º semestre de 1900 e mostrando-se na mesma conta que o rendimento liquido quilométrico era superior ao mínimo necessário para o Estado começar a ser reembolsado das somas gastas com a garantia de juro, como dispunha o § 1.º do artigo 28.º do contrato de 29 de Novembro de 1883 foi aprovada a referida liquidação na importância do reembolso para o Estado, da quantia de 48 171\$000 réis.

Em 22 de Abril foi aprovado o carril tipo americano (1) e o seu modo de fixação no caminho de ferro americano de Sintra à Praia das Maças.

Em 27 de Agosto foi ainda aprovada a liquidação da garantia de juro referente ao 1.º semestre nas linhas de

Torres Vedras à Figueira e Alfarelos, na importância de 48 260 437 réis.

★ ★

Em 29 do mesmo ano os trabalhos executados na linha do caminho de ferro americanos (eléctricos), no troço do Cais do Sodré e Algés e Dafundo, pelo Aterro, autorizando previamente a sua abertura à exploração e em 7 de Setembro foi igualmente aprovada a linha entre Algés e Dafundo e seguidamente, em 22 de Outubro, foi concedida a aprovação dos projectos da construção na Avenida da Liberdade.

1.º Entre a Rua das Pretas e a entrada do Parque da Liberdade.

2.º Da Avenida da Liberdade pela Rua Alexandre Herculano, Rodrigo da Fonseca e Largo de S. Mamede à Rua da Escola Politécnica.

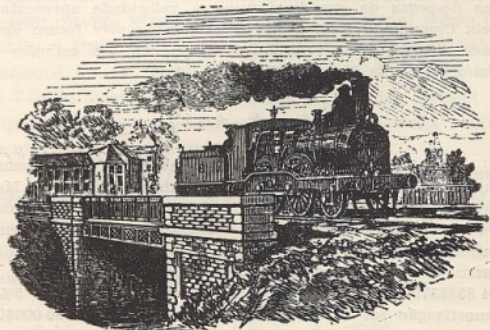
3.º Entre a Praça Marquês de Pombal e a de Mouzinho de Albuquerque pela Rua Fontes Pereira de Melo.

4.º Entre esta Rua e a estrada de Palhavã pela Rua António Augusto de Aguiar.

5.º Entre a Praça Mouzinho de Albuquerque e o Campo Grande pela Avenida Ressano Garcia era aberta à circulação a linha de Santa Apolónia e Poço do Bispo e em 26 do mesmo mês foi aprovada a linha partindo da Rua Alexandre Herculano pela Avenida lado ocidental.

Em 21 de Fevereiro de 1902 foi autorizada a abertura provisória à exploração pública da linha entre o Largo do

(Continua na pág. seguinte)



(1) O actual sistema designado por «carros eléctricos» era então designado por «americanos» por constituírem os caminhos de ferro tipo «americano» (por tracção animal, sobre carris, vapor ou eléctrica) e como tal eram incluídos e considerados em todas as publicações oficiais como «caminhos de ferro» para efeito de Leis, etc.



Intendente e o Arco do Cego e em 26 de Março entre o Arco do Cego e o Campo Pequeno.

★ ★

Data de 16 de Maio do mesmo ano a autorização dada à Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais a emitir obrigações para a construção da linha de Vendas Novas a Sant'Ana.

Em 17 de Junho ficou estabelecido que a fiscalização desta linha ficasse a cargo da Direcção Geral da Exploração de Caminhos de Ferro.

★ ★

Em 27 do mesmo mês foi aprovada a liquidação da garantia de juro relativa à exploração da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaielos, no 2.º semestre de 1901 na importância de reembolso para o Estado na importância de 5 645\$625 réis.

★ ★

Em 12 de Julho foi autorizada a abertura provisória à exploração da linha do caminho de ferro americano (eléctrico), entre o Campo dos Mártires da Pátria e a Rua de D. Estefânia, entre o Campo Pequeno e o Campo Grande e entre o Conde Barão e S. Mamede pela rua de S. Bento e em 29 foi igualmente aberta à exploração pública o troço entre o Campo Grande (Km 3,100) e Lumiar (4,900) e em 9 do mês seguinte; o troço entre a Praça Marquês de Pombal e o Arco do Cego, pela Rua Fontes Pereira de Melo, Praça Mouzinho de Albuquerque e Estrada da Circunvalação.

★ ★

Em 8 de Setembro foi aprovada a liquidação da garantia de juro na linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaielos, no 2.º semestre, na importância de 37 341 786 réis.

★ ★

Em 28 de Março de 1903 foi igualmente aprovada a liquidação da garantia a juro no 1.º semestre de 1902, nas mesmas linhas, ficando estabelecido que esta liquidação se considerava provisória enquanto não fosse feita a medição rigorosa da linha.

★ ★

Em 18 de Junho foi aprovada com alteração a tarifa das despesas de grande e pequena velocidade apresentada pela Companhia Real e em 27 do mesmo mês foram aprovados os projectos relativos à ampliação das estações de Coimbra e Vila Nova de Gaia.

★ ★

Em 1 de Julho foi o Governo autorizado a acrescentar mensalmente à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego e para ser pago pelo Fundo Especial, até ao limite de 10 500\$000 réis, a quantia necessária para com o rendimento líquido do encargo da exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil perfazer a importância de 24 833\$375 réis de anuidade necessária para juro de 5% e amortização em 25 anos de um empréstimo de 350 000\$000 réis em obrigações a emitir pela referida Companhia.

Em 31 do mesmo mês foi aprovada a conta de liquidação da garantia de juro na linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfaielos no período de 1 de Janeiro a 30 de Junho, na importância de 16 244 571\$000 réis.

★ ★

Por portaria de 13 de Janeiro de 1904 foi autorizada a abertura provisória à circulação pública da linha de Vendas Novas à estação de Setil.

★ ★

Em sessão de 24 de Dezembro foi aprovado o orçamento para 1905 tendo sido nomeado Director Geral o Engenheiro Frances Leproux em substituição de P. Chapny que havia pedido a demissão. Regressou este a Paris no Sud Express do dia 2 de Fevereiro de 1905.

Aquele orçamento previa um saldo sobre as despesas de 200 contos. Nele estavam previstos melhoramentos para assegurar o serviço e permitir a aceleração da marcha dos comboios rápidos na linha Lisboa Porto, convido por isso aumentar o número de travessias e elevar de 2 para 3 o de trefonds, melhorando as juntas e aumentando a balastagem, etc. Este trabalho ficaria pronto na linha do Norte em 2 anos e na de Cascais, Lisboa e Torres Vedras em 4 anos, custando cerca de 72 contos anuais.

Eram previstos mais de cem contos para a construção da 2.ª via, de Espinho a Aveiro, Havia que construir anualmente 100 a 200 vagões, estando encomendado ferro para 200 vagões e 24 carruagens.

## AUTOMOTORAS

Estavam-se repetindo as experiências com as novas carruagens automotoras que a Companhia Real mandou vir da Casa V. Purreff, de Bordeus, que estavam dando bom resultado nas linhas de pequeno tráfego.

O trajecto de Lisboa Santo Apolónia a Sintra foi feito em 1 hora e 10 minutos incluindo 14 paragens para cruzeamentos.

Em Fevereiro de 1904 foi inaugurada a linha de Santa Ana a Vendas Novas. Esta linha havia sido concedida como «caminho de ferro sistema americano a vapor» a Eduardo da Costa Gouveia Leite, por alvará de 22 de Setembro de 1887 e transformada esta concessão para via larga, e parte em leito próprio por alvará de 13 de Dezembro de 1888.

Constituiu-se então a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais com o capital de 1 600 contos, sendo-lhe concedida a transferência da concessão em fins d'aquela ano.

A opposição, porém de algumas corporações e influências santarenas, a passagem da linha sobre o Tejo obrigou a novos projectos que foram mandados executar por Portaria de 16 de Dezembro. A Companhia Agricola de Santarém havia reclamado contra aquela passagem dizendo que se espantavam os gados.

Constituído facilmente o capital da Companhia, foi seu Presidente o Conde de Moser.

Os trabalhos seguiram activamente no ano seguinte por empreitada confiada ao engenheiro Pedro Inácio Lopes, até que a crise de 1891 veio lançar a desordem financeira, nesta como em todas as empresas portuguesas.

O resto do capital, de mais de 500 contos conservou-se sem movimento até 1895. Paradas as obras e algumas já

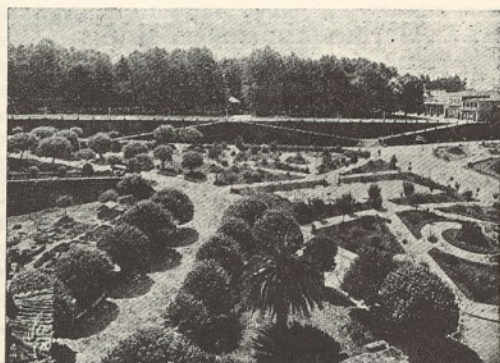
(Continua na pág. 224)



## DA TERRA E DA PAISAGEM PORTUGUESA

# CALDAS DA SAÚDE

Em pleno coração do Minho e a dois km. de Santo Tirso, existem umas Termas (quicá desconhecidas!) cujas águas, ao fim e ao cabo, possuem tantas propriedades terapêuticas, como quaisquer outras que através do anos, vêm criando renome e fama. A que atribuir então, a *ignorância* deste local tranqüilo, longe de ruídos perturbadores e onde por vezes, se tem a sensação de estarmos isolados do Mundo?! Lugar privilegiado (quanto a mim!) rico de vegetação — como, aliás, é todo o Minho! — e ideal para umas férias repousantes, com a vantagem de aproveitá-las para uma notável melhoria dos nossos padecimentos — se acaso estes forem reumatismo, doenças de pele ou do aparelho respiratório.



Jardim Ribeiro de Miranda

E há tanto que ver, pelos arredores floridos — desde as praias junto à costa, até Braga (cidade dos Arcebispos); a histórica Guimarães — como o panorama deslumbrante do alto da Penha — e ainda Barcelos, com o seu *Galo* simbólico, que o turista levará como «reuerdo», para o seu país.

A localidade está bem servida de transportes, com carreiras regulares de camionetas e a estação ferroviária de Santo Tirso. Tem estação telégrafo-postal, uma boa farmácia, quatro ou cinco médicos e, mais recentemente, um supermercado miniatura. A 7km., fica Vila Nova de Famalicão, importante centro agrícola do Minho, com uma grande produção de vinho verde, fábricas de tecidos, etc. A sua feira semanal (à quarta-feira), tem muita concorrência, além de constituir um espectáculo típico, para quem a visita.

Ainda nos arredores das Caldas da Saúde,

POR MARIA NORMAND



Santo Tirso é uma das regiões mais notáveis, pelos seus monumentos de grande beleza arquitectónica.

depara-se-nos a Casa - Museu de Camilo, em S. Miguel de Seide, que nos patenteia de forma impressionante, os últimos anos amargurados da sua existência. Visitei-a demoradamente, há cerca de uns dez anos e, desde então, sempre que calha passar-lhe próximo, como agora, sinto a tentação de lá tornar — sem dúvida atraída pelos seus *espectros!* sobre os quais, o Professor Vitorino Nemésio escreveu interessante artigo, publicado no «Diário Popular» em 21-7-966. Desta vez, por falta de tempo, sopeei o ímpeto de rever a «acácia» do Jorge — muda testemunha dos dramas camilianos...

Nas vésperas de abandonar estas *Termas ignoradas*, presenciei um pôr-do-sol melancólico e belo, que lentamente ia adensando as sombras sob o céu das latadas e tornando mais impreciso o recorte dos montes, que confinam o horizonte distante...

Caldas da Saúde, Agosto de 1966.



# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 222)

avariadas pelo tempo, empregaram-se esforços notáveis junto dos poderes públicos para se manter a concessão.

Em fins do mesmo ano partiram para Paris o engenheiro Pedro Lopes e Emídio da Silva e depois de várias negociações com alguns banqueiros e industriais conseguiram celebrar um contrato provisório com o conhecido empreiteiro e capitalista Edmundo Bartissol que se obrigava a construir a linha de Vendas Novas com todas as suas dependências e material fixo e circulante, mediante um contrato de arrendamento do Sul e Sueste, cuja anuidade serviria os encargos do capital que era necessário para a construção.

Em 1896 foi a combinação apresentada ao Governo mas apesar da consulta favorável das instâncias técnicas o Ministro de então não deu o seu consentimento.

Só em 1899 foram renovadas as antigas negociações com a Companhia Real e uma vez assentes as principais bases desse acordo partiram para Paris Pereira Carrilho, Vitorino Vaz Júnior e Paul Chapny por parte da Companhia Real e Costa Lima e Emídio da Silva por parte das Companhias de Caminhos de Ferro Meridionais.

Ao passo que os primeiros junto do «Comité» da sua Companhia apresentavam e discutiam aquelas bases, os segundos obtinham de certos Bancos os fundos necessários para a realização da operação.

Mas ainda desta vez as dificuldades surgiram. Aprovados os contratos pelas duas Companhias em Dezembro desse ano, o Ministro de então só muito tempo depois deu o seu acordo quando as condições financeiras dos mercados, alteradas pela Guerra do Transval, já não permitiam a operação.

Só em Maio de 1902 as duas Companhias conseguiram uma escritura que em 17 de Maio foi assinada com o Comptoir d'Escompte e a Casa Bernard & Jareslowski de Paris, que se obrigavam a fornecer à Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais os fundos necessários para a conclusão da linha, sendo-lhes transferido o mínimo da anuidade garantido pela Companhia Real em troca da exploração da linha.

A empreitada da construção foi tomada pela Companhia Real que a executou, encarregando da direcção dos trabalhos o seu Chefe da Secção de Construção o engenheiro Vasconcelos Porto.

A directriz seguida, não foi no total a que estava projectada e começada a executar pela Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais; para melhorar as condições do traçado e a exploração fez-se uma rampa que diminuiu de 18 para 12 metros as rampas e aumentou o raio das curvas de 300 para 400 metros.

Havia, não só as 3 pontes dos Vales da Azambuja e de Muje e a do Tejo, cuja extensão total era de 1 091,400 metros, como as sobre o Vale do Sorraia e muitos outros viadutos e aquedutos dispersos em toda a linha.

Existiam então as estações:

Muge ao 12,7 km, Marinhas ao 27 km, Coruche ao 31 km, Quinta Grande ao km 34, S. Torcato ao km 46, Lavre ao km 51, Canha ao km 58 e Vidigal ao km 65.

Entroncavam então na linha de Leste ao km 56,629 e na do Sul ao km 56 997,30 tendo estes pontos a extensão de 69, 249 m.

## Comboios a jacto: a 224 km. à hora

A maior companhia de caminhos de ferro da América do Norte — a Canadian National Railways — está a planear comboios de passageiros, propulsionados por motores turbo-jacto, e com uma velocidade de cruzeiro de 224 quilómetros à hora.

Dos dois modelos em fase de desenho, deve ser preferido um modelo de alumínio, propulsor por motores de turbina.

A decisão deve ser tomada a tempo de permitir que esses comboios liguem Toronto e Montreal, no Verão do próximo ano.

O tráfego nessa linha será particularmente grande, devido às cerimónias do centenário em que se efectuará a Exposição 67 — Feira Mundial de Montreal.

O comboio — que tem uma delgada «pele» de alumínio, sobre uma estrutura do tipo de avião — possui um poder de aceleração que lhe permitirá passar de zero a 100 milhas por hora, em 45 segundos, terá uma velocidade máxima de 160 milhas por hora (cerca de 256 km-hora) e uma velocidade de cruzeiro de 140 milhas por hora (224 km-hora).



## Alarme contra os sinais ferroviários ignorados

Todas as locomotivas que se deslocam nas principais linhas férreas da Grã-Bretanha e todas as composições a construir para os Caminhos de Ferro Britânicos nos próximos dois anos passarão a ser equipadas com um sistema automático de alarme destinado a evitar riscos decorrentes na ignorância dos sinais ferroviários ultrapassados em condições de perigo.

O alarme obriga o comboio a parar imediatamente se o sinal de perigo for ignorado.

A inauguração teve lugar no dia 15 de Junho, com grande entusiasmo e revestida de todo o brilhantismo.

Presidiu à cerimónia Sua Alteza Real. O comboio inaugural partiu da estação do Rossio às 11 horas e chegou ao Setil ao meio dia e 1 minuto, hora da tabela.

Muito povo, músicas, foguetes, vivas e grande animação. Houve ali demora de cerca de 1 hora para a refeição.

Chegando o comboio à entrada da ponte do Tejo, todos se apearam indo El-Rei descerrar a bandeira que cobria o letreiro onde estava escrito em grandes letras douradas: *Ponte Rainha Dona Amélia*.

E de frizar que o activo engenheiro construtor Mr. Andouart assentou no curto prazo de 20 de Março de 1903 até Novembro, construindo ao mesmo tempo as duas outras do Vale de Azambuja e Ribeira de Muge. Duas mil toneladas de metal assente em 7 meses e meio.

A chegada a Coruche foi de grande entusiasmo e regozijo.

À esquerda enfileirava-se uma brilhante guarda de honra constituída por mais de cem campinos vestindo os seus característicos fatos e cavalgando bem ajazados cavalos.

A estação estava ornamentada com cobrejões, guizelras, chocalhos, pás, enxadas e outros instrumentos agrícolas.

(Continua)



# Linhas Estrangeiras

## FINLÂNDIA

A Finlândia, país de muitos lagos e canais, pelos quais se fazia bastante transporte, custou um pouco a estabelecer o seu primeiro caminho de ferro, o que só ocorreu em 1862, com a inauguração do trecho Helsinque - Hameenlinna, na bitola de 1,52 m. A segunda linha foi a ligação com S. Petersburgo, na Rússia, à qual pertencia a Finlândia, que só obteve a sua independência em 1917.

Hoje são cerca de 5.400 km de caminho de ferro (8.500 km de linhas) operados pelo Estado e mais 70 km de pequenos ramais, estes em bitola estreita. As primeiras locomotivas foram importadas, porém, em 1874, os Caminhos de Ferro do Estado completavam as suas primeiras unidades nas oficinas de Helsinquia. A indústria particular foi-se desenvolvendo de maneira que, ao surgir a primeira guerra mundial, ela já estava capacitada para prover o país com o seu material ferroviário, com excepção de alguns tipos especiais.

O crescimento do transporte ferroviário foi bem apreciável, passando das 13.000 toneladas e dos 39.000 passageiros do ano de 1862, para os 19 milhões anuais de toneladas de carga e 38 milhões de passageiros. Para um país de 337.500 quilómetros quadrados (correspondendo aproximadamente ao estado do Maranhão) e de população de 4,5 milhões de habitantes, realmente são números notáveis.

A Finlândia sofreu muito com a 2.ª guerra mundial não só por causa da destruição de linhas, estações e obras de arte pelos ataques aéreos, como pelas obrigações que lhe foram impostas, após a guerra, de cessão de terras, compreendendo cerca de 1.000 km de ferrovias, de locomotivas e de carruagens e vagões.

A reconstrução só pôde ser iniciada no princípio da década de 50 quando se começou a reforçar a linha com carris até 60 km/m; a implantar a tracção diesel e renovar o que não estava em condições de concorrer com o transporte rodoviário que se desenvolvera muito.

A empresa conta com o seguinte material:

Locomotivas a vapor ... ..	630
Locomotivas diesel . ... ..	190
Automotoras ... ..	23
Onibus sobre carris . ... ..	208
Carruagens . ... ..	1 495
Vagões abertos . ... ..	13 813
Vagões fechados ... ..	9 256

Os principais produtos transportados pelas ferrovias finlandesas têm sido, desde sua inauguração, a madeira e seus derivados. Os primeiros vagões tinham apenas 5 metros e os modernos, todos de aço, embora com dois eixos, têm 12 metros. Os de 4 eixos, abertos, podem abaixar as cabeceiras para facilidade do carregamento.

Embora a predominância seja de vagões para transporte de madeira, bobinas de papel, etc. há também muitos vagões especiais, aquecidos ou refrigerados, de acordo com as necessidades das mercadorias e as condições do clima, e ainda vagões para combustíveis, para granéis ou para minério.

A direcção das Ferrovias do Estado Finlandês iniciou a electrificação do primeiro trecho de suas linhas, no final do ano passado, depois de estudos aprovados por uma comissão de professores do Instituto de Tecnologia de Helsinquia. Esse início foi retardado por dificuldades financeiras. O programa abrange um trecho de 920 km de estradas, envolvendo 1.650 km de linhas, dos 8.500 operados pela empresa. Os trabalhos durarão 9 anos e essa primeira etapa faz-se num trecho de 70 km de linha dupla, entre a capital do país Kirkkonummi, onde circulam 50 trens diários, de serviço suburbano.

Depois deste, será electrificado o trecho Helsinque - Rühimaki onde circularão 200 trens diários. Escolheu-se aquele trecho de menor movimento com o objectivo de preparar o pessoal e obter experiência antes de se enfrentar essa tarefa maior.

O sistema é de corrente alternada monofásica de 25.000 volts a 50 ciclos. O programa está orçado em 220 bilhões de cruzeiros, prevendo que 90% do valor das instalações e 85% do material serão de origem ou fabricação nacional e o resto importado.

Serão construídas locomotivas (a indústria compromete-se a entregar a primeira em 25 a 30 meses da data da encomenda) e unidades eléctricas de dois carros (um motor e um reboque). Estas, terão velocidade máxima de 120 km/h., frenagem de 0,8 m/seg<sup>2</sup> e 180 assentos.

As locomotivas, todas de linha, terão potência de 3 000 a 3 500 kw e velocidade de 140-160 km/h.

Haverá 20 sub-estações, distanciadas em média, cerca de 45 quilómetros e derivadas directamente do sistema geral de distribuição de energia eléctrica, com linhas de 100 k-V.

Actualmente, 80% de tráfego é feito com tracção diesel; ao final do programa, a electrificação terá a seu cargo 57% e muitas locomotivas diesel serão destinadas ao serviço de manobras, cessando quase completamente a tracção a vapor.



## ESPAÑA

Assinado por Marta Ruiz, o diário «Arriba» publicou um interessante artigo acerca do número de pessoas que em média, chegam diariamente à capital de Espanha de vários pontos da Península e utilizam o avião, o caminho de ferro e as carreiras de autocarros.

Depois de indicar que, pelos citados meios de transporte, chegam a Madrid 15 000 passageiros, assinala que pelo aeroporto de Barajas chegam diariamente 1 200 passageiros; que, pelas estações de Príncipe Pio, Atocha e Delicias chegam em cada 24 horas 80 comboios com 9 000 passageiros e que por autoestrada, utilizando as carreiras de camionagem de grande percurso e as de distância média, chegam, respectivamente, 1 000 e 3 000 passageiros.

Muito embora a autora do artigo não refira as fontes de informação de que se serviu, os números citados indicam com eloquência a importância do caminho de ferro entre os meios de transporte colectivo para o tráfego de passageiros de uma grande cidade.

## ITALIA

O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado Italianos aprovou o projecto de um empréstimo na importância de 75 000 milhões de liras com a entidade oficial de crédito «Consórcio di Credito per le Opere Pubbliche» para o financiamento de um plano decenal de modernização e expansão.

O tráfego nos caminhos de ferro do Estado italiano, no período de Janeiro - Março de 1966, registou 5 803 milhões de viajantes - quilómetro e 4 116 milhões de toneladas - quilómetro, acusando, em relação a Janeiro - Março de 1965, um aumento de 2,5 e de 3,4 por cento, respectivamente.

## INGLATERRA

Para transportar o tecto e equipamento de uma fábrica de brinquedos de Londres para a Escócia, foram utilizados nada mais nada menos de 67 «containers». A mudança foi motivada por falta de espaço para maior expansão e pelas facilidades oferecidas pelo caminho de ferro para o rápido deslocamento e transporte da produção.

## CONVITE

à conversa durante a viagem

Foi, há pouco, fundada em Londres a Associação Para o Prolongamento das Conversas Entre Viajantes.

Os sócios ostentam na lapela distintivos, os quais, dentro de um transporte colectivo, são como convite à conversa.

## BODAS DE OURO LITERÁRIAS DE JOSÉ BARBOSA, DIRECTOR DO SEMANÁRIO «A ILHA»

O «Diário dos Açores» de Ponta Delgada, da direcção illustre dos srs. dr. Carlos Carreiro e dr. Manuel Carreiro, dedicou a sua edição de 14 de Julho às «Bodas de Ouro» literárias de José Barbosa, poeta, jornalista e escritor de teatro.

Dias depois, um grande grupo de amigos e admiradores do homenageado ofereceu-lhe um jantar no luxuoso «Hotel de S. Pedro».

O autor da célebre revista «Lanterna Mágica» foi amigo dos mais queridos do nosso saudoso director Carlos de Ornellas.

A José Barbosa, actual director do semanário «A Ilha», o nosso abraço de sincera estima e leal camaradagem.

## Em S. Miguel ► UM MONUMENTO A SENA DE FREITAS

Na tarde de 25 de Julho, realizou-se, em Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel dos Açores, e no jardim que tem o nome do cônego Sena Freitas, a inauguração do monumento, da autoria do notável escultor Numidico Bessone, com que a terra natal daquele sacerdote e eminente escritor, recorda e presta homenagem àquela alta figura nacional.

Presidiu à cerimónia do descerramento, o Governador do Distrito, Eng.º Vasconcelos Raposo e enalteceram a memória e a obra do insigne açoriano, Monsenhor José Gomes e dr. Oliveira San-Bento, tendo ambos recordado o colabrador do «Diário dos Açores» José da Mota Vieira, a cuja iniciativa e diligências junto do dr. Bernardino Machado, então Presidente da República, se deve a vinda do Brasil para S. Miguel dos restos mortais do insigne escritor que Camilo Castelo Branco tanto estimava.



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

**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



# Caminhos de Ferro do Ultramar

## MOÇAMBIQUE

Os números totais dos caminhos de ferro de Moçambique relevam-nos que a sua extensão se estende a 2 640 km, com os seguintes escalões:

Lourenço Marques (com a linha de Ressano Garcia de 103,8 km, linha de Goba de 70,9 km, linha do Limpopo de 521,7 km, e linha de Xinavare de 97 km); Beira (com a linha da Beira 440,4 km e a linha de Tete de 254,6 km); e Moçambique (com a linha de Moçambique de 722,5 km e o ramal do rio Monapo de 42,5 km).

Em Moçambique há, ainda, o Caminho de Ferro de Gaza com 141,3 km e o caminho de Ferro de Quelimane com 147,7 km.

— O Governador-Geral de Moçambique, General Costa Almeida, visitou, no dia 6 de Junho, as obras de depósito de locomotivas diesel em vias de conclusão.

Acompanhado pelo director dos Serviços, Eng.º Fernando Seixas, foi assistido na visita pelo Eng.º Urbano Benites, director de Exploração de Lourenço Marques e pelo Chefe de Depósito Principal.

O General Costa Almeida percorreu demoradamente as instalações, inteirando-se dos pormenores relativos à instalação do grupo «Diesel» naquele edifício, tendo estado depois na cabine de uma das novas locomotivas recentemente adquiridas.

— O «Diário do Governo» de 27 de Junho, publicou a nomeação do sr. Engenheiro Manuel Pimentel dos Santos para Presidente do Conselho Superior do Fomento Ultramarino, na vaga aberta pelo falecimento do Engenheiro Trigo de Morais.

Os jornais da Metrópole referiram-se ao caso, dizendo: «O Engenheiro Pimentel dos Santos é um técnico muito distinto, com numerosos trabalhos publicados e tem já uma notável folha de serviços prestados no Ultramar. Primeiramente em Moçambique, onde desempenhou sucessivamente os cargos de director do Laboratório de Ensaios de Materiais e Mecânica do Solo, director dos Serviços de Obras Públicas, e em 1958 Secretário Provincial do Sector de Obras Públicas, Comunicações e Transportes até 1961, data em que foi nomeado para cargo idêntico na Província de Angola. Exerceu este lugar até ser nomeado, em 1962, director-geral de Obras Públicas e Comunicações que fica a acumular com as suas novas funções.»

O «Boletim» dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, no seu número de Junho, fez, a propósito, o seguinte comentário:

«Moçambique conhece e admira o novo Presi-

dente do Conselho Superior do Fomento Ultramarino, e viu por isso com muito agrado esta nomeação.

O «Boletim» deseja ao Engenheiro Pimentel dos Santos as maiores felicidades no desempenho das suas elevadas funções.»

— Foi publicado no «Diário do Governo» o decreto pelo qual são fixadas as bases gerais de reorganização da previdência do pessoal da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, e regulamentar na província de Angola. Serão abrangidos pela Caixa de Previdência do Pessoal do Caminho de Ferro de Benguela os agentes ao serviço, com carácter permanente e regular independente da idade, local de trabalho e forma de recrutamento. Poderá ser admitido na Caixa, o pessoal ao serviço de empresas associadas ou de outras actividades exercidas directamente pela Companhia.

— Os jornais publicaram a seguinte nota oficiosa dos Ministérios dos Negócios Estrangeiros e do Ultramar que, pelo seu interesse, vamos arquivar nas nossas colunas:

«1. Concluídos os estudos e projectos que se principiaram em 1964, foram iniciados em 22 do corrente os trabalhos de construção do troço de caminho de ferro que ligará a rede dos «Malawi Railways» com a linha dos «Caminhos de Ferro de Moçambique» que se dirige ao porto de Nacala: Prevê-se que esta nova ligação (entre Mpimbe, no Malawi e Nova Freixo, em Moçambique venha a estar concluída no termo do ano de 1967. Os trabalhos realizam-se simultaneamente no Malawi e em Moçambique em acção coordenada das respectivas administrações ferroviárias.

2. A nova linha permitirá a ligação directa do Malawi com o porto de Nacala, cujas características e apetrechamento permitem assegurar amplamente todas as exigências de tráfego actual e mesmo aquelas que possam resultar de possíveis ligações a outros esquemas ferroviários, garantindo o melhor e mais eficiente serviço às regiões e países do interior».

## Supressão de passagem de nível

Foi aprovada a planta parcelar e o mapa das expropriações necessárias à efectivação da obra da estrada nacional n.º 125, entre Tavira e Cacula (rectificação, alargamento e pavimentação com supressão da passagem de nível do Pinheiro) do que resultou ser declarada a utilidade pública das mesmas.



## UM «MOTEL»

em ALBERGARIA ou em ÁGUEDA?

A construção de um «Motel», moderna unidade hoteleira com «bungalows», garagens privativas e restaurante com «self-service» destinado a turistas que se desloquem a Albergaria, iniciativa de um dinâmico albergariense, e novidade no Norte do país, vai ser em breve uma realidade. Simplesmente não fica situado na Albergaria-a-Velha mas sim no vizinho concelho de Águeda, mercê de uma aberrante limitação concelhia imprópria do nosso século. É tão evidente que, pelo menos todo o lugar da Cavada Nova, onde vai situar-se o «Motel» devia fazer parte integrante da vila de Albergaria-a-Velha, que é convicção geral que nem mesmo o município de Águeda, distante cerca de 15 quilómetros, oporia qualquer objecção à rectificação dos limites. Com efeito, até a própria placa da Junta Autónoma de Estradas, indicadora de «Albergaria-a-Velha» fica dentro do concelho de Águeda.

## OLIVA - Revista Ilustrada de Moda e Literatura

Sincera e ardente vocação literária, a ilustre escritora e poetisa Alice de Azevedo fez da sua excelente revista de Moda e Literatura «OLIVA» não apenas uma publicação destinada a ser lida por senhoras, mas também de grande interesse para todos os homens cultos e curiosos de saber o que se passa no mundo feminino: o que pensam e o que vestem as encantadoras filhas de Eva. Além da brilhante colaboração de distintas escritoras, vemos sempre, em todos os números, a colaboração de escritores de nomeada.

Abre o presente número, o 47 da sua já longa série, com uma bela poesia de Alice de Azevedo: Horas de Sor-tilégio.

## Mais de 50 táxis não estão autorizados a ir à estação de BRAGA

Embora pareça mentira, é negócio exclusivo de cinco ou seis táxis, o serviço efectivo à Estação do Caminho de Ferro. Os restantes, mais de 50, ao cabo de muita papelada e de muito esforço, não o podem fazer, a não ser que um ou outro passageiro proceda à chamada do táxi que lhe interesse.

E no entanto, afigura-se-nos ser de toda a conveniência a permanência do maior número de táxis junto ao caminho de ferro, até porque, triste é dizê-lo, nem sempre o Serviço de Transportes Colectivos dos S. M. põe ali unidades à disposição dos utentes dos comboios.

A despeito de diversas exposições enviadas ao Grémio respectivo e de requerimentos a tempo dirigidos à Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, os motoristas interessados ainda não lograram vantagem, tendo que aguentar, impávidos e serenos, uma espécie de monopólio, em nada conforme com os direitos que em letra de boi, regem todo o cidadão, não excluindo quem está colectado para essa indústria, obrigado a esforçar-se para acudir aos encargos.

Trata-se pois de uma situação equívoca e, digamos mais, incongruente, em manifesto prejuízo do próprio turismo.

As pretensões de mais de cinquenta motoristas da nossa praça, que sempre se têm revelado, profissional e moralmente, à altura da sua operosa missão, merecem a melhor recepção, até porque, atentes circunstâncias especiais, com base na categoria do terceiro distrito do País e no seu movimento turístico é diminuto o número de táxis presentes à chegada dos comboios.

(«Diário do Norte» - Porto)

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

Do excelente «Boletim» dos Caminhos de Ferro de Benguela, recebemos, datada do Lobito, em 1 de Julho e assinada pelo sr. Martins Lopes, uma amabilíssima carta que, a seguir, passamos a reproduzir integralmente, com os nossos melhores agradecimentos. Trata-se de um testemunho de boa camaradagem, que vamos arquivar nas nossas colunas:

«Acabamos de ler o n.º 1878 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», edição que marca mais um ano de vida — longa e prestante — da vossa Revista. Embora atrasadamente, não queremos deixar de expressar uma saudação muito efusiva, com votos de todas as prosperidades. Aproveitamos o ensejo para agradecer a simpatia que demonstram pelo nosso «Boletim», a ponto de com relativa frequência transcreverem artigos publicados nele. Alguns deles divulgam a acção do Caminho de Ferro de Benguela, motivo que nos leva a sublinhar o nosso agradecimento. Vincando o nosso apreço pela tenacidade da meritória obra que a «Gazeta» empreende, reafirmamos os desejos de rasgadas venturas, tanto à publicação como a quantos nela trabalham».

## UM HOTEL EM PENAFIEL

A magnífica situação geográfica e a beleza ímpar da região tornam Penafiel um centro com grandes possibilidades turísticas. Assim impõe-se que seja construído um hotel com capacidade de alojamento para que os forasteiros encontrem naquela formosa cidade um mínimo de conforto e de comodidade.

Um grupo de penafidelenses teve, há tempos, em mente a construção de uma sociedade para esse fim, que conta com muitas adesões.

## As iniciativas dos "locomotivas" da Beira

Do «Boletim» dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, reproduzimos a seguinte notícia:

Os «locomotivas», sempre irrequietos, contam as suas iniciativas pelo número de meses do ano, quando não o ultrapassam, e, assim, são constantes as referências que a Imprensa lhes faz e o registo dessas iniciativas no nosso boletim.

Referimo-nos desta vez à fundação de uma cooperativa para construção de casas, resolução tomada por cerca de 500 sócios, tantos foram os que assistiram à reunião efectuada no Salão do Clube Ferroviário da Beira.

Os estatutos estão a ser febrilmente elaborados, contribuindo para o entusiasmo que a todos tomou o facto de tanto a Administração dos C. F. M. como a Câmara Municipal da Beira terem prometido o seu inteiro apoio a mais esta brilhante iniciativa dos ferroviários.



## EFEMÉRIDES

5-8-1949 — «Resgatando o porto da Beira e comprando o Caminho de Ferro da Beira Railway, o Governo Português libertou da ingerência estrangeira dois elementos da mais alta importância económica» — afirmou o dr. Alberto Xavier numa conferência proferida na Sociedade de Geografia.

9-8-1930 — É inaugurado um novo troço de caminho de ferro, entre Martingança e Porto de Mós.

17-8-1938 — Várias cerimónias assinalam no Porto a inauguração da linha férrea da cintura da cidade, e de outros melhoramentos relacionados com os caminhos de ferro.

Estabilizador orgânico para os tratamentos industriais de águas, utilizado na C. P.

# NALCO

SOC. COM. CROCKER,  
DELAFORCE & C.A, L.PA

Rua D. João V, 2-2.º  
LISBOA

# SCIAL

DISTRIBUIDORA  
DOS EXCELEN-  
TES CIMENTOS



Travessa do Corpo Santo, 15  
TELEFONE 667042  
LISBOA



PURÍSSIMA



## Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas  
para passageiros e carga,  
servindo as regiões de

- ♦ BENGUELA ♦ HUAMBO ♦ BIÊ
- ♦ MOXICO ♦ LUNDA ♦ CONGO EX-  
-BELGA ♦ ZAMBIA ♦ RODESIA
- ♦ MOÇAMBIQUE ♦ REPUBLICA DA  
ÁFRICA DO SUL



NO LOBITO: HOTEL TÉRMINUS





**O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA**

**BENZO-DIACOL**  
**VENCE A TOSSE**