

7.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Junho de 1964

Número 1836

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
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 3201 68 — LISBOA



**QUANTAS TÁBUAS SÃO NECESSÁRIAS  
PARA FORMAR UMA PLACA COMO ESTA ?**

**POUPE :**

**TEMPO  
MÃO DE OBRA  
DISSABORES  
MÁQUINAS**



**TRABALHE COM APARITE**

**FÁCIL DE USAR**

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

**SUPOORTA 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 a folhagem directa ou revestimento com termolaminadas.

MOBILIÁRIO, CAIXAS DE TELEFONIA E TELEVISORES, MÓVEIS DE COZINHA, BALCÕES, LAMBRINS, ETC.



**siat**

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

REG. 100

DEPÓSITO LEGAL  
- 0. JUL. 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 — Marqués 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. Luis, Estados Unidos, 1904

Director: ENG. LUÍS DA COSTA



# 1836

16 — JUNHO — 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

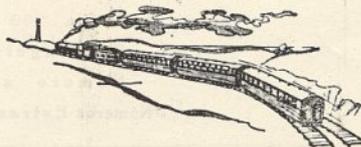
### COLABORADORES:

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

O papel do Caminho de Ferro na nossa Civilização, pelo Eng. <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i> . . . . .	131
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i> . . . . .	133
Imprensa. . . . .	136
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	136
Terras da nossa terra — Arganil, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i> . . . . .	137
Os nossos colaboradores. . . . .	138
Linhas Portuguesas. . . . .	138
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i> . . . . .	139
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	141
Publicações recebidas . . . . .	142
Companhia Carris de Ferro de Lisboa. . . . .	143
Parte Oficial . . . . .	144
Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes . . . . .	144



# O papel do Caminho de Ferro na nossa Civilização

Pelo Eng. EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

(Palestra proferida no Instituto Superior Técnico em 7 de Novembro de 1963, integrada na 1.ª Quinzena Cultural do ano lectivo de 1963-64)

(Continuação)

A expansão de via férrea pode dizer-se que extinguiu rapidamente grande parte do transporte por estrada, que só por alturas de 1920, com o desenvolvimento dos veículos automóveis voltou a adquirir importância primordial no quadro dos meios de transporte de interesse geral.

Durante, pois, cerca de um século o caminho de ferro gozou, praticamente, de um monopólio de transporte acelerado que contribuiu valiosamente para o seu desenvolvimento, mas foi causa de uma excessiva ramificação da rede de vias férreas da quase totalidade dos países, que viria a constituir pesada herança para os nossos dias.

O verdadeiramente extraordinário progresso material que o Mundo conheceu no século passado foi sobretudo devido ao aperfeiçoamento conseguido pela técnica dos transportes. Cabe ao caminho de ferro a primazia no domínio dos transportes terrestres, pois que o seu aparecimento veio não só facilitar as deslocações maciças, mas aumentar substancialmente a rapidez dessas deslocações, realizando simultaneamente uma apreciável diminuição do custo do transporte.

Avançando pelos mais variados terrenos, transpondo vales e cursos de água, perfurando montes e montanhas em túneis de extensão por vezes muito considerável, ligando cidades e vilas distantes, não se detendo na travessia de fronteiras, o caminho de ferro abateu barreiras geográficas e políticas, no sentido da generalização do transporte, levando-o às regiões mais afastadas, e sobretudo banalizando-o, abrindo-o a todos e a todas as mercadorias. Foi, por tal motivo, não só o grande impulsionador das deslocações das populações, que até aí na sua quase generalidade nasciam, viviam e morriam confinadas aos estreitos limites geográficos da sua região, mas foi também o grande obreiro da revolução industrial pela circulação fácil de matérias primas e de produtos fabricados que possibilitou. Deve-se-lhe a concentração industrial tornada viável em face da facilidade de transportes e do seu baixo preço de custo,

aliada a uma capacidade e regularidade verdadeiramente notáveis.

Deve-se-lhe ainda a noção moderna de velocidade, expressão até aí sem significado prático.

Pode dizer-se que nenhuma região lhe ficou estranha, tendo-se o caminho de ferro tornado um elemento indispensável à vida económica e social das populações.

Noutro plano, as vias férreas vieram reforçar a unidade política dos Estados, criando mais firmes laços de solidariedade entre os diferentes grupos étnicos nacionais, a par de relações de interdependência económica mais directas e positivas. Sob este ponto de vista promoveram uma uniformização da vida nacional dos vários países, pela difusão dos usos e costumes, formas de pensamento e valores essenciais das respectivas culturas.

Aponta-se como exemplo frisante desta influência o da aglutinação política dos Estados Unidos da América do Norte. Também o Canadá deve ao caminho de ferro — na opinião de um seu economista conceituado — o extraordinário progresso económico experimentado desde o início deste século.

Como impulsionador do fomento, o caminho de ferro foi e continua a ser a via básica de comunicação por excelência nas regiões que procuram acelerar o ritmo do seu desenvolvimento. É o exemplo actual das regiões africanas, e o de diversas zonas do leste e norte asiáticos.

Sem o caminho de ferro quantas áreas imensas da superfície terrestre teriam ficado inexploradas, apesar de ricas e de fácil povoamento!

Nem o transporte aéreo nem o rodoviário teriam, pelas suas características próprias, podido exercer o mesmo papel de via de penetração, de desbravamento e de civilização que o caminho de ferro, até ao presente, tem desempenhado de modo incontestável. Para não falarmos sequer no elevado interesse que o transporte ferroviário

oferece do ponto de vista das aplicações militares.

Diremos em última análise que o caminho de ferro se impôs mercê de um certo número de factores que lhe são característicos. São eles: a capacidade de transporte, a velocidade, a regularidade, a segurança e a comodidade. Nenhum outro meio de transporte apresenta, simultaneamente e em tão grande escala, estas características de interesse fundamental.

\* \* \*

Na voragem dos tempos actuais em que toda a nossa vida é constantemente uma prova de velocidade na luta constante contra o tempo, que passa afinal inexoravelmente sempre no mesmo ritmo, a velocidade é um símbolo e uma exigência. «Mais depressa» é a palavra de ordem generalizada em todos os domínios, fruto afinal do próprio ritmo em que se processa a evolução da Humanidade. Realizam-se, com efeito, hoje em dia em poucos anos, senão mesmo em meses, acréscimos de de conhecimento e de desenvolvimento que outrora levaram milénios e mais tarde já somente séculos, a alcançar. O homem de hoje tem de reconhecer-se dotado de certo cepticismo quanto à amplitude das conquistas da Ciência e das realizações da Técnica, das quais a experiência lhe ensinou a já não saber que esperar.

O que há bem poucos anos poderia ser uma conquista científica ou técnica extraordinária capaz de surpreender pela sua obtenção, muito provavelmente que não será hoje aceite se não como um facto natural, em que o mais extraordinário será precisamente o de não ter sido alcançado antes.

Quando o caminho de ferro nasceu, numerosos foram os velhos do Restelo que sobre ele se pronunciaram, a par dos entusiastas do novo meio de transporte que nele viam sobretudo o dealbar de uma nova época sem que talvez pudessem precisar as suas características.

É curioso registar que o próprio Marc Séguin, tão ligado a esse nascimento, não escondia, apesar do seu entusiasmo, uma certa surpresa perante as reacções do público. Escreveu ele em 1830, logo após, portanto, o triunfo da locomotiva de Stephenson: «Os caminhos de ferro foram uma das realizações mais extraordinárias da nossa época. Ainda nos custa familiarizar com esta velocidade inacreditável a que se transportam os passageiros sem lhes deixar tempo de se darem conta do espaço que percorrem».

E acrescenta: «O que não é menos surpreendente, talvez, é a temeridade audaciosa dos primeiros que se entregaram a estes terríveis motores. Mas a influência do exemplo é miraculosa; o que

nenhum homem isolado ousaria fazer, dez vão tentá-lo simultaneamente».

Note-se que as velocidades pouco excederiam uma ou duas dezenas de km/hora!

Thiers, apesar da sua cultura histórica e do seu espírito de estadista, não deixou de afirmar na Câmara dos Deputados francesa, que a via férrea era apenas um «divertimento de cientistas» e que nenhuma aplicação prática imediata se lhe antevia; receava aliás que a locomotiva explodisse ou que os passageiros fossem vítimas da mudança brusca de temperatura e da «atmosfera glacial» dos túneis.

Por ocasião da abertura à exploração em 1837 da linha de Paris a Saint-Germain, também o comboio inaugural foi olhado com inegável inquietação; tanto o rei Luís Filipe como os seus filhos não participaram nessa viagem para que «as suas vidas não corressem risco numa tal aventura».

Também na Alemanha o caminho de ferro era encarado de modo idêntico. Num relatório do Instituto Médico da Baviera, datado de 1836, diz-se, por exemplo, que o «transporte de pessoas deve ser proibido no interesse da saúde pública, pois que os movimentos rápidos não podem deixar de provocar perturbações sérias no cérebro dos passageiros». E mais adiante: «A simples vista de um comboio em marcha basta para provocar desordens cerebrais. As autoridades devem insistir por que uma vedação seja colocada de cada lado em toda a extensão da via férrea».

Alguns trechos duma descrição da passagem de um túnel da autoria de um repórter da «Ilustração Francesa», em 1843: «Eis que a locomotiva nos conduz para um ponto que antecipadamente faz estremecer mesmo os intrépidos: trata-se de mergulhar no seio das trevas e de ficar durante três quartos de légua na obscuridade mais completa». «Quatro minutos no máximo. E contudo como os nossos corações estremeeceram durante esses quatro minutos. Achávamo-nos lançados no domínio do desconhecido (. . .) Não tínhamos aliás dito adeus para sempre àqueles que estimávamos. . .?».

Também o nosso grande Garrett não se poupou a escrever no final dessa admirável obra que são as «Viagens na minha terra»:

«Nos caminhos de ferro dos barões é que eu juro não andar».

«Se as estradas fossem de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal!».

«Que tenha o Governo juízo, que as faça de pedra, que pode, e viajaremos com muito prazer e com muita utilidade e proveito da nossa terra!».

(Continua)

# O Algarve e o seu Turismo

VI

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

## **O clima, o mar, as costas, as praias, as montanhas e os rios**

Entre a Ponta da Piedade, a que nos referimos no artigo anterior e o Cabo Carvoeiro, desenha-se uma formosa baía que é das mais vastas da Península Ibérica, dominada pela antiga cidade de Lagos, razão pela qual é conhecida com este nome.

Lagos, a Lacobriga dos Lusitanos, foi baluarte árabe no tempo da dominação moura nesta parte da Península. Eram de Lagos vários navegadores de nomeada e também o célebre Gil Eanes. Muito sofreu esta cidade, com o terramoto de 1755 e, assim, todo o Algarve como região bastante sísmica que é. A província algarvia faz parte da zona mais sísmica da nossa metrópole. Esta a razão pela qual aquele desastroso terramoto, um dos maiores de todos os tempos e em todo o Mundo, arrasou Lagos, destruindo-lhe quase todas as casas e matando centenas de pessoas. O mar, embravecido, galgou as suas mais altas muralhas com ondas superiores a 11 metros de altura. A fortaleza do Pinhão ficou destruída, dela só restando agora alguns vestígios.

Lagos é hoje uma cidade muito simpática e com algum interesse histórico e arqueológico. Foi muito beneficiada com as obras que o centenário henriquino ali levou a efeito.

As suas afamadas praias, a propósito do que, razão sobeja para tal, com o seu mar tépido de águas cristalinas, as suas areias finas e sedosas, e o seu delicioso clima, têm uma rara beleza para a qual muito concorrem os rochedos de formas fantásticas e de enorme poder decorativo, em especial na gama dos tons vermelhos. São rochas que, em certos casos, da terra firme se separaram, por via de desmoronamentos ocorridos, tanto em anteriores eras geológicas, como, afinal, nos nossos próprios dias, uns provocados pelos movimentos tectónicos, outros originados na acção demolidora e erosiva dos agentes meteóricos.

A natureza das rochas e a permanente acção das

águas oceânicas, com o seu vaivém das marés e com o ondular da agitante vida do mar bastante concorre para aqueles efeitos.

Tais são os quadros cenográficos da costa que encantam a vista e nos obrigam a contemplar fascinadamente a beleza inédita destes locais.

Todos ou quase todos os acidentes costeiros ou as próprias rochas já no mar isoladas, merecem na região nomes que objectivam a posição, a sua grandeza ou a sua invulgar beleza e por vezes a esquisita forma que lhe confere semelhanças flagrantes.

O povo, de fértil imaginativa, e sempre pronto a expressar com espirituosa designação objectivada, o que sobremaneira o impressiona, deu a tudo engraçados e significativos nomes, alguns dos quais já tivemos ocasião de citar.

É a Praia da D. Ana, a dos Estudantes, onde corre o Ribeiro do Arquinho, é a Boneca, rocha que a tal se assemelha, é o Gigante da Praia, são as Sentinelas da Baía e depois, consoante as outras pareenças, o pórtico da D. Ana, a Cozinha, a Sala, etc., etc.

Trata-se de uma zona costeira bastante próxima da cidade e onde a Natureza convida a determo-nos para admirar os seus generosos prodígios, mas onde, há muito tempo, deveriam existir os indispensáveis atributos turísticos.

Não hesitamos em repetir que o Turismo não se pode fazer só com a amenidade do clima e com as belezas naturais.

Continua a notar-se absoluta carência de alojamentos e de outros variados meios, com os quais se podem criar correntes turísticas. Para tanto, muito se precisa da iniciativa particular a desenvolver-se dentro do plano devidamente estudado e estruturado pelas entidades oficiais responsáveis, e muito se espera em matéria de protecção e de incentivo, por parte dessas mesmas entidades, acção esta que deve ser desenvolvida em termos de evitar especulações e outros desmandos, que em muito podem prejudicar a pureza das ideias e dos propósitos.

Há que construir mais hotéis nesta zona, poussa-

das, estalagens e pensões como assim restaurantes, tanto quanto, é certo, haver actualmente nítida insuficiência de instalações hoteleiras próprias.

Hoje dispõe-se apenas de um recentíssimo Hotel, de um Hotel de 1.ª classe B na Meia Praia com 52 aposentos, da Estalagem de S. Cristóvão com 11 aposentos actualmente em ampliação, da Pensão Restaurante Costa d'Ouro, com 16 aposentos e da Pensão D. Ana com 11 aposentos. É na verdade muitíssimo pouco. A Piedade e as suas proximidades precisam mais estabelecimentos de hotelagem e a Meia Praia com os seus 4 kms. de refulgente areal, de ameno clima e de mar quase sempre tranquilo e convidativo, é local que se oferece bastante propício à edificação de vários hotéis, de Campos de Jogos, de Piscinas, de Parques de Campismo, etc., etc.

Esta praia é, em quase toda a extensão, marginalizada pelo Caminho de Ferro que ali possui um apeadeiro com o seu nome.

Pensa-se que, a tal respeito, e para quando sobrevierem as realizações que valorizem turisticamente esta bela praia, importará transformar este modestíssimo apeadeiro em ampla e conveniente estação ferroviária. Pela mesma razão, importará prolongar e melhorar a estrada costeira ali existente integrando-a na rodovia a que ora vamos fazer larga referência como sugestão que nos permitimos ventilar.

Parece-nos que se trata de uma obra de verdadeiro embelezamento regional e que, em larga medida, contribuiria para o desenvolvimento do turismo.

Ela facilitaria até a fixação, ao longo da costa, de quem ambiciona viver nas proximidades do mar e a respeito dos que não tenham dificuldades materiais para tal. Conhecemos já alguns casos deste género, respeitantes a estrangeiros nórdicos e britânicos que adquiriram terrenos nestes locais e construíram moradias para ali se instalarem, gozando a a sua aposentação, a amenidade do clima em especial no Inverno, e as belezas naturais.

Há muito a esperar a este respeito por parte dos luso-americanos e dos próprios americanos.

Pensamos que uma rodovia a iniciar-se em Sagres, que, pelas alturas das falésias, circulasse em caprichosas curvas, permitindo visitar os recônditos locais da costa, as numerosas praias encravadas entre penedias, facultando-lhes acessos e proporcionando panorâmicas de atraência, seria uma artéria de especial valor turístico. Esta via, de traçado sinuoso, que em planta e em perfil deveria contornar a orla costeira tão próximo quanto possível dos vértices das arribas, constituiria artéria que, até a pé, daria prazer em percorrer, para com mais pormenor apreciar o caprichoso recorte das falésias, descer às praias, visitar as furnas e grutas, etc., etc.. O que existe nesta costa, até à Praia da Rocha e mais além ainda, constitui um manancial de singulares belezas inexploradas, pouco apreciadas e até desconhecidas de nós próprios portugueses.

Em várias destas praias se pode tomar banho, pois as águas são quase tranquilas e límpidas. Há muitos sítios em que os amadores da pesca têm algumas possibilidades de dar largas às suas inclinações.

A rodovia a que nos referimos a título de sugestão, proporcionaria nos terrenos da sua margem oposta ao mar, zonas «edificandi» a constarem, bem definidamente, do planeamento que importa estabelecer em termos de, prudentemente, afastar da estrada as edificações, consoante a sua natureza e fim, mas garantindo à rodovia e aos novos imóveis a beleza paisagística que o mar e as costas facultam, sem prejuízo dos seus acessos.

É evidente que uma artéria dessas obriga a construir miradouros, parques de estacionamento, etc. a espaços convenientes da sua extensão, e em locais devidamente estudados, de fácil ligação à Estrada Nacional.

Parece-nos, contudo, e pelo que, em alguns locais, nos foi dado observar ultimamente, estar-se a proceder, sem qualquer planeamento, pelo que já alguns casos se registam que prejudicarão o traçado da sugerida rodovia, sugestão esta um tanto inspirada no que existe, por exemplo, na afamada Côte d'Azur, entre Nice e Menton. Nesta linda região, houve a ideia de construir 3 estradas vulgarmente conhecidas pelas «Corniches de la Riviera» que além do mais têm como marcada objectividade o turismo nesta zona costeira.

Uma delas contorna em proximidade o recorte da costa e segue, às vezes, à beira das penedias. Outra desenha-se mais atrás, mas em planos superiores e, portanto, com horizontes mais longos, e a terceira ainda mais dentro de terra, em cotas muito mais elevadas, permite uma panorâmica de mais largas vistas de mar mas da qual também se desfrutam aspectos de serra, dado que circula pelos contrafortes dos Alpes Marítimos.

Neste caso da costa trancesa do Mediterrâneo, o problema foi encarado com bastante antecedência e com inteligente previsão.

Da solução dele resultou um efeito surpreendente, que por si e por outras razões tantos turistas atrai àqueles lugares. Foi possível esta solução, porque o relevo dos terrenos e a sua disposição com relação à costa, tal permitiriam.

No caso do barlavento algarvio, na costa, não se verifica aquela propriedade orográfica para efectivação de várias «Corniches», próximas e em vários níveis. O litoral algarvio comportaria uma única «corniche» mas esta seria sobremaneira tão bela e constituiria, pela sua possível extensão e variedade de aspectos, um valioso atributo turístico oferecendo a tal possibilidade de vir a ter nas proximidades da sua margem oposta ao mar, os necessários hotéis, restaurantes, pousadas ou estalagens, estações de serviço automóvel, campos de jogos, parques de esta-

cionamento e de campismo, moradias, vivendas de Verão, etc., etc..

Sob o aspecto económico-financeiro do empreendimento, o problema julga-se apresentar dificuldades, visto que será preciso investir elevados capitais, tanto na aquisição dos terrenos, como principalmente na construção da rodovia os referidos anexos, não sendo fácil prever a medida em que tudo seja plenamente compensado e o prazo em que tal compensação se torne possível.

O regimen das mais valias, a possível e talvez necessária revisão das taxas de turismo, o estabelecimento de portagens e outros recursos, constituiriam receitas porventura capazes de, a prazo dilatado, aduzirem consideráveis compensações, demais que, ao fim de certo tempo, appareceria larga matéria tributável através dos vários imóveis e outras propriedades construídas naquelas condições e mercê da urbanização para tal preparada.

\* \* \*

Nesta zona costeira existe a tão reputada Praia da Rocha, conjunto de várias praias, tendo cada uma algumas centenas de metros mas separadas umas das outras por pequenas pontas rochosas, nas quais se romperam túneis que nas praias-mares permitem de umas passar para as outras.

Várias escadas talhadas nas falésias e executadas com alvenarias rústicas, estabelecem ligação entre as praias e a zona urbana que se desenha na orla costeira em extensão considerável.

A Praia da Rocha tem tanto de invulgarmente bela e de atraente como de infeliz.

Conhecemo-la há 40 anos e está hoje pouco mais melhorada do que era então.

Continua a descida para a praia a ser o que então era, acanhada, incómoda e imprópria. Continua igualmente a ser estreita, tortuosa, incómoda e perigosa, a estrada que da cidade de Portimão conduz à praia porque não há maneira de se ver construída uma artéria ampla e condigna que garanta esse acesso, o qual, nas condições actuais é insufficiente e até vergonhoso.

Continua embaraçada e paralisada a sua urbanização, essa que devia objectivar, com vistas largas, a inevitável expansão urbana e as lógicas exigências do desejado desenvolvimento turístico desta zona que bem poderia constituir um vértice do polígono — *Portimão e Praia da Rocha — Caldas de Monchique, Serra e picos da Fóia e Picota — Lagos e Meia Praia — Sagres e S. Vicente*, de importância capital no turismo da provincia algarvia, e com lugar de especial relevo no Turismo Nacional.

Já há vinte anos nos lembra ter visto, exposto numa das paredes da modesta casa onde estava instalada a Comissão de Turismo da Praia da Rocha, o plano de urbanização que afinal nem mesmo se

sabe se foi ou não definitivamente aprovado ou se continua em estudo.

Porém, tem sido este organismo, cheio de boa vontade mas falho de recursos, que, segundo parece, tem effectivado os tais túneis dando passagem de praia para praia quando a maré, por estar alta, não permite o trânsito por estas zonas das praias. A ele se deve a construção das escadas e, ultimamente, o aformoseamento e arranjo ajardinado e iluminado da orla que se estende entre o Casino (triste e vergonhoso imóvel que mais compromete a beleza da praia) e a fortaleza de St.<sup>a</sup> Catarina hoje também embelezada e onde estão em curso, próximo da conclusão, importantes obras de aformoseamento, arranjo, consolidação, etc., com vista a fins turísticos, levada a efeito, segundo nos informaram, pela Junta dos Portos do Barlavento do Algarve.

Queremos aqui deixar consignada a simpatia e o entusiasmo com que acompanhámos a evolução destas grandes obras, que seguiram à construção dos dois muros-esporões do Porto de Portimão, com os quais se conseguiu uma vasta zona de fundeio de objectivos portuários, e até local, para desportos marítimos, o que tem especial importância turística.

Na última vez que ali estivemos, vimos com desagradável surpresa que sensivelmente no local em que há bastantes anos se iniciara a construção de um hotel, a que já nos referimos aliás, com contraindicada situação dado o prejuizo panorâmico que esse imóvel viria então originar, vimos, dizíamos, a azáfama edificadora de volumosa e alta estrutura de betão armado destinada a um hotel.

Entendemos que estes terrenos deveriam ser vedados à construção urbana para os destinar a esplanadas e ajardinamentos, garantindo por esta forma os ricos panoramas de mar que desta bela avenida se desfrutam. Fora atingido por esta forma o património paisagístico da Praia da Rocha, para levar a efeito mais um hotel que nos dizem virá a ser de Luxo ou de 1.<sup>a</sup> classe A.

Ao lamentarmos este facto, que tanto nos impressionara em conversa com certo categorizado algarvio, este, na sua costumada ironia espirituosa, nos disse que a grande obra — a do novo hotel — iria *cegar* milhões de pessoas.

De momento, não atingimos a subtilidade da frase.

Pensando melhor acabámos por felicitar este nosso amigo. Sim, na verdade além daqueles, — e alguns são eles — que tinham e têm as suas moradias, marginando pela esquerda a referida avenida e que justamente tinham a *vista* grandiosa de mar que agora sem ela ficam, restando *cegos*, devido à interposição do imóvel em causa, outros, os milhares e milhares dos que por ali passeiam e hão-de passar, por anos e anos, a quem a vista também foi tirada e que *cegos* ficaram porque não vêem nem poderão ver essa panorâmica.

Mas então não haveria outro local, em toda aquela

# Imprensa

## «Diário do Alentejo»

Completo 32 anos de existência o «Diário do Alentejo», um jornal que, honrando a Imprensa do País, honra a cidade de Beja, onde se publica.

Dirigido pelo sr. M. A. Engana, seu proprietário e editor, que o tem mantido sempre em alto nível, e colaborado por alguns dos melhores, mais ilustres nomes alentejanos, o «Diário do Alentejo» pode ufanar-se de tudo quanto de proveitoso tem feito em prol da causa regionalista e da causa nacional.

As nossas melhores saudações.

## «Defesa Nacional»

Com os números 359 e 360, reunidos num só volume, a excelente revista «Defesa Nacional», de de que é fundador e director o 1.º Tenente da Marinha José Soares de Oliveira, completou 30 anos de existência. Como habitualmente, a sua colaboração continua a ser escolhida e de grande interesse.

Nestes dois números há que dar especial relevo aos seguintes:

«Mensagens históricas» trocadas entre os Presidentes Português e Brasileiro; «Depoimento valoroso e impressionante», extraído duma notável conferência do Almirante Mexia Salema; «Henrique Carvalho,

apreciável extensão de orla marítima, para ser construído o hotel em referência?

Seria impossível edificá-lo marginando também a avenida já traçada mais para Poente e ladeando a futura artéria que desta avenida, está indicado, seguirá à cidade de Portimão, a constituir o desejado e amplo acesso a que já nos referimos? Não seria possível esta realização sem prejuízo da tal riqueza panorâmica?

Afigura-se-nos que neste local o futuro hotel teria óptimas vistas de mar, panoramas belos da Serra de Monchique, dos campos e da cidade e erguido em altura conveniente, encantadores horizontes, até além da Piedade, respeitantes à formosa baía de Lagos.

NOTA — Já com este artigo concluído, tivemos o prazer de ler nos jornais do dia 2 de Maio uma nota do Ministério das Obras Públicas pela qual se fica sabendo ter sido recentemente autorizada a construção de unidades hoteleiras no Algarve com a capacidade de 3 800 quartos.

Pensamos que, embora com lamentável atraso, semelhante medida em conjunto com outras de carácter urbanístico, virá muito ao encontro dos justos anseios do Algarve e também das empresas investidoras de volumosos capitais na aquisição de terrenos da costa algarvia, como assim dos desejados progressos do turismo nesta nossa província, assunto do qual nos temos ocupado nas páginas da «Gazeta».

Benemérito da Pátria», escrito pelo próprio filho, coronel Dias de Carvalho; «Aspectos actuais da Marinha Federal Alemã», pelo Prof. Eduardo Bairrada; «O Valor das Forças Armadas», pelo Ten.-Coronel Neves Adelino: «Um brasileiro nascido no Chiado», pelo Major Correia de Matos; «Oficiais portugueses em serviço no estrangeiro»; a secção «Vida Militar», com as habituais referências a entidades e acontecimentos militares; «A acção Académica e o Exército»; «Armaamento Militar Naval»; «Desenvolvimento da Marinha Mercante»; «Aniversário do Colégio Militar»; «Um poema para militares»; «Mortíferos engenhos de Guerra».

Profusas gravuras ilustram o texto. A da capa mostra uma patrulha de Marinheiros de Portugal no galhardo cumprimento do seu dever em terras de Angola.

As nossas sinceras felicitações.

## «Actualidades»

Com sua edição de 30 de Maio, completou um ano de vida o semanário «Actualidades», da direcção do distinto jornalista António Feio.

Jornalista de garra, António Feio, no editorial com que celebra o primeiro aniversário do seu jornal, deixou esta afirmação que passamos a transcrever textualmente:

«Percorremos um ano de vida. Não fazemos festa. Continuamos o caminho iniciado, sempre com o mesmo fim: Dar apoio, eferecer guarida, construir refúgio para aqueles que careçam de fazer ouvir a sua voz, de apresentar a sua razão. E fazemo-lo, como sempre, tranquilamente, sem outro desejo que não o de levarmos um pouco de calor humano a quem se julgue sózinho na vida é o que mais desejamos».

A António Feio e seus colaboradores apresentamos os nossos melhores cumprimentos pela entrada em novo ano de existência de «Actualidades».

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A assembleia geral ordinária dos accionistas efectua-se no próximo dia 26 do corrente

Sob a presidência do dr. Augusto Cancela de Abreu, efectua-se, no próximo dia 26 do corrente, na Estação do Rossio, 1.º andar, pelas 15 horas, a assembleia geral ordinária dos srs. accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a seguinte ordem do dia:

Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1963 do Relatório do Conselho de Administração e do parecer do Conselho fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral, e preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes, nos termos estatutários.

## TERRAS DA NOSSA TERRA

## Arganil

Um artigo do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

**N**UMA das mais encantadoras regiões da Beira Litoral e a escassas dezenas de quilómetros da Capital da Província, situa-se a antiquíssima v.l.a de Arganil — sede de uma comarca bem conhecida em Lisboa, pelo bairrismo das suas populações.

Em Arganil, deveria ter o seu término o ramal da Lousã, cuja construção foi suspensa já há anos em Serpins, modesta aldeia do concelho daquela vila, ainda distante da projectada meta.

O acesso a Arganil não oferece, apesar disso, qualquer dificuldade. A Empresa Automobilista Arganilense (Jorge, Mariano & C.ª) com sede na própria vila, liga-a a todos os pontos de interesse da Província e do concelho. Assim, uma carreira diária enlaça na Lousã com as circulações ferroviárias do aludido ramal e segue para Góis, Arganil, Coja e Avô até Pomares, utilizando a E. N. 342 que, desde Arganil, acompanha o formosíssimo curso do Alva. Os autocarros de outra concessão da mesma Empresa ligam Coimbra com Vila Nova da Ceira e Góis, prosseguindo no mesmo itinerário anterior até Pomares, todos os dias excepto aos domingos. Mas ainda é possível utilizar outra via: partindo de Coimbra duas vezes por dia, os autocarros da carreira de São Romão circulam pela estrada da Beira e combinam em Moita da Serra com outros que vão até Arganil. Para quem utiliza carro próprio e prefere as boas estradas, este será mesmo o percurso recomendável, pois a E. N. 342, embora muito pitoresca, encontra-se em deplorável estado de conservação, que urge remediar. No entanto, a viagem nos transportes colectivos é rápida e confortável; os autocarros, cómodos e limpos; e o pessoal, simpático e cortês, faz gosto em atender, dentro dos limites em que as suas funções o permitem, os desejos de quantos visitam a região nos veículos em que prestam serviço.

Aproveitando tão amplas facilidades de transporte, pode o visitante utilizar à ida algumas das carreiras que partem de Coimbra pela estrada da Beira e regressar à mesma cidade quer pela carreira directa, quer pela da Lousã, onde poderá tomar o caminho de ferro, ou vice-versa. Assim, terá ensejo de efectuar

um agradável circuito que redobrará de interesse se a excursão for prolongada até Pomares, término das carreiras antes aludidas.

Uma visita rápida à região pode bem fazer-se num fim de semana, em especial se a este se ligar um dia de feriado nacional, mas a quantos apreciam o gozo tranquilo das maravilhas naturais da nossa terra não podemos deixar de sugerir maior demora na região.

Já em número anterior desta revista descrevemos aos leitores o trajecto pela estrada da Beira, desde a romântica urbe do Mondego até ao entroncamento da Moita da Serra, a escassos quilómetros de Arganil; hoje, limitar-nos-emos, por isso, a referir-lhes a digressão de Lousã a Pomares, seguindo a E. N. 342.

O passeio, de facto, é encantador. A estrada adapta-se à região acidentada que atravessa com as suas inúmeras sinuosidades, atingindo, ao cabo de uma quinzena de quilómetros, a Portela de Góis. Aí se aparta a estrada que segue para Castelo Branco e, desse mesmo ponto, se disfruta um magnífico panorama. Prosseguindo, desce-se rapidamente para a pequena vila de Góis, onde, de novo, se impõe uma pequena paragem, para se contemplarem os belos tectos pintados que ornaram as salas da antiga Casa da Quinta, onde hoje se acham instalados os Paços do Concelho, e ainda para ver a antiga igreja paroquial, em cuja capela-mor estão sepultados o Conde de Sortelha (D. Luís da Silveira) e sua mulher, em magnífico monumento funerário, um dos mais interessantes dos que o Renascimento nos deixou em Portugal. Além destes dois monumentos nacionais, reserva ainda Góis outros encantos para o turista menos apressado, entre os quais o vizinho Cabril do Ceira.

A estrada dirige-se agora para o vale do Alva, vencendo a Portela da Corte Nova, donde se volta a ter imponente panorama, e atinge Arganil, a cerca de 35 km da Lousã.

A vila de Arganil já existia antes da fundação da Nacionalidade; o seu primeiro foral data de 1114 e foi renovado por D. Manuel aquando da reforma que empreendeu. Junto à vila, próximo da capela de

São Pedro, têm sido encontrados numerosos objectos de proveniência romana, o que leva a crer ter estado aí localizada a povoação em tempos remotos, hipótese corroborada pela existência no sítio de ruínas de antigas construções. A via romana de Conímbriga à Guarda passava por essa povoação, na qual é natural que, já nessa época, existisse uma pequena fortaleza.

O monumento principal da vila é precisamente essa capela de São Pedro, curioso templo romano-gótico, no qual se conserva uma notável imagem de São Pedro, gótica, esculpida em pedra de Ançã e que apresenta francas analogias com duas outras imagens da mesma época que se guardam actualmente, uma no Museu Machado de Castro (Coimbra) e outra, bem perto de Lisboa, em S. Pedro de Penaferrim (Sintra).

Merece visitar-se também, conquanto não seja, como a anterior, monumento nacional, a Matriz de Arganil, de fundação quinhentista, mas muito adulterada por ulteriores reconstruções. Conserva uma capela do Renascimento, de certo mérito; o tecto da nave é de caixotões pintados, género frequente neste zona do País.

Já fora da vila, fica o santuário de Montalto ao qual se chega por estrada que vai serpenteando nos seus três quilómetros até atingir o cume onde se eleva o templo principal. No caminho, passa-se pelas capelinhas do Senhor da Agonia e do Senhor da Ladeira, esta com a célebre imagem do Deus Menino, de muita devoção na região. Do Santuário, anexo ao qual há um bom parque, disfruta-se outro belo panorama, que só por si justifica a ascensão.

Muitas outras excursões se podem fazer de Arganil; assim pode ir-se a Pombeiro, acessível por uma boa estrada, obra de um filho da terra que no Brasil granjeou fortuna e muito tem feito pela terra que lhe foi berço. Pombeiro da Beira orgulha-se de possuir na sua igreja matriz três notáveis túmulos, todos classificados como imóveis de interesse público. Pode também ir-se à Serra ou, ao longo do curso do Alva, até Avô.

Nesta última hipótese, passa-se às pitorescas povoações de Coja e de Vila Cova e, seguindo sempre a já mencionada E. N. 342 (percorrida pelas carreiras da Empresa Automobilista Arganilense), chega-se à atraente vila de Avô, antiga sede de concelho e hoje, pálida sombra de outrora, bastante decadente. Conserva o seu pelourinho e a antiga casa da Câmara, bem como numerosas casas solarengas, na sua maioria em precário estado de conservação.

As carreiras da camionagem vão um pouco mais além, a Pomares, de onde é fácil atingir, em interessante caminhada, a característica aldeia de Piódão — típico exemplo de povoação serrana.

De novo em Avô, uma dezena de quilómetros de medíocre estrada leva a Venda de Galizes, passando pelas celebradas varandas de Avô, imponente

## Os nossos colaboradores

### Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves

O nosso prezado amigo e ilustre colaborador, sr. Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, engenheiro civil de 1.ª classe exercendo, na C. P., as funções de Chefe de 2.ª da zona da Via e Obras e que, no Instituto Superior Técnico, rege, com reconhecida competência, as cadeiras de Mecânica Racional e de Caminhos de Ferro, prestou recentemente provas brilhantes naquele estabelecimento de ensino, para obtenção do grau académico de Doutor.

Essas provas, que obtiveram alta classificação, consistiram no seguinte: a) Uma prova prática — elaboração de um projecto ferroviário — com a duração de uma semana; b) Provas públicas: 1) dois interrogatórios sobre dois pontos tirados à sorte, com 48 horas de antecedência; 2) Discussão da dissertação da tese apresentada — «A Potência de Transporte como Elemento Fundamental na Moderna Planificação Ferroviária».

O primeiro ponto saído (prova em 18 de Maio de 1964) teve por tema: «Cálculo dum alto viaduto de Caminho de Ferro». Foi arguente o sr. Prof. Edgar Cardoso.

O tema do segundo ponto (prova em 20 de Maio) foi: «Sistemas de encravamento para a segurança da circulação ferroviária». Arguente: o sr. Prof. Leite Pinto.

A defesa da sua notável dissertação realizou-se no dia 21 do mesmo mês de Maio, e teve como arguentes os srs. Professores Correia de Barros e Leite Pinto, Reitores, respectivamente, da Universidade do Porto e da Universidade de Lisboa.

O doutoramento do nosso ilustre colaborador, a quem apresentamos as nossas mais vivas felicitações, é o segundo, em Engenharia Civil, concedido pelo Instituto Superior Técnico.

Em breve, faremos à dissertação «A Potência de Transporte como Elemento Fundamental na Moderna Planificação Ferroviária» desenvolvida referência.

## Linhas Portuguesas

### Vai circular nas nossas linhas a primeira carruagem-bar construída em Portugal

Foi a pesar à báscula da estação do entroncamento a primeira carruagem-bar construída em Portugal e destinada aos comboios da C. P.. Trata-se dum veículo dotado de todos os requisitos modernos e que, no seu género, é dos melhores que circulam nos grandes expressos europeus.

Revestido de chapa metálica ondulada, é, no seu aspecto exterior, semelhante ao das carruagens chamadas de «prata».

miradouro, do qual se goza mais um deslumbrante panorama. Na Venda de Galizes, passa a estrada da Beira, ainda de muitos conhecida como a estrada real, que depressa conduz a Coimbra, fechando-se assim este circuito, rico de interesse e de variedade paisagística.

# 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

*Ao Sr. Eng. Júlio José dos Santos, com a gratidão do Autor*

**A**O pretender escrever o que se segue, esforçou-se o autor para que o seu trabalho fosse, tanto quanto possível, perfeito.

Pela sua extensão e para uma melhor arrumação dos factos, foi ele dividido em duas partes:

I Parte — de 1844 a 1905

II Parte — de 1906 até aos nossos dias.

É vasta a Legislação. É difícil a compilação por o assunto se achar disperso e ainda por falta de elementos de informação, principalmente dos que se referem a épocas mais remotas. Não é raro depararem-se nos autores em contradição, diversidade de datas, etc. e seria ousadia pretender fazer obra completa, mas por ela espera o Autor a benevolência do Ex.<sup>mo</sup> Snr. Eng. José Júlio dos Santos e de todos os seus leitores.

\* \* \*

## I PARTE

1844 — 1905

Desde as descobertas de Papin em 1690, aproveitadas mais tarde por James Watt e D. Robinson (1759), seguiram-se os progressos incessantes até à perfeição de hoje.

A génese do caminho de ferro, pode dizer-se, vem desde estas datas, tendo do início sido aplicado no transporte de carvão e minério nas regiões de Durham, Northumberland, etc., então em carris de madeira, pois só em 1768 foram substituídos por carris de ferro.

O grande consumo de água e o pouco peso transportado, então, quase inutilizava tão valiosa descoberta e só em 1813 as inovações de Mr. Blakett mostraram ser bastante a aderência das rodas. Mais tarde, Marc Séguin conseguiu os progressos que permitiram aumentar a velocidade e a carga rebocada.

A perseverança de Fulton libertou a navegação dos ventos e das correntes e o génio de George Stephenson (modesto fogueiro das minas de New-Castle) construiu a locomotiva «FUSSEC», para serviço num caminho de ferro de 61 quilómetros de extensão.

Os constantes progressos permitiram mais tarde a arrojada construção do caminho de ferro de S. Francisco da Califórnia a Omha — 3070 kms. — vencendo as Montanhas Rochosas e a Serra Nevada, com altitudes que vão a 2000 m. e regiões em que as camadas de neve chegam a atingir 5 metros.

Mais tarde, para cada um dos tipos de locomotivas foi criada uma designação que os definia. O tipo 6-4-2 significava uma máquina de seis rodas com bogie de 4 rodas à frente e 2 atrás.

Em 1823 foi construída a primeira via férrea em França (de Lyon a Saint Étienne), sendo em 1837 a 1848 que foram criadas as grandes linhas.

Em 1825 foi construído em Inglaterra o primeiro caminho de ferro, de Darlington a Stockon, seguindo-se depois o de Liverpool-Manchester.

Começaram pouco depois as primeiras tentativas para a construção de um caminho de ferro em Portugal.

Será interessante transcrever um artigo publicado na «Revista Universal de Lisboa» do mês de Julho de 1845:

«Depois de composto o artigo que acima se lê, recebemos um mapa litografado, que mostra a parte Sul da península, de Lisboa a Madrid, onde se vê a estrada de ferro entre estas duas capitais, proposta pela Companhia representada por Bacon.

A planta é tirada por James Emslie, engenheiro civil, que nos dizem ter estudado esta linha desde Dezembro do ano passado.

O carril de ferro de que se trata deverá começar

no sítio de Santa Apolónia e continuar pelo Norte do Tejo até à Barquinha, supomos, onde passará ao Sul sempre paralelo ao rio até Talavera, donde seguirá por Casarubia até Madrid.

Informam-nos de que os fundadores, em Londres, da Companhia anglo-portuguesa, são: Duque de Guiche, lord Uxbridge, Conde de Bousay, Thomaz Duncombe, deputado e o General Bacon.

Esta direcção pretende estabelecer em Lisboa, outra, de portugueses, que tomassem certo número de acções.

O Capital da companhia deve ser de 3 milhões de esterlinos em acções de £ 20, por acção, com intervalo de 3 meses.

A companhia fazia um depósito de 100 contos de réis ou mais, para garantia das suas promessas; não exige do Governo senão que a importação dos objectos de que carecer seja livre de direitos.

Todas as expropriações serão por sua conta e não quer mais interesse líquido que o de seis por cento; qualquer excesso que haja será dividido entre a companhia e o Tesouro Português.

Abaixo do mapa a que acima nos referimos lê-se o seguinte:

As linhas pretas do plano mostram a projectada estrada de ferro de Lisboa a Madrid, com as ramificações. As linhas vermelhas indicam a projectada direcção do Sul, por Évora, Beja e Mértola a fim de abrir comunicação com a linha espanhola de Sevilha, em projecto.

Uma ramificação deverá dirigir-se a Estremoz e Elvas. A linha amarela, a do projectado caminho de ferro por Alhandra, seguindo o vale do Sobral e Caldas e segue por Leiria, Coimbra, etc. até ao Porto. Haverá pontos intermédios em todas as cidades e povoações por onde passarem as estradas de ferro, onde farão alto as carruagens.

A companhia obriga-se a construir uma porção considerável de linhas projectadas em dois anos e toda a obra em quatro anos.

Há toda a esperança, uma vez que não se ofereça algum obstáculo imprevisível, em abrir a linha que conduz a Santarém no período que decorre até ao fim do próximo verão.

O preço da condução para os passageiros de 1.<sup>a</sup> classe será mais ou menos de 180 réis por légua, os de 2.<sup>a</sup> classe pagarão 120 réis e os de 3.<sup>a</sup> 60 réis. Publicar-se-á uma tabela de preços que serão igualmente moderados, para o transporte de cavalos, gado, géneros e mercadorias, etc.

As carruagens mais expeditas andam à razão de 12 léguas por hora, os transportes de géneros e mercadorias andam 6 léguas por hora.

Dizem-nos também que a companhia se obriga a começar os seus trabalhos 4 meses depois de obtida a permissão do Governo.

A grande efervescência política em 1846 paralisou

os esforços despendidos até então, sendo liquidadas as despesas feitas pela companhia e que segundo documentos apresentados eram de cerca de 1.385.629\$203 réis.»

\* \* \*

Em 19 de Dezembro de 1844 foi lavrada a escritura com a Companhia das Obras Públicas de Portugal, cujo objecto era fazer todas as grandes obras que fossem legalmente autorizadas para o melhoramento das comunicações do País, debaixo da fiscalização do Governo e com a garantia do Estado.

A 19 de Abril de 1845 era aprovado o contrato com a mesma companhia para abertura e melhoramento de diversas estradas e a construção de um caminho de ferro desde as margens do Tejo até à fronteira de Espanha.

Pelo mesmo contrato se estipulava que o caminho de ferro deveria estar concluído dentro de 10 anos, o mais tardar, contados da promulgação da lei, salvo casos de impossibilidade reconhecida.

Em 18 de Outubro do mesmo ano eram publicadas pelo ministério dos negócios do Reino as bases que o Governo oferecia para a construção de caminhos de ferro por meio de concessões de privilégio, como seja:

1.<sup>a</sup>— O privilégio exclusivo até 99 anos, tanto para os caminhos de ferro, como para os diferentes veículos de transporte, a contar da conclusão das obras.

2.<sup>a</sup>— A concessão de terras do Estado por onde as linhas tivessem de passar e de pedra, areia e barro que nelas houvessem ou em quaisquer outras do Estado e que pudessem ser necessários para as obras.

3.<sup>a</sup>— A isenção de direitos por cinco anos, para todos os artigos que fossem necessários importar de países estrangeiros para a construção dos caminhos de ferro e sua exploração, tais como ferro em bruto ou fabricado, carvão, madeiras e máquinas, mediante a necessária fiscalização, para evitar toda a fraude.

4.<sup>a</sup>— A isenção de impostos gerais ou locais, tanto sobre as obras da empresa ou companhia, como a respeito do seu capital, representado por acções e do rendimento destas.

5.<sup>a</sup>— A faculdade de formar as tabelas que deveriam pagar os passageiros, mercadorias, géneros e quaisquer outros objectos que fossem transportados pelo caminho de ferro, nos primeiros 10 anos a contar do tempo em que se concluisse a obra.

Decorridos estes 10 anos, as tabelas seriam logo revistas e examinadas pelo Governo, de acordo com a empresa ou companhia a fim de serem aprovadas por ele as alterações que a experiência houvesse demonstrado como necessárias.

(Continua)



# Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

## VENEZA

CIDADE romântica, doirada e policroma onde, como os acordes de uma orquestra, as cores e as formas se combinam com as águas dos canais e a luminosidade do céu, Veneza será sempre maravilhoso espelho da Renascença. Poucas cidades como esta evocam, através das suas antiguidades históricas, o esplendor de um mundo de beleza e de sonho quando a vida era uma expressão de arte.

Dominando o Levante, quando os marinheiros conquistaram terras da Ásia, transpôs para os tesouros da sua arquitectura a sumptuosidade e a delicadeza das linhas orientais — ritmo de filigranas caprichosas. Rainha do Adriático, foi a sentinela avançada da civilização cristã diante do império levantino. Capital da República dos Doges (a mais aristocrática das repúblicas), foi ainda a cidade misteriosa, opulenta, das púrpuras severas, dos damascos voluptuosos, urbe soberba em que floriram as rosas ardentes do amor (raptos, serenatas, entrevistas), cintilaram as pedrarias fascinantes da galantaria e fulgiram os punhais dos esbirros da Inquisição. É a cidade-museu que nos encanta como jóia sortilêga, e nos deslumbra como tapeçaria faustosa; é a cidade-romanza, guardando como fabuloso stradivário o segredo dos idílios célebres: Liszt e Marie d'Agoult, Musset e Aurore Dupin... É a cidade que sobre as águas de opala e de safira se abre como fantástico nenúfar, evocando nas quatrocentas pontes e nos cento e sessenta canais, novelas de capa-e-espada, escadas secretas de palácios seculares, mercadores com preciosidades da Arábia, da Pérsia e da Turquia... Veneza nasceu entre as lagunas do pântano quando o povo que habitava as margens do rio Pó, fugindo à invasão de Átila (que com os seus hunos devastava as cidades romanas) se refugiou nas pequenas ilhas da foz. De ali surgiu a cidade que, pouco a pouco, se tornou a mais bela pelo génio dos seus artistas.

O cenário é inebriante e indefinível quando, dei-

xando para trás as terras baixas do Veneto, se chega, de comboio, à pátria de Ticiano. Alcançando Mestre, na própria margem da lagoa, vislumbra-se aquele quadro mágico único no Mundo. Veneza parece uma arca rendilhada flutuando, parece brotar do seio das águas como fantasmagórica aparição. Não se divisa um palmo de terra firme. Só a colcha verde-azul da superfície líquida, onde daí a pouco podemos descortinar o reflexo doirado das torres de S. Marcos e as sombrias e trémulas silhuetas das cem torres das igrejas. Naquele espetacular enxame de ilhazitas, agrupam-se edifícios monumentais.

As muralhas dos palácios começam onde morrem as ondas do Grande Canal, a extensa artéria da cidade — e as das mais pequenas ruas-canais, que se cruzam formando um labirinto sem simetria. O comboio atravessa a ponte de quatro mil metros, em mármore da Istria, sustentada por duzenos e vinte e dois arcos. Cidade lacustre como Amsterdam e tantas outras, nenhuma todavia como Veneza aproveitou o pitoresco do Coral para uma cenografia que dir-se-ia sobrenatural, num jogo de cores que explica a imortalidade das telas de Tiziano.

Nos *traghetto*s, pequenos ancoradouros, podemos tomar uma gôndola e percorrer um pedaço de Veneza. Aqui o magnífico Palácio Ducal recoberto de relevos representando as cenas mais variadas, e que no capitel de uma das colunas apresenta, esculpida em finíssima miniatura, toda a vida humana nas suas principais fases. Ali a ponte de Rialto, e entre ela e a catedral de S. Marcos, a lápide com a inscrição das diversas penas cominadas aos ladrões. Aqui a estreita e sombria «Rua dos Assasinos», a Ponte de Palla, de mármore branco, a Ponte dos Suspiros, eterna e sinistra recordação do Conselho dos Dez, San Marcuóla (corrupção veneta de Santo Ermacola e São Fortunato), *San Stal* (Santo Eustáquio), a Torre do Relógio, o teatro de S. Mose, onde Rossini fez representar, em 1810, a primeira ópera, as igrejas de S. Giovanini e Paolo, a de Santa Maria della Salute e a gótica Santa Maria dei Fiori, rival de de S. Marcos, panteon de Veneza, onde se encon-

tram os mausoléus dos Doges e o sarcófago de Toscani.

Deixa-nos inolvidável impressão de grandiosidade



VENEZA — A Ponte dos Suspiros

a praça quadrada de S. Marcos com a moldura dos seus cento e vinte arcos de mármore. A basílica é uma construção bizantina do século X (foi edificada com demolições de Constantinopla), relicário de esculturas medievais, bronzes e mosaicos valiosíssimos. Ostenta na fachada quatro cavalos de bronze dourado enviados da Turquia na época da IV Cruzada pelo Doge Henrique Dandolo. Cinzelados por artistas do tempo de Nero, os famosos cavalos adornaram o arco do triunfo do imperador, até que Constantino os levou para Bizâncio, donde os trouxeram os venezianos após a conquista de Constantinopla. O Palácio dos Doges, sustentado exteriormente por duas gale-

rias de colunas que as águas da ribeira de Esclavones reflectem, é uma das maravilhas da cidade: *loggias* de colonatas rematando em rosáceas, pedras lavradas, ogivas, ladrilhos vermelhos... Milagre de arquitectura é o corpo do palácio assentar sobre uma base ligeira, que Blasco Ibañez comparou, ao vê-la, a «uma «mansão fantástica vista em sonhos». Percorrer as salas majestosas deste palácio é folhear o mais interessante capítulo da história da cidade. Na Biblioteca, os célebres códices do século X; as estátuas de Hércules e de Atlante na Escada de Ouro; o tecto da sala *dei Preggiati* (o Senado) coberto de quadros de Tiziano; na Escada de Gigantes, os mármore de Neptuno e Marte; pinturas de Bellini na sala *dei Capri*.

Com os Descobrimientos de Portugal, Veneza perderia o domínio dos mares. Através dos séculos foi-se apagando na história. Mas não se apagará jamais a sua legenda romântica, o seu fulgor de cidade da Arte, escrínio precioso de um passado de grandeza e opulência.

## Publicações recebidas

### «Livros de Portugal»

Recebemos o n.º 63, correspondente a Março, do Boletim mensal publicado pelo Grémio Nacional dos Editores e Livreiros — *Livros de Portugal*.

A capa deste número é ilustrada com a fotografia do escritor brasileiro Graciliano Ramos, em cujo primeiro livro *Caetés*, publicado quando já atingira 41 anos, é visível a influência de Eça de Queiroz.

Sob o título de «Considerações prévias ao estudo do problema do livro em Portugal» publica-se neste número, além de numerosas informações sobre as recentes edições, um longo e bem elaborado trabalho que constitui a valiosa colaboração prestada pelo Grémio Nacional de Editores e Livreiros à Corporação da Imprensa e Artes Gráficas, para a elaboração do Plano de Investimentos para 1965/1967.



End. eleg. EUROPEA  
TELEF.: 37 01 61

## COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 50 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

# Companhia Carris de Ferro de Lisboa

## Entrega de distintivos e diplomas de «Boa Condução» a motoristas e Guarda-freios

Na tarde de 22 de Maio, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa procedeu à cerimónia, no salão anexo ao Refeitório do Pessoal, em Santo Amaro, da entrega de diplomas de «Boa Condução» a 644 motoristas e guarda-freios, a que se seguiu a chamada de motoristas e guarda-freios com direito a estrelas de prata e de ouro, correspondentes a períodos que iam entre cinco e vinte anos de «Boa Condução».

Presidiu à cerimónia, que foi como sempre muito concorrida, o sr. Director-Geral de Transportes, eng. José António Miranda Coutinho, ladeado pelos srs. eng. Manuel Barata Gagliardini Graça, Delegado do Governo junto da Companhia; Mr. Richard Wyatt, Administrador-Geral e Director da Carris, os directores, srs. dr. José de Almada, D. Fernando Pereira Coutinho e William Bailey; representantes da Câmara Municipal, do Instituto Nacional do Trabalho, da F. N. A. T., do Sindicato do Pessoal dos Carros Eléctricos do Distrito de Lisboa, do Grupo Desportivo, da Caixa de Previdência e da Banda da Carris.

Aberta a sessão, Mr. Richard Wyatt, proferiu, com excelente pronúncia portuguesa, o seguinte discurso que, por seu grande interesse, reproduzimos integralmente:

«Sendo esta a primeira vez que tomo parte na já tradicional cerimónia da entrega de distintivos e diplomas de «Boa Condução», tenho um prazer muito grande em saudar o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director-Geral de Transportes Terrestres assim como os restantes ilustres convidados, aqui presentes.

Ter V. Ex.<sup>a</sup> entre nós, Sr. Director-Geral, é na verdade uma honra, e já não é a primeira vez que se digna vir dar, com a sua comparência, um relevo muito especial a esta nossa festa.

Assim, repete-se mais uma vez a entrega de distintivos e emblemas de «Boa Condução», desta feita referentes ao ano de 1962, abrangendo 662 funcionários. Cabem 10 estrelas de ouro a nove guarda-freios e motoristas, correspondendo a um deles duas daquelas distinções, referentes a dois períodos de dez anos consecutivos de condução perfeita; 30 estrelas de prata (cinco anos de «Boa Condução») serão igualmente entregues a outros tantos funcionários que as mereceram e 622 diplomas, significando um ano de condução cuidadosa, serão igualmente conferidos. A atribuição destes galardões é justo motivo de orgulho para a C. C. F. L. e quero apresentar as minhas mais vivas saudações a todos que foram distinguidos.

Agora, Sr. Director-Geral, se V. Ex.<sup>a</sup> me permite, queria aproveitar esta ocasião para tentar esboçar em poucas palavras, mas com números certos e significativos, a situação actual da Companhia no 91.<sup>o</sup> ano da sua existência.

O ano de 1963 foi o primeiro em que se registaram, durante todo o seu decurso, os efeitos do ligeiro aumento de determinadas tarifas de eléctricos concedido, ainda assim a título precário, em Julho de 1962, com o fim de acudir ao aumento geral

de 14<sup>000</sup> diários a todos os empregados e assalariados da empresa, em Abril desse mesmo ano, que representou para a Companhia um encargo anual de mais de 40 000 contos.

Porque as receitas da Companhia são facilmente controláveis, não ignoro que, por vezes, se estabelecem cálculos mais ou menos fantasistas entre o montante total dos encargos da empresa e o volume das suas receitas brutas, nomeadamente das que correspondem aos autocarros, onde a entrada ao serviço no passado ano de 19 unidades de 2 pisos provocou um substancial aumento da respectiva receita bruta.

Mas não é atendendo apenas às receitas duma sociedade e deixando-nos iludir pela aparente importância dos respectivos números que pode ou deve concluir-se acerca das suas possibilidades e recursos financeiros, nomeadamente quando novos encargos se pronunciam.

E preciso olhar, também, para o outro lado da moeda, ou seja não perder de vista as despesas, os gravíssimos encargos que a Companhia tem de suportar; e, à luz destas, — não é verdade? —, apurar então e só então o lucro líquido final que é, em suma, o que conta.

Para demonstrar com números inatacáveis os encargos que a Companhia está actualmente suportando em cada ano do seu exercício mandei fazer um «bolo» simbólico, cujas fatias demonstram de forma elucidativa os grandes grupos de despesas, todas elas inevitáveis e certas, e, o que é mais, em absoluto independentes do bom ou mau funcionamento dos nossos serviços.

Lembro, assim, a V. Ex.<sup>a</sup> que a receita bruta no ano passado foi de 369 881 contos. As despesas, no mesmo período, elevaram-se a 365 555 contos. O saldo positivo para satisfazer os accionistas foi de 4 326 contos, ou seja uma percentagem irrisória de 1,2 % da receita bruta.

Analisando as despesas da Companhia em 1963, temos:

Encargos com o pessoal, isto é, salários, ordenados e outras regalias . . . . .	224 713 contos
<i>Esta despesa, de longe a mais importante, correspondeu a 61 % do total. Isto quer dizer que de cada 1<sup>000</sup> de receita mais de 600 vão para o pessoal.</i>	
Importância paga à C.M.L., por força dos contratos, isto é, 8 % da receita. . . . .	27 754 »
Importância paga ao Estado, sob a forma de impostos e contribuições . . . . .	19 961 »
<i>(Estas duas últimas verbas somam 47 715 contos)</i>	
Energia para os carros eléctricos, gasoil para os autocarros, materiais para a reparação de uns e outros, etc. . . . .	75 607 »
Importância destinada à compra de autocarros e outro equipamento para a substituição dos mais velhos. . . . .	17 520 »
Dividendo e saldo para conta nova . . . . .	4 326 »
	<u>369 881 »</u>

Peço desculpa a V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Director-Geral, e a todos V. Ex.<sup>as</sup>, do tempo que roubei com estes esclarecimentos, um pouco concentrados, mas julgo ser de interesse, pelo menos para todo o pessoal da Companhia, ouvi-los neste momento crítico da vida da concessão. Queria salientar mais uma coisa que é o seguinte: Ao expor estes números, que revelam a situa-



## PARTE OFICIAL

### COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

#### Assembleia geral ordinária dos Srs. Accionistas

O «Diário do Governo», III Série, n.º 134, de 6 de Junho de 1964, publica a seguinte convocação:

Nos termos dos artigos 37.º e 39.º dos estatutos desta Companhia, aprovados por decreto de 5 de Julho de 1951, publicado no *Diário do Governo* n.º 153, 3.ª série, da mesma data, é convocada a assembleia geral ordinária dos Srs. Accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 10 000\$, segundo os preceitos do artigo 31.º dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na Estação do Rossio, 1.º andar, no dia 26 de Junho corrente, pelas 15 horas.

#### Ordem do dia

1.º Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1963 do relatório do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha se proceder por virtude da lei geral;

2.º Preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes nos termos estatutários.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte nesta assembleia geral devem as acções nominativas ter sido averbadas e as acções ao portador ter sido depositadas, até ao dia 16 do corrente, nos seguintes lugares:

Em Lisboa: na sede da Companhia e no Banco Fonsecas, Santos & Viana;

No Porto: na filial do Banco Lisboa & Açores.

Os documentos legais estarão patentes no serviço de contabilidade e finanças da Companhia desde o dia 16 do corrente.

Os bilhetes de admissão à assembleia geral serão passados pelo conselho de administração da Companhia, em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A assembleia geral constituir-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos artigos 30.º a 44.º dos estatutos.

Lisboa, 5 de Junho de 1964.—O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *Augusto Cancellata de Abreu*.

*Mostre o seu amor pela humanidade oferecendo um pouco do seu sangue.*

ção financeira actual, não quero de forma alguma dar a entender que a Administração encare o futuro com pessimismo. Longe de mim tal ideia, pois estou firmemente convencido de que, mais dia menos dia, havemos de actualizar os contratos de concessão que foram estabelecidos há cerca de 76 anos, e que daí necessariamente virá a resultar um equilíbrio financeiro que por sua vez permitirá à Companhia duas coisas que eu, pelo menos, acho fundamentais. Em primeiro lugar melhorar as condições de trabalho do Pessoal, o que nas circunstâncias actuais é praticamente impossível de fazer, e, em segundo lugar, mas não menos importante, poder a Companhia, com orgulho e satisfação, entregar à C. M. L., quando a concessão terminar, uma organização eficiente e moderna, isto é, digna da linda cidade que é Lisboa.»

Findo este discurso, o sr. D. Francisco de Avillez, secretário-geral da «Carris», procedeu à chamada dos funcionários galardoados, a quem Mr. Wyatt

## Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

Como já anunciámos, realizou-se, em Bordéus, a reunião do Conselho de Ministros desta importante organização internacional constituída por 18 países europeus, entre os quais Portugal, que, neste momento, ocupa a 1.ª vice-presidência e é representado pelo ilustre Ministro das Comunicações, sr. engenheiro Carlos Ribeiro.

A presidência é exercida actualmente pela França.

Nesta reunião tomou parte o nosso distinto Director e querido amigo, sr. Eng. Luís da Costa, na sua qualidade de Suplente Substituto do sr. Ministro das Comunicações e de Delegado Técnico do Ministério das Comunicações.

Além do importante problema da política geral de transportes, que está em estudo, e de assuntos da segurança rodoviária, tomou o Conselho conhecimento do relatório sobre os investimentos atribuídos por cada país membro, desde 1960, aos diferentes meios de transporte (caminhos de ferro, estradas e vias navegáveis).

Verificou-se que, para os 18 países membros da Conferência e de 1953 a 1962, o tráfego ferroviário de passageiros aumentou em cerca de 3,5% nos passageiros transportados e 17,6% nos passageiros-quilómetros, tendo-se, no de mercadorias, e na maior parte dos países, verificado um aumento muito superior, que se traduziu em 19,9% nas toneladas quilométricas e 16,4% nas toneladas transportadas.

Quanto aos transportes rodoviários concluiu-se que, na maioria dos países, onde existem estatísticas adequadas, o tráfego rodoviário experimentou um desenvolvimento extremamente rápido nos anos de 1953 a 1962, desenvolvendo esse que prosseguiu em 1963.

Dando seguimento a uma sugestão do sr. Louis Armand, engenheiro, membro da Academia Francesa e Secretário-Geral da União Internacional de Caminhos de Ferro, decidiu o Conselho organizar um encontro internacional entre personalidades universitárias, económicas e especialistas de transportes.

Este encontro efectuar-se-á em Estrasburgo, de 5 a 11 do próximo mês de Outubro, no âmbito do Conselho da Europa e terá como tema a «Prática e Teoria na Economia dos Transportes».

foi entregando os diplomas e distintivos. A estrela de ouro, correspondente a 20 anos de «Boa Condução», foi entregue ao guarda-freio n.º 1846, sr. Alberto da Silva, pelo Director-Geral de Transportes Terrestres, sr. eng. José António Miranda Coutinho, que encerrou a sessão, pronunciando algumas palavras alusivas à cerimónia e pondo em relevo o alto significado dos diplomas e distintivos.

A festa, porque foi uma verdadeira festa de homenagem aos guarda-freios e condutores da Carris, terminou com um «copo de água», no Refeitório da Companhia, em que tomaram também parte cerca de 120 convidados.

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 TÉRMINUS

# TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

# BENZO-DIACOL