

15.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1964

Número 1844

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



TRABALHE COM APARITE

FÁCIL DE USAR

A sua densidade e a percentagem de cola equilibrada, permitem uma maquinaria fácil com diminuto desgaste de ferramentas.

SUporta OS PARAFUSOS

As aparas de madeira longas e finas e a dosagem de resina garantem uma boa resistência ao arranque dos parafusos.

SUPRIME A CONTRA FOLHA

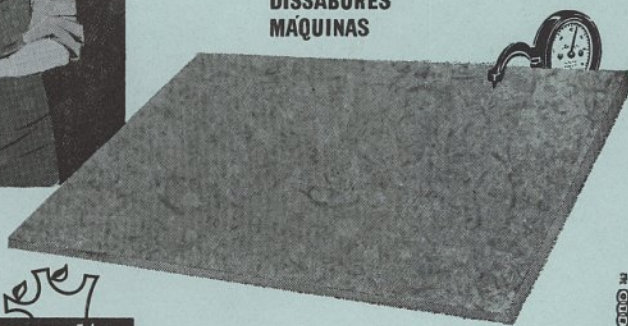
A superfície do APARITE é lisa e própria para o folhagem directa ou revestimento com termolaminados.

MOBILIÁRIO, CAIXAS DE TELEFONIA E TELEVISORES,
MOVEIS DE COZINHA, BALCÕES, LAMBRINS, ETC

QUANTAS TÁBUAS SÃO NECESSÁRIAS
PARA FORMAR UMA PLACA COMO ESTA ?

POUPE :

TEMPO
MÃO DE OBRA
DISSABORES
MAQUINAS



staf

SOCIEDADE DE INICIATIVA E APROVEITAMENTOS FLORESTAIS, S.A.R.L.
SEDE : LISBOA — rua S. Julião 139, tel. (P.P.C.) 36 23 31 ; teleg. aparite
DELEGAÇÃO - PORTO - Palácio Atlântico 403, tel. 3 25 26 / 3 60 17

REDDO

DEPÓSITO LEGAL - 0. NOV. 1964

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 190

Director: **ENG.º LUÍS DA COSTA**



1844

16 — OUTUBRO — 1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

SECRETÁRIOS 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

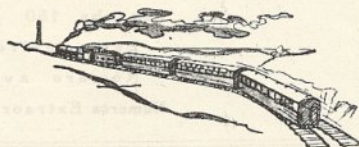
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

A política ferroviária holandesa, pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i> . . .	291
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	293
«Lisboa Carris»	296
Anuário da Província de Moçambique	296
Há 50 anos	296
Livros e Autores.	296
Revista dos Transportes	296
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	297
Segurança no manuseamento dos produtos petrolíferos	298
Parte Oficial	298
O Ministro das Comunicações	298
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	299
Portos e Transportes de Moçambique	301
Os Transportes Terrestres no Século XXI	303
Imprensa.	303
Companhia de Transportes Aéreos K. L. M.	303
Os comboios mais rápidos do Mundo	304



A política ferroviária holandesa

II

Pelo Eng. LUIS DA COSTA

TERMINAMOS o artigo anterior com a indicação da política tarifária seguida pelo Governo holandês. Tratamos a seguir da adaptação da exploração às novas circunstâncias e da melhor utilização do material circulante.

Foi autorizada a supressão completa de linhas e estações em todos os casos em que outro modo de transporte público satisfizesse as necessidades do público ou, noutros casos, a supressão do serviço de passageiros.

Assim, a rede em serviço de passageiros diminuiu de 33% e, no serviço de mercadorias, 13%, em relação a 1930, ano em que a rede ferroviária atingiu a sua maior extensão.

Também referido ao mesmo ano, o número de estações com serviço de passageiros diminuiu de 68% e com serviço de mercadorias, 18%.

A produtividade do material circulante aumentou com a introdução de novos meios de tracção: a tracção diesel e a tracção eléctrica, de tal modo, que com um número de lugares oferecidos inferiores em 33% ao que existia em 1958, faz-se actualmente um transporte de passageiros igual ao dobro do que se fazia neste mesmo ano sem diminuir, em nada, o conforto oferecido.

O tráfego de mercadorias aumentou de 7% em relação a 1938 tendo sido executado com um parque de vagões inferior em 20%.

Como reforço da sua posição no mercado dos transportes, os caminhos de ferro holandeses adquiriram participação maioritária em várias empresas de camionagem, tendo ficado com uma parte dominante em 15 empresas que exploram cerca de metade de toda a rede de serviços regulares.

No que respeita às mercadorias, a empresa ferroviária criou uma filial que, em colaboração com outras empresas, efectua, a favor do caminho de ferro, uma parte do serviço de recolha e distribuição. Transporta, além disso, remessas de detalhe, numa rede de camionagem que liga, diariamente, 60 cidades importantes.

O parque de camiões desta empresa possui 2% da carga útil do parque total do transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem.

A organização interna da Sociedade foi grandemente simplificada.

As actividades passaram a incidir apenas nos transportes próprio ditos, adoptando-se o princípio de entregas privadas ou a sociedade filiais, serviços que não são de transportes ferroviários mas sempre que elas tenham um contacto directo com o serviço ferroviário, tal como sucede com a filial para o transporte rodoviário de mercadorias que manipula as remessas de detalhe em armazéns de caminho de ferro e ainda os serviços de recolha e distribuição ligados ao transporte ferroviário.

O aluguer dos locais para publicidade nos terrenos do caminho de ferro não são efectuados pela Sociedade.

A grande conservação de edificios, instalações, aterros e vias, limpeza das gares e do material circulante foram entregues a empresas especializadas.

Ficou assim facilitada a fiscalização da exploração, pelo aproveitamento de especializações estranhas à Empresa.

A simplificação da organização permitiu diminuir os efectivos de 40 100 empregados em 1946, para 32 700 em 1958.

Na Holanda supôs-se, durante muito tempo, erradamente, que a alta densidade da população era favorável para a exploração ferroviária, pois a população não estava uniformemente repartida por todo o território. A forte concentração da população no Oeste do país apresenta uma desvantagem para o caminho de ferro visto ser pequena a distância média dos transportes nesta zona. Além disso, o tráfego só é intenso nas horas de ponta. No resto do tempo o material tem pouca utilização.

Como consequência da configuração do território do país, a navegação fluvial desempenha

papel tão importante no transporte de mercadorias, que em 1957 se elevou a 64% do total de toneladas-quilómetros transportadas pelos três modos de transporte (caminho de ferro, estrada e vias navegáveis) incluindo os transportes particulares. A camionagem, no mesmo ano, transportou 20% e o caminho de ferro 16%.

A competição é influenciada pela política que o Governo adoptou para o transporte particular, ao qual não pôde qualquer obstáculo.

Das considerações atrás feitas conclui-se que a situação do mercado dos transportes não é favorável aos caminhos de ferro.

Na reorganização operada, os caminhos de ferro holandeses ficaram com a obrigação de fazer prevalecer, em certos casos, o interesse geral acima do interesse da empresa.

Esta está sujeita à obrigação de explorar. Se bem que um grande número de linhas e de estações tivessem sido suprimidas, a Sociedade continua ainda a explorar linhas e estações deficitárias; são os casos em que os outros modos de transporte não podem satisfazer as necessidades. O transporte de passageiros assim como o transporte de vagão completo são efectuados com tarifas nacionais baseadas no custo do transporte em toda a rede.

Para os caminhos de ferro constituírem ou explorarem outras empresas tornam-se necessárias autorizações dos Ministros dos Transportes e das Finanças.

O princípio da igualdade das condições de concorrência entre os diversos modos de transporte não foi inteiramente seguido, com prejuízo para os caminhos de ferro. Os caminhos de ferro suportam na sua totalidade as despesas com a sua infraestrutura enquanto que a navegação interior suporta apenas uma parte insignificante do custo da rede fluvial. Há, no entanto, ainda muitas dúvidas sobre se o tráfego rodoviário o paga.

Como, aliás, nos outros modos de transporte, tem as suas possibilidades de realização de benefícios limitadas pela política de preços do Governo.

Quando a rentabilidade está ameaçada, o Estado autoriza pequenos aumentos de tarifas que, em geral, não são compensadoras.

Tudo o que atrás se expõe levou à conclusão que a situação favorável financeira dos caminhos de ferro é, em grande parte, devida à política do Governo que deu satisfação às condições essenciais da rentabilidade, principalmente no respeitante ao seguinte:

- à base financeira sólida e à liberdade de gestão financeira concedidas à empresa ferroviária;
- ao facto de isentar os caminhos de ferro de encargos financeiros estranhos à exploração ferroviária;
- ao estatuto e ao funcionamento da empresa que encontraram expressão na sua forma jurídica e ainda às competências e à composição dos seus órgãos e à sua posição de equivalência, do ponto de vista comercial, no mercado dos transportes;
- às facilidades para a contracção da exploração com vista à adaptação às novas condições.

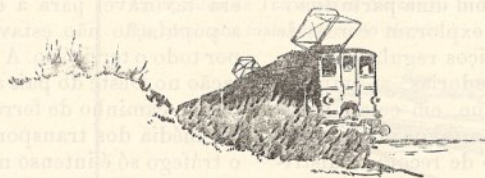
A gestão teve em vista a realização duma exploração rentável com os seguintes fins:

- limitação do campo de actividade da Empresa nas actividades ligadas aos transportes;
- intensificação da utilização das instalações e do material circulante.

A realização de benefícios tem ainda as suas possibilidades restringidas em virtude de:

- sujeição de certas actividades à obrigação de explorar;
- tarifas uniformes;
- limitação da possibilidade de participação noutras empresas;
- limitação na política de preços.

A rentabilidade dos caminhos de ferro holandeses pode ser atribuída principalmente às condições em que a nova Sociedade foi instituída.



O Algarve e o seu Turismo

X

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

COMO se disse anteriormente, a costa algarvia para além da Quarteira, já inflectida para Sudeste, segue até o Cabo de Santa Maria onde se ergue um importante farol. Trata-se de um areal com mais de 7 kms. de extensão até Armação d' Arábia, local em que se recorta e interrompe, formando a seguir um rosário de ilhas, umas de terra, outras de vasa ou lodo e as feitas mais ao mar, de areia fina, limpa e clara, constituindo estas óptimas praias de banhos. Este emaranhado insular forma uma ria de vários braços ou esteiros, mais ou menos navegáveis para pequenos calados. Em frente a Faro e a Olhão, há as chamadas Barra de S. Luis, Barra Grande, Barreta e Levajo, separando as ilhas de Ancão ou de Faro, da Barreta, da Culatra, de S. Lourenço e da Armona, esta limitada, a Levante, pela Barra de Fuzeta, a que se segue a extensa ilha de Santa Luzia ou de Tavira, com 18 km. de extensão a terminar na Barra do Cochicho. Estas ilhas são extensas linguas de areia, muito pouco elevadas em relação ao mar (só a Armona se ergue um pouco mais) alinhadas ao longo da costa e sensivelmente paralelas a ela.

As margens voltadas ao oceano são as praias a que aludimos, chamando-lhes óptimas porque o mar é normalmente, na época estival, bastante tranquilo, as águas são límpidas e tépidas e o sol sem ser escaldante é rico de boas radiações. Por isto mesmo, as temperaturas do ar e do mar, são ideais para veraneios de banhos ou de ares marítimos.

É a ilha de Faro, a primeira que se encontra a seguir à Quarteira. Trata-se de um banco de areia com algumas centenas de metros de comprimento mas com uma largura escassa (pouco mais de 150 metros ou nem mesmo tanto).

Nela, pouco a pouco têm aparecido vivendas e moradias. Actualmente, já toda a ilha está cheia de edificações não lhe faltando quase nada do que possa constituir uma zona urbanizada, isto porque possui águas canalizadas, esgotos, energia eléctrica, etc..

Dispõe de um único arruamento muito extenso pois corresponde a quase todo o comprimento da ilha onde existem estabelecimentos comerciais, cafés, restaurantes, etc., e até parque para estacionamento de automóveis.

Há já uma estrada, que sai da E. N. n.º 23 nas proximidades da cidade, passa próximo do aeroporto em construção e dá acesso à ilha por meio de uma ponte recentemente construída. Esta ponte é infelizmente de tal forma estreita, que não admite a ultrapassagem ou o cruzamento de veículos.

Ir à ilha, como se diz em Faro, constitui hoje um passeio fácil e agradável, devido à situação pitoresca deste areal, já, como se disse, urbanizado, e ao panorama que de lá se desfruta para a cidade.

Do lado do mar, oferece a ilha ao visitante um sector panorâmico quase superior a meio círculo, de pleno oceano livre, com águas de ondulação moderada e com horizonte onde quase sempre há navegação.

É evidente que nem esta ilha nem as outras constituem locais com características de espaço, de segurança, de acesso, etc., etc., que justifiquem ou mesmo expliquem dispêndios para lhes conferir os atributos turísticos e de urbanismo correspondentes.

O problema dos acessos, o da urbanização, o dos transportes, o do espaço necessário, e principalmente a contingência em que se encontram as edificações ali já realizadas de, pelo mar, serem invadidas, danificadas ou mesmo destruídas em quadras tempestuosas de que a região, como assim toda a costa algarvia, não está isenta, não recomendam, se é que não contra-indicam, esse aproveitamento para fins turísticos ou habitacionais. Não deixa de causar admiração que nesta ilha se tenham consentido e realizado tantas edificações com todo o aspecto definitivo quando, é certo, serem de todo o ponto previsíveis as contingências e até os perigos, parecendo-nos ter-se sido demasiadamente confiante ao realizar ali, como re-

centemente vimos, edificações de construção apurada, que nada têm de aspecto provisório e onde permanentemente — informaram-nos — habitam famílias.

O que nos últimos anos tem sucedido na Praia do Sol (Costa da Caparica), é um exemplo que teria sido bom não ser esquecido, a respeito da ilha de Faro. O que de há muitos anos acontece em Espinho, constitui outro exemplo ainda mais edificante. Neste último local da nossa costa ocidental, o mar é, por via de regra, muito mais revolto do que na costa Sul do Algarve.

* * *

Vem um tanto a propósito dar algumas notas históricas acerca da capital algarvia.

Faro não é cidade que possua monumentos, motivos paisagísticos, históricos ou evocativos, etc., de molde a atrair correntes de turismo. Não há, portanto, razões especiais que justifiquem visitas demoradas ou estadias na capital do Algarve. É em especial a sua localização como nó de comunicações rodoviárias, a sua proximidade do Caminho de Ferro, passando este ao lado da cidade e tornejando-a pelo Sul e a do aeroporto, em conclusão para breve, que virão a determinar, por vezes, a necessidade de o turista permanecer algum tempo em Faro, justificando-se então uma breve visita à cidade, continente de algumas dignas curiosidades a fazerem esquecer o aspecto modesto e banal das ruas e das edificações, onde ainda muito abundam os prédios só de rés-do-chão e escasseiam as casas senhoriais de outros tempos, com apreciável valor arquitectónico e histórico. A atmosfera pesada e morna de Faro é um tanto húmida devido à ria de águas quietas. Por tal, se predispõe mal o visitante, que mais nada tenha visto do Algarve, na injustiça de uma primeira impressão nascida mercê da insipidez da capital quando, em verdade, há, por toda a província, belezas de muito valor e de vária espécie quanto de grandeza notável, capazes de fazerem esquecer a impressão de baixo valor urbanístico que nos deixa Faro, donde teriam certamente desaparecido as casas com terraços, as açoteias mouïscas, as janelas com adufas, os pátios mouros e as insinuantes e estilizadas chaminés de capelos rendilhados, para darem lugar a inúmeras construções inexpressivas.

A cidade ergue-se junto à ria, chamada de Faro, espraia-se em terreno plano e, depois, caminha para Norte, em encosta suavíssima, essa que se culmina em Santo António do Alto. Nesta pequena colina, com 57 m. de altura, se encontra a Ermida de Santo António, construída em 1754, donde se avista um rico panorama todo em volta, mas um tanto prejudicado para o lado da cidade com a construção do liceu já há anos, dado que este edifício, aliás de boas linhas, se ergueu no topo da Avenida 5 de Outubro e assim cortou as boas vistas que lá de cima se tinham, para uma parte importante da cidade.

O que em Faro pode prender mais a atenção do turista visitante é o seguinte:

O belo templo que é a Igreja do Carmo, com a sua afamada Capela dos Ossos. A Sé, de pouco valor arquitectónico mas onde se notam traços góticos em vários elementos e locais. No seu interior, predomina a renascença quinhentista. Este templo comporta 3 naves de 4 tramos cobertos com tectos de madeira. O Claustro do convento de Nossa Senhora da Assunção. A Igreja da Misericórdia. A Igreja do Pé da Cruz, com a Ermida do Senhor dos Aflitos e a da Madelena; a de N.ª S.ª da Esperança; a de S. Luís e a de S. Sebastião, estas últimas com pouco interesse por quase nada de notável conterem. Há também o interessante e histórico Arco da Vila, monumento muito típico de Faro.

A capital algarvia tem, como urbe antiga, origem discutível, tanto podendo ter sido fundada por celtas, por fenícios, por gregos ou por cartagineses.

Parece ter sido edificada pouco a pouco e em substituição da desaparecida Ossónoba, cidade esta, pré-romana, supõe-se que então localizada sensivelmente onde hoje se encontra Estói.

O nome da capital do Algarve atribui-se ao facto de existir no local onde está a cidade um farol «Phanal» ou «Pharo» (em grego) erguido após a fundação da urbe, para assinalar o porto aos seus pescadores, seus primeiros povoadores.

Ossónoba parece ter sido sede episcopal desde o I Século Cristão. Muiíssimo depois, no Século VIII, com a célebre invasão moura de que Tarik foi figura relevante, Ossónoba foi saqueada, incendiada e destruída pelos invasores. Passados mais anos, os sobreviventes e foragidos cristãos, votados quase todos às lides piscatórias e agrícolas, começaram a edificar várias casas a poucos quilómetros da destruída Ossónoba de de cujas ruínas se supõe terem aproveitado vários materiais. Seria portanto esta, outra discutível versão da origem de Faro, dado que escasseiam ou faltam mesmo os elementos para uma reconstituição de factos ou, melhor, para uma conclusão com foros de esclarecida verdade.

Na lenta reconquista da Península aos mouros, Faro foi tomada pelo nosso rei D. Afonso III em 1249, isto depois do célebre D. Paio Peres Correia, Mestre da Ordem de Santiago, ter tomado também outras terras algarvias aos invasores. O Rei deu-lhe o nome de Santa Maria de Faraon, porque os mouros à povoação chamavam «Pharaon».

Durante muitos e muitos anos, a expansão e progresso de Faro foram lentos e reduzidos.

A cidade mais importante, rica e populosa do Algarve continuava a ser Silves. Só em 1540 a povoação foi elevada à categoria de cidade por D. João III.

Com o domínio Filipino e após os primeiros 16 anos desse nosso cativo, uma poderosa esquadra inglesa — os nossos dedicados amigos e aliados !!! — comandada pelo Duque de Essex, desembarcou as suas tropas em Farroilhas. A cidade de Faro foi forçada exactamente em 25/7, 1596. Tudo aquelas tropas amigas saquearam e incendiaram, na bravura deste ma-

culoso feito, após o que reembarcaram e fugiram. A riquíssima biblioteca do Bispo foi por eles levada para a Universidade de Oxford. Era a guerra movida aos ingleses por Filipe II a servir de pretexto a este e outros latrocínios por nós sofridos, além da infeliz perda da independência.

Parece-nos interessante e, talvez, oportuno, dizer aqui que Faro foi a terra natal de Brites d'Almeida alcunhada por «Pisqueira», por ter os olhos piscos, a célebre padeira de Aljubarrota, que tinha 6 dedos em cada mão. É realmente muito interessante a história da vida acidentada desta Virago, que até foi heroína de feitos tão avultados a ponto de se considerarem lendários.

Faro também se celebrizou por ter sido a primeira terra portuguesa que teve imprensa tipográfica. Em 1487 foi ali impresso o mais antigo incunábulo português, um célebre Pentateuco, de que existe um único exemplar no «British Museum», em Londres.

Faro, como todo o Algarve, facta a que já nos referimos, foi vítima de vários sismos, parecendo serem os mais intensos os dos anos 884, 889, 1504, 1534, 1587, 1719 e 1755, este o maior de todos eles, que profundamente danificou a cidade, arrasando edifícios e vitimando 250 pessoas. Esta será talvez a razão que explica a falta das velhas e boas edificações de portento e valor arquitectónico.

Uma das figuras que em Faro e no Algarve marcou inconfundível posição foi o célebre Bispo D. Francisco Gomes de Avelar, a quem em 1940 se ergueu estátua numa praça do seu nome. A este insigne prelado já fizemos alusão a propósito das reconstruções post-terremoto do tempo de Pombal. Foi pessoa ilustradíssima, muito viajada pela Europa, donde trouxe o gosto pelas artes que depois em todo o Algarve criou e fez expandir com grande dedicação e competência.

Deve-lhe o Algarve muitíssimos benefícios e também o desenvolvimento da agricultura. Foi ele que impulsionou as culturas da batata, do figo, da amêndoa, etc., com processos então novos e aperfeiçoados. Promoveu a construção de muitas pontes e a abertura de várias estradas. Pode dizer-se ser rara a obra pública do Algarve, executada no seu tempo, em que a sua prestimosa pessoa não houvesse tido influência.

* * *

A cidade de Faro, com situação geográfica privilegiada visto que se encontra quase que no meio da costa do Sul do Algarve bem servida de estradas para todos os lados da província com razoável serviço de Caminhos de Ferro e em breve com o importante melhoramento do seu aeroporto, deve transformar-se em centro donde possam irradiar digressões turísticas para o Barlavento e para o Sotavento algarvios, constituindo também origem da distribuição de turistas provindos de longe por via aérea e destinados aos vários locais onde pretendam fixar-se para veraneios no viliagatras ou ainda para visitas.

Para tanto, precisa Faro de um bom hotel de turismo além de bons e bem instalados restaurantes. Importa organizar as referidas digressões turísticas ou circuitos com permanência ou não, nos vários locais a visitar encadeando os encargos de alojamento e alimentação dos visitantes pelos vários hotéis, estalagens ou pousadas que devem passar a existir desde Sagres a Vila Real de Santo António e a que em artigos anteriores aludimos, de modo a que se ofereçam aos turistas todas as modalidades possíveis a respeito dos rápidos ou lentos circuitos ou das longas ou curtas permanências, nos inúmeros locais dos percursos.

A par do hotel referido e dos restantes, deveriam instalar-se pensões amplas, asseadas e atraentes, de várias categorias, para oferecer aos visitantes, excursionistas e veraneantes toda a espécie de recursos que são os atributos indispensáveis ao fomento do turismo.

A cidade precisará de aformosear-se, completar-se, melhorando no máximo possível o seu aspecto, que continua a ser impressionante de modéstia, banalidade e, até, de atraso, embora ultimamente algo tanto tenha aparecido a melhorar o conjunto. Tem poucos estabelecimentos comerciais de categoria e bom aspecto a condizerem com o que importa alcançar e é próprio de uma capital. Há que desenvolver, melhorar e expandir a produção dos artesanatos e doces regionais, oferecendo aos visitantes uma gama completa destes artigos, postos à sua disposição, com aprimorada apresentação e por preços que não constituam especulação comprometedor e prejudicial.

Sobre este aspecto e, muito principalmente, acerca de hotelagem — alojamento e alimentação — em hotéis e pensões, pensamos que as autoridades deveriam exercer rigorosa fiscalização de modo a evitar desmandos, exageros, preços escaldantes e outras irregularidades que tantos prejuízos podem ocasionar, além do descrédito que nos criam.

É preciso não esquecer que Portugal tem sido muito procurado por turistas estrangeiros, além de outras razões, também porque o custo da vida tem sido até agora entre nós bastante convidativo para eles e também porque a nossa honesta hospitalidade era incapaz de cometer abusos especulativos. Desde que essa bela qualidade se perca, preventida pela ânsia dos grandes e rápidos lucros como já está sucedendo, esfria o entusiasmo dos visitantes e os tais caudais turisticos, em vez de se avolumarem e fixarem, diminuem e acabarão mesmo por se extinguir.

É bom não esquecer que a maior parte do turismo é volúvel, por natureza, pelo que muito importa tratá-lo e acarinhá-lo para o prender.

* * *

Faro possui apenas o Hotel Aliança, de 3.^a categoria, e mais 3 pensões, uma de 1.^a e 2 de 2.^a categoria. Ao todo dispõe de 82 quartos, o que é muitíssimo pouco para uma cidade, capital de uma região turística, devendo notar-se que destes quartos só 12 têm

«Lisboa Carris»

Recebemos o n.º 85, correspondente aos meses de Julho e Agosto, da publicação «Lisboa Carris», órgão cultural e de iniciativas do pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Este número é quase inteiramente consagrado à simpática e justa homenagem que o pessoal da Carris prestou, no dia 23 de Agosto, ao sr. Richard Wyatt, para comemorar o primeiro aniversário da sua entrada para o alto cargo de Administrador-Geral desta Empresa.

«Lisboa-Carris» dá-nos a notícia de que a Biblioteca do Grupo Desportivo foi enriquecida com mais algumas obras valiosas, entre as quais «Os Maias», de Eça de Queiroz, «Manhã Submersa», de Vergílio Ferreira, «Uma Aventura Inquietante», de José Rodrigues Miguéis, «Seara do Vento», de Manuel da Fonseca, etc.; publica sentidas palavras à memória de Rafael de Vasconcelos e Sousa, uma página curiosa de Boavida Amaro com ilustração do Autor; algumas palavras elogiosas para o sr. José Manuel Antunes, que depois de ter prestado bons serviços na Carris, durante mais de 40 anos, passou à situação de reformado.

Este número fecha com um interessante artigo — «Problemas difíceis de resolver», firmado pelo sr. Alfredo F. dos Santos.

Anuário da Província de Moçambique

Entrou no 45.º ano da sua publicação, o magnífico Anuário da Província de Moçambique, de que são editores A. W. Bayly & C.ª, Limitada, das organizações de J. A. Carvalho C.ª Ld.ª.

A existência desta publicação corresponde a um dos períodos mais notáveis da história dos territórios da Província, em que se verificou o maior desenvolvimento económico e progresso, de que as suas edições dão um relato bastante eloquente e fiel. Com efeito, no transcurso desses longos anos, surgiram novas cidades e vilas, e das antigas algumas transformaram-se em modernas urbes de largas avenidas, com parques e praças, podendo dizer-se, perante tanto progresso, que a Província de Moçambique marcha para um grande futuro.

O «Anuário da Província de Moçambique» continua a ser um admirável e útil servidor dos interesses desta Província

banho. Estas são as instalações de alojamento ou hospedagem inscritas no S. N. I.

* * *

Temos visto ultimamente em Faro, e em construção, a ladear a Avenida da República, para quem segue da estação para o centro, um grande edifício destinado a hotel e a estação de camionagem, iniciativa que se ficará devendo à Empresa de Viação do Algarve (E. V. A.). Desconhecemos a capacidade desta nova unidade hoteleira e a sua classificação mas sinceramente desejamos que ajude eficazmente a resolver o problema.

* * *

Finalmente, talvez fosse possível e indicado, instalar nos arredores de Faro, mas muito próximo da cidade, um parque de campismo devidamente apetrechado e com boa localização para utilização dos turistas que se dedicam e cultivam este género de estadia.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Outubro de 1914)

Linhas Portuguesas

Companhia Portuguesa. — Consta que esta Companhia vai proceder à construção da linha de Setil a Peniche, por Rio Maior.

— O Conselho de Ministros ocupou-se há dias da electrificação da linha de Cascais.

— Está passando por grandes reparações a estação do Entroncamento.

Beira Alta. — Esta companhia está procedendo a reparações em todas as suas estações, tendo sido já este ano reparadas as da Figueira da Foz, Canas - Felgueiras, Nelas, Mangualde, Fornos de Algodres, Cerdeira, Vilar Formoso, etc.

Estremoz a Castelo de Vide. — A Câmara Municipal de Castelo de Vide, por intermédio do governador civil de Portalegre, representou ao Governo para que sejam iniciados com brevidade os trabalhos de construção da linha Estremoz - Portalegre - Castelo de Vide.

Viação Eléctrica em Braga. — É inaugurada a viação eléctrica nesta cidade no próximo dia 18.

Novos horários. — Consta que vão ser consideravelmente alterados os horários em vigor de todas as linhas portuguesas, a começar em 1 de Novembro.

Livros e Autores

«Portugal, A Terra e o Homem» — Por Jaime Cortesão

A editorial Realizações «Artis» acaba de lançar ao público o fascículo 5 da obra ilustrada *Portugal, a Terra e o Homem*, da autoria do notável escritor dr. Jaime Cortesão.

O fascículo presente abre com o capítulo *A Serra do Marão e o seu Poeta*, em que o grande escritor evoca comovidamente Teixeira de Pascoais. Noutras páginas, igualmente belas, Jaime Cortesão fala-nos de Camilo e Trás-os-montes, da Beira e das Beiras, de O Realismo na Arte da Beira Alta.

Este fascículo é enriquecido com a reprodução, a cores, de um quadro a óleo de António Carneiro e de várias excelentes fotografias artísticas.

Revista dos Transportes

Recebemos nesta redacção a visita, que muito agradecemos, da «Revista dos Transportes», que se publica no Rio de Janeiro, sob a direcção do Eng. Jorge de Moraes Gomes, que é também director da «Revista Ferroviária».

A «Revista dos Transportes», que foi fundada em Agosto de 1951, tem por objectivo divulgar notícias e estudos sobre transportes em geral.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um pintor de Macau

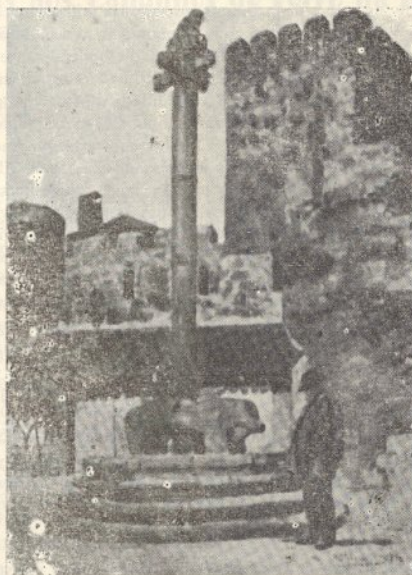
Numa das salas de exposições do Secretariado Nacional de Informação, vimos, com bastante interesse e encanto, uma colectânea de 82 pinturas do jovem artista Paulo Cheong Seac Kuan, natural de Macau. O catálogo desta exposição, que foi muito visitada, dá-nos alguns traços biográficos do jovem pintor macaista, Paulo Cheong Seac Kuan, que conta actualmente 21 anos de idade, é filho do letrado cantonense Cheong In Cheong, da Secção Especial do Expediente Sínico da Repartição Provincial dos Serviços da Administração Civil. Filho de letrado, não podia deixar de seguir um curso. Com efeito, em 1962 concluiu o curso secundário na Escola UT WÁ, onde ele se converteu ao catolicismo e se dedicou à pintura. Foi seu mestre, há cinco anos, o notável pintor Si Tón Kei, filiado no actual Grupo de Pintores do Sul da China, e com ele aprendeu a arte, tão subtil, tão delicada e tão original da pintura chinesa. Em 1961, participou numa exposição de pintura chinesa organizada em Hong-Kong pelos alunos do insigne professor. O êxito foi grande. No mesmo ano, antes do Natal, o jovem artista participou numa exposição colectiva dos pintores de Macau. Novo êxito galardoou o seu talento artístico. Antes de embarcar para a Europa para estudar na Escola de Belas-Artes de São Fernando, de Madrid, os Serviços de Instrução e o Centro de Informação e Turismo de Macau organizaram-lhe uma bela exposição em Agosto de 1962, a qual foi inaugurada pelo tenente-coronel António Faria Lopes dos Santos, Governador da Província. Na Espanha expôs por duas vezes: em Vigo, no Verão de 1963, e há pouco, em Maio do ano corrente, em Jaén. A vitoriosa juventude de Paulo Cheong Seac Kuan recebeu do público e da crítica de Espanha novos triunfos.

O Secretariado Nacional de Informação recebeu, pois, na sua sala acolhedora, um pintor consagrado e de autêntico valor, que veio dar-nos, com a sua exposição, uma lição de beleza, de bom gosto e, também, de poesia pura, com as suas lindíssimas rosas, as flores de chá e de pessegueiro, a frescura dos crisântemos, a beleza moça e fragrante das jovens chinesas. E os graciosos e adoráveis felinos, de olhos luminosos e vitreos, que parecem vivos?

Depois de termos visto tanta pintura abstracta e surrealista, duma arte sem sentido humano, faz-nos bem ver uma exposição de um poeta, que se fez pintor para nos reconciliar com a beleza excelsa e cativante da terra. A beleza, linguagem de Deus, e a poesia, linguagem dos homens, são-nos tão necessárias: é com elas que compreendemos o verdadeiro sentido da Vida.

Paulo Cheong Seac Kuan, católico e português de Macau, tem, com as suas vinte e uma primaveras, um largo futuro nas suas mãos. E a missão de tornar os homens mais compreensivos e humanos.

Os nossos artistas



O Abade de Façal e o pelourinho de Bragança
Aquarela de Alberto Sousa

NARRATIVA

*Encostei aos meus ouvidos
Dois búzios e, em seu cantar,
Ouvi as notas da mesma
Canção longinqua do mar,*

*Canção distante que vem
Desde quando o mundo era
Só água, lodo, atmosfera
E a voz do Homem ninguém.*

*Ora foi essa canção
Que os búzios quando nasceram
Decoraram em silêncio
E nunca mais esqueceram.*

*E, assim, ficaram irmãos,
Irmãos pelo mesmo canto
Que na areia dão as mãos
E humanamente se entendem...*

*Entretanto os búzios cantam
E os homens não compreendem.*

COIMBRA DE RESENDE

Segurança no manuseamento de produtos petrolíferos

A Mobil Oil Portuguesa acaba de editar o manual «Segurança no Manuseamento de Produtos Petrolíferos».

Repositório de regras de segurança relativas ao manuseamento de um tipo de produtos que são de utilização cada vez maior e praticamente por toda a gente, no dia a dia da vida moderna, este manual, embora tenha sido essencialmente preparado para o pessoal Mobil, pode ser considerado de interesse geral. Por este motivo, e com a finalidade de fazer distribuir o manual por Estabelecimentos de Ensino, Corporações de Bombeiros Voluntários, Empresas Clientes com armazenamento de produtos petrolíferos e outros interessados, a Mobil Oil Portuguesa ampliou a tiragem para um número largamente superior ao dos seus empregados. Assim, um número relativamente grande de pessoas poderá beneficiar da leitura de princípios simples, nascidos graças à longa experiência e aos estudos realizados pelas grandes empresas petrolíferas e que tiveram como resultado poder-se contar com os produtos derivados do petróleo como uma das fontes de energia de utilização mais segura.

Precisamente esta segurança leva, por vezes, os utilizadores de produtos petrolíferos a negligenciar princípios tão simples como eficazes, resultando dessas negligências acidentes que bem poderiam evitar-se.

Recomenda-se, pois, a leitura da «Segurança no Manuseamento de Produtos Petrolíferos», manual em que depois de uma introdução, em que se referem os propósitos que presidiram à sua elaboração—acordar os «adormecidos» e «avivar a memória dos esquecidos»—se abordam 3 capítulos a saber:

«Noções Básicas sobre as Causas de Incêndio e Explosão», «Precauções contra Incêndios e Explosões» e «Acidentes Pessoais».

Profusamente ilustrado, este manual dá bem a medida do cuidado com que os Serviços de Segurança da Mobil Oil Portuguesa acompanham o assunto, interesse bem documentado por algumas fotografias referentes a exercícios envolvendo desde o pessoal dos Escritórios ao das instalações espalhadas por todo o País, e aparelhagem desde o simples extintor portátil à complexa central geradora de espuma física da Instalação de Cabo Ruivo e ao chuveiro de água pulverizada para refrigeração dos tanques de gás butano da Instalação da Gás Mobil em Vila Nova de Gaia.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

Declaração

O «Diário do Governo», II Série, n.º 233, de 3 de Outubro de 1964, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho ministerial de 11 do corrente, foi aprovado o projecto das obras necessárias à melhoria de visibilidade da passagem de nível situada ao quilómetro 0,982 da linha do Vouga, do que resultou ser declarada a utilidade pública da expropriação dos terrenos necessários à execução da mesma obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, de 18 de Setembro de 1964.—O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

O Ministro das Comunicações

eng. Carlos Ribeiro, foi convidado a visitar a Espanha,
pelo Ministro das Obras Públicas do país vizinho

No prosseguimento de uma política de robustecimento das boas relações existentes entre as duas nações peninsulares, o ministro espanhol das Obras Públicas, Don Jorge Vigon, convidou o eng. Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, a passar alguns dias em Madrid.

Na capital de Espanha, os dois ilustres Ministros examinarão os problemas referentes aos dois países, em matéria de transporte de passageiros e mercadorias, por estrada e caminho de ferro, bem como a política a seguir na Conferência Europeia dos Ministros de Transportes, a realizar brevemente em Paris.



COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. elog. EUROPEIA
TELEF. : 37 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

Data de 14 de Agosto de 1856 a assinatura, no Paço de Sintra, da Lei que autorizava o Governo a decretar disposições legislativas sobre o serviço de Exploração e Polícia dos Caminhos de ferro, análogas às que estivessem em prática em outros países, onde se usasse este sistema de viação pública.

* * *

Em 30 de Outubro daquele ano era aberta à circulação pública, com o maior regozijo, a secção da linha de Lisboa a Santarém, entre Lisboa e Carregado.

* * *

A 9 de Julho de 1857 foi assinada a Lei autorizando o Governo a contratar com a companhia representada por Sir Morton Peto a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, segundo as bases do Contrato provisório celebrado com o mesmo Morton Peto, em 8 de Abril do mesmo ano, nas condições que se seguem e a rescindir o contrato celebrado com a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal em 18 de Agosto de 1853, para a feitura do Caminho de ferro de Lisboa a Santarém, podendo indemnizar os accionistas da mesma companhia, tomando-lhes as acções ao par e pagando-lhes em títulos de dívida ao preço de 50%, ou em dinheiro, em 16 prestações, de três em três meses, vencendo juro na razão de 6% ao ano.

O Governo poderia encurtar os prazos destas prestações às pessoas que no Brasil adquiriram acções por compra feita ao Governo.

O Governo era igualmente autorizado a liquidar o que fosse devido aos empreiteiros SHAW Warne e para lhes satisfazer o saldo a seu favor, se o houvesse, ou em título de dívida fundada externa pelo preço de 50% ou em dinheiro, em prestações, aos prazos que se convencionassem. A Junta do Crédito Público ficava autorizada a criar e emitir os títulos de dívida fundada que fossem necessários para execução do que ficava estipulado.

Também foi concedida ao Governo autorização

para levantar, pelo modo que julgasse mais vantajoso para a Fazenda Pública, as somas de que carecesse para levar a efeito as disposições anteriores, quando no todo ou em parte não tivesse lugar a emissão da Junta do Crédito Público.

Nesta autorização não se compreendiam operações mixtas.

O encargo que resultasse para o Tesouro das operações autorizadas não seria superior ao juro das inscrições ou «bonds» correspondentes, segundo o preço que tivessem no mercado no momento da transacção adicionando 1/2% à importância do mesmo juro.

À medida que se verificasse a criação e emissão dos títulos de dívidas fundadas, o Governo dotaria aquela Junta com os meios necessários para o pagamento dos respectivos juros.

Ficaram desde logo destinados para este pagamento, os rendimentos que constituíam a dotação do extinto fundo de amortização e que, pelo art. 2.º do Decreto de 30 de Agosto de 1852, foram applicados à construção do caminho de ferro do Norte, deduzidos os encargos a que se achavam obrigados por Lei e a importância de 180.000\$000 réis anuais para a amortização das notas do Banco de Lisboa, concluída que fosse essa amortização, nos termos do art. 13.º do contrato aprovado pela Carta de Lei de 18 de Agosto de 1853.

Condições do contrato provisório celebrado entre o Governo e Sir Morton Peto, para a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto

Por este contrato, Sir Morton Peto obrigava-se a formar uma companhia composta de capitalistas respeitáveis, para a construção e exploração do caminho de ferro de Lisboa ao Porto. Esta companhia seria constituída em sociedade anónima, conforme as disposições do Código Commercial Português. Morton Peto obrigava-se igualmente a fazer emitir as novas

ações dentro de seis meses, a contar da assinatura do contrato definitivo.

De acordo com o Governo, este prazo poderia ser prorrogado, se o estado do mercado o exigisse.

O Governo obrigava-se a fazer à Companhia a concessão daquela linha logo que tivesse rescindido o contrato com a Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal na parte da linha entre Lisboa e Santarém. A concessão duraria pelo espaço de 99 anos a contar da data da formação da Companhia.

Obrigava-se o Governo quando tivesse rescindido o contrato com a Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, a entregar, livre de encargos e das reclamações de outros interessados, a linha férrea com todos os seus pertences e material de construção e exploração. O Governo obrigava-se a rescindir a concessão feita pela referida Lei de 18 de Agosto de 1853, ficando único responsável por todas as reclamações, presentes ou futuras que pudessem suscitar-se relativamente àquela concessão.

A Companhia completaria o caminho de ferro de Lisboa a Santarém e a continuação dela até ao Porto, passando por Coimbra.

O Governo não poderia conceder, durante o tempo do contrato, linha alguma paralela àquela, sem consentimento da Companhia, excepto quando a distância entre elas fosse superior a 40 quilómetros.

Era permitido à Companhia a construção de todos os ramais ou linhas férreas que atravessassem a linha de Lisboa ao Porto sem que o Governo por essa construção lhe pagasse subvenção alguma ou lhe garantisse algum benefício. Quando, porém, o Governo entendesse necessário construir alguns desses ramais ou linhas e a companhia não procedesse ao contrato indispensável para essa construção, o Governo reservava-se o direito de fazer essa concessão a qualquer outra companhia.

Sir Morton Peto obrigava-se a depositar no Banco de Londres ou no de Lisboa, à ordem do Governo português, £ 10.000 em títulos de dívida fundada portuguesa, de 3%, trinta dias depois da assinatura do contrato definitivo e outro igual depósito um mês antes de começarem os trabalhos, ficando com o direito de receber os juros desses títulos enquanto estivessem em depósito.

Quando o Fiscal do Governo declarasse que havia trabalhos executados sobre a linha férrea na importância de 100.000 £ seria permitido a Morton Peto levantar metade do seu depósito e quando o mesmo Fiscal declarasse que havia sobre a referida linha trabalhos que estivessem nas mesmas circunstâncias, seria permitido levantar a outra metade do depósito, ficando todo o trabalho feito servindo de caução ao cumprimento das obrigações da companhia.

A construção do caminho de ferro para o Porto

devia começar dentro de três meses depois da constituição da companhia. A via férrea e todas as obras respectivas seriam completadas e o material circulante estaria pronto a tempo de se poder entregar ao trânsito público todo o caminho de ferro dentro de quatro anos a contar do dia em que fosse começado.

A Companhia era obrigada:

— a estabelecer um serviço regular de exploração que satisfizesse as necessidades do público, sujeitando-se às medidas policiais necessárias para a segurança pública;

— a fazer gratuitamente o serviço de correio, segundo o regulamento que fosse convencionado entre o Governo e a Companhia, à imitação do que se fazia em França, nos Caminhos de ferro subvencionados pelo Estado;

— a transportar por metade do preço estabelecido nas tarifas, as tropas que o Governo quisesse remover sobre o caminho de ferro;

— a dar passagem gratuita a qualquer Agente do Governo empregado na Fiscalização.

* * *

Logo que tivesse expirado o prazo da concessão, a Companhia entregaria ao Governo em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, seus edifícios e dependências de qualquer natureza que fossem.

O valor do material circulante do carvão de pedra, coque e outros quaisquer aprovisionamentos que entregasse ao Governo ser-lhe-iam pagos segundo o arbítrio dos louvados.

No caso da Companhia não começasse a construção das linhas férreas dentro do prazo marcado, ou se, tendo-a começado, não a concluísse com todos os acessórios e material circulante no tempo prescrito, ou não se conformando com as cláusulas do contrato definitivo da concessão e se recusasse a obedecer à decisão dos árbitros em caso de desavença ou deixasse de explorar o caminho de ferro por espaço de três meses, teria o Governo o direito de declarar rescindido o contrato.

Verificada a rescisão do contrato, as obras feitas e o material fornecido arrematar-se-iam em hasta pública, entregando-se à companhia o produto dessa arrematação, deduzindo as despesas, se houvesse interrupção parcial ou total da exploração, o Governo tomaria as medidas provisórias para que ela continuasse por conta da Companhia.

Para todos os casos ficariam exceptuados os casos de força maior, devidamente comprovados.

Se alguma parte do caminho de ferro, ou suas obras, fosse destruída ou danificada por motivos de guerra, sem ser por culpa da Companhia, o Governo indemnizaria pagando o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou em títulos de dívida pública, pelo seu valor no mercado.

(Continua)

Portos e Transportes de Moçambique

A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, por intermédio da sua Secção de Propaganda e Publicidade, publicou e distribuiu, em Julho deste ano, uma série de folhetos, por ocasião da visita àquela nossa florescente provincia ultramarina do sr. Presidente da República, Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz. Pelo seu grande e indiscutível interesse, vamos transcrevê-los, um a um, nas páginas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Iniciamos a transcrição pelo folheto intitulado «Portos e Transportes de Moçambique».

«A infra-estrutura económica da Província de Moçambique, no que respeita a comunicações, foi desde o início da ocupação portuguesa largamente beneficiada pelos acidentes naturais da extensa costa que possui e que permitiu a utilização dos seus portos de mar, não só para as relações com os territórios de outros continentes, mas também e sobretudo para servir o seu interior e os territórios estrangeiros dos planaltos centro-africanos.

Assim, desde aqueles tempos remotos, nasceu uma navegação de cabotagem e de longo curso que, satisfazendo as necessidades dos diversos períodos da sua história, muito facilitou o desenvolvimento económico do vasto território português da Costa Oriental de África, que começou pelo litoral, alargando-se progressiva e metódicamente para o interior, quer utilizando os cursos de água quer abrindo caminhos no «mato» para os principais centros de produção e consumo. É particularmente notável, neste aspecto, a actividade criada pelos Portugueses ao longo do rio Zambeze onde, com o estabelecimento dos *praços e feiras*, se foi penetrando profundamente no «hinterland» africano até regiões então abrangidas pela Federação da Rodésia e Niassalândia — para não falar das viagens da costa à contra-costa, — trazendo desse modo essas longínquas paragens, de costumes primitivos, para o convívio da Civilização Ocidental.

Foi este o panorama dos portos e transportes que, durante alguns séculos, estruturou a economia de Moçambique e que não carecia de maior desenvolvimento pois não se encontrava o mundo de então preparado para absorver maior quantidade da produção africana daquelas épocas.

Em meados do século passado surge, porém, a força motriz pelo vapor, coincidindo em África com a descoberta da riqueza mineira no Transval, a Ocidente de Moçambique, e na zona de influência britânica, na África Central (Rodésia do Norte, Rodésia do Sul e na actual Malawi) a Ocidente do nosso território, e cujo desenvolvimento não se compadecia com os processos de transporte lentos e de reduzida capacidade, impondo, portanto, a necessidade do lançamento de caminhos de ferro nesta nossa Província, cujos portos de Lourenço Marques e Beira se apresentavam como os pontos de mais fácil e económico escoamento do tráfego dos territórios estrangeiros interiores. Tratava-se, antes de tudo, duma necessidade imposta por imperativos económico-geográficos.

A este fenómeno, e às necessidades de ordem política e de boa vizinhança bem como da própria economia de Moçambique, que nessa data começava a impor a conveniência de transportes mais rápidos para o desenvolvimento do nosso território,

se deve a introdução do Caminho de Ferro de Moçambique no último quartearão do século XIX.

No Sul, em presença do desenvolvimento económico das zonas mineiras do Transval, secundado pelas actividades agrícolas e pecuárias, o desenvolvimento do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques operou-se com uma rapidez verdadeiramente notável. Em 1890 o caminho de ferro atingia a fronteira com a África do Sul. Em 1903, o porto possuía já um cais acostável de 500 metros de comprimento e, em 1941, adquiriu a sua actual fisionomia. Finalmente, em 1951, foi o seu comprimento aumentado para 2400 metros e mais um cais na zona da Matola para combustíveis líquidos, além de outro especial para manuseamento de madeiras.

Actualmente, estão em curso trabalhos para o acréscimo de mais 306 metros ao cais principal, além da construção dum cais especial para o manuseamento mecânico dos minérios que são exportados através deste porto, obras que se encontram muito adiantadas. Está previsto que o cais de minérios entre ainda este ano em exploração.

No Centro da Província, o progresso económico das Rodésias foi de princípio muito lento, mas mais tarde, durante o primeiro quarto de século, atingiu proporções consideráveis de modo a justificar a construção do primeiro cais para navios de longo curso, lançado na Beira e preparado com armazéns, equipamento mecânico, etc. Por sua vez, o caminho de ferro que liga a Beira à Rodésia do Sul alcançou a fronteira em 1898.

Entretanto, o território de Moçambique desenvolvia-se e crescia economicamente, não só sob o ponto de vista agrícola e pecuário, mas também industrialmente, e o actual panorama geral de comunicações, nomeadamente portos, caminhos de ferro, camionagem e aviação, reflectem claramente esta situação.

Examinando a rede de transportes e portos de Moçambique dos nossos dias, verificaremos que, com base nos portos de Lourenço Marques, Beira e Nacala, a rede se divide em três sistemas principais, de projecção internacional, e dois apenas de interesse nacional, cujas origens assentam no porto de Inhambane, um, e no de Quelimane o outro. Todos eles, no entanto, se orientam no sentido da penetração, isto é, do litoral para o interior.

Não se nota ligação física, por carril, entre os diversos sistemas, o que pode levar o observador apressado a concluir (como já por vezes se verificou) ser uma deficiência grave com sérias repercussões na economia da Província. De facto, assim seria se a rede de transportes fosse constituída apenas por vias férreas. Mas é preciso ter em consideração que diversos outros meios completam essa rede, e que dispo do litoral de numerosos e esplêndidos portos, todos frequentados pela navegação, a ligação está assegurada por este meio de transporte, em boas condições económicas, visto tratar-se, quase sempre, de distâncias que somam muitas centenas de quilómetros, sem tráfego intermédio possível nos tempos mais próximos.

Mas uma observação mais profunda mostra-nos ainda a existência de uma larga rede de camionagem automóvel, quer irradiando da via férrea para os diversos centros importantes, quer prolongando a linha férrea no sentido do interior, quer ligando as linhas de dois sistemas diferentes.

E, para completar a rede, verifica-se igualmente a existência de numerosas linhas de transportes aéreos ligando as

principais cidades e povoações de Moçambique entre si e estas com os países vizinhos, nomeadamente República da África do Sul e antiga Federação da Rodésia e Niassalândia, linhas estas que atraem principalmente o tráfego rápido de passageiros, correio e mercadorias.

Esta rede, servida por estes quatro meios de transporte — comboio, camião, vapor e avião — constitui, portanto, uma rede que até agora bastou às necessidades, oferecendo as vantagens económicas que interessam aos diversos elementos constitutivos do tráfego de Moçambique e seus vizinhos.

Isto não quer dizer que se abandonasse a ideia de ligação das várias redes; pelo contrário, a futura ligação encontra-se já em grande parte estudada, tendo em conta o desenvolvimento de regiões no interior do território.

Com excepção do transporte marítimo, que é explorado por empresas particulares metropolitanas e da própria provincia, todos os outros são, na sua quase totalidade, explorados pelo Estado através de um organismo de administração autónoma designado por Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Provincia de Moçambique, com sede em Lourenço Marques, que numa já longa existência tem dado provas de uma grande competência, dinamismo e eficiência. E dizemos quase totalidade porque existe ainda uma linha férrea (Trans-Zambézia) e algumas linhas de camionagem administradas por particulares, envolvendo uma quilometragem relativamente pequena.

Visto assim o panorama geral das comunicações no seu aspecto dos transportes, e que é aquele que os olhos nos mostram num simples relance pelo mapa de Moçambique, examinemos agora esses transportes mais pormenorizadamente:

Caminhos de Ferro

1 — No Sul, apoiados no magnífico porto de Lourenço Marques, temos 4 linhas com o total de 784 km.

- Linha de Goba (fronteira com a Suazilândia)
- Linha de Ressano Garcia (fronteira com a República da África do Sul).
- Linha da Malvénia (fronteira com a Rodésia do Sul).
- Linhas de Xinavane (serviço interno).

A primeira, apesar de construída há cerca de 50 anos, durante os quais serviu quase exclusivamente o tráfego interno só agora tem continuação para a Suazilândia, pois se encontra praticamente concluída naquele território a linha férrea que ainda este ano transportará diversos produtos de importação e exportação. Uma carreira de camionagem portuguesa tem prolongado e assegurado o transporte até Stegi, naquele território.

A segunda, com continuação na República Sul-Africana, tem um movimento importante, pois por ela circula uma parte apreciável do tráfego da região do Transval mais próxima do nosso porto, destacando-se no sentido ascendente os combustíveis líquidos e carga geral, e, no descendente, o carvão e minérios diversos.

A terceira (mais conhecida pela linha do Limpopo) foi aberta à exploração em meados de 1955. Tem continuação na Rodésia do Sul e por ela se movimentam muitos milhares de toneladas constituindo os combustíveis líquidos, automóveis, abalos químicos e carga geral o principal tráfego ascendente, e o cobre, minérios, milho e outros produtos, o descendente.

Essa linha também serve, no seu tráfego interno, além da nova zona de povoamento e colonização do Vale do Limpopo, uma vastíssima área agora aberta ao desenvolvimento económico e que se espera venha a contribuir de maneira notável, dentro de alguns anos, para o progresso de Moçambique.

A quarta é o escoamento natural da região açucareira de Xinavane e dos produtos lácteos de Gaza.

2 — No Centro, apoiadas no eficiente porto da Beira, existem três linhas com o total de 698 km.

- Linha da Beira (para a fronteira da Rodésia do Sul)
- Linha da Transzambézia (para a fronteira da Niassalândia).
- Linha de Tete (para a região de Moatize).

A primeira, com continuação na Rodésia do Sul, e através dela em ligação com toda a África Central, possui actualmente um movimento considerável por constituir a via tradicional do tráfego das Rodésias e Baixo Congo (Catanga). No sentido descendente transporta principalmente cobre, minérios diversos, tabaco e chá. No ascendente, os combustíveis líquidos, maquinismos, adubos químicos, madeiras e carga geral, representam o maior volume de transporte.

A segunda entronca na primeira, a 30 km. da Beira, no Dondo. É a via de acesso da Niassalândia para o mar. Por isso transporta todo o tráfego daquele território e ainda bastante da região florestal que serve, dentro de Moçambique.

A terceira entronca na segunda em D. Ana, junto da margem esquerda do rio Zambeze, e serve exclusivamente o tráfego interno constituído por carvão das minas de Moatize e produtos agrícolas, no sentido descendente. No ascendente, transporta combustíveis líquidos e carga geral.

3 — No Norte, apoiada no novo porto de Nacala, existe uma linha com 800 km., conhecida sob o nome de:

- Linha de Moçambique (para a região do Lago Niassa).

Na fase actual da sua construção (encontra-se a poucos quilómetros de Vila Cabral) ocupa-se apenas do serviço interno drenando para o litoral os vários produtos da rica região do Niassa português e Alta Zambézia, como o chá, tabaco, algodão, sisal, minérios e diversos produtos agrícolas e pecuários.

Além destes três sistemas principais existem dois secundários, ficando um ao Sul, com duas linhas, no total de 373 km.

- Linha de Inhambane, apoiada no porto deste mesmo nome e
- Linha de Gaza, apoiada no Porto da cidade de João Belo.

e outro no Centro, com uma linha no total de 145,3k

- Linha de Quelimane, apoiada no porto do mesmo nome.

Tanto uma como outra servem o tráfego interno das respectivas regiões, constituído por produtos agrícolas e florestais.

Camionagem

Existem na Provincia linhas de camionagem em todos os sistemas ferroviários acima mencionados, somando um total de 5800 km. de carreiras regulares e mais cerca de 60000 km. de carreiras acidentais, estabelecidas para as épocas das colheitas.

Transportes aéreos

Possui Moçambique, desde 1937, transportes aéreos que se desenvolveram rapidamente mercê da sua esplêndida organização e da necessidade de vencer rapidamente as grandes distâncias que separam muito as cidades e povoações do território, algumas das quais se encontram a mais de 2000 km. de distância de Lourenço Marques, em linha recta.

As linhas actualmente em exploração somam o total de 8651 km. e dar-se-á uma ideia da importância deste sector dos transportes da Provincia examinando alguns dos números da estatística de 1963.

Quilómetros voados	2 311 233 km.
Passageiros transportados	49 664
Carga transportada	1 003 t.
Horas de voo	7 956.

Os Transportes Terrestres no Século XXI

A Portugália Editora, na sua colecção «Problemas» acaba de incluir uma obra muito interessante: A Vida no Século XXI. Escreveram-na Sérgio Guchtchev e Miguel Vassiliev, e Jaime Brasil, um grande nome de jornalista pela vivacidade do seu estilo e pela sua cultura, traduziu-a brilhantemente da edição francesa. «Neste livro — escreve um dos seus autores — não há ideias que não sejam baseadas e apoiadas no nível dos conhecimentos já atingidos». Trata-se de um curioso inquérito ao futuro, em que foram ouvidos vinte sábios soviéticos. Sem sonho, sem a poesia do sonho, afirma um deles, tanto o cientista como qualquer outro é inevitavelmente refreado no seu movimento para a frente. Desse livro, reproduzimos parte de dois capítulos de maior interesse para a índole da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», na certeza de que os nossos leitores lhes hão-de prestar a devida atenção.

Os «dreadnoughts» dos caminhos de ferro

«Falemos agora de transportes terrestres a grandes distâncias para os carregamentos importantes. Estou inteiramente convencido de que, daqui a muito pouco tempo, poderemos fazer grandes percursos nos comboios pesados. Falo dos transportes em via larga. A largura da via férrea usada no nosso País, que é de 1 524 milímetros, foi proposta pelo engenheiro Melnikov, um dos construtores do caminho de ferro Petersburgo-Moscovo. Hoje, já não pode satisfazer-nos: Uma largura de três a cinco metros entre os carris permitirá construir vagões com uma carga útil muito maior e empregar locomotivas com uma força de quarenta mil a cinquenta mil cavalos, que possam garantir uma velocidade de duzentos e cinquenta a trezentos quilómetros por hora. O problema da utilização de reactores atómicos em tais locomotivas será seguramente facilitado. Como se sabe, não é o peso considerável dos resguardos que constitui o principal obstáculo à entrada em serviço, nas nossas vias férreas, de locomotivas atómicas, embora em diversos países haja projectos muito satisfatórios dessas locomotivas. Até os estudantes do último ano dos cursos de estabelecimentos técnicos superiores organizam projectos de locomotivas desta espécie.

«Direis se não seria mais razoável adoptar desde já uma via mais larga. Muito provavelmente surgirá a necessidade de construir vias férreas transcontinentais de tal largura. Isso será, porém, numa época posterior ao começo do século XXI, talvez no seu meado, ou ainda daqui a cem ou cento e cinquenta anos.»

O automóvel não é um meio de transporte urbano

«Algumas palavras a respeito dos transportes urbanos. No decurso dos últimos decénios, o parque automóvel aumentou bruscamente, o que transformou em inconvenientes as vantagens do transporte em auto. Pude observar, em Nova Iorque, o começo desse desagradável fenómeno. Em certos sectores das ruas dessa cidade, a densidade da circulação é tal que é impossível abrir caminho. Os automóveis deslocam-se à velocidade dos peões. Em muitas ruas, não há circulação nos dois sentidos; faz-se em um só, pois as filas ininterruptas de viaturas ao longo dos passeios são muito incómodas. Em tais condições, é impossível realizar sequer uma pequena

parte das possibilidades da rapidez da circulação que faculta a força dos motores dos veículos modernos.

O gigantesco parque dos automóveis particulares está, a maior parte do tempo, ocupado. Os carros que aguardam os seus proprietários atravancam as ruas e diminuem consideravelmente as possibilidades da circulação. Por isso, penso que, cerca do fim do século XX, deverá ser proibido aos automóveis o acesso às cidades. Chegados ao limite duma cidade, os automobilistas serão amavelmente solicitados a deixarem aí os seus carros, e, para as deslocações no interior, utilizarão os transportes urbanos. Veículos para os serviços extra-urbanos, munidos de instalações de reacção com turbinas a gás, poderão fazer duzentos e cinquenta a trezentos quilómetros por hora.

«É natural pensar que isso só poderá ser depois de feita, pelo menos, a reconstrução das principais estradas de grande comunicação. Os cruzamentos dessas estradas, assim como os das estradas secundárias, serão em níveis diferentes. Quais serão os meios essenciais utilizados para os transportes urbanos? Muito provavelmente os passeios móveis e os helicópteros para as comunicações entre a cidade e os arrabaldes.»

Imprensa

«Jornal do Comércio»

Completo 111 anos de existência o prestigioso «Jornal do Comércio», da ilustre direcção do sr. dr. Fausto Lopo de Carvalho.

Decano da Imprensa diária do País, o «Jornal do Comércio» representa uma nobre tradição e pelas suas direcções como pela sua redacção têm passado, nesta longa feitura de anos, alguns dos mais altos e expressivos valores nacionais.

Ao sr. dr. Fausto Lopo de Carvalho, bem como aos seus distintos colaboradores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta os seus melhores cumprimentos e felicitações.

Companhia de Transportes Aéreos K. L. M.

Dos escritórios de Lisboa da importante Companhia holandesa de transportes aéreos K. L. M., recebemos vários impressos e desdobráveis de propaganda e um volume com informações muito úteis acerca dos países, em ordem alfabética, com os quais a companhia tem relações.

Portugal está evidentemente incluído na longa relação, e em duas páginas densas, inserem-se parte da planta de Lisboa, um mapa do nosso país, com a indicação das principais cidades e vilas de interesse turístico; dias feriados, abertura e encerramento de bancos e estabelecimentos comerciais, hotéis, restaurantes, os pontos dignos de visita em Lisboa e arredores.

Agradecemos a oferta.

Os comboios mais rápidos do Mundo

Qual o país que possui os comboios mais rápidos? É uma pergunta que muitas vezes terá dado origem a curiosas discussões.

A revista americana «Trains» fez recentemente um estudo que abrangeu os principais países do Mundo, e, na sua reportagem, que enchia nada menos de oito páginas de informações várias, chegou à conclusão de que é a França que possui os comboios mais rápidos.

Chegou-se a esta conclusão tomando em consideração a situação geral da rede ferroviária de cada país, e não apenas em virtude de velocidade praticada em determinado trajecto.

Na análise feita pela revista mencionada foram separados os pequenos percursos dos trajectos superiores a 200 milhas.

Logo à cabeça vem o famoso comboio francês N.º 330 que percorre o trajecto de 41,04 milhas entre Arras e Longueau a 84,9 milhas por hora, sendo, pois, o mais rápido comboio tabelado do Mundo.

A seguir vem o alemão «Rheingold, que vai de Freiburg a Karlsruhe, 83,2 milhas, a 84,6 milhas por hora, e em terceiro lugar vêm os norte-americanos «Morning Zephyr» e «Empire Builder», os quais cobrem a distância de 42,5 milhas entre Aurora e Rochelle a 82,3 milhas por hora.

Ocupa o quarto lugar o «Super Chief-El Capitan», que vai de Garden City a Uamar (99,9 milhas) a 82,1 milhas por hora, e o quinto lugar pertence à França com o «Cisalpin Mistral» que faz a distância de 195 milhas entre Paris e Dijon a 81,3 milhas por hora.

Nesta classe das 80 milhas por hora há mais só os americanos «City of New Orleans», que faz a média de 81,1 milhas por hora nas 44,6 milhas entre Champaign e Maltoon, e o «Chief» que faz as 48 milhas entre St. John e Hutchison a exactamente 80 milhas por hora.

Nesta categoria, a França ocupa o primeiro e quinto lugares, a Alemanha o segundo e a América os terceiro, quarto, sexto e sétimo lugares.

No que respeita ao resto do Mundo, quanto a pequenos percursos, a situação é a seguinte:

O «Tees-Tyne Pullman», da Grã-Bretanha, faz as 44 milhas de Darlington a York a 75,6

milhas por hora; o italiano «Mediola» percorre as 15 milhas de Trento a Rovereto a 74 milhas por hora; o belga «N.º 910» faz as 21 milhas de Denderleeuw a Ghent a 73,8 milhas por hora; o holandês «16-28» percorre as 14 milhas de Zwolle a Amersfoot a 70,6 milhas por hora, e o sueco «Stockholmaren» vai de Falkoping a Hallsburg, 89 milhas, à média de 70,6 milhas por hora.

Nos percursos maiores, isto é, superiores a 200 milhas, a França ocupa os primeiros quatro lugares, a saber: O «Mistral» percorre a 317 milhas de Lyon a Paris a 79,3 milhas por hora; o «N.º 3» vai de Paris a Nancy, 218 milhas, a 77,7 milhas por hora; o «N.º 4» faz a mesma distância, no sentido inverso, a 76,8 milhas por hora; e o «Sud Express» cobre as 359 milhas entre Paris e Bordéus, a 76,3 milhas por hora.

Em quinto lugar vêm os comboios russos N.ºs 3,5 e 7, que fazem o percurso de Moscovo-Bologoe, de 204 milhas, a 75,4 milhas por hora. O melhor americano é o «Fast Mail» que cobre as 202 milhas de Dodge City a La Junta a 73,5 milhas por hora.

* * *

Já bastante fora da categoria das 70 milhas por hora, está o «Morning Talisman», da Grã-Bretanha, que cobre as 232 milhas entre Darlington e Leeds a 67,3 milhas por hora; o «Flying Scotsman», que vai de Londres a Newcastle (268 milhas) a 67,1 milhas por hora; o sueco «Stockholmaren» que vai de Gotenburgo a Estocolmo (283 milhas) a 65,1 milhas por hora; o italiano «Vesuvius Arrow» que vai de Milão a Nápoles (521 milhas) a 63,4 milhas por hora, e o alemão «Elvetia», que cobre às 536 milhas de Hamburg a Basileia a 62,9 milhas por hora.

O percurso mais rápido, superior a 500 milhas, é feito pelo comboio francês «Mistral», que cobre as 535 milhas, que separam Paris de Marselha, a 74,7 milhas por hora.

Estes números foram fornecidos recentemente à revista «Trains» pelos vários países, mas já depois da sua publicação o Japão anunciou que o seu «Hitachi Sud Express» cobrirá a distância de 320 milhas entre Osaka e Tóquio a exactamente 100 milhas por hora.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

*Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35*



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 - LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

**BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA**

No Lobito: HOTEL TERMINUS

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL