

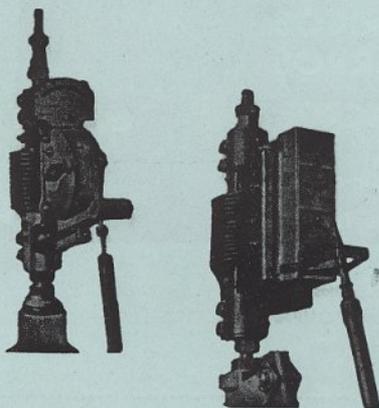
63
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



**BROWN
BOVERI**

RELÉS



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

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.³ • TEL. 23411 • PORTO

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

DEPÓSITO LEGAL
10. JUL. 1965

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: 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 - Marquês 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. Luís, Estados Unidos, 1904



Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

[Chefe da Repartição de Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamentos dos Transportes Terrestres].

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano); Estrangeiro £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 40\$00.

REVISTA QUINZENAL

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

1 Março de 1965

A Regulamentação dos Transportes na América do Norte, pelo Eng.º LUÍS DA COSTA	495
Caminho de Ferro das Furnas a Ponta Delgada, pelo Eng.º J. DE OLIVEIRA SIMÕES	497
Porto de Lourenço Marques	500
Linhas Estrangeiras	502
Há 50 anos	503
Coisas & Loisas	505
Jardim Zoológico	505
In Memoriam	506
Imprensa	507
Livros e Autores	507
Pelo Mundo Fora	508

Nota de abertura

Acaba de ser criado o Commissariado de Turismo, sendo os seus serviços elevados ao nível de Direcção-Geral. Para o exercício dos principais cargos do novo organismo foram nomeados:

Comissário do Turismo, o Eng. Álvaro Roquete, que exercerá cumulativamente as funções de presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Turismo; comissário-adjunto, o dr. Manuel Vaz de São Payo; vice-presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Turismo, o dr. Fernando Rogério; director do Gabinete de Estudos e Planeamento, o dr. António Alberto Galhardo Simões; director-adjunto do mesmo Gabinete, o dr. Alfredo de Magalhães Coelho.

O eng. Álvaro Roquete que, entre outros cargos importantes, exercera o de presidente da Câmara Municipal de Oeiras, foi designado director dos Serviços de Turismo, em 1961, cabendo-lhe então, nessa qualidade, a responsabilidade directa de muitas das realizações que tiveram indiscutível influência no desenvolvimento turístico do País, como, por exemplo: organização do 1.º Colóquio Nacional do Turismo; realização dos Congressos em Lisboa da Associação Internacional de Hotelaria e da Federação Internacional das Agências de Viagens; presidência do Grupo de Trabalho de Turismo para a preparação do Plano Intercalar; elaboração de planos para o desenvolvimento do turismo; participação na reunião internacional da U. I. O. O. T. em Roma; realização em Lisboa da Assembleia Geral da Academia Internacional do Turismo, etc.

Com a remodelação por que passou a orgânica oficial dos serviços do turismo, foram criados, no âmbito do novo Commissariado, um gabinete de Estudos e Planeamento, uma secção do Contencioso, uma Repartição de Actividades Turísticas e uma Repartição de Propaganda.

Muito há a esperar do Commissariado do Turismo e das individualidades que foram nomeadas para o exercício dos seus principais cargos.

Portugal é um país de turismo e encontra-se já razoavelmente apetrechado para receber os milhares de estrangeiros que, atraídos por uma propaganda eficiente e honesta, não saem desiludidos do nosso País, antes levam as melhores recordações. Para os receber condignamente constroem-se, nos sítios mais privilegiados, excelentes unidades hoteleiras.

Esta é a hora de Portugal.

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

I

A regulamentação federal dos transportes nos Estados Unidos, é elaborada pela «INTERSTATE COMMERCE COMMISSION». Este organismo tinha inicialmente por objectivo, no que respeita aos transportes, exercer fiscalização tarifária nos caminhos de ferro que tinham o monopólio virtual dos transportes terrestres. A Lei inicial, datada de 1887, sofreu importantes modificações, principalmente em 1920, 1935, 1940 e 1942.

A Lei de 1935 estabeleceu a regulamentação aplicável aos transportes automóveis; a de 1940 definiu a política nacional em matéria de transportes e estendeu a regulamentação aos transportes por vias navegáveis e a de 1942 foi completada por uma mais detalhada regulamentação.

A actual regulamentação aplica-se: aos transportes ferroviários, aos transportes automóveis, aos transportes por vias navegáveis (transportes interiores e navegação costeira), aos comissários-expeditores, aos transportes de hidro-carbonetos por «pipe-lines», às mercadorias, aos transportes em vagões-frigoríficos e às carruagens-camas.

Os transportes entre Estados, aéreos e marítimos, para o estrangeiro, são objecto de regulamentação especial.

A regulamentação incide principalmente sobre a obrigação de explorar, modificação ou interrupção de um serviço, sobre as tarifas e mesmo sobre determinados investimentos, impondo ainda a aplicação de disposições sobre segurança.

A regulamentação dos transportes nos Estados Unidos progrediu por etapas. Por exemplo, o «HEPBURN ACT», de 1906, estendeu a competência da «Interstate Commerce Commission» às sociedades

para o transporte de mercadorias, às companhias de carruagens-camas e aos «pipes-lines», pois que até então a sua competência se limitava a fiscalizar o tráfego por via férrea e os transportes mistos ferro-água.

A Lei de 1887 que conferia à Comissão o poder de não homologar certas tarifas, não a autorizava a fixá-las.

O «ELKINS ACT» de 1903 previa sanções severas para os transportadores por caminho de ferro que aplicassem tarifas preferenciais proibidas. O «Hepburn Act» deu à Comissão o poder de fixar tarifas máximas.

O «TRANSPORTATION ACT» de 1920 visou a reforçar a posição do caminho de ferro dando à Comissão a competência para fixar tarifas que assegurassem uma remuneração justa dos investimentos.

Em virtude da concorrência que, entre si, faziam os transportes ferroviários e rodoviários, foi publicado em 1933 o «MOTOR CARRIERS ACT» que estendia a competência da Comissão ao tráfego, entre Estados, por estrada, com exclusão dos transportes particulares e dos transportes de produtos agrícolas.

O «TRANSPORTATION ACT» de 1940 estendeu a regulamentação principalmente aos transportes por água, de mercadorias a granel.

A Lei de 1940, que foi incorporada no «Interstate Commerce Act», definiu a política nacional dos transportes. Uma lei de 1942, estendeu a competência da Comissão a todos os serviços de transportes interiores com excepção dos transportes aéreos.

A «Interstate Commerce Comission» é um organismo regulamentar independente do Governo Federal com poderes que lhe foram conferidos por uma Lei do Congresso e a este tem de prestar contas.

É constituída por onze membros nomeados pelo Presidente dos Estados Unidos sob proposta do Senado. O mandato de cada membro é, normalmente, de seis anos. Entre os seus membros designa a Comissão um presidente que é eleito pelo período de um ano.

Cada membro pode ser sucessivamente eleito até atingir o limite de idade.

A Comissão compreende uma Divisão de Serviços administrativos, uma Divisão de Tarifas e Avaliações, uma Divisão de Tarifas, Movimento e Segurança, uma Divisão de Finanças e ainda a Divisão dos Transportes Automóveis.

Cada Divisão não pode ter menos de três membros podendo ca da membro fazer parte de mais de uma Divisão, a não ser em assuntos importantes como sejam alterações de tarifas que só toda a Comissão pode resolver.

Esta consagra a maior parte do seu tempo a examinar as questões que lhe são postas.

Para os assuntos importantes ou reclamações que lhe são presentes pode esta fazer audições públicas em que são ouvidas as partes directamente interessadas ou por intermédio dos seus advogados depois do que é tomada uma decisão.

No entanto, as resoluções da Comissão podem ser submetidas, em recurso, aos tribunais federais que podem anular uma decisão por ela tomada.

Nos Estados Unidos existe, para cada modo de transporte, uma organização nacional que agrupa os exploradores de cada um deles.

As quatro mais importantes associações de transportadores são: a «Association of America Railroads» (Associação das Companhias Ferroviárias Americanas), a American Trucking Association (Associação das Empresas Americanas de Camionagem); a American Waterways Operators (Transportadores Americanos por água) e a National Association of Motor Bus Operators (Associação Nacional dos Transportadores por Autocarros).

Existem ainda outras organizações nacionais que se interessam pelos transportes, principalmente a National Association of Railroad and Utilities Commissioners (Associação Nacional para os Caminhos de Ferro e Serviços Públicos), a National Industrial Traffic League (Liga dos Transportes Industriais), a Transportation Association of America (Associação dos Transportadores da América) e a United States Chamber of Commerce (Câmara de Comércio dos Estados Unidos).

Estas organizações estão sempre ao corrente dos trabalhos da «Interstate Commerce Comission».

Perante este organismo desempenham um papel consultivo e representam a opinião de toda a indústria que lhes diz respeito.

Em artigo que seguirá, tentaremos dar alguns exemplos de como é aplicada a regulamentação federal pela «Interstate Commerce Comission».

(Continua)



CAMINHO DE FERRO DAS FURNAS A PONTA DELGADA

Pelo Eng.º J. DE OLIVEIRA SIMÕES

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Maio de 1901, publicou, em editorial, e subscrito pelo Eng. J. de Oliveira Simões, um artigo de bastante interesse intitulado CAMINHO DE FERRO das FURNAS a PONTA DELGADA.

Tratava-se de um projecto que bastante entusiasmara a população micaelense e ao qual a imprensa local, com o «Diário dos Açores» à frente, deu inteiro apoio. Já lá vão 64 anos. A ideia, apesar do calor com que foi apresentada e defendida, não se concretizou. Foi pena. Na maravilhosa paisagem da Ilha de S. Miguel o Vale das Furnas constitui uma zona de privilégio e milagre. Não se construiu o caminho de ferro, mas coube depois a outras gerações a glória de pugnar pelos melhoramentos levados a cabo no vale edénico, pelas construções das estradas de turismo, de miradouros, e, com a constituição da Sociedade «Terra Nostra», deu-se um grande passo em frente na resolução de alguns problemas, entre os quais figura o esplêndido Hotel de que a populosa localidade furnense se orgulha.

Ao reproduzirmos, hoje, um velho e esquecido artigo do Eng. J. Oliveira Simões pretendemos apenas levar ao conhecimento dos açorianos de que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» perante a magnitude de um projecto com que se pretendia valorizar, turisticamente, a Ilha de S. Miguel, não se mostrou desinteressada, antes se colocou ao lado de todos os entusiastas pela concretização daquela ideia.

Foi apresentado às Câmaras, pelo Governo, nma proposta de lei que autoriza a Junta Geral do Distrito Autónomo de Ponta Delgada a contratar a construção e exploração de uma linha férrea entre a sede do Distrito, o pitoresco Vale das Furnas e a Vila da Ribeira Grande, estabelecendo as bases do contrato.

Não é nova esta proposta. Já em Julho de 1899 a Junta obteve por lei, idêntica autorização, mas o concurso aberto em Março de 1900 ficou deserto e aquela corporação não julgou conveniente aproveitar a faculdade, que a mesma lei lhe concedia, de construir por conta própria e explorar, por si ou indirectamente, por arrendamento, o referido caminho de ferro.

Logrou todavia obter em Março do corrente ano uma proposta vantajosa, pois que a empresa que pretende a concessão atende e obedece sensivelmente às cláusulas da lei de 1899 e dispensa a garantia de juro que a Junta Distrital tinha de prestar.

A proposta de lei visa a autorizar o respectivo contrato, introduzindo algumas modificações nas suas bases, que representam alguns melhoramentos. Apontá-los-emos adiante.

Não prosseguiremos porém, sem acentuar primeiramente quanto julgamos credora de elogio a

Junta Geral do Distrito de Ponta Delgada pela sua persistência.

São pouco frequentes entre nós estes factos. Como é rara a iniciativa individual para empreendimentos de origem económica, para as grandes empresas industriais e comerciais, que poucas vezes se podem realizar sem o concurso de muitas pessoas e a associação de muitos interesses; é rara também a iniciativa local, em que as diferentes terras do País se proponham com os seus recursos próprios empreender obras e trabalhos de tamanho alcance. Em geral, só se espera da providência governativa. O País, mesmo nos assuntos locais mais limitados, mesmo para os negócios íntimos que não ultrapassam o círculo estreito de um distrito ou de uma província, não dispensa a tutoria, a tutela do auxílio do poder central para que apela constantemente, como quem se não julga emancipado e se acobarda na luta pelo progresso.

A Junta de Ponta Delgada não pede qualquer auxílio, não exige que lhe construam a sua linha, que garantam o juro do capital que ali haja de se imobilizar ou se auxilie as suas obras com uma subvenção quilométrica. Promove a execução deste grande melhoramento local com os próprios meios de que dispõe e dá assim um exemplo digno de ser imitado.

Os novos processos de tracção pela força eléctrica facilitam a resolução do problema de viação acelerada em muitos pontos do País. Se as populações ou as localidades interessadas diligenciarem pela realização dessas linhas, procederem aos estudos técnicos e económicos, fizerem a propaganda das vantagens dessas construções e facilitarem esse empreendimento sem se reclinarem inertes na esperança das providências que o Governo venha a tomar um dia, certamente se contribui eficazmente para a continuação da nossa rede ferroviária que tem e terá muito tempo as malhas demasiado largas.

Vejamos as alterações feitas pela actual proposta de lei, que já tem parecer favorável da respectiva comissão da Câmara dos senhores deputados.

No n.º 1 do artigo 1.º introduziu-se a ideia de que a tracção poderá ser a vapor ou eléctrica, e a de que a linha poderá assentar nas bermas ou faixas de rolagem das estradas, com autorização da Junta Geral.

No § 2.º do mesmo artigo introduziu-se uma nova alínea que inclui o orçamento nas peças que a empresa deve submeter à aprovação da Junta Geral.

No artigo 3.º estabeleceu-se que no leito das estradas só poderá assentar-se uma via.

No artigo 6.º fizeram-se as modificações que resultam da ideia de ir aproveitar geralmente o leito das estradas para assentar a linha. Deixou-se à empresa a proposta sobre as inclinações, raio de curvas, forma dos perfis e traçado devendo, porém, essa proposta, ser aprovada previamente pelo Governo. Assim se suprimiram dois artigos das antigas bases, sem o menor inconveniente.

O artigo 19.º, que substitui o antigo artigo 25.º, explica na sua segunda parte o modo porque se efectua o resgate ou remissão. Introduziu-se um § para fixar as despesas de exploração e os seus limites, e um outro § para definir a garantia do pagamento das anuidades a satisfazer pela remissão.

O artigo 26.º antigo, em que a Junta dava uma garantia do juro, foi eliminado. Por este motivo desapareceram também os artigos 27.º, 28.º, 29.º e 30.º antigos.

O artigo 25.º, que corresponde ao antigo artigo 31.º, teve algumas mudanças. Dá-se o direito de preferência à empresa para a construção de quaisquer prolongamentos, ramais ou linhas paralelas e modificou-se a parte referente ao resgate.

No artigo 29.º eleva-se a 35 anos o prazo de isenção de contribuições que pelo artigo 36.º antigo era só de 25 anos; no artigo 30.º eleva-se também a 8 anos o prazo para livre importação do material, que era de 6.

Introduziu-se um novo artigo, que é o 32.º, para permitir a importação livre de direitos durante 35 anos (o prazo do resgate fixado) de combustível para as máquinas.

Em vez dos artigos antigos 41.º, 42.º e 43.º há o artigo 35.º, o relativo às tarifas. Subsistem com os § 1.º e 2.º deste artigo os § 1.º e 2.º do artigo 42.º antigo.

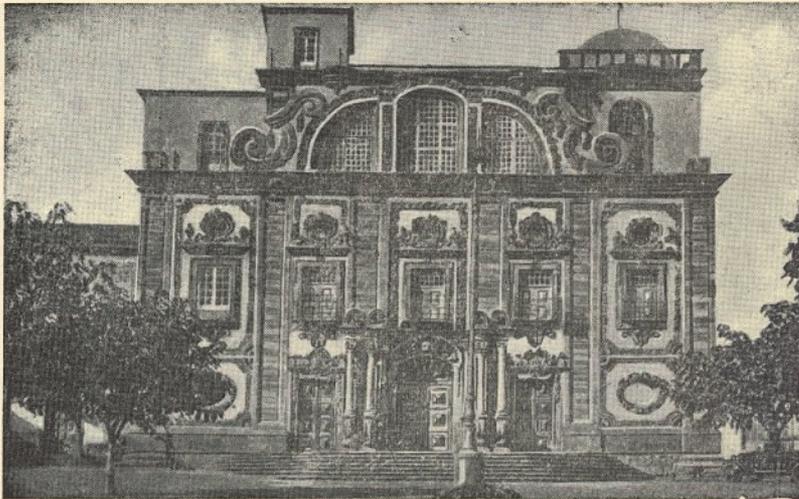
Pelo artigo 46.º alterou-se o artigo 4.º antigo, dispensando-se um compartimento especial para o transporte das malas de correspondência e respectivo condutor, e suprimindo-se a clausula que obrigava a empresa a conceder licença para a colocação dos fios telegráficos nos seus postos.

Pelo artigo 0.º o depósito, que o antigo artigo 8.º fixava em 30 000\$, ficou reduzido a 10 000\$, Os



Aspecto moderno de Ponta Delgada

Praça Gonçalo Velho



A IGREJA DO COLÉGIO

em Ponta Delgada, construída pela Companhia de Jesus, e onde, na sua passagem por S. Miguel, pregou o Padre António Vieira

artigos de todo o capítulo IV tiveram numerosas e mas pouco importantes alterações.

Suprimiu-se o § único do artigo 61.º que realmente se podia dispensar, visto estar consignado no artigo 53.º que é necessária a aprovação do Governo.

A multa de que reza o artigo 55.º ficou reduzida a 200\$000, pelo antigo artigo 65.º era de 1 000\$00 réis, tudo moeda fraca.

O 56.º altera algumas disposições consignadas no antigo artigo 66.º, preceituando claramente o modo por que têm de proceder-se, quando a empresa não cumpre o contrato.

No artigo 57.º acrescentou-se ao motivo de excepção os casos de força maior *por motivos comprovados*. Suprimiu-se para isso essa excepção no artigo 8.º, que tem um só § em vez de dois que havia no artigo 69.º.

Foi eliminado no antigo artigo 74.º, que corresponde ao novo artigo 61.º, o número 3 que se referia aos regulamentos para cobrança, fiscalização e entrega de impostos de trânsito e selo.

No artigo 62.º estabelece-se que o árbitro seja nomeado pelo presidente da Relação dos Açores em vez de o ser pelo Supremo Tribunal de Justiça como estava anteriormente. Suprimiu-se o antigo artigo 77.º e 78.º cuja matéria era realmente estranha ao assunto.

O artigo 65.º que é o último da proposta, admite que a empresa concessionária seja estrangeira, devendo porém ficar sujeita às leis e tribunais portugueses.

E o redactor da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», J. de Oliveira Simões, encerra o seu artigo com este comentário :

«Como se vê desta comparação as modificações tendem apenas a aliviar, mas sem prejuízo para o Estado ou para a Junta, os encargos da empresa, dando-lhe alguns outros benefícios, como são os das ampliações de prazos, reduções de depósitos, permissão de aproveitar estradas, etc., a troco de dispensa de garantias de juro. A proposta actual e, em suma, melhor do que a da lei anterior.

Só nos deixa apreensões uma coisa: vemos que a concessão vai naturalmente ser feita a uma empresa estrangeira.

São tão tristes mas são eloquentes as lições que o País tem recebido a este respeito; é tão manifesto o mau resultado que advém, mais cedo ou mais tarde, de concessões desta natureza a entidades estrangeiras, que receamos sempre a repetição de novas calamidades. Até em obras realizadas nos Açores já há experiências bastantes.

Estão na nossa memória o caso Mac-Murdo, as questões de caminhos de Ferro do Sul da Beira Alta, do Porto de Lisboa, etc., etc.

Oxalá em Ponta Delgada possam subtrair-se a estes contratemplos e oxalá tenha breve realização este utilíssimo melhoramento para que se avolume o número de viajantes que queiram admirar as belezas dessa encantadora região de que nos dizem maravilhas e que até nas estampas e fotografias mostra ser um paraíso, uma espécie de alpestre Suíça, sem geleiras nem nevões.»

PORTO DE LOURENÇO MARQUES

A baía da Lagoa, hoje chamada do Espírito Santo, em cuja margem norte está situada a cidade de Lourenço Marques, que foi uma das primeiras na Costa Oriental da África a ser visitada regularmente, naqueles tempos distantes, pela navegação europeia, mas só depois de os Portugueses, inspirados pelo génio do Infante D. Henrique, terem descoberto novas rotas para mundos desconhecidos. Sòmente mais tarde é que navios de outras nações começaram a navegar pelos caminhos misteriosos e temidos do Atlântico Sul, já sulcados pelas naus e caravelas de Portugal.

Há notícia de que, na primeira metade do século XVI, aqui teria aportado um navio da Índia, talvez porque algum temporal a isso o tenha forçado ou movido pela necessidade de fazer aguada. Rezam as crónicas que embora esse navio houvesse verificado a possibilidade que se lhe oferecia de comerciar com os autóctones, especialmente em marfim, então abundante, longo tempo se passou sem que qualquer outra embarcação demandasse o estuário do Espírito Santo cuja periferia pantanosa seria uma perigosa interrogação para os arrojadados navegadores dessa recuada era.

Mais tarde e por determinação de D. João III, Rei de Portugal, foi construído na margem direita um posto comercial que tomou o nome de Lourenço Marques e passou a ser regularmente escalado por um navio que aqui passava três ou quatro meses por ano, a comerciar. Não foi, porém, sem grandes vicissitudes, que também foram comuns noutros lugares do nosso território, que os Portugueses mantiveram a soberania sobre este porto durante os quatro séculos que decorreram desde a sua descoberta até aos nossos dias.

Assim, durante os séculos XVII e XVIII, mas especialmente no decurso deste último, gentes britânicas, francesas, holandesas e austríacas conseguiram, ora uns, ora outros, instalar-se temporariamente na zona da baía, a qual reocupada logo que as forças de Portugal chegavam, continuando desse modo a luta que os Portugueses tiveram de sustentar longamente para se manterem na posse do que haviam descoberto.

Em 1781, Joaquim de Araújo, que já tinha desempenhado outras funções em Moçambique, foi nomeado Governador e Capitão-Mor da baía, onde estabeleceu um presidio e fundou a cidade de Lourenço Marques, nome do homem a quem são atribuídas as primeiras explorações no estuário e nos cinco rios que o constituem: Tembe, Umbelúzi, Matola, Maputo e Incomati.

O actual porto comercial está localizado na

zona interior deste estuário do Espírito Santo, formado pela confluência dos três primeiros rios citados e cuja superfície é de 30 km², desenvolvendo-se o seu eixo na direcção NE/SW, o que oferece as melhores condições de abrigo contra os ventos e tempestades do SE, que por vezes assolam a costa sul-oriental de África.

Até 1886, data em que se iniciou a construção do caminho de ferro para a República da África do Sul, existia uma ponte para passageiros denominada «Cais da Alfândega», que estava situada mais ou menos perto do actual edifício da Capitania do Porto. Com o início da linha do caminho de ferro outra ponte para passageiros foi construída e designada por «Cais do Caminho de Ferro». Nenhuma delas, porém, permitia a acostagem de navios, que ficavam ancorados ao largo.

Devido ao crescente aumento de tráfego os arranjos existentes tornaram-se insuficientes. Por este motivo o engenheiro Silvério, foi encarregado de estudar e submeter à aprovação do Governo, um projecto geral para a construção de um moderno porto nesta baía, que foi apresentado dois anos e meio mais tarde.

Os trabalhos iniciaram-se imediatamente na Ponta Vermelha e compreendiam um paredão ao longo da linha da praia, em direcção à cidade. Surgiram, porém, divergências de opinião, pois enquanto uns queriam que o mesmo fosse construído no interior do estuário, outros entendiam que devia ser ao longo da praia, que mais tarde seria dragada para permitir a atracação de navios de longo curso.

O engenheiro Carlos Albers, então Director dos Caminhos de Ferro, decidiu, em presença de tais divergências mas tendo em conta a urgência duma solução, construir um cais acostável provisório, para o que obteve o completo apoio do Governador-Geral, Rafael Gorjão, que também era um brilhante engenheiro.

As primeiras estacas foram cravadas em Junho de 1902 e os trabalhos prosseguiram em ritmo acelerado, o que permitiu que em 31 de Agosto de 1903 ali atracasse o primeiro navio.

Este foi o verdadeiro começo do magnífico e moderno porto dos nossos dias.

Para homenagear o Governador-Geral que apoiou os primeiros passos, esse cais recebeu o nome de «Cais Gorjão», que ainda hoje se mantém.

Em 1905 o Cais tinha 500 metros de comprimento e alguns armazéns. A conquista de terras ao mar manteve-se sem perder a inicial cadência de urgência.

Mas já naquele tempo se sentia a necessidade

do cais ser prolongado e, em 1907, o engenheiro Costa Serrão iniciou a construção de um prolongamento com grandes blocos de cimento. Entretantes, a madeira do primeiro troço do cais tinha apodrecido e uma estrutura reforçada de cimento veio substituí-la, utilizando tal processo por ser de execução mais rápida do que o método de blocos de cimento.

Em meados de 1914 o cais adquiriu o perfil que hoje possui. Depois desta data novos prolongamentos foram construídos, sendo os maiores os de 1930, onde se situa o frigorífico, e o de 1951, que mede cerca de 300 metros. Está actualmente em curso a construção de um novo prolongamento de mais de 306 metros de cais, o que dará um total de cais de cerca de 300 metros de comprimento que se estende quase em linha recta, com uma pequena inflexão para a terra nos seus últimos 150 metros.

Ao longo de todo o cais existe um tabuleiro de 22 metros de largura, equipado com 57 guindastes eléctricos de 3 a 80 toneladas, e três vias férreas que permitem a fácil circulação de comboios, para que a carga seja carregada directamente dos vagões para os navios ou descarregada destes para os vagões.

A retaguarda e numa linha paralela ao tabuleiro alinham-se 18 armazéns com a capacidade de armazenamento de 245 000 toneladas, 3 espaçosos cobertos e vários parques de mercadorias. Na parte traseira dos mesmos existem também três linhas para os servir.

Cerca de 200 unidades mecânicas, guindastes móveis, máquinas elevadoras-transportadoras, tractores de manobras e de reboque e outros no género, completam o equipamento do porto e contribuem em grande parte para manter a fama do rápido manuseamento e despacho de mercadorias que este porto mantém desde longa data.

No tabuleiro existem também duas carvoeiras eléctricas para a manuseamento mecânico do carvão, com uma velocidade de carregamento de 1000 toneladas por hora. Estas carvoeiras são servidas por bancas existentes, com uma capacidade de armazenamento de 50 000 toneladas de carvão, e por uma gare de tiragem especial que pode conter centenas de vagões.

O porto possui um frigorífico para fruta, com a capacidade de 69 120 caixas. Está construído de forma que permite o carregamento das caixas directamente dos locais de refrigeração para os navios atracados. Há também outro frigorífico para congelação de peixe.

O porto manuseia grandes quantidades e várias espécies de minérios para o que existem espaços (bancas) que permitem armazenar quantidades apreciáveis deste tipo de mercadoria, que se conta nesta ocasião por cerca de 300 000 toneladas.

Completam o equipamento deste cais condutas a todo o comprimento para abastecimento de água e combustíveis líquidos aos navios atracados ao cais.

A 4 milhas de distância existe o Cais da Matola que se destina à descarga de combustíveis líquidos a granel. Possui instalações apropriadas e condutas



Um aspecto do Porto de Lourenço Marques

que ligam os navios-tanques aos depósitos de gasolina existentes, com uma capacidade de 160 000 toneladas.

Nesta área, em zonas conquistadas ao mar, construiu-se um cais e armazéns cobertos para manuseamento de madeiras.

Ainda nesta zona está em vias de conclusão um novo cais, com instalações próprias para o manuseamento mecânico de minérios, a granel, que entrará em funcionamento em princípios de Novembro do ano corrente. A velocidade de carregamento será de cerca de 2000 toneladas de minério por hora, o que lhe dará lugar cimeiro entre os portos africanos.

Lourenço Marques é um dos poucos portos da África Oriental que não sofre congestionamentos periódicos. A Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, prevendo um acentuado aumento de tráfego num próximo futuro, construiu uma gare de tiragem num local conquistado ao mar, que pela rapidez das suas operações mantém o porto «fluido». Com a próxima entrada em funcionamento do novo cais de minério da Matola, todos os minerais a granel passam a ser ali carregados, abrindo assim mais espaço para navios no Cais Gorjão.

(Continua na pág. 517)

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA OCIDENTAL A velocidade máxima dos comboios europeus foi alcançada na Alemanha Ocidental, com 200 quilómetros por hora — revela um estudo efectuado pelo Centro Internacional de Publicidade dos caminhos de ferro europeus.

A seguir figura a Itália, com 180, depois a Inglaterra, com 160, e a França, com 150. A Noruega figura em último lugar com 100 quilómetros por hora.

O «record» mundial pertence ao Japão, com 210 quilómetros por hora, velocidade conseguida na sua nova linha Tóquio-Osaka, inaugurada por ocasião dos Jogos Olímpicos.

CHECOSLOVÁQUIA Nos Estabelecimentos Skoda, em Plzen, foi construída uma nova locomotiva eléctrica, cuja carroçaria será inteiramente feita com lâminas de matéria plástica. Destinada às linhas ferroviárias alimentadas por corrente alterna de 25 000 vóltios de tensão, os seus motores desenvolvem uma potência de 6 500 CV que lhe permite alcançar uma velocidade de 160 km/h

ESPAÑA Fizem-se experiências em Espanha com um vagão de caminho de ferro, de novo tipo, que pode circular pelas linhas de bitolas diferentes.

ESTADOS UNIDOS O secretário norte-americano do Comércio pediu ao Congresso a concessão de uma verba de 90 milhões (cerca de 2 610 000 contos) para um programa de três anos, destinado a melhorar os veículos terrestres de transportes.

Do projecto consta um comboio capaz de atingir 240 quilómetros por hora, a circular no Nordeste dos Estados Unidos.

FRANÇA Dentro de pouco tempo começará a rodar na rede da S N C F (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) um vagão que será o maior da Europa. Construído em Raismes (norte) terá 64 metros de comprimento e 32 eixos. A sua carga útil será de 500 toneladas, correspondendo assim a um peso total em carga de 700 toneladas. Para compreender a sua importância basta ter em conta que o maior vagão actualmente construído tem 45 metros de comprimento, descansa sobre 20 eixos e pode transportar até 278 toneladas. Este vagão recentemente construído será usado sobretudo no transporte de grandes aparelhagens eléctricas.

INGLATERRA Os caminhos de ferro britânicos dotaram algumas das suas novas locomotivas com um novo tipo de velocímetro de alta precisão. Estes instrumentos darão leituras exactas e precisas.

As vantagens deste sistema são evidentes, pois, nas novas técnicas de transporte de cargas que os caminhos de ferro britânicos estão a utilizar tem de haver um controlo muito preciso das velocidades. Tomemos em conta, por exemplo, os comboios que transportam carvão. Estes são carregados automaticamente na mina, pesados e descarregados numa central eléctrica sem terem que deter-se. Para que toda a equipa funcione apropriadamente, os comboios devem passar nas etapas críticas a velocidades precisas, e para isso os novos velocímetros, com a sua extraordinária precisão, são indispensáveis.

SUÉCIA Ovações de entusiasmo à nova linha de caminho de ferro soaram na estação de Svappavaara, na região ártica da Suécia. Acabava de ser inaugurada uma nova linha de 40 quilómetros destinada à nova região mineira de Svappavaara com a cidade de Kirvna, centro da região mineira de Lapónia. Além dos 400 cidadãos de Svappavaara, estavam presentes o presidente dos Caminhos de Ferro da Suécia, Erik Upmark, representantes da empresa mineira e autoridades locais.

A linha foi construída para suportar cargas extraordinariamente pesadas e o comboio que a inaugurou vinha carregado com 2400 toneladas de minério de ferro; essa circunstância somada ao facto de a construção ter sido feita em terrenos pantanosos elevaram o custo a cerca de 40 milhões de coroas (8 000 000 de dólares).

SUIÇA No ano de 1964 os Caminhos de Ferro federais suíços transportaram 248 milhões de pessoas e 36,45 milhões de toneladas de mercadorias. O número de passageiros aumentou, em relação a 1963, 2,7% e o volume das mercadorias 4,6%. Em consequência destes aumentos, as receitas totais da exploração passaram de 1332,3 a 1383,3 milhões de francos suíços.

A esta melhoria de 3,8% correspondeu um de despesas da exploração de 7,5% (75,9 milhões de francas a mais) de modo que, no fim de contas, o saldo é inferior ao do ano de 1963. No entanto, permite alimentar a reserva legal, mas não operar — e isso pela primeira vez em dez anos — reservas e provisões, ou seja um milhão de francos para fazer face a grandes despesas.

Deduzidas as amortizações suplementares e o de 2% para o capital, o saldo activo para a conta nova é de 1,3 milhões de francos suíços.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Março de 1915)

A estação ao Porto e os seus azulejos artísticos

por J. Fernando de Sousa

Acha-se enfim quase concluída a estação do Porto, em cujo vestíbulo se estão colocando os quadros de azulejos pintados pelo eminente artista Jorge Colaço. Não virá, pois, fora de propósito a rápida resenha da acidentada história dessa construção e a descrição da magnífica ornamentação que o seu vestíbulo está recebendo.

Foi Emygdio Navarro (que tão brilhante rasto deixou da sua passagem pelo Ministério das Obras Públicas) quem autorizou, por portaria de 18 de Janeiro de 1888, a construção do lanço de caminho de ferro entre Campanhã e uma estação central que se estabelecesse nas proximidades da praça de D. Pedro, constituindo a linha urbana do Porto.

Árdua empresa era essa, em verdade, não só pelo elevando custo da linha, parte da qual em túnel, mas ainda pela dificuldade de obter terrapleno suficientemente vasto para a estação. Estava então à testa da Direcção do Minho e Douro o ilustre engenheiro que tão eminente lugar ocupa na sua classe e tão honrosa folha de serviços conquistou na sua carreira consagrada quase por completo à construção e exploração do caminho de ferro, o conselheiro Justino Teixeira. O delineamento e execução daquele troço atestam a sua alta competência.

Existia entre as ruas da Madeira e do Loureiro, o convento de S. Bento da Ave-Maria entestando com a que hoje se chama praça Almeida Garrett. O vetusto edificio e a cerca abrangiam espaço em rigor suficiente para uma estação central, embora um pouco curta. Pensou-se em prolongá-la, passando em viaduto sobre a praça Almeida Garrett e expropriando os prédios que ladeiam a praça de D. Pedro, em frente da Câmara Municipal

O elevando dispêndio a que essa solução obrigaria, fê-la pôr de parte. Resolveu-se, pois, que o edificio de passageiros ladeasse a praça Almeida Garrett, que lhe em túnel a parte divergente do feixe de vias da estação. Resultou dessa disposição um problema interessante de construção nessa irradiação múltipla de túneis do tronco principal, sem o emprego de aparelhos complicados da pedra das abóbadas. Manteve-se em toda a parte o aparelho ortogonal, obtendo-se o alargamento por meio de ressaltos. Começou desde logo a construção com actividade, tendo que se demolir o velho templo do mosteiro, tanto assim que uma portaria de 5 de Novembro de 1888 aprovava o projecto, orçamento e caderno de encargos da empreitada D.

A estação projectada era destinada a grande e pequena velocidade, tendo o edificio para aquela no topo e para esta dos lados e ao longo das ruas da Madeira e do Loureiro; sendo um dos cais para a expedição e o outro para a recepção.

Não tardaria o desenvolvimento do tráfego a mostrar a exiguidade do espaço para essa dupla função, de modo que a estação teria de ser exclusivamente destinada a passageiros e recovagens.

Em 1893, achando-se a construção bastante adiantada, foi apresentado o projecto para o estabelecimento immediato de uma estação para exploração provisória ao longo da

rua da Madeira, aproveitando o cais coberto que aí se previa. O projecto e orçamento, na importância de réis 145 165\$000, foi aprovado por portaria de 26 de Maio de 1894.

Prosseguiram os trabalhos para isso indispensáveis, de modo que em 8 de Novembro de 1896 foi aberto à exploração provisória, para passageiros e recovagens, o troço de Campanhã a S. Bento com 2 707 m, em via única, mas com a plataforma para duas vias. Os comboios do Minho e Douro seguiram directamente até à nova estação, enquanto os da linha do norte ficavam obrigados a reversão em Campanhã, coincidindo com a mudança da máquina determinada pela distinção das duas administrações.

Quando se constituiu, em obediência à lei de 14 de Julho de 1899, a Administração dos Caminhos de Ferro, estava por concluir a plataforma da estação e por demolir a igreja. A última empreitada adjudicada G estava quase concluída, faltando ainda adjudicar a A para completar a plataforma.

Estava ainda por fazer o projecto definitivo de passageiros, cuja elaboração fora ajustada com o architecto Marques da Silva.

Hesitava-se entre a construção de um edificio só para o serviço ferroviário, e a adaptação da parte do andar superior à estação central dos serviços telégrafo-postais. Depois de multiplicados estudos, optou-se pela primeira solução.

Só em 1903 foi aprovado o projecto definitivo do edificio em forma de U, sendo os dois torreões laterais destinados aos serviços de partida e chegada e ligados por um vestíbulo entestando com a estreita plataforma do topo que ligava entre si as três longitudinais. Nos dois torreões laterais havia andar nobre destinado às repartições do Minho e Douro. Uma grandiosa marquise central cobria as vias e plataformas.

Era tal a impaciência do Porto de ver começado o edificio, que em Setembro de 1900 aproveitou-se o ensejo da ida de El-Rei D. Carlos àquela cidade, para a colocação solene da primeira pedra no cunhal da rua da Madeira.

A empreitada H fora adjudicada por 37 contos, tendo sido assaz difficil a sua execução sem prejudicar os prédios sobranceiros do lado da rua do Loureiro. Todavia, só três anos depois de se começar a trabalhar activamente na construção do edificio, pelo sistema de tarefas proposto e aplicado zelosamente pelo destino engenheiro de saudosa memória Basílio de Sousa Pinto, então subdirector do Minho e Douro.

Havia sido aprovado em 1903 o projecto do edificio de passageiros, sob reserva de modificação da fachada principal, demasiadamente ornamentada e na qual tinha lugar a singeleza das linhas e a sobriedade dos ornatos.

Foi o novo projecto da fachada aprovado por portaria de 22 de Abril de 1904, ainda com a recomendação de se levar mais longe na execução o critério da simplicidade sóbria e elegante, que a custo fora adoptado.

Era preciso rever o orçamento, já porque as quantidades reais de trabalho excediam as previstas, já porque os preços por unidade tinham subido. Dessa previsão, aprovada por portaria de 16 de Maio de 1903, resultou a cifra de 243 780\$000.

Foi caminhando regularmente e sem grande presteza, a construção.

Ao tempo havia sido applicada na Escola Médica de Lisboa a ornamentação de paredes interiores com retábulos de azulejos, em que o distinto pintor Jorge Colaço afirmava com crescente notriedade a fecundidade do seu talento e a variedade das suas aptidões artísticas. Pouco a pouco se aproximara nas suas obras do tom inimitável dos nossos antigos azulejos que dão um encanto indefinível

às edificações do século XVIII. No grande Hotel do Buçaco mais se afirmavam os seus progressos.

Ocorreu-me, por isso, em 1905, a ideia de fazer do vestibulo da estação do Porto uma obra de arte única no seu género, em que todas as superfícies das paredes compreendidas entre as cantarias ostentassem sobre azulejos artísticos formosas paisagens da região, quadros pitorescos de costumes populares, factos gloriosos da história regional, como era próprio do ádito de um caminho de ferro, abundante como nenhum em atractivos para o excursionismo. Num grande friso seriam evocadas as diferentes fases da viação através da História.

Convidado Jorge Colaço a incarnar esta ideia, apenas esboçada, num plano definido e concreto, foi este apresentado por ele em 31 de Julho de 1905 e aprovado em princípio pelo Conselho de Administração em 23 de Agosto seguinte.

Um óbice surgia, porém, Tratava-se de uma superfície de 551 m² que, aos preços até aí pagos, custaria 22 contos. Prestava-se o artista a reduzir a 20 contos esse dispêndio, que poderia parecer desperdício numa estação. Seria este, porém, um edifício monumental, para o qual não era excessiva a acurada e original ornamentação do corpo principal.

Bem cabido era pois um auxilio do Tesouro ao fundo especial pela dotação dos serviços públicos, equivalente à diferença entre a quantia de 7 contos, em que era estimada uma ornamentação mais modesta, e a de 20 contos a despende. Tudo era dinheiro do Estado embora saído de cofres diversos, sendo mais que provável (como certo saiu) que os treze contos dos edificios se manteriam na região dos mitos. Esta inocente convenção surtiu, porém, efeito. Pela portaria de 4 de Novembro de 1905 foi sancionada, sendo afinal tratados em 10 de Janeiro de 1906 os azulejos artísticos do vestibulo por 20 contos... (10 dias de estipêndio por certa legião de ápteros).

O illustre artista, entusiasmado com o campo oferecido à sua actividade, pôs logo mãos à obra com ardor. Era de prever, e assim succedeu, que a concluiria muito antes de estar o vestibulo em termos de a receber e isso explica a demora havida no assentamento dos azulejos.

Os quadros eram examinados, logo que ele os pintava e antes de serem fixados pela acção do fogo. Depois de prontos, mais garantida estava a sua conservação até ao assentamento, fazendo depositário deles o pintor, ao qual se aboava uma parte do custo, em vez de os sujeitar aos azares da armazenagem na estação do Porto.

Não se previa então que uma comissão de sindicância, desabrochando como viçosa flor, no ambiente novo da austeridade moral, em que a administração pública se tem retemperado nestes últimos anos para expiar o seu dissoluto passado, fazia o sinal de púdic horror perante o escândalo de tal depósito.

Virá a pêlo um dia historiar por alto, os trabalhos de Hércules dessa comissão, que esquadrihava conscienciosamente as cavalariças d'Augias dos Caminhos de Ferro do Estado, e que, verdade, verdade, não achou lá muito sujas... Até um relatório elogioso fez, que se perdeu no gabinete do Ministro e nunca pôde ser publicado. Pudera não, versando os escândalos da gerência da Caixa de Aposentação, ponto de apoio da alavanca com que muitos Arquimedes de pé pequeno e consciência larga, levantaram o mundo ferroviário. No caso dos azulejos, assustou-se a comissão por vê-los depositados em poder do pintor. Foi excesso de susto. Alguma coisa havia de estranhar.

Deixemos este microscópico episódio, para descrever rapidamente essa bela obra de arte, que dentro de um mês e meio a dois meses poderá ser vista e apreciada. O vestibulo é um pouco extenso e alto, mas um pouco estreito,

circunstância desfavorável à perspectiva. O tecto, última-mente estucado, com molduras sóbrias mas vigorosas e de alto relevo, colorido num tom bem escolhido, é digno do conjunto, sem intemperanças de ornatos, nem arrebiques historiados. Não destoa, nem distrai.

O soco, a cimalha, cordões, pilastras, ombreiras e arquivoltas de granito dividem as paredes em retábulos de forma e dimensões variadas e constituem a severa moldura dos quadros de azulejos.

Corre em cima um friso azul e ouro, constituindo pelo entrelaçamento estilizado de folhas de árvores da região. Logo por baixo circula todo o vestibulo numa larga faixa policrómica, reproduzindo pela sua ordem histórica os múltiplos meios de transporte usados em Portugal, desde os tempos mais remotos até à actualidade, em pitorescas cenas figuradas com propriedades históricas, desde os romanos, das invasões bárbaras, dos Godos, dos Arabes, até à alterosa berlinda do século XVIII e a inauguração de um caminho de ferro em nossos dias.

Por baixo dessa história pitoresca da viação, ficam em cada parede dos topos dois quadros históricos.

Do lado da rua da Madeira, o quadro superior representa a batalha de Arcos de Val-de-Vez, bela composição cheia de vida, bem adequada às predilecções do artista. Entre as duas portas fica o painel inferior, representando Egas Moniz, apresentando-se com seus filhos ao Rei de Castela.

No topo fronteiro, do lado da rua do Loureiro, figura em cima a entrada solene de D. João I no Porto, para celebrar o seu casamento, e por baixo a conquista de Ceuta, em que a figura principal é a do Infante D. Henrique. Na parede longitudinal, do lado da *gare*, ficam dois grandes quadros, representando a procissão da Senhora dos Remédios em Lamego e a romaria de S. Torquato em Guimarães, e outros de menores dimensões, adequados aos vãos das cantarias, tendo por assunto uma feira de gado; uma vindima, uma azenha no Douro; uma fonte milagrosa; uma ceifa; uma condução de vinhos no Douro; uma castanheira; uma promessa.

Na parede do lado da praça Garrett, esvaziada quase toda pelas grandes portas, além do friso e da faixa policrómica, apenas há nos intervalos das portas estreitas rectângulos ornamentados com figuras simbólicas e motivos ornamentais acordes com o conjunto. As portas que dão para a *gare* são encimadas com as armas das principais cidades das regiões servidas pelas linhas do Minho e Douro.

A parte a grande faixa policrómica, todos os azulejos são pintados a azul sobre fundo branco. O soco de granito sobre a altura suficiente para proteger os azulejos contra os choques eventuais.

O vestibulo ficará inteiramente desocupado e as suas paredes limpas da parasitária vegetação das tarifas, horários e anúncios. É para desejar que vitrais bem escolhidos completem a ornamentação.

Quem viu um a um, no escasso âmbito do *atelier*, os quadros, mal pode fazer ideia do admirável conjunto dessa grande obra, única no seu género, e que só tem um inconveniente... o risco de fazer, à hora da partida, perder o comboio ao viajante enlevado a examiná-la.

O vandalismo indígena respeitará por certo os azulejos, tanto mais que minuciosas averiguações acalmaram já as apreensões do seu civismo, certificando-se que nos quadros históricos nenhum rei figura da dinastia brigantina. E que assim não fosse, que o furor iconoclasta.

que o peito acende e a cor ao gesto muda não tardaria a traduzir por actos e ameaça formulada.

Não carecia a fama do consagrado artista da coroa de louros que vai ser para ele a realização de tão bela e

vasta obra. Poderão os zoilos criticar minúcias de composição, ou precipitações do desenho, esquecendo que são: a intensidade da vida, a propriedade histórica, a fidelidade da reprodução dos aspectos pitorescos da paisagem e costumes regionais, a harmonia do conjunto, as qualidades primaciais de um trabalho decorativo daquela magnitude.

Quase dez anos mediarão entre a humilde semente atirada cautelosamente à terra burocrática e a plena florescência perante o público, dessa pitoresca síntese das belezas naturais e dos factos heróicos, da poesia, dos costumes do viçoso Minho e do Douro alcantilado.

Como artista digno desse nome, essencialmente progressivo na pujança do seu talento, critica Jorge Colaço a sua obra, lamentando não ter, ao começá-la, o cabedal de experiência tão acrescentado como hoje.

Que a sua consciência artística se acalme e a sua modestia o não cegue. Ao assentar no vestibulo da estação, o último dos seus milhares de azulejos, pode com ufania exclamar: «*exegi monumentum*».

Linhas Portuguesas

Companhia Portuguesa — É inaugurada brevemente a segunda via da linha férrea do Norte, entre as estações de Pampilhosa e Mogofores, na extensão de 13 Km.

Vale do Vouga — Foi aberto ao público um bufete na estação de Sarnada, estando quase concluído o hotel anexo, que já recebe hóspedes numa das dependências.

São dois melhoramentos de incontestável valor para os passageiros desta linha.

— A Companhia submeteu à aprovação do Governo as contas da sua garantia de juro referentes ao primeiro semestre do ano económico de 1914-1915, na importância de 51 472 762,7.

Lourenço Marques a Inhambane — Foi nomeada uma comissão formada pelos srs. José José de Almeida, inspector agrônomo, Sezinando Ribeiro Artur, engenheiro-adjunto do porto e caminhos de ferro de Lourenço Marques, e Alvaro Júlio Marques da Silva, inspector da circunscrição do distrito de Lourenço Marques, para se proceder à escolha dos locais mais convenientes, nos rios Sucomati e Limpopo, para a passagem da linha férrea que há-de ligar Lourenço Marques com Inhambane.

Linhas Estrangeiras

Espanha — Uma comissão de engenheiros militares e civis está percorrendo a região limítrofe entre o Aragão e a Navarra, para estudar um projecto de caminho de ferro entre Pamplona e Jaca, passando por Sanguesa, Liédena e Baños de Tiernas.

Conquanto nos ministérios do Fomento e da Guerra nenhuma petição exista acerca desta linha, afirma-se que tudo está decidido para o início das obras, que ficarão a cargo dos srs. Elizondo e Escoriaza, concessionários dos caminhos de ferro económicos de Pamplona — Sanguesa e de Cinco Villas.

— A «Gaceta» (Diário do Governo) publicou um decreto autorizando o ministro do Fomento a proceder, de harmonia com as disposições das leis gerais de obras públicas, à construção das explanações e mais obras da secção de Balaguez a Camaras, do caminho de Ferro internacional de Lerida a Saint-Girons pelo vale de Noguera Palaresa, e de acordo com o projecto que se aprove para a totalidade da linha.

COISAS & LOISAS

Cais do Sodré

Como se sabe há, em contacto com o extenso estuário do Tejo, vários cais: o *dos Soldados*, o *das Colunas*, o *do Sodré*, e muitos outros que seria ocioso enumerar.

É evidente que os nomes por que são conhecidos esses «lugares destinados a embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias» têm explicação, e o *do Sodré* não podia constituir excepção à regra.

O restritivo *do Sodré* provém do facto de o cais ali existente haver servido, durante muitos anos, de ancoradouro certo dos barcos pertencentes a um indivíduo de apelido *Sodré*.

Estação de Santos

Esta estação tomou o nome do populoso bairro onde está situada. Há dois locais denominados *Santos*: *Santos-o-Velho* — o mais antigo e, por isso, primitivamente conhecido apenas por *Santos* — e *Santos-o-Novo*, a Xabregas, nascido mais de quatro séculos depois, no reinado de Filipe I.

Nada tem, com Todos-os-Santos, nem com o hospital do mesmo nome, que esteve instalado a leste do Rossio, nas hortas de S. Domingos, o qual foi devorado por um incêndio em 1750 e completamente arruinado pelo terramoto de 1755. Por esta razão, teve de passar para outro edificio, o convento de Santo Antão-o-Novo, devoluto por virtude da expulsão dos jesuítas, em 1759. Ali se encontra, desde esta data, o Hospital de S. José.

Santos, o Velho

Santos, o Velho — é, com efeito, muito velho, pois vem do tempo do nosso primeiro rei, que ali possuía uma herdade com casa, mandada construir em memória dos três pequenos mártires Veríssimo, Máximo e Júlia, cujas relíquias ali eram guardadas. Esta propriedade foi doada em 1194, por D. Sancho I, à Ordem de Santiago, e serviu de mosteiro, não só aos frades desta Ordem, mas, também, às suas comendadeiras. Foi depois paço real de D. Manuel I e é agora o palácio da Legação da França.

Jardim Zoológico

Inauguração de novos melhoramentos

Continuam em grande e surpreendente ritmo as obras de aformoseamento do nosso Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, que em breve comemorará 80 anos de existência e 60 anos de permanência nas Laranjeiras.

Entre os novos melhoramentos a inaugurar contam-se as obras de transformação da Mata das Águas Boas.

A inauguração, nesse pitoresco local, da Torre das Sete Janelas, é aguardada com o maior interesse.

In Memoriam

D. António Almeida Corrêa de Sá, antigo administrador do Caminho de Ferro de Benguela

No passado dia 28 de Fevereiro, faleceu na sua casa em Lisboa e com 85 anos de idade, o sr. D. António de Almeida Corrêa de Sá, 4.º conde do Lavradio e antigo administrador da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Nasceu em 23/6/1879, na Quinta da Conceição (Concelho de Torres Vedras), propriedade de seus pais D. António de Almeida Corrêa de Sá, 9.º Conde de Avintes, e D. Isabel Corrêa de Sá (Asseca).

Pertenceu a uma das mais antigas nobrezas de Portugal, pois a Família Lavradio descende de D. Lopo de Almeida, 1.º Conde de Abrantes (título concedido em 1476) e entre os seus antepassados figuram: D. Francisco de Almeida, que foi nosso 1.º Vice-Rei da Índia; D. Luís de Almeida Portugal, 1.º Conde de Avintes (título concedido em 1664), que foi o último Governador de Tânger; e D. António de Almeida Portugal, 1.º Conde e Senhor do Lavradio, 4.º Conde e 8.º Senhor de Avintes, a favor de quem El-Rei D. José I criou, em 1573, o título de Marquês do Lavradio. Seu tio-bisavô D. Francisco de Almeida, também Conde do Lavradio, foi Ministro de Portugal na Corte St. de James. Seu irmão, que faleceu em 1945, foi o 6.º Marquês do Lavradio; e o título de 4.º Conde do Lavradio usou-o o biografado por autorização de El-Rei D. Manuel II, de quem foi dedicadíssimo amigo e a quem acompanhou no seu exílio para Inglaterra.

Casou em 1906 com D. Maria de Vasconcelos e Sousa, também já falecida, filha dos Condes de Figueiró (da Casa de Castelo Melhor) e Dama Camarista de S. M. a Rainha Senhora D. Amélia. Do seu casamento houve 3 filhos: D. António, actual Administrador-Delegado Adjunto da Companhia do C. F. B.; D. Isabel, viúva do 2.º Conde de Estarreja — que foi representante da Companhia, em Luanda, e D. Manuel, nascido em Inglaterra (Richmond).

Em Janeiro de 1914, pouco tempo depois de ter desembarcado em Inglaterra a acompanhar El-Rei D. Manuel II no seu exílio, entrou ao serviço da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, por interferência do Marquês de Sevil, Ministro de Portugal em Londres, e a convite de Sir Robert Williams, concessionário daquele caminho de ferro. No exercício das suas funções acompanhou Sir Robert Williams na sua primeira visita às minas de cobre da Catanga e ao Caminho de Ferro de Benguela e, depois, inúmeras vezes a África, Lisboa e Bruxelas.

Em 1920 foi nomeado, por proposta de Sir Robert Williams, Administrador da Companhia do C. F. B., cargo que desempenhou, ininterruptamente, durante 34 anos, até Maio de 1954, data em que pediu a sua exoneração.

O Turismo português na Feira Internacional de Barcelona

Em nome da Feira Internacional de Barcelona, veio ao nosso país a fim de convidar oficialmente o Turismo português a fazer-se representar no sector «Hogarotel 5» daquele certame internacional, que decorrerá de 6 a 22 de Novembro, o sr. Professor Dr. Jorge Vila Fradera, antigo professor universitário e durante vinte e um anos funcionário do Ministério do Turismo Espanhol.

Segundo aquela individualidade declarou aos jornalistas, a exposição «Hogarotel 5», embora de cunho espanhol, abre as suas portas a Portugal.

Representa este convite, sem sombra de qualquer dúvida, uma honra para o nosso país e está integrado na linha de continuidade da amizade verdadeira e sincera que une os dois países ibéricos, solidários em cultura, em anseios e em ideais. É mais uma prova inequívoca de tudo quanto se afirma acima e é também o desejo manifestado pelo ilustre visitante de que se realize na Feira que representa um «Dia de Portugal».

Seguem, assim, no melhor caminho as relações entre as duas pátrias vizinhas e irmãs, numa afirmação eloquente e indesmentível de como é possível haver amizade sincera e compreensão mútua entre os povos, quando acima de tudo se põem o respeito recíproco e o progresso das populações.

Magnífico exemplo, este pode servir para meditação de todo o Mundo, um tanto tardio em aprender a magnífica lição, oriunda da Península Ibérica...

(Do «Diário do Norte»)

Em 1925, ainda por proposta de Sir Robert Williams, foi nomeado Administrador-Director do Comité de Londres da mesma Companhia, de que veio a ser Presidente do Conselho de Administração durante os anos de 1946 a 1949, por impedimento do sr. Dr. Alexandre Pinto Basto.

O Sr. Conde do Lavradio esteve, portanto, 43 anos ao serviço da Companhia do C. F. B., a maior parte dos quais junto do Comité do Conselho de Administração em Londres, onde viveu 37 anos.

Sempre muito dedicado aos desportos, foram seus favoritos a esgrima e a equitação. Como esgrimista chegou a ser dos primeiros, tanto em Inglaterra como em Portugal; comprovam-no os inúmeros trofeus que ganhou. Só deixou a prática deste desporto aos 79 anos de idade.

Foi cavaleiro muito distinto e, como fidalgo e português à antiga, um grande amigo da «Festa Brava», tendo exercido, com muita distinção, o cargo de Presidente do Grupo Tauromáquico Português, durante muitos anos e até à data do falecimento.

Á ilustre família enlutada e ao Conselho de Administração do Caminho de Ferro de Benguela apresentamos a expressão dos nossos sentidos pêsames.

Imprensa

«Diário dos Açores»

Entrou no 96.º ano de existência o «Diário dos Açores», que se publica em Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel, sob a direcção dos srs. drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro.

A quatro anos de distância do seu centenário, o «Diário dos Açores» é, contudo, um jornal de feição moderna, vinculado, desde a sua fundação, a uma família, jornal que tem acompanhado, dedicadamente, com nobre independência, a evolução da vida açoriana.

Aos seus ilustres Directores, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta cordiais felicitações, pelo aniversário do mais antigo quotidiano do Arquipélago dos Açores.

«Bodas de Ouro» do jornalista Leopoldo Nunes

«O Século», de 23 de Fevereiro, trouxe-nos a notícia de que, nessa data, o ilustre jornalista Leopoldo Nunes comemorava as suas «Bodas de Ouro» jornalísticas. Cinquenta anos são uma vida, mas, para este alentejano de Montemor-o-Novo, o seu meio século de luta, de estudo e de trabalho, longe de constituir uma inexorável marca de cansaço, representa, pelo contrário, como que a renovação de uma juventude saudável. Porque tanto o seu espírito com a sua prosa mantêm a lucidez, a agilidade, o brilho de sempre. Na sua profissão de jornalista — «profissão que não enriquece, mas que enche os corações», Leopoldo Nunes ganhou com galhardia e com dignidade o alto lugar que usufrui na Imprensa portuguesa.

Ao ilustre jornalista apresentamos as nossas cordiais felicitações pelas suas «Bodas de Ouro».

«Vida Ribatejana»

Entrou, em Fevereiro, no 49.º ano de existência, o semanário «Vida Ribatejana», que se publica em Vila Franca de Xira, sob a direcção do ilustre jornalista Fausto Nunes Dias, seu proprietário e editor. Está, pois, este semanário nas vésperas de comemorar meio século de bons serviços prestados ao importante concelho vilafranquense.

E em 50 anos, Vila Franca progrediu a olhos vistos. «Vida Ribatejana» contribuiu, em grande parte, para o seu progresso.

As nossas felicitações.

Livros e Autores

Dicionário Biográfico de Autores

Está em distribuição o fascículo 12 da magnífica obra — *Dicionário Biográfico Universal de Autores*, publicada pela «Artis», com a colaboração da editorial italiana Bompiani.

A «Artis», uma das mais notáveis editoriais portuguesas, a quem se devem obras de grande mérito, deu a este *Dicionário* uma maior projecção, pois introduziu-lhe, com excelentes notas esclarecedoras, autores portugueses e brasileiros.

Neste fascículo, que se inicia com a parte final de estudo sobre Charles Chaplin, há referências de grande interesse sobre Chateaubriand, Frédéric Chopin, Churchill, Hernâni Cidade, Leonardo Coimbra, Jean Cocteau, Cunha Neto, etc.

Além de várias ilustrações, este fascículo é enriquecido com a estampa, a cores, *Confúcio com os seus discípulos*, reprodução de uma pintura sobre seda.

Porto de Lourenço Marques

(Continuação da pág. 500)

Dentro da área do cais existem actualmente cerca de 90 km de via férrea para os seus serviços.

O porto é testa de três importantes vias férreas. Uma linha serve a Suazilândia, onde liga na sua fronteira com o Swaziland Railways. A segunda serve a República da África do Sul, ligando-se na fronteira com a rede ferroviária dos South African Railways, daquele País. A terceira serve a Rodésia e liga na fronteira com a rede ferroviária dos Rhodesia Railways.

CARGA MANUSEADA (toneladas) NO PORTO LOURENÇO MARQUES

1940	...	...	...	...	...	1 772 638
1945	...	...	...	...	...	3 606 657
1950	...	...	...	...	...	4 412 695
1955	...	...	...	...	...	4 134 284
1960	...	...	...	...	...	5 806 634
1961	...	...	...	...	...	6 707 865
1962	...	...	...	...	...	7 093 310
1963	...	...	...	...	...	6 963 569

Esta publicação faz parte de uma série especialmente editada e distribuída por ocasião da visita a Moçambique, em 1964, de Sua Excelência o Presidente da República, Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz. Foi mandada executar pela Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes depois de elaborada pela Secção de Propaganda e Publicidade.



Um «paraíso turístico» vai ser criado numa ilha

Sem outro compromisso que não seja o da urbanização, vai o antigo matador de toiros Luís Miguel Dominguin explorar uma ilha no Panamá, com a superfície de 15 000 quilómetros quadrados — informam círculos fidedignos. Acrescentam esses círculos que Dominguin tenciona converter a ilha numa espécie de «paraíso turístico» e que obteve a concessão pelo prazo de 99 anos.

Um túnel ferroviário em Monte Carlo

O Príncipe Rainier de Mónaco e seu filho, o Príncipe Alberto, de seis anos, presidiram à cerimónia inaugural de um túnel ferroviário de 3,5 quilómetros que atravessa as montanhas situadas atrás do Monte Carlo.

A construção do túnel custou 64 milhões de francos. O túnel liberta valiosas terras costeiras anteriormente usadas pelos caminhos de ferro para serem utilizadas nas construções no minúsculo Estado, que conta apenas 3,2 quilómetros de comprimento e 800 metros de largura.

Os detritos retirados da abertura do túnel, lançados ao mar, adicionaram mais um décimo à área do país, orientado pelo turismo.

Na cerimónia, o Príncipe Alberto cortou duas fitas com as cores monagascas e francesas e os convidados seguiram pela nova rota num comboio com motor «diesel».

Estradas em Angola

Meio milhão de contos pelo menos é o custo da construção de 1 240 quilómetros de novas estradas asfaltadas em Angola.

As novas rodovias, para cujas empreitadas de terraplenagem, obras de arte e pavimentação dos lanços a Junta Autónoma das Estradas de Angola acaba de abrir concurso, são as seguintes: Mucari a Henrique de Carvalho, Lobito a Silva Porto e Vila João de Almeida a Ochicango (fronteira com o Sudoeste africano).

Parque-Escola para o ensino do Código das Estradas

A fim de que as crianças que estudam o Código das Estradas ponham as lições em prática, foi inaugurado em Jette, nos arredores de Bruxelas, um parque-escola com 6 000 metros quadrados de superfície, 1 300 dos quais são destinados ao trânsito de carros guiados pelos próprios alunos.

O interesse turístico da Ilha da Madeira

Na Sorbonne, sob a égide do Centro da Amizade Internacional, proferiu uma conferência, subordinada ao título «Saudade da Madeira», a assistente Dr.^a Nere.

A sessão terminou com um improviso do jornalista José Augusto, que, depois de agradecer à conferencista, juntou o seu entusiasmo pelas belezas da Madeira ao da dr.^a Nere, e situou o problema madeirense dentro do actual panorama turístico português.

*
* *

Dez por cento dos turistas que vêm a Portugal passam pela Madeira ou destinam-se exclusivamente a esta ilha.

Para estes turistas havia, em Dezembro de 1964, dez hotéis, uma estalagem, e vinte e quatro pensões de luxo.

Turismo na Noruega

Na Noruega, como nos outros países em que existem regiões montanhosas atraentes, os agricultores consideram o desenvolvimento do turismo como um meio interessante de elevar os seus rendimentos e de beneficiar a economia rural. No entanto, apercebem-se de que, para poder explorar com êxito os recursos turísticos, oferecidos pelas suas montanhas, os seus vales, as suas florestas e cursos de água, são necessários um grande esforço de cooperação e um auxílio considerável dos poderes públicos. Diversos factos de importância capital fazem do desenvolvimento do turismo uma iniciativa interessante para as explorações agrícolas de montanha. O primeiro, é que a maioria dos lavradores necessitam dum rendimento suplementar. Além disso, as regiões de montanha apresentam para os turistas atracções naturais cuja exploração pouco ou nada interfere com os trabalhos agrícolas e florestais.

Por outro lado, o gosto pelas férias ao ar livre, bem como os meios financeiros e o tempo para satisfazer esse gosto, aumentam constantemente. Finalmente, é incontestável que os recursos turísticos rurais podem ser explorados sobretudo nas regiões desenvolvidas, em que as receitas provenientes do turismo, por pequenas que sejam, poderão exercer uma influência considerável sobre a vida económica.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

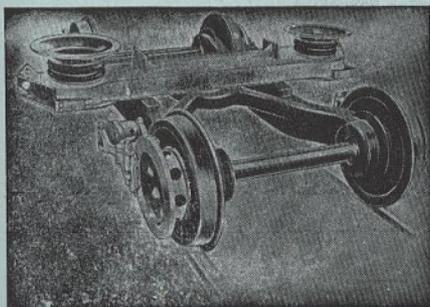


O MAIS MODERNO DO PAIS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

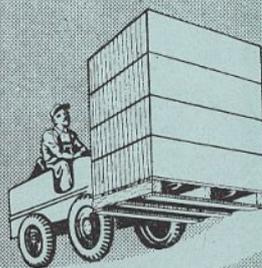
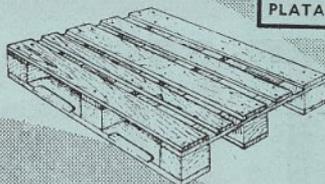
II Volume (Províncias)



ÍLHAVO
TELEF. 23713

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS



PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.

TELEFONE 73 63 26

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da



Não há melhor e
é português

PORTO—Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 414 — Telef. 23514/5

FÁBRICA—Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196

LISBOA—Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D — Telef. 772259

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL