

16.º do 77.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1964

Número 1845

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

C A M I N H O S D E F E R R O

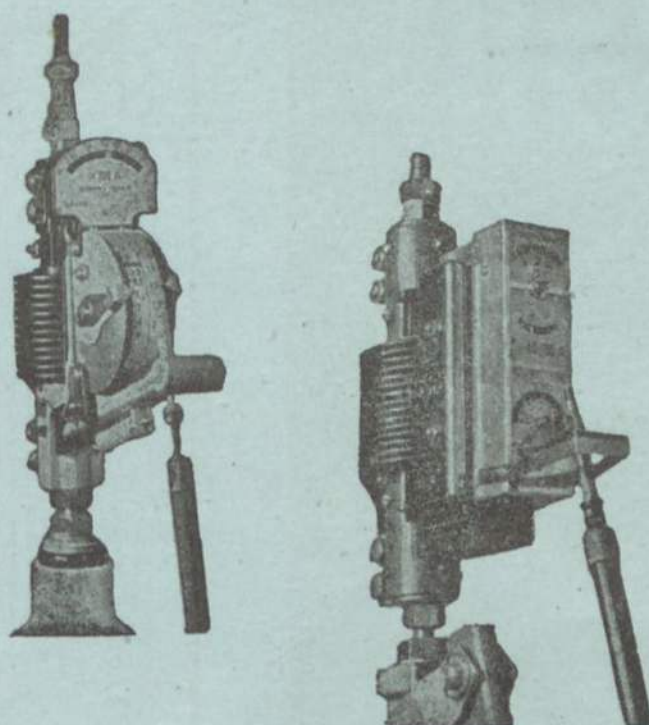
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



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.º • TEL. 23411 • PORTO

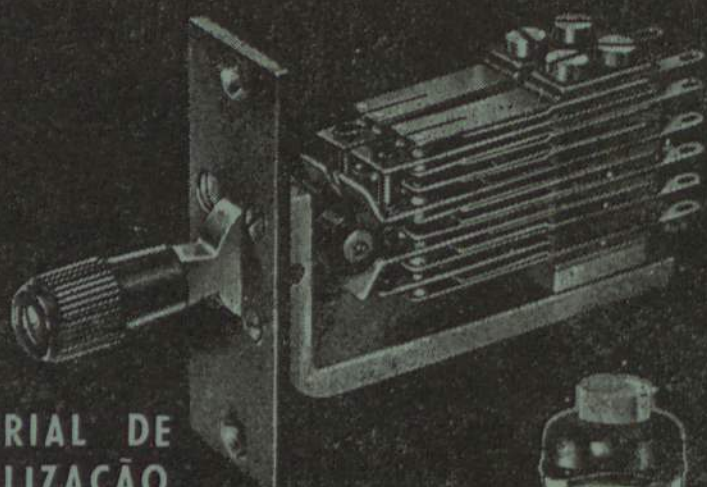
OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

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*



**MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO**

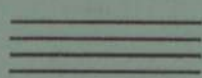
Representante:

SOZIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

Construa com 
NOVOPAN


EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTAR - DOURO)

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55455

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infanteria, 27-D — Telef. 689806

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. Luís, Estados Unidos, 1904

Director: **ENG.º LUÍS DA COSTA**

1845

1 — NOVEMBRO — 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

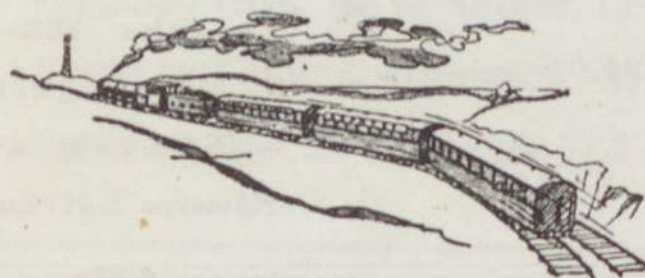
COLABORADORES:

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

Transportes Terrestres — Anuário Estatístico de 1963	307
Breve Ensaio sobre as Águas Medicinais Portuguesas, especialmente no Algarve, pelo Dr. <i>ASCENSÃO CONTREIRAS</i>	309
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	311
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	314
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	315
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	317
A.C.P. e a valorização dos seus agentes	317
Há 50 anos	318
Delegação Oficial de Turismo Espanhol	318
Congresso Nacional de Turismo I Congresso de Estudos Turísticos.	319
Na sua visita a Madrid o Ministro das Comunicações, Eng. Carlos Ribeiro, foi condecorado com a Grã-Cruz do Mérito Civil, outor- gada pelo Generalíssimo Franco	320
Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul	320



Transportes Terrestres

O Anuário Estatístico de 1963 apresenta-nos números de interesse acerca do movimento ferroviário

O «Anuário Estatístico» que a Direcção Geral de Transportes Terrestres acaba de publicar, refere-se a 1963 e contém, evidentemente, matéria de bastante interesse, sobretudo para nós, no que respeita à rede da C. P. e à linha da Sociedade Estoril.

Cumpre-nos registar a publicação do Anuário e trazer para aqui, em resumo, alguns factos e números.

Em 1963 circularam na rede da C. P. 87 068 milhares de passageiros, e na linha da S. E. 27 032 milhares, ou sejam, na totalidade, 114 160 milhares de passageiros. Tanto na rede da C. P., como na linha da S. E. os passageiros deram a preferência à segunda classe. Assim, na C. P. viajaram, na primeira classe 6 825 milhares de pessoas, e na segunda classe 80 243. Na segunda classe da S. E. transitaram 20 540 milhares de passageiros e na primeira 6 552 milhares.

Como dissemos acima, a totalidade dos passageiros transportados em 1963, na C. P. e na S. E., foi de 114 160 milhares, o que representa um sensível aumento em com-

paração com o movimento de 1962, que atingiu o número de 108 076 milhares.

O transporte de passageiros na rede da C. P. tem aumentado progressivamente desde o ano de 1959. Com efeito, tendo nesse ano sido de 92 677 milhares o trânsito de passageiros, em 1960 o número subiu para 98 793 e em 1961 para 104 145 milhares.

Na linha da S. E. o transporte de passageiros aumentou também muito sensivelmente de número. Se, em 1959, transitaram 21 184 milhares de passageiros, cinco anos depois o número passou muito expressivamente para 27 092 milhares.

Vejamos agora o que o Anuário nos diz acerca do transporte de mercadorias. Em 1963 transitaram na rede da C. P. 3 796 372 toneladas, sendo, no serviço nacional, 1 684 53 em grande velocidade, e 3 534 810 t. em pequena velocidade, e no serviço internacional 3 155 t. em G. V. e 89 954 t. em P. V..

Na linha da S. E. o movimento de mercadorias foi de 29 479 t., sendo 13 317 em G. V. e 16 162 em P. V.

O Anuário, na página 12, apresenta-nos

um mapa com os números respeitantes à receita de transporte de passageiros e mercadorias, de 1959 a 1963, o que nos permite fazer comparações.

As receitas globais em 1963 na rede da C. P. subiram a 805 360 contos (no ano anterior tinham ascendido a 764 071) e na linha da S. E. a 49 353 contos, contra 47 567 contos em 1962.

Examinemos agora, separadamente, as verbas pertencentes à C. P. e à linha da S. E. A receita de passageiros na C. P. foi da ordem dos 475 237 contos e a das mercadorias (G. V. e P. V.) 331 907 contos. Na linha da S. E. a receita proveniente do movimento de passageiros foi de 47 569 contos (em 1962 a receita fora de 45 811 contos) e a de mercadorias é representada pela totalidade de 1 784 contos.

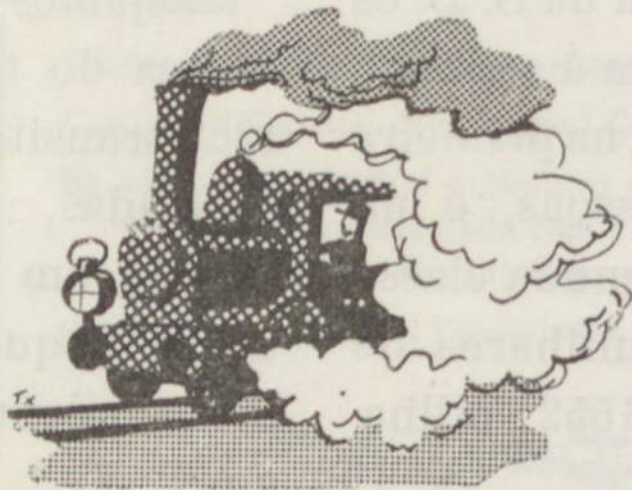
A receita por passageiro na rede da C. P. foi de 5\$45 e de 1\$75 na linha da S. E. A receita por lugar — quilómetro utilizado na C. P. foi de \$221, ao passo que na linha da S. E. a receita não foi além de \$105. A receita por tonelada de mercadoria transportada na rede da C. P. é representada pelo número de 86\$95 (em 1962 foi 88\$91) e na linha da S. E. 60\$51

Vejamos agora o que o Relatório nos diz sobre o material circulante.

A partir de 1945, fizeram-se 26 novas aquisições de locomotivas a vapor, para via larga, sendo de 259 a existência actual — ou seja menos 167 que em 1945. Em contra partida, o aumento de locomotivas Diesel-Eléctricas foi de 44 unidades. Aumentou também o número de locomotivas eléctricas (+ 16), de automotoras de explosão (+ 3), de automotoras Diesel (+ 26), de automotoras Diesel-eléctricas (+ 25), de automotoras eléctricas (+ 49), de tractores Diesel (+ 6), de tractores Diesel Eléctricos (+ 30), de carruagens (+ 56).

Na via estreita, diminuiu o número de locomotivas a vapor, mas em compensação aumentaram as automotoras com motor de explosão (+ 9), as automotras Diesel (+ 3), as automotoras eléctricas. (+ 10). Na via estreita circulam actualmente 207 carruagens e 739 vagões, 3 vagões particulares, 43 furgões, e 13 ambulâncias postais.

A linha da Sociedade Estoril foi enriquecida com novas unidades, sendo o aumento mais saliente no número de carruagens (+ 28), automotoras eléctricas (+ 8) e vagões (+ 6).



Breve Ensaio sobre as Águas Medicinais Portuguesas, especialmente no Algarve

Pelo Dr. ASCENSÃO CONTREIRAS

NINGUÉM ignora ser a água um elemento indispensável à vida, representando no conjunto do corpo humano cerca de duas terças partes e atingindo nalguns órgãos mais de noventa por cento. A necessidade do prestimoso líquido que nos leva a saciar a sede, orça, numa média, por dois litros diários; e o seu equilíbrio regulador parece residir na epífise, também chamada glândula pineal — órgão de secreção interna existente na parte posterior do cérebro.

Moisés, profeta anterior a Cristo, em inspiração pediu a Deus água para extinguir a sede do seu povo e ELE lhe disse: «Bate na rocha com o teu cajado». Num repente brotaram doze fontes e cada tribo conheceu o lugar onde devia apagar a sede.

Por empirismo, fruto de observação milenária, além de preceito higiénico, o uso dos banhos para fins rituais e terapêuticos data dos primórdios da civilização.

Ficaram célebres os balneários da velha Grécia e da antiga Roma dos Césares, e também alcançaram refulgente aura vários estabelecimentos da ocupação romana de que existem numerosos vestígios arqueológicos na Península Ibérica. No Algarve, encontra-se-lhe rastro documental nas relíquias de Ossobona.

Conquanto do esplendor do passado sofressem um certo declínio, devido ao espírito pagão da época haver transformado as termas em coito de carácter orgiaco — escândalo que o domínio religioso logicamente procurou impedir —, todavia mantiveram a sua estrutura salutífera e conquistam novo impulso com o fausto da Renascença, chegando até nossos dias em prestígio ascensional a prestar grandes serviços à Patologia Humana.

Portugal guarda uma notável tradição do culto pela água que, ligado à benemerência, vem desde os alvares da nacionalidade.

Dona Mafalda, mulher do nosso primeiro rei, fundou uma Albergaria nas Caldas de Canaveses, e sua neta, a Infanta Santa Mafalda, dotada das mesmas tendências ancestrais, manda construir, a expensas próprias, outra Albergaria junto às Caldas de Aregos.

Ao longo da história na continuidade desses régios predecessores da medicina social, participa mais tarde Dona Leonor de Lencastre, a excelsa Rainha que se curou na sua passagem pelas Caldas, o que a levou a instituir, em acção de graças pelos benefícios recebidos, um Hospital Termal — marcando, entre 1485/1486, o prelúdio do Termalismo Social, recentemente em difusão.

Que, a bem dizer, desde Dom Afonso Henriques, que se tratou na estância de Lafões, aos progenitores de D. Manuel II, grande parte dos nossos soberanos procuraram refrigério nas termas, e até as repetidas estadas de Sua Majestade a Rainha Dona Amélia de Orléans em São Pedro do Sul justificaram a estação ser designada com o seu nome.

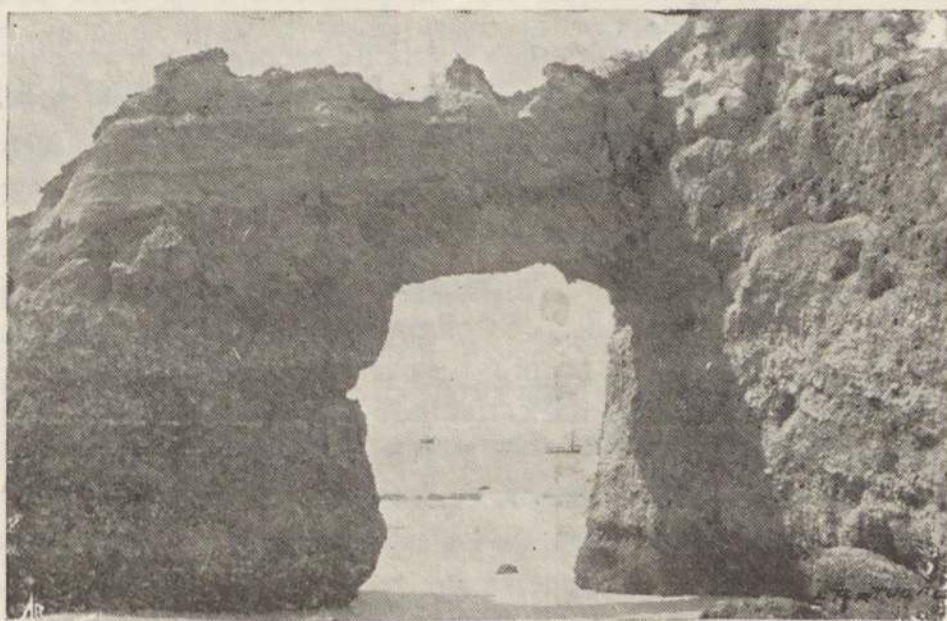
Reconhece-se que, não obstante extraordinárias inovações

da ciência, a insofismável valia das nascentes, longe de perder a sua reputação clássica, antes se firma apologeticamente, impulsionada por clientela de famosas personalidades.

Na farmacologia dos componentes que condicionam o efeito das águas, além dos elementos mineralizadores, os factores físicos, num estado de fluxo contínuo, e até substâncias microscópicas vegetais, indissociadas, à luz dos modernos conceitos, são susceptíveis de intervir no mecanismo das reacções que a leveza destes apontamentos não cabe aprofundar.

Isto, não falando no concernente às condições privilegiadas do ambiente bioclimático, interferindo no aspecto físico-psicológico.

Se as crianças encontram ali um óptimo medicamento não menos útil se manifesta na maturidade. Mesmo doentes cardíacos, a quem antigamente estava interdita a cura de águas, encontram hoje, nos banhos carbogaseosos, iodados e outros, atenuante ao sofrimento hipertensivo.



Pormenor paisagístico da Praia da Rocha

Possui o nosso País profusa diversidade de águas medicinais, enquadradas numa bela paisagem, com particular amenidade de clima, pelo que, embora de relance, por se tratar de trabalho circunstancial, apraz desfiar os seus principais tipos de composição.

Assim, principiemos pelas *águas bicarbonatadas*, mananciais de preferência indicados nas enfermidades da nutrição e digestivas — contendo grande percentagem de bicarbonatos com ou sem excesso de anidrido carbónico. Dividem-se em bicarbonatadas sódicas (ex. Vidago e Pedras Salgadas); bicarbonatadas cálcicas (ex. Melgaço e Moura); bicarbonatadas mixtas (ex. Carvalhelhos e Vimeiro).

Águas sulfúreas, encerrando enxofre orgânico, vivo, de efeito expectorante, anti-séptico e queratoplástico, comportam três grupos distintos, consoante o grau de exidação do enxofre.

fre nelas contido. As *sulfúreas primitivas*, também designadas *sufúreas sódicas*, são de origem profunda (ex. S. Pedro do Sul, Vizela, Aregos e Caldas de Monchique). As *sulfidricadas*, mais superficiais, revelam a presença de ácido sulfídrico (ex. Caldas da Rainha).

As *sulfatadas*, com predomínio do ião sulfato, provêm de jazigos de gesso ou de um grau mais intenso de redução nos sulfuretos (ex. Curia e Monte Real).

Águas cloretadas, com um teor elevado de cloreto de sódio, estimulam a circulação e a actividade respiratória da pele (ex. Amieira e Estoril).

Águas francamente mineralizadas, com pequeno conteúdo de elementos raros, actuam mais pelo que tiram do que levam (ex. Caldelas, Luso, Monfortinho).

Águas radioactivas, biocatalizadoras, com acção sedativa e reconstituente.

Encontramo-las, com rádio de composição, em Cambres ou na Urgeirica; com emanção do rádio (radon) aponta-se para exemplo Luso, Felgueira, Caldelas e Gerês.

Águas ferruginosas — integrando-se no plasma, a promoverem a pigmentação dos glóbulos sangüíneos. (ex. Vale de Mó).

Águas arsenicais — de efeito hematopoiético (Caldas de Canaveses).

Águas nitradas — influem na secreção gástrica e possuem forte poder diurético (ex. Água de Santa Marta (Ericeira) e Bela Vista (Setúbal)).

Águas aluminosas — adstringentes, modificam os estados inflamatórios das mucosas e da cutis. (ex. Foz da Sertã).

Havia ainda a referir as fontes fluoretadas e as boratadas, incluídas nas precedentes e, apesar de pálidamente representadas, nem sequer nos faltam as nascentes *sulfatadas sódicas* de natureza purgativa, como sejam as de Charnix e Mouchão da Póvoa.

Eis, num apanhado fugidio, as diferenciações morfológicas fundamentais de um fluido que, estimulando o metabolismo, altera o estado geral com interesse medicamentoso certificado por uma experiência secular.

Perante uma tão completa gama de recursos, abrangendo múltiplos processos orgânicos, não é sem razão que se consideram as termas o Supremo Tribunal de Medicina, tornando imperioso dever dignificar o domínio da Hidrologia.

Aflorado o panorama hidrológico geral, tratemos nomeadamente do Algarve onde o clima e o encanto da paisagem captam cada vez mais adeptos; e para guarda dos seus atractivos inconfundíveis, numa actividade coordenadora de desenvolvimento, preconiza-se ser regido de conjunto por uma Comissão Regional de Turismo.

Conquanto haja ainda que desbravar uma vasta extensão de terras do barrocal penetrando mais para o interior, urge fomentar projectos urbanísticos acomodados, ao cunho paisagístico da região, que o resto — oferecendo motivos de pitoresco — virá por acréscimo.

Se, no recorte do litoral, deitarmos os olhos para os nossos extensos e macios areais, contam-se ali esplendorosas estações mediterrâneas de água tépida, como sejam entre outras: Sagres, Lagos, Praia da Rocha, Armação de Pêra, Albufeira e Monte Gordo que já se encontram razoavelmente apetrechadas, ou em via de planeamento.

Das estâncias mineromedicinais, ocupam posição cimeira as vicejantes Caldas de Monchique, cuja história dava para muito, as quais apresentam agora um mais animador aspecto construtivo, pois, em prossecução do que estava projectado, está a erguer-se o Hospital Termal e radica-se o destino de levar por diante o estabelecimento termal definitivo, correspondendo ao anseio de longa data.

Em Tavira, *cidade maravilha do silêncio*, na frase do nosso poeta impressionista Emiliano da Costa, é consolador saber o evolutivo entusiasmo de urbanização, de «Horta de El-Rei» —

empreendimento em curso — e onde se processam simultaneamente formalidades de remodelação do balneário da «Fonte da Atalaia», com vista ao renovamento de uma estância que dispôs em tempo de uma grande afluência.

Juntamos Cachopo, recanto de tranquilidade bucólica, escolhido por quem pretende libertar-se de etiquetas sociais, com o seu manancial ferruginoso — no qual, pela acção desenvolvida, estamos confiados deva completar-se em breve o troço da estrada nacional estabelecendo ligação a Tavira.

No prosseguimento da enumeração, há que contar com a «Fonte Santa», no concelho de Loulé, onde recentes estudos geohidrológicos constituem prenúncio de alargar o âmbito dos seus expressivos dotes hidrominerais — com forte incidência no fomento do turismo.

O arrazoado destas generalidades surge à colação, como tarefa perfunctória, simplesmente por entender oportuno recordar, mais uma vez, os privilegiados requisitos do Algarve, com nascentes em vários padrões e factores telúricos, servindo a terapêutica numa feição de arejamento sedante tamizado de essências balsâmicas ozonizadas, que podemos considerar verdadeiros microaerossóis naturais.

De facto, alinhando na prática tradicional de aplicação crenoterápica, vamos encontrar as *Caldas de Monchique* que, na complexidade do seu mecanismo combina a acção sinérgica do enxofre com os bicarbonatos donde aglutinam emprego nas afecções respiratórias e nas doenças da nutrição, sendo mormente adaptadas às artrites reumatóides crónicas e degenerativas.

Depois, os caudais da *Fonte da Atalaia*, de Tavira, de composição cloretada sódica e bicarbonatada cálcica, utilizados nas dispépsias hiposténicas espasmódicas, com ou sem meteorismo, nas discinésias biliares e especialmente no reumatismo de natureza subaguda ou ligado a perturbações neuroendócrinas.

Com águas semelhantes às do tipo precedente, perto do aeroporto e junto à praia de Quarteira, procura-se, após a captação do manancial, seja aberta em breve prazo à industrialização a *Fonte Santa*, dotada de alojamentos condignos. Na praia de *Olhos de Água*, entre Quarteira e Albufeira, revelou-se agora um filão termal dos de maior salinidade no nosso território.

Para remate, está prevista a exploração da nascente cloretada de *Vale de Pereiros*, em Ferragudo, que actua de modo idêntico à talassoterapia e a qual, debruando uma enseada do rio Arade, se apresenta também sob os melhores augúrios termal e turístico.

Sem detalhar complexas estruturas recordemos que qualquer das referidas águas excita os fermentos digestivos, molificando a intimidade dos tecidos por transformações bioquímicas que capacitam a recuperação locomotora. A hidroterapia encontra nelas um complemento precioso da cirurgia ortopédica: útil nas deformações reumáticas, sequelas das polimielites, luxações, rigidez articular das fracturas e em todas as lesões traumáticas que requerem readaptação profissional.

De resto, possuímos ainda a balneoterapia pela água do mar, cuja calentura desencadeia conjugadamente triplice efeito: antiflogístico, degradamento de colesterol e eliminador de substâncias tóxicas.

E assim, na constelação das nossas praias matizadas por admirável orgia de luz, podemos colher eflúvio benéfico para a saúde.

No caso pertinente, como diriam os advogados, nesta imagem de sonho em esperança de tomar corpo, impõe-se à nossa consideração paramentar os dotes naturais com atavios da época, no sentido de engrandecer a projecção social de tão reputadas possibilidades.

(Comunicação apresentada pelo Autor ao Congresso Nacional de Turismo — 1.º Congresso de Estudos Turísticos.)

O Algarve e o seu Turismo

XI

Pelo Eng.^o JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

A ilha de Tavira termina, como se disse, na Barra do Cochicho, situada em frente da foz da Ribeira do Almargem, entre o Forte do Rato e Cabanas. Deste ponto para Leste, estende-se com quase 6 kms. de extensão outra restinga de areia fina e clara, está ligada à terra, 1 200 m. além de Cacela, o que dá lugar a um profundo e longo golfo com 400 a 500 m. de largura. É neste golfo que se situa Armação da Abóbora e, a 1 200 m. do fundo, a vila de Cacela.

Depois e em continuação a esta restinga, segue em mais de 8 kms. o areal que forma as belas praias de Manta Rota e Monte Gordo, esta a constituir estância de veraneio e até de Inverno, situada a 3 kms. a Oeste da foz do Rio Guadiana. É no extremo deste areal, junto à dita foz, que se ergue, imponente, o importante farol chamado de Vila Real de Santo António.

Aqui termina a Costa Sul do Algarve, essa que tem sido objecto desta série de artigos em que se tem feito a sua descrição e visado as suas possibilidades turísticas com referência ao que existe e ao que em nosso modesto entender se julga dever realizar para enfrentar os crescentes caudais turísticos ultimamente volvidos para o Algarve, mas onde infelizmente não encontram, em especial, os recursos de alojamento e hospedagem de que carecem para se manterem e para voltarem a preferir esta nossa província, que a Natureza generosa privilegiou, com inúmeras belezas e com um clima de delícia.

Monte Gordo não desfruta dos magníficos cenários das praias do Barlavento, cheias de falésias e arribas com recortes caprichosos que em quase toda esta parte da costa constituem belezas sem igual. É contudo Monte Gordo dotado de excelentes condições como praia de banhos, isto porque um extenso baixio, que se localiza em frente, faz com que o mar, normalmente pouco agitado, se transforme na praia, em remansoso. A mansidão é tal, que dias há em que o mar parece ser uma autêntica piscina.

Era praia anteriormente muito frequentada por famílias algarvias, alentejanas e andaluzas. Hoje já a

povoação, que é junto à praia, tem casino e confortáveis moradias, algumas de construção moderna a substituírem as modestas e pobres casas e até cabanas dos pescadores a quem o vulgo chama «cui-cos».

É Monte Gordo povoação muito antiga e, desde tempos recuados, local piscatório de certa importância.

Há já bastantes anos Monte Gordo foi assaz valorizada com a plantação de uma extensão importante de areal e outras de baldio que hoje estão cobertas por uma enorme e bela mata de pinheiros.

Habitavam Monte Gordo quase exclusivamente famílias de pescadores espanhóis. Diz-se que teria sido por isso que o Marquês de Pombal mandou reedificar, ampliar e melhorar os casebres que existiam na margem direita do Guadiana, próximo à foz e do local fez Vila Real de Santo António, para contrapor esta nova urbe ao povoamento de Monte Gordo por estrangeiros, mandando depois arrasar e incendiar todas as cabanas ali existentes, para assim obrigar os habitantes a fixarem-se na nova Vila. A construção de Vila Real de Santo António obedeceu certamente e com razão ao propósito de criar um porto fluvial e marítimo para o serviço de toda a região e para as navegações fluviais e oceânicas. Tal não poderia fazer-se em Monte Gordo, onde não havia condições para tanto.

É de esperar que fosse só esta a razão que determinou a obra pombalina dado que o seu inspirador deu sempre, e a propósito de tudo, largas provas de grande estadista.

O clima de Monte Gordo é temperado, a tender para quente. A humidade do ar, mesmo no Inverno, é reduzida; o mar é tépido e de águas límpidas e remansosas; as areias são finas e claras; os declives da praia são suavíssimos, tudo se conjugando para que esta ampla praia tenha grandes adeptos e seja muito procurada por nacionais e estrangeiros.

Está Monte Gordo a 5 kms. de Vila Real de Santo António, à qual se liga pelo último troço da E. N. n.º 123, essa bela rodovia procedente de Lagos, que

importa melhorar ainda mais, alargando-a em certos troços. Serve esta estrada a maior parte das mais importantes cidades, vilas e aldeias do Algarve. Da povoação chega-se à aludida estrada nacional, por um ramal com 1 km. de extensão que se prolonga para o lado oposto, formando o que deveria ser uma avenida de acesso à estação do caminho de ferro, visto que esta se situa nas proximidades da referida estrada, que então segue paralela à via férrea.

Há ainda outra estrada, que é municipal, e que liga directamente Monte Gordo a Vila Real de Santo António com 4 kms. de extensão. Esta outra rodovia, estando em bom estado, alargada e melhorada como deveria ser, constituirá uma óptima e utilíssima ligação entre Vila Real e Monte Gordo.

A estação do Caminho de ferro tem estado em trabalhos de ampliação e melhoramentos, pois o que existia era de tal forma pequeno, modesto e banal, que nos envergonhava aos olhos dos turistas estrangeiros.

É contudo para lamentar que não tenha sido feita obra de maior vulto, e com a merecida beleza, para o que seria necessário conferir maior extensão à plataforma de passageiros [gare] cobrindo-a devidamente e dar muito mais amplidão e imponência aos edifícios de exploração e habitação do pessoal integrando-os com motivos e traços da tradição portuguesa regional, no ambiente evocativo da região, tudo isto também porque será de prever no futuro um acréscimo considerável de passageiros no Verão e Outono.

Importaria, em suma, libertá-la do aspecto modesto e desgracioso que, por via de regra, têm ainda muitas nossas instalações ferroviárias, isto até porque se trata de um local situado a dois passos da fronteira, especial e naturalmente propício a constituir um importante centro de turismo.

Esta indispensável encenação serviria de cartaz publicitário para os turistas que, pela via férrea, cheguem a Monte Gordo, provindos de Lisboa, do Centro, do Norte ou do Sul do País, ou ainda da Andaluzia ou de muito mais longe, locais estes donde há a esperar que muitos mais venham, quando for construída a ponte internacional sobre o Rio Guadiana, desde que esta seja mista, como se julga deva ser, isto é, servindo a estrada e também o caminho de ferro em tabuleiros diferentes para ligação da rede ferroviária portuguesa do Sul à rede espanhola de Andaluzia, etc.

Pensa-se que esta portentosa obra de arte, além de outros, trará grandes benefícios ao turismo algarvio como já o dissemos, e em especial a Monte Gordo, dado que é esta a melhor praia do Sotavento do Algarve e como também da Costa Atlântica da Andaluzia até Cadiz, com a sua afamada «Playa de Plata».

Muitos espanhóis da Andaluzia e da Baixa Estremadura, continuam a dar grande preferência a Monte Gordo, apesar de haver relativas dificuldades na travessia do Rio Guadiana, no que respeita a viaturas

automóveis, pois são escassos e deficientes os barcos da travessia.

Como urbe turística, carece Monte Gordo de importantes melhoramentos e aformoseamentos, no que se refere a realizações de vária espécie (mais e melhores esgotos, melhorias em pavimentos das antigas e futuras artérias, ajardinamentos e parques, edificações urbanas de mais elevada categoria e mais condignas, alamedas, avenidas, esplanadas, etc., etc.) de modo a dar à pequena vila, maior grandeza, melhores aspectos e mais elevada categoria com ar convidativo a quem a visita ou se propõe gozar a sua praia. Há que transformar Monte Gordo numa cidadezinha mimosa e cativante.

Alguma coisa se tem realizado neste sentido mas muito e muito mais haverá a empreender, tanto por parte das entidades oficiais como assim das particulares, para que Monte Gordo ascenda ao nível e à categoria a que lhe dão direito as belezas e dotes naturais verificados a respeito do clima, do ar, do céu azul, do radioso sol, do mar tranquilo e tépido e das areias finas e quase douradas da sua extensa praia.

Importa dar a Monte Gordo os recursos e os atributos que lhe facultem tornar-se um importante local de turismo com larga capacidade de alojamento para quem nos visitar.

Na povoação, precisa haver restaurantes de várias categorias mas todos eles, amplos, asseados e condignos. Uns deverão ser mais modestos, enquanto outros devem ser de luxo. É necessário que se instalem casas de vendas de figos e amêndoas, doces regionais e de chá, bons cafés e amplos estabelecimentos comerciais com aparatosos escaparates ou montras bem fornecidos e ainda casas do comércio de artesanatos, de recordações e de objectos de arte rústica, cobses, latões, barros, vergas, vime, tabua, palma, etc., etc.. A par de tudo isto, é indispensável que existam mais moradias mobiladas para alugar pela temporada e que se construam blocos habitacionais, pondo à disposição dos interessados também moradias em régimen de propriedade horizontal.

Há a necessidade de construir pensões bem instaladas, amplas e limpas, com várias categorias consoante a modéstia ou o relativo luxo, e impõe-se a construção de hotéis de 1.^a, 2.^a e 3.^a categorias, pois o único estabelecimento deste género que existe, — o «Hotel Vasco da Gama», que tem 87 quartos —, é manifestamente insuficientíssimo em relação à procura crescente que se vai registando e ao muito mais que há a esperar da propaganda que está sendo feita a respeito de turismo.

Tem estado em construção mais um outro hotel do qual desconhecemos a categoria e o número de quartos de que virá a dispor. Pensa-se que não teria ficado concluído antes de este Verão passado, mas é muito para desejar que em breve fique apto a receber hóspedes, pois até no próprio Inverno é de supor que lhe não falte clientela.

Para que Monte Gordo venha a ser uma estância de veraneio, de estadia, de vilegiatura e até de diversão é necessário que disponha de campo de jogos, com ténis, patinagem, basquetebol, futebol, etc., piscinas e escola de natação. Importa que possua pica-deiro e escola de equitação com respectivo campo de obstáculos, tudo destinado também a competições internacionais, criando-se para tanto os respectivos clubes ou protegendo e estimulando os existentes no Algarve.

A respeito das actividades desportivas, náuticas ou marítimas, será preciso criar e desenvolver o gosto pela vela, pelo remo, pela natação e pelo «sky» náutico, promovendo mais tarde regatas, etc., etc., até internacionais, quando tanto poder vir a ser, tudo em conjugação com idênticas desportividades a que já aludimos, respeitantes a Lagos, Praia da Rocha, Albufeira, etc..

O mais próximo possível da praia, deverão ser construídos alguns hotéis, com piscina privativa, e no pinhal outros hotéis a carácter, também com piscinas para adultos e para crianças.

Deve Monte Gordo possuir um Casino de certa monumentalidade e deve ser esta estância classificada zona de jogo. Este edifício, devidamente dotado das necessárias dependências, deve-se erguer majestoso, voltando a sua principal fachada para a praia e oceano e tendo em frente uma ampla esplanada e um passeio ou alameda bem iluminada e ajardinada, possivelmente em posição paralela à praia e para um lado e outro da esplanada.

Há que instalar em locais próprios alguns parques de estacionamento de automóveis com estações de serviço, etc., etc..

Necessário se torna também instalar condignamente os serviços de Sanidade e Higiene, Fiscalizações, Turismo, Polícia, Guarda Fiscal e Guarda Nacional Republicana, Socorros a Náufragos e Bombeiros.

* * *

À primeira vista talvez possa parecer tudo isto enfermado do mal do exagero. Porém, temos tomado a liberdade de trazer à publicidade nesta acolhedora Revista todas as nossas sugestões despretensiosas, aliás feitas como consequência do que lá por fora temos visto a respeito de locais com condições bem inferiores às das praias do Algarve, para efeitos turísticos. O exemplo frisante é o da Praia de Torre Molinos, hoje tão falada e frequentada.

Em 1944 ou 1945, Torre Molinos, quando a conhecemos, era uma praia modesta e burguesa com a frequência quase exclusiva dos Mialaguenhos, pois Málaga fica-lhe a 14 km..

A praia não era muito convidativa. Não é formosa nem extensa. É quente, e a sua cinzenta areia é insuportavelmente escaldante no Verão. O mar — o Mediterrâneo — que ali é morno no estio, não tem águas

límpidas; são um tanto turvas. A atmosfera é pesada e pouco fresca. A paisagem, excepção feita no respeitante a alguns pomares, não cativava pois o seu pano de fundo em terra é uma linha de montanhas vermelhas e escavadas, onde a custo se descortinava arvoredos verde.

Nesse tempo, tinha Torre Molinos um «Parador» — «Monte Mar», com 35 quartos; «La Roca», então classificado como hotel de conforto médio, com 25 quartos, e «Santa Clara», classificado como hotel «sencillo», com 27 quartos; ao todo 87 alojamentos.

Hoje, 20 anos depois, Torre Molinos, com a mesma praia e mar, o mesmo clima e a mesma paisagem de fundo é um encanto de urbanização, de vida e de beleza, devido ao que, naquele local desprovido de dons naturais, apareceu em matéria de edificações estilizadas, de hotéis de luxo, de piscinas, de jardins, de ruas e praças com lindos estabelecimentos comerciais, formosos cafés e inúmeros restaurantes e bares.

São muitos os hotéis e pensões, como assim as vivendas de estilo, situadas dentro de pequenos logradouros ajardinados, concebidos em aprimorados estilos e boas traças.

É feérica, à noite, a iluminação das artérias e dos estabelecimentos com anúncios luminosos. Não faltam ali as várias espécies de divertimentos, de cinemas, «dancings», casinos, etc..

Tudo por lá apareceu, com a magia do turismo e para o turismo.

Hoje, Torre Molinos tem numerosos alojamentos, dos quais os principais pertencem a:

1 hotel de grande luxo com piscina privativa; 3 hotéis de luxo com piscinas privadas; 6 hotéis de 1.^a e 2.^a categoria; dezenas de pensões e restaurantes.

Só os hotéis acima indicados dispõem de 529 quartos, 90 % com banho.

Tudo isto se realizou numa praia e numa região que muito longe estão de terem as belezas, o clima e os atractivos com que a Natureza dotou o nosso Algarve e as suas lindas praias, entre as quais se conta exactamente a de Monte Gordo, onde se poderá fazer muito mais e muito melhor do que foi feito em Torre Molinos.

Pensamos que o conjunto das realizações necessárias a Monte Gordo para o serem como convém que sejam, deverão constituir empreendimentos devidamente estudados técnica e economicamente para poderem constituir um corpo de encargos exequível, devidamente estruturado e ordenado no espaço e no tempo, com programa e prazo rápido de execução a respeito do que só uma empresa de largos recursos financeiros poderá cumprir, mas em relação à qual importa que as autoridades concedam facilidades e dispensem auxílios afins, de modo a que os capitais investidos possam ter a lógica compensação, sem prejuízo da causa turística que é também causa nacional.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Pintura abstracta e poesia humana

Sempre que visito uma exposição de pintura abstracta, sinto-me na obrigação de tornar a ver, nos nossos museus, aquelas obras que marcaram uma época, e que, não tendo sido realizadas agora, nos nossos dias, continuam contudo vivas. As obras belas, quando as inspirou um sincero e ardente sentimento humano, trazem consigo a força, o segredo da juventude.

Li, com interesse e simpatia no «Diário de Notícias», os admiráveis artigos que o poeta e prosador António Valdemar consagrou ultimamente aos grandes pintores Dórdio Gomes e Abel Manta. Neste momento em que em certas camadas jovens parece perdido o sentido da beleza, António Valdemar corajosamente impôs-se a grata tarefa de explicar e de exaltar dois dos grandes mestres da pintura moderna.

Em ambos, como em muitos outros mais, há não apenas colorido e desenho, mas, acima de tudo, um sentido de vida e um sentido humano. Pintar, para esses dois artistas, sobre ser um ofício de absorvente encanto, é uma maneira de falar e de comunicabilidade, de se fazer entender, de transmitir uma mensagem. Se, na França, Jean François Millet definiu o desenho como a arte de saber ver, ele podia acrescentar — e essa lição tira-se dos seus próprios quadros — que pintar era compreender a alma das coisas, traduzir o invisível, de fazer falar o que há de sobrenatural na Natureza. *L'Angelus*, por exemplo, é uma comovente obra-prima. É uma pequena tela e, no entanto, o talento do pintor e o seu sentimento religioso fizeram dessa pintura um grande, um impressionante quadro. Está no Museu do Louvre e podia muito bem estar numa igreja. É à hora silenciosa e religiosa do crepúsculo. As duas figuras humanas — o camponês e a mulher — rezam. Tudo, em volta, parece mergulhado em oração. Trago ainda em mim a emoção profunda dessa hora.

Toda a obra de arte para ser verdadeira tem forçosamente de ser humana. Tem que ser pensada e sentida. Ora na pintura abstracta eu não sinto nem a natureza nem a alma humana. Falta-lhe a poesia, que é a voz de Deus e das coisas. Falta-lhe tudo, falta-lhe personalidade e originalidade. De tal maneira que os artistas se confundem e que os seus quadros foram copiados uns dos outros.

Da nossa gente



Fiandeira da Serra da Estrela



Canção dos Árabes

*O silêncio... o deserto... a areia ardente...
Horizontes sem fim! — De quando em quando
Ouve-se uma canção atravessando
O espaço sereníssimo e fulgente...*

*Donde vem esse cântico dormente?
Mistério! Sinto passos agitando
A movediça areia... Meditando,
Passam camelos no deserto ingente...*

*Canção dos árabes! Aqui e além
Surge a palmeira altiva e cobiçada,
Cuja sombra afagou a Virgem-Mãe...*

*O silêncio... o deserto... a areia alada...
Aspiro como o árabe também
A água e os braços da mulher amada!*

(Do livro a publicar — Sonetos Abd-el-Kader)

RUY GALVÃO DE CARVALHO

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

O caminho de ferro seria construído com uma só via, mas teria a largura necessária e os aterros, escavações e obras de arte, para duas vias, com as necessárias vias de resguardo. Quando as necessidades da circulação o exigisse, a Companhia assentaria à sua custa a segunda via, sem que por isso tivesse direito a qualquer aumento de subvenção.

O Governo concedia à Companhia o subsídio de 5.500 £, por quilómetro, com referência a uma extensão total que não excedesse 328.500 metros.

O pagamento desse subsídio seria feito aos semestres, em prestações iguais, dentro de quatro anos e verificar-se-ia em títulos de dívida pública fundada, pelo preço que fosse convencionado entre o Governo e a Companhia, à medida que os pagamentos tivessem lugar.

Quando acontecesse não haver acordo, o pagamento seria feito em moeda sonante.

Para receber até metade da importância total do subsídio, a companhia deveria justificar, em cada trimestre, haver despendido, em obras e material, o dobro da prestação respectiva; a outra metade seria paga segundo o processo das obras, devidamente verificado pelos Fiscais do Governo e de modo que nunca a Companhia recebesse valor superior ao que tivesse empregado.

Os prazos estipulados para o pagamento desta última metade do total do subsídio poderiam ser encurtados se a Companhia adiantasse os trabalhos do caminho de ferro com todo o material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, de modo que se reconhecesse que o mesmo caminho poderia ser concluído antes de quatro anos.

A Companhia seria isenta de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte anos depois da sua instalação; contudo, nesta disposição não era incluído o direito de trânsito lançado sobre os preços da condução de passageiros e mercadorias, que estavam marcados nas tarifas, o

qual, todavia, não devia em caso algum exceder 5% sobre aqueles preços.

Nenhuma contribuição especial seria lançada sobre a linha férrea durante a concessão.

* * *

A rescisão do contrato com a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal foi decretada em 9 de Julho de 1857, por acordo com esta Companhia, que assim se considerou dissolvida.

Foi então nomeado Administrador Geral, interino, da linha férrea de Lisboa a Santarém, o capitão do Corpo de Engenharia João Crisóstomo de Abreu e Sousa. A 30 do mesmo mês foi aberto à circulação pública o troço do Carregado às Virtudes.

Em 29 de Agosto do mesmo ano foi aprovado o contrato definitivo com Sir Morton Peto.

Em 29 de Abril do ano seguinte era inaugurado o troço da linha entre as Virtudes e a Ponte de Sant'Ana e ainda no mesmo ano o troço entre esta e a Ponte de Asseca.

* * *

Tendo a Câmara dos Deputados rejeitado as modificações que foram propostas por Sir Morton Peto para a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto e que tinham sido aceites pela Portaria de 26 de Fevereiro de 1859, para serem submetidas à aprovação das Cortes, e por não ser conveniente aos interesses do País protelar a execução daquele contrato ou a sua rescisão, foi fixado no dia 31 de Maio daquele ano o termo final da prorrogação do prazo de que trata o § 1.º do art. 56.º do dito contrato, e a 6 de Junho seguinte foi rescindido o contrato, por aquele não ter formado a companhia (a que se tinha obrigado), o que foi declarado pelo

engenheiro civil Henrique Ricardo Mackcone, agente autorizado de Sir Samuel Morton Peto.

Impossibilitada a solução Morton Peto, o Governo, em 30 de Julho de 1859, contratou provisoriamente a construção das linhas do Norte e Leste com D. José de Salamanca, empreiteiro que se fizera notar em Itália e Espanha.

No mesmo dia, por ser da maior conveniência estabelecer a ligação com o país vizinho e por isso com a Europa, foi aberto concurso para a construção e exploração do caminho de ferro de Norte e Leste.

Disponha-se, então, que as condições da construção e exploração dos caminhos de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, nas proximidades de Badajoz, e ao Porto, eram os que constavam do contrato estabelecido com D. José de Salamanca. Os requerimentos, declarando que os signatários se propunham entrar no concurso, seriam acompanhados do documento em que provavam que tinham efectuado o depósito de 40 000 libras esterlinas no Banco de Portugal, em dinheiro ou em títulos da dívida fundada portuguesa, pelo valor no mercado.

O Governo tinha a faculdade de admitir somente as pessoas que pela sua importância financeira dessem as garantias suficientes para serem concessionárias de uma empresa tão considerável.

* * *

Tendo D. José de Salamanca (concessionário provisório, acima referido) pedido ao Governo que se lhe declarasse qual a intelligência que era dada às disposições do artigo 44.º do contrato provisório de 30 de Julho de 1859, quanto ao prazo da obrigação que tinha a empresa de adoptar como máximos os preços das tarifas então em vigor no caminho de ferro de Leste, foi-lhe declarado, a fim de se dissiparem quaisquer dúvidas que porventura pudessem resultar da redacção daquele artigo e seus §§, que a sua intelligência se reduzia ao seguinte:

1.º — que os preços das tarifas de então, somente eram considerados como preços máximos obrigatórios para a empresa durante o prazo da construção do caminho de ferro.

2.º — que, terminado esse prazo, as tarifas seriam modificadas por acordo entre o Governo e a empresa.

3.º — que, na falta de acordo, tinha cada uma das partes o direito de estabelecer logo, como máximos, os preços das tarifas que nesse tempo estivessem em vigor para os caminhos de ferro francezes.

Entendia-se por caminhos de ferro francezes os que constassem dos cadernos de encargos das concessões dos caminhos de ferro feitos em França.

* * *

Como no concurso para a construção das linhas do Norte e Leste, a que atrás se faz referência, só tivesse havido um concorrente — D. José de Salamanca — foi-lhe entregue a concessão.

Por relativo interesse histórico se transcreve o termo da adjudicação que lhe foi feita, e ainda por ter sido D. José de Salamanca o fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro:

«Aos doze dias do mês de Setembro de 1859, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e Gabinete do Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. António de Serpa Pimentel, do Conselho de Sua Majestade, Ministro e Secretário de Estado desta Repartição, onde vim eu Ernesto de Faria, do Conselho de Sua Majestade, official maior graduado, Chefe da Repartição Central da Direcção-Geral das Obras Públicas; estando presentes o mesmo Ex.^{mo} Ministro, bem como D. José de Salamanca, concessionário provisório do caminho de ferro de Lisboa ao Porto e à fronteira de Espanha, em virtude do contrato de 30 de Julho do corrente anno, e assistindo a este acto o Bacharel António Cardoso Avelino, Ajudante do Procurador Geral da Coroa junto a este Ministério, foi dito perante mim, pelo Ex.^{mo} Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que, tendo findado em o dia 11 do corrente mês o prazo de 40 dias, concedido por Decreto de 30 de Julho próximo passado, publicado no «Diário» n.º 180, de 3 de Agosto último, para o concurso à construção e exploração dos citados caminhos de ferro, sem que apparecessem outros concorrentes à licitação annunciada senão D. José de Salamanca, o qual se mostrou estar devidamente habilitado, na conformidade do artigo 5.º do Decreto citado e artigo 59.º do contrato provisório, como consta do documento que fica arquivado em meu poder, se procedeu por este termo a dar definitivamente ao mesmo D. José de Salamanca a concessão dos dois caminhos de ferro de que se trata na conformidade do disposto no art. 7.º do mencionado Decreto. E pelo referido D. José de Salamanca foi dito que aceitava a mencionada concessão definitiva nos termos e com todas as condições constantes do contrato provisório, publicado no «Diário do Governo» n.º 180 e declarações contidas na Portaria de 6 de Janeiro corrente, inserta no «Diário» n.º 211 do mesmo mês.

(Continua)

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Foi há pouco empossado no cargo de Inspector Superior o Sr. eng. Brazão de Freitas, que durante anos exerceu o cargo de Director dos Caminhos de Ferro de Moçambique com 'largas provas de zelo e



Eng. HORÁCIO BRAZÃO DE FREITAS

dedicação. São suas as palavras que a seguir reproduzimos, pronunciadas aquando do seu discurso de posse:

«Os serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique continuam felizmente a expandir-se, a melhorar gradualmente a sua eficiência de trabalho, e a aumentar a sua receita, sendo o seu tráfego internacional uma das maiores fontes de cambiais da nossa Província, como os números claramente demonstram.

As receitas globais, incluindo o Caminho de Ferro da Beira, foram nos últimos dez anos as que se seguem, em milhares de contos:

1954	952.000	contos
1955	1.019.000	»
1956	1.168.000	»
1957	1.275.000	»
1958	1.355.000	»
1959	1.606.000	»
1960	1.504.000	»
1961	1.703.000	»
1962	1.719.000	»
1963	1.709.000	»

Estes aumentos foram conseguidos mantendo o mesmo nível de coeficiente de exploração apesar de gradual aumento do custo das matérias-primas e do substancial aumento de salários principalmente na classe dos trabalhadores.

Em novas obras na aquisição de material de transporte e manuseamento de carga, necessários

para manter a eficiência dos nossos transportes e aumentar a sua capacidade a fim de se poder fazer face ao enorme aumento de tráfego, gastaram-se nos últimos sete anos para cima de 2 200 000 contos nos Caminhos de Ferro de Moçambique e cerca de 5 000 000 contos no Caminho de Ferro da Beira, dando-se preferência às aplicações de capital de rendimento mais rápido e elevado a fim de podermos tirar um imediato resultado dos investimentos.

Neste compacto não estão incluídas as importantes verbas gastas no ano corrente, mas no entanto o valor dos números indica claramente quão grande tem sido o desenvolvimento dos transportes de Moçambique nos últimos anos.

Entre as maiores obras e aquisições efectuadas destacam-se no período referido: o prolongamento da linha de Moçambique entre Nova Freixo e Catur; a execução das variantes da linha da Beira; a construção do porto de Nacala; o prolongamento dos cais acostáveis de Quelimane, Beira e Gorjão em Lourenço Marques; a construção das modernas e amplas pousadas para trabalhadores da Beira e Lourenço Marques; a construção do novo cais para minérios na Matola; as novas oficinas da DETA; a aquisição dos novos aviões «Friendship» e a compra de volumoso equipamento de transporte de caminhos de ferro e de manuseamento de carga nos portos.

O crescimento do tráfego aumenta cada vez mais, especialmente o proveniente dos países vizinhos, o que vai obrigar ao dispêndio de verbas cada vez mais vultosas nos meios de trabalho para lhe fazer face. Apresenta-se, portanto, muito árdua a missão do meu sucessor Eng. Fernando Seixas, mas a sua grande competência, inteligência, dedicação e vontade de bem servir são a garantia de que vencerá todos os obstáculos continuando para bem da Província o ritmo do progresso dos transportes de Moçambique.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» sauda os srs. eng.ºs Brazão de Freitas e Fernando Seixas, fazendo votos para o progresso dos transportes moçambicanos.

A C. P. e a valorização dos seus agentes

Por iniciativa da C. P., e a partir do dia 19 de Outubro corrente, estão a ser submetidos a exame 1 700 agentes dos 4 300 inscritos na Campanha da Valorização Profissional, promovida em Novembro de 1963 entre o pessoal da Divisão da Exploração e dirigida principalmente a capatazes de manobras, agulheiros, porteiros e serventes.

Os examinandos foram distribuídos por 25 secções de exploração em toda a rede da Companhia.

Em Lisboa, funcionam duas secções: uma na estação de Santa Apolónia e a outra na estação do Rossio, abrangendo ambas toda a linha de Sintra, de cintura e ramal de Alcântara, incluindo os seus entrepostos marítimos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Novembro de 1914)

Linhas portuguesas

Minho e Douro — Vai por estes dias ser presente ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, o projecto do traçado de Moure a Chaves, na extensão de 7 quilómetros. O novo traçado é pela margem esquerda do Tâmega, para evitar duas pontes sobre este rio, uma antes e outra depois de Chaves, no prolongamento à fronteira, fazendo-se assim uma grande economia. Este assunto foi já tratado na «Gazeta» nos n.ºs 535 de 1 de Abril de 1910, e 558 de 16 de Março de 1911.

Na linha em construção, de Vidago a Chaves, haverá apenas 2 apeadeiros, um o de Paraneiras, junto à povoação de Vilariño das Paraneiras, e outro próximo de Moure, que se denominará Tâmega por ser este o ponto onde a linha mais se aproxima deste rio.

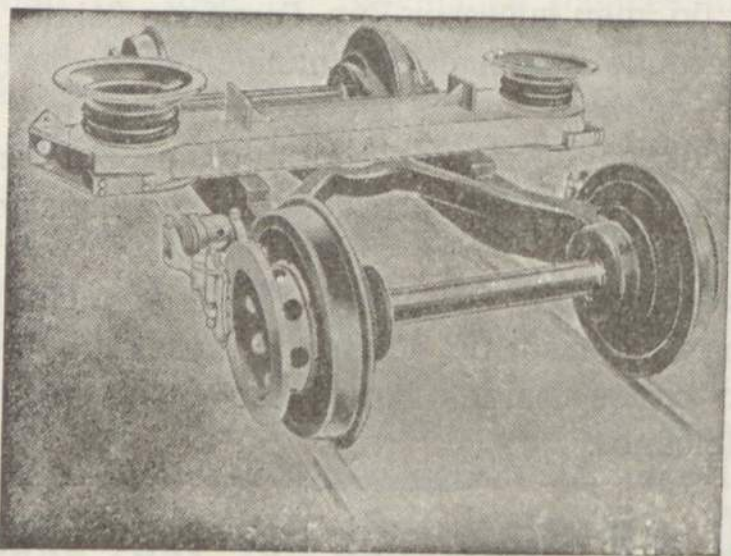
A construção do troço, que se vai submeter ao Conselho, parece que será por administração directa para assim se dar mais rápido andamento aos trabalhos e poder a linha Vidago-Chaves abrir à exploração no 2.º semestre de 1915.

Penafiel à Lixa — Esta companhia conta inaugurar no dia 8 do corrente o 1.º troço da linha de Entre-os-Rios, compreendido entre Penafiel-Cidade e Calçada, na extensão de 8 quilómetros; o 2.º troço, de Calçada a Torre, será inaugurado em fins de Dezembro, e o 3.º, de Torre à Ponte de Entre-os-Rios, em Fevereiro do ano próximo.

Póvoa a Famalicão — Parece que esta companhia vai proceder ao prolongamento da linha da Póvoa a Esposende.

Gaia a Cavaco — Foi requerida a concessão de uma linha de via larga ligando a estação de Vila Nova de Gaia ao lugar do Cavaco, ponto muito importante na margem esquerda do Douro.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Delegação Oficial de Turismo Espanhol

Dr. Jaime Garcia de Enterria

Tomou posse efectiva da Delegação Oficial de Turismo Espanhol, por nomeação, como Delegado, das respectivas entidades oficiais espanholas, o sr. dr. Jaime Garcia de Enterria. Vindo ocupar o lugar deixado vago pelo sr. dr. Alexandro Freijal del Villar, que foi desempenhar cargo idêntico em Barcelona e deixou entre nós um grande círculo de amizades, o novo Delegado vem disposto a continuar com entusiasmo a obra realizada pelo seu ilustre antecessor.

Com muita simpatia e a certeza de que lhe daremos a nossa melhor colaboração, com o fim de se intensificar ainda mais, se tal for possível, o intercâmbio turístico Luso-Espanhol, cumprimos o sr. dr. Jaime Garcia de Enterria.

Lourenço Marques — O Governo Civil da Província de Moçambique nomeou uma comissão para apresentar um projecto de reorganização completa dos serviços do caminho de ferro e porto de Lourenço Marques, que possa satisfazer as suas necessidades actuais e próximas.

Í L H A V O
 TELEF. 2 3 7 1 3

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS

PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

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

TELEFONE 73 63 26

Congresso Nacional de Turismo — I Congresso de Estudos Turísticos

Como era de prever, o Congresso Nacional do Turismo, que englobou também o «1.º Congresso de Estudos Turísticos», iniciativa louvável do «Diário de Notícias», foi coroado do maior êxito, não apenas pelo número e qualidade das pessoas que nele tomaram parte, mas também pelas teses apresentadas e desenvolvidas.

Inaugurado, no dia 19 de Outubro, pelo Chefe do Estado, e encerrado, no dia 24, pelo sr. Dr. Paulo Rodrigues, o Congresso teve o condão de nos esclarecer e preparar, como disse o sr. dr. Miguel Quina, para responder ao desafio lançado à nossa capacidade criadora.

Os caminhos de ferro não foram esquecidos no Congresso, como um dos nossos principais sistemas de transporte.

Da síntese das conclusões aprovadas, reproduzimos a parte referente ao problema dos transportes:

— O sistema transportador nacional tem de ser estudado, tendo presente não só uma óptica de evolução económica mas também tendo em conta todas as parcelas que constituem a Nação. Este sector contribui para a interligação do continente com o ultramar e é, assim, uma das principais infraestruturas do turismo e seu destacado elemento promotor;

— Sugere-se a realização de um estudo cuidadoso que solucione o problema dos transportes rodoviários colectivos para a actividade das agências de viagens;

— A via aérea pode contribuir para estimular a vinda a Portugal de turistas, uma vez encontrada a solução conveniente quanto aos voos fretados e quanto à criação de aerotaxis;

— No que respeita ao acesso de turistas estrangeiros ao continente português pela via férrea, manifesta-se a esperança de que a empresa concessionária destes transportes tome providências no sentido de criar oportunas tarifas especiais e promover modernas fórmulas de colaboração entre a via férrea e o transporte automóvel;

— Quanto à via marítima, há que dotar os portos com instalações que melhor favoreçam a navegação de passageiros e, mais destacadamente, as de navios com excursionistas. No capítulo obras marítimas há toda a conveniência em criar dispositivos de abrigo destinados à marinha de recreio e aos desportos náuticos. Considera-se também desejável o fomento dos serviços não regulares de navios nacionais nas ligações entre os dispersos territórios do País;

— Nos transportes em geral, ocorre sugerir uma simplificação das formalidades nas fronteiras.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 P P C A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

Na sua visita a Madrid

o Ministro das Comunicações, Eng. Carlos Ribeiro, foi condecorado com a Grã-Cruz do Mérito Civil, outorgada pelo Generalíssimo Franco

Como referimos no nosso último número, o sr. Eng. Carlos Ribeiro, ilustre Ministro das Comunicações, foi convidado a demorar-se uns dias em Madrid, em visita oficial, pelo Ministro das Obras Públicas de Espanha, General Don Jorge Vigon.

Teve grande interesse e projecção essa visita. Quando ela terminou, o Governo espanhol enviou à Imprensa a seguinte declaração:

«Convidado pelo Ministro das Obras Públicas, Don Jorge Vigon, passou alguns dias na Espanha o Ministro das Comunicações do Governo português, eng. Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

«Durante a sua permanência em Madrid, o eng. Carlos Ribeiro foi recebido, em audiência especial, pelo Chefe do Estado, e teve diversas entrevistas com os ministros espanhóis da Governação, das Obras Públicas e do Ar.

Em todas essas entrevistas se salientou, uma vez mais, a cordialidade e fraternal amizade que caracterizam as relações entre Portugal e a Espanha.

«Os ministros Carlos Ribeiro e Jorge Vigon examinaram as questões que afectam os interesses dos dois países em matéria de transporte de viajantes e mercadorias, por estrada e caminho de ferro, assim como a política a seguir na Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

«Para alcançar os objectivos assinalados, os dois ministros propõem-se constituir uma comissão integrada por representantes dos dois países, a qual ficará encarregada de estudar os problemas agora examinados e de elaborar os projectos para os acordos que vierem a ser necessários.

«Em reconhecimento dos seus méritos, o Chefe do Estado espanhol, generalíssimo Franco, outorgou ao eng. Carlos Gomes da Silva Ribeiro a Grã-Cruz do Mérito Civil, cujas insígnias lhe foram impostas no decurso de uma cerimónia íntima, pelo seu colega espanhol, Jorge Vigon».

Foi no Palácio do Pardo, que o Generalíssimo Franco recebeu, no dia 27 de Outubro, em audiência, o sr. Eng. Carlos Ribeiro, que era acompanhado pelo ministro espanhol das Obras Públicas, e pelo embaixador de Portugal em Madrid, dr. Luís Pinto Coelho.

Terminada a audiência, o ministro espanhol ofereceu um almoço de despedida em honra do Eng. Carlos Ribeiro, estando presentes directores-gerais e altos funcionários do Ministério espanhol das Obras Públicas.

Durante a manhã, o Eng. Carlos Ribeiro visitou diversas obras em curso quer nas vias, quer nas estações do metropolitano madrileno e, ainda, em outros meios de comunicação da zona da cidade.

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul

No dia 28 de Outubro, pelas 17 horas, realizou-se na sede do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal de Oficinas e Armazéns Gerais) o acto da posse dos novos corpos gerentes para o triénio 1964-1966.

Presidiu à cerimónia, que foi muito concorrida, o Delegado do Instituto Nacional de Trabalho, dr. Manuel Esquível. Usou da palavra em primeiro lugar o sr. João Inácio Martins, presidente eleito da nova Direcção, que mais uma vez foi reconduzido no seu cargo. Depois de ter agradecido a presença do sr. dr. Manuel Esquível e das entidades convidadas, afirmou ter a esperança de o seu esforço e o dos seus colegas de Direcção ser bem compreendido por toda a massa associada, o que, sublinhou, nem sempre tem sucedido através dos seus vinte anos de experiência sindical.

Em seguida falou o sr. Jorge Dias Pereira, Presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários. Disse esperar uma colaboração mais estreita por parte da Entidade Patronal para, assim, se poder proporcionar um melhor bem-estar às classes trabalhadoras.

O sr. Delegado do Instituto Nacional, antes de encerrar a cerimónia da posse da nova Direcção, patenteou o seu regozijo por, mais uma vez, se encontrar naquela casa, e dirigindo-se aos novos empossados, referiu-se, em especial, ao sr. João Inácio Martins, apelou para a sua experiência e para a sua grande dedicação à boa causa da classe trabalhadora. Na medida do possível — afirmou ainda —, encontrar-se-á sempre à disposição dos novos dirigentes, auxiliando-os nas suas justas pretensões.

São estes os novos corpos Gerentes do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul:

Assembleia Geral — Efectivos: Hermenegildo Ferreira, Henrique Coelho Tavares e Hélio da Silva Bolina. — Suplentes: José Gonçalves Narciso Júnior, António Martins Baltasar e Domingos Castelo.

Direcção — Efectivos: João Inácio Martins, António Lourenço Júnior, António Santos Guerreiro Patrício Júnior, António Alves da Cruz e José Fernandes da Silva. — Suplentes: João Filipe da Silva Júnior, José dos Santos Lourenço, José Belo Farto, Henrique do Carmo Piteira e António Maurício Coelho Goulão.

**Deseja beber um café?
Mas um café?**



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

HORAS CALMAS



BENZO-DIACOL