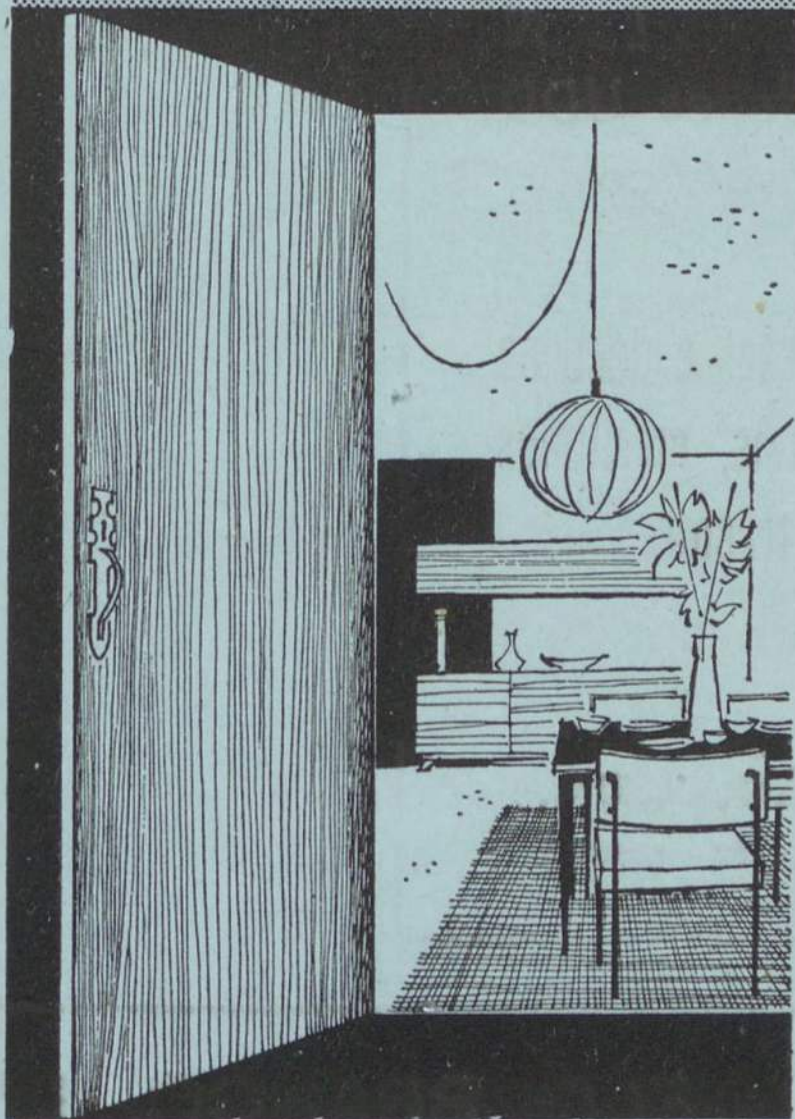


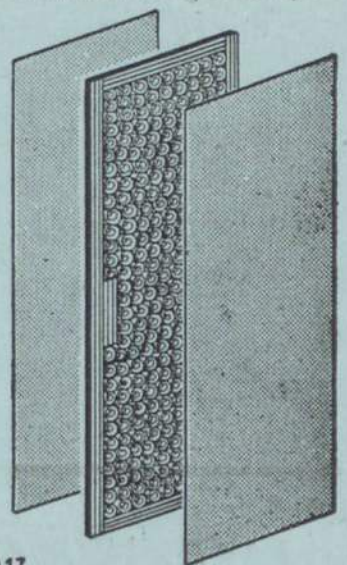
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 362331
PORTO — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 32526 e 36017

publigrafic

ARQUIVO



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

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

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



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

AUGUSTO FERREIRA CASTELO BRANCO, L.^{DA}

Rua dos Fanqueiros, 231-233 e 262 s/loja

Telefs. 32 17 50 — 3 32 23 — 36 85 46

Sucursal — Rua dos Douradores, 152-154-156 — Telefone 369851

L I S B O A

PERGAMÓIDES ■ ARTIGOS PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES ■ PLÁSTICOS

Tecidos de algodão — Veludos — Vidro plástico — Materiais para enchimento de estofos

Fabrico de molas, coxins e colchões de molas marca CASTELO, etc., etc.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

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

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1893. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director :

ENG.º LUÍS DA COSTA

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres).

Directora-Gerente e Editora :

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo :

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

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril
Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);
Estrangeiro £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

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

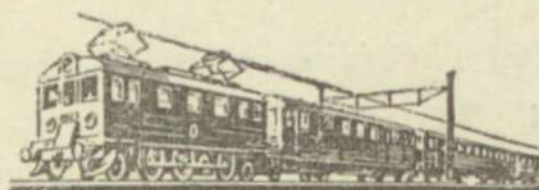
COLABORADORES:

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

Sumário

16 de Setembro de 1965

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	267
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	269
Portugal turístico	272
DETA — Subsídios para a sua história	273
Turismo Açoriano	276
Gazeta dos Caminhos de Ferro	276
Uma Exposição Bocagiana na Cooperativa Ajudense	276
Plano Intercalar de Fomento em Angola	276
O problema dos Transportes no Brasil — Conjugações das Redes Rodo e Ferroviária, pelo Eng. <i>FLÁVIO VIEIRA</i>	277
Há 50 anos	278
Ministro dos Transportes.	280
O V Centenário de Gil Vicente e a participação do Círculo Cultural do Algarve	280
Um erro tipográfico que vale muito dinheiro	280



Nota de abertura

No nosso último número publicámos, transcrito do «Jornal do Comércio», um notável artigo do sr. dr. Nuno Simões, intitulado Sobre as nossas termas. Nesta revista, que se dedica não apenas a transportes mas também aos problemas turísticos, não podíamos deixar de prestar atenção ao artigo do eminente economista e jornalista e de o arquivar nas nossas colunas. As termas, com efeito, desempenham no turismo português um grande papel. Muito antes de se viajar na nossa terra para ver museus e monumentos, admirar paisagens, viajava-se para se buscar no uso e no tratamento das águas, o remédio, quase sempre infalível, para muitos males do corpo e, conseqüentemente, para a cura de muitos males do espírito: Mens sana in corpore sano. O sr. dr. Nuno Simões, inteligência sempre atenta a todos os problemas portugueses — não falando agora da sua admirável acção como um dos cabouqueiros da amizade luso-brasileira —, nesse referido artigo veio apoiar a posição que, na Assembleia Nacional, tomou recentemente o seu distinto comprovinciano e amigo, o deputado sr. António Santos da Cunha, «cuja voz, com tanta frequência, oiço em defesa dos interesses nacionais, tanto das coisas como das pessoas.» Pelo que respeita às termas portuguesas — acentuou o dr. Nuno Simões — o sr. António Santos da Cunha encarou o abandono em que muitas se encontram, o decréscimo iniludível da frequência que muitas sofrem e o alheamento em que os Serviços Públicos, que nelas superintendem, se mantêm da sua vida e acção.»

Turismo e termas são temas aliciantes para quem deseja servir, com eficiência, os interesses económicos do País, e evitar, assim, na medida do possível, a saída de divisas para termas estrangeiras.

Uma outra sugestão, digna de ser acarinhada, apresentou o dr. Nuno Simões: a de se aproveitar as instalações hoteleiras das termas para colónias de montanha onde os nossos operários pudessem retemperar a saúde e as forças, com a mudança de ares.

O clima português é excepcional. Por quê, então, dada essa circunstância, utilizar exclusivamente as nossas termas nos três meses do Estio? Bem fizeram, pois, os srs. António Santos da Cunha, na Assembleia Nacional, e dr. Nuno Simões, no «Jornal do Comércio», em se ocupar das nossas termas.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Relatório e Contas do 61.º Exercício (Ano de 1964)

Recebemos o Relatório e Contas do 61.º Exercício (Ano de 1964) da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, apresentado pelo Conselho de Administração à Assembleia Geral ordinária realizada no dia 27 de Maio de 1965. Trata-se de mais um documento muito honroso para o ilustre Conselho de Administração desta empresa, a que preside o sr. dr. Alexandre Pinto Basto.

O Relatório recorda e regista, em primeiro lugar, a visita que fez ao Lobito o Senhor Presidente da República na sua viagem triunfal a África. Ali recebeu o Chefe da Nação os cumprimentos dos srs. dr. António Eduardo Pinto Basto, membro do Conselho Fiscal e do sr. Eng. Augusto Bandeira, Director-Geral da Companhia.

Embora o tráfego de Angola mantivesse o seu anterior crescimento, sendo de notar um aumento de 12,5% nas mercadorias gerais e 7,5% no movimento descendente de minérios, e embora o ano tivesse decorrido normalmente quanto à actividade do Caminho de Ferro, o Conselho de Administração não deixou, porém, de se preocupar com a situação terrorista em pequena área do Norte da Província. Com efeito, mantiveram-se as medidas de emergência que a Companhia se viu forçada a criar.

A Companhia continuou a servir com toda a eficiência e regularidade o tráfego internacional contribuindo assim para o progresso económico dos países vizinhos e para o alargamento do seu próprio prestígio.

O Relatório informa-nos a seguir que a utilização da via de Matadi, reaberta à exploração no período anterior, teve natural influência no volume dos transportes da Companhia.

As receitas e despesas, em África, comparadas com as do ano anterior, foram:

Receitas

Em 1963	550 974 161\$60
Em 1964	561 741 624\$20
Aumento verificado	10 767 462\$60

Despesas

	1964	1963
Despesas ordinárias	354 699 867\$90	336 680 492\$20
Provisão para Renovações	20 125 000\$00	20 125 000\$00
	<u>374 824 867\$90</u>	<u>356 805 492\$20</u>
Diferença para mais em 1964	18 019 375\$70	

Fundo de Renovações

O movimento do Fundo de Renovações foi o seguinte:

Saldo em 31 de Dezembro de 1963.	220 119 574\$77
Verba debitada às despesas em 1964.	20 125 000\$00
	<u>240 244 574\$77</u>
Juros de Títulos	2 414 734\$40
Recuperações do Estabelec.	13 334 932\$20
	<u>15 752 666\$60</u>
	<u>255 997 241\$37</u>

Menos:

Trabalhos executados em 1964	7 593 665\$80
Saldo para 1965	<u>248 403 575\$57</u>

Primeiro estabelecimento

O Relatório informa-nos, noutra página, que prosseguiram os trabalhos de primeiro estabelecimento tendo sido investido no ano a soma de 37 307 contos.

Caixa de Previdência do Pessoal

O Relatório diz-nos, textualmente, o seguinte acerca da Caixa de Previdência do Pessoal:

«Só no presente exercício e, portanto, passado o ano a que se refere este relatório, recebemos a informação dos actuários que vinham calculando os encargos que resultariam da aprovação das regras que, apenas para estudo, lhes haviam sido presentes pela Comissão mista. O assunto está em estudo na ocasião em que se redige este documento e não

desejamos portanto antecipar, com qualquer opinião, uma apreciação cuidadosa do assunto. Receamos, porém, que os resultados dos cálculos venham confirmar as nossas sérias apreensões.»

Antes de fechar o Relatório, o sr. dr. Alexandre Pinto Basto referindo-se ao pessoal da Companhia, regista que ele mereceu, mais uma vez, o agradecimento da Administração pelo zelo e dedicação ao serviço, e endereça ao Conselho Fiscal os agradecimentos pelo interesse sempre demonstrado em todos os assuntos da Companhia e pela colaboração prestada.

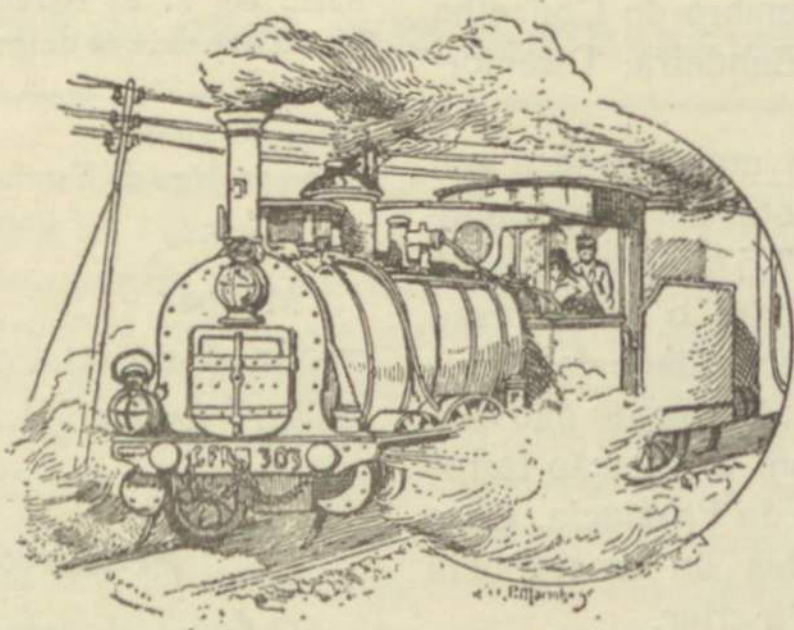
Do lucro líquido da exploração destinou-se a quantia de 66 000 000\$00 para pagamento do dividendo de 10% por acção, cativo de impostos, ao

capital accionista, e 30 757 833\$37 para o Fundo de Reserva Geral.

Felicitamos o ilustre Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela pelos óptimos resultados conseguidos no ano de 1964, ou seja no 61.º exercício.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela não é apenas uma grande empresa ferroviária, ela tem sido, sempre através da sua longa existência, uma das forças que mais concorreram para a unidade e para o progresso da Província de Angola, colaborando na formação de núcleos populacionais, na criação de indústrias e no desenvolvimento agrícola.

Se Angola é um grande mundo em formação, a C. F. B. tem sido um dos fautores do seu progresso.



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

«Aplicando isto com mais ou menos razão a todo o distrito, falta de vias de transporte que abram o mercado, permitindo a troca, a importação e a exportação, eis o motivo por que se cultivam tantos cereais em Trás-os-Montes.

«Quando chegue o dia em que, com facilidade e barateza dos transportes para todo o reino, possa vir a especialização das culturas, cada região produzirá unicamente não as coisas de que necessita, mas aquelas para que foi fadada, pelas suas condições de terreno e de clima, e nessa ocasião a cultura dos cereais deixará de ter razão de ser, e será quase banida daqui.

«Até essa época é que não é possível sê-lo».

Contra este estado de coisas, negação absoluta dos princípios fundamentais de ciência económica, como são a livre circulação dos produtos e a divisão de trabalho, que não é só a dos indivíduos mas ainda a das diversas regiões e países cuja actividade se deve exercer no campo das suas máximas aptidões, é que se torna preciso, urgente, impreterível empenhar todos os esforços e congregar todas as vontades. E isto só pode conseguir-se pela acção combinada dos poderes do estado e das administrações locais. Essa acção define-se para o Estado na construção dos caminhos de ferro de interesse geral e pelo concurso que presta aos de interesse local; para os distritos e municípios na iniciativa destes últimos, e na criação dos recursos aplicáveis à sua construção.

É muito difícil, se não impossível, estabelecer-se a priori os caracteres que definem as linhas de interesse geral e os que pertencem às de interesse local. Assim o reconhecia Mr. de Freycinet num recente relatório ao presidente da República Francesa. Não há fórmula que defina precisamente o caminho de interesse geral e o de interesse local.

As grandes correntes comerciais, a defesa militar do território, a importância dos centros ligados, a extensão das linhas e a natureza dos capitais

investidos na construção são elementos de apreciação de cada caminho de ferro, mas não constituem por si regra absoluta de classificação.

O problema é complexo e pode dizer-se que apenas resolúvel pelo estudo de cada uma das linhas isoladamente, apreciando todas as suas condições económicas e militares, e o carácter complexo da região que tem a servir. É certo, contudo, que a configuração geométrica do nosso país facilita consideravelmente a resolução do problema, excluindo intuitivamente a solução do sistema radical, à qual tanto se apropriam pela sua conformação geográfica outros países como a Espanha e a França. Nas condições peculiares do nosso território, atenta a distribuição dos centros principais de população, a configuração orográfica dos terrenos e a disposição geral das linhas de cumeada e dos vales principais, parece-nos que devem ser consideradas na primeira ordem as linhas que cortam o país em toda a sua extensão, quer longitudinalmente, facilitando a circulação de um a outro extremo do nosso território, quer no sentido transversal servindo os vales mais importantes pela sua riqueza e população, e ligando de modo mais directo o nosso sistema de vias férreas com a rede da nação vizinha.

E assim sob o primeiro ponto de vista de linhas longitudinais são natural e intuitivamente classificadas de primeira ordem ou de interesse geral as do Minho, norte, sueste e Algarve, que estabelecem a grande comunicação do litoral entre o norte e o sul do reino, e as de Trás-os-Montes, da fronteira, Beira Baixa e Alto Alentejo até Casabranca, que igualmente a estabeleceu pela nossa fronteira, como tanto o recomendam as considerações de ordem económica e estratégicas do nosso país.

Nos grupos das linhas transversais julgamos dever serem classificados de interesse geral:

1.º O caminhos de ferro do Douro e o seu prolongamento para Leixões, o qual, além da importante missão que lhe cabe dentro do país, se deve

tornar, continuando desde Barca d'Alva até Salamanca, a principal comunicação entre uma vasta e rica região de Espanha e a praça do Porto, mórmente quando o estabelecimento de um porto artificial assegure a esta cidade todo o desenvolvimento do seu comércio marítimo, como naturalmente lhe compete pela sua situação geográfica;

2.º O caminho de Ferro da Beira Alta, linha directa internacional entre o centro da Europa e o porto de Lisboa, e que cumulativamente com esta missão, desempenha ainda dentro do país funções económicas das mais modestas, mas de subido valor dando serventia à rica e populosa região do Vale do Mondego e da província da Beira Alta;

3.º A linha da Beira Baixa, que pelo vale do Tejo liga pelo traçado mais director as duas capitais, Lisboa e Madrid, e que numa considerável extensão entre Abrantes e Castelo Branco faz parte da linha longitudinal de fronteira, o que duplamente a justifica;

4.º A de leste e seu ramal para Cáceres, por onde são e serão conduzidos ao porto de Lisboa os valiosos produtos agrícolas e minerais das províncias espanholas, da Estremadura e de Castela;

5.º Finalmente, o prolongamento da linha de sueste até à fronteira em direcção a Huelva ou Sevilha, abrindo assim à província de Andaluzia, tão fértil e tão vasta, uma directa comunicação com o nosso porto de Lisboa.

Além das que ficam indicadas algumas outras linhas há a incluir na classificação de interesse geral, não tanto em atenção à sua extensão, como pela importância que para elas deriva, já das suas relações com as linhas de primeira ordem, que deixamos descritas, já pela sua ligação com a capital ou com algum porto de mar;

Tais são:

1.º O ramal da Figueira, prolongamento natural do caminho da Beira Alta, e pelo qual é de esperar que se opere um considerável movimento de importação e exportação pela barra da Figueira.

2.º O caminho de Lisboa a Sintra, com um ramal para Cascais, o qual deve ser considerado como um complemento indispensável de uma capital como Lisboa cuja crescente população tanto carece de fáceis comunicações para os seus arrabaldes mais aprazíveis.

3.º O caminho de Lisboa a Torres Vedras, prolongamento pelas Caldas e Leiria a Pombal, a entroncar com a linha do norte.

Esta linha, além de ser muito importante sob o ponto de vista militar, desempenha na economia daquela vasta região do litoral funções de subido valor, abrindo comunicação para Lisboa e para a linha do norte a uma zona muito populosa e produtiva, e estabelecendo uma nova ligação entre a capital e o norte do país, circunstância esta de per-

manente vantagem, que em casos especiais se pode tornar de um alcance excepcional.

4.º O ramal de Elvas ligando a linha do Alto Alentejo em Estremoz com a linha de leste junto àquela praça de guerra. É esta uma ligação natural e intuitiva das duas linhas, e tem por fim estabelecer a comunicação entre as duas províncias portuguesas Alentejo e Algarve, e as Espanholas da Estremadura e Castela.

É por outro lado evidente o grande valor estratégico deste empreendimento.

5.º Finalmente os dois ramais de Viseu e da Covilhã, os quais, conquanto não tenham carácter de interesse geral na mais lata significação da palavra, servem contudo centros de grande importância pela sua actividade agrícola e industrial. Além disso são ramais complementares das duas linhas da Beira Alta e da fronteira, e já hoje, pela lei de 26 de Janeiro de 1876, consideradas como linhas a construir a expensas do Estado. O primeiro mede aproximadamente 38 quilómetros e o segundo por estimativa uns 15.

Temos até aqui designado, em sumária descrição, as que por agora e por largos períodos, porventura, se nos antolham como devendo constituir a nossa rede de caminho de ferro de primeira ordem ou de interesse geral.

A estas linhas devem vir prender-se como naturais afluentes os caminhos de segunda ordem ou de interesse local, cujas funções económicas, como não pode deixar de ser, são muito mais restritas, pois que a sua zona de tráfego represente para a das linhas de primeira ordem como que um arremedo dos vales secundários para com os de primeira ordem no regime das águas à superfície da terra.

Cada um destes afluentes tem a sua missão especial e pode desde logo conjecturar-se que a sua distribuição deve ser uma função directa da intensidade da população e da capacidade produtiva, industrial ou agrícola de cada região do país.

Estas linhas, que em geral tem elementos de tráfego assaz limitado, carecem de ser construídas sob os preceitos da maior modéstia e da mais severa economia.

Na sua exploração deve ser norma imprescindível aparcionónia nas despesas e o máximo aproveitamento do seu efeito útil. Na generalidade dos casos, o serviço dos trens deve ser feito «em navette», isto é, por forma que o mesmo trem percorra, alternativamente, a linha em ambos os sentidos sem necessidade de cruzamentos.

A economia de material e de pessoal atinge assim a proporção máxima a que se deve aspirar.

As condições técnicas destes caminhos podem e devem ser estabelecidas em harmonia com as funções que eles tem a desempenhar.

Daqui resulta como preceito genérico a observar a adopção da via reduzida com o que o preço quiló-

metrico da construção pode ser reduzido em geral de um terço, e em alguns casos em proporções ainda mais fortes, atenta a facilidade de acomodar o traçado ao relevo do terreno, e a economia resultante do material fixo e circulante de preço bastante diminuto. Por outro lado também as condições técnicas de perfil podem e devem ser modificadas no intuito de diminuir as despesas da construção, adoptando declividades um pouco mais fortes sem esquecer contudo a prudência, e tendo sempre em vista não exagerar as dificuldades e despesas de tracção.

Um caminho de ferro é no seu conjunto um mecanismo complexo, cujos detalhes devem ser estudados, olhando sempre ao serviço a que cada elemento é destinado.

Tendo em vista estas considerações, julgamos não só conveniente como indispensável, que as linhas de segunda ordem sejam, como princípio geral, construídas de via estreita, e adoptamos como tipo uniforme a via de 1 metro entre carris, atendendo à grande vantagem económica de fixar um tipo único que permite em muitos casos o melhor aproveitamento de material circulante e mesmo fixo.

Não cabe de certo nos limites da lei entrar na minúcia dos preceitos que devem regular a construção e exploração dos caminhos de interesse local e será isso objecto de regulamentação especial, na qual, como já deixámos dito, deve dominar enérgicamente, mas prudentemente, o pensamento da máxima economia.

As linhas que, por agora, em nosso entender, devem formar a rede de segunda ordem ou de interesse local, são as seguintes:

1.^a Do Vale do Lima—De Viana, por Ponte de Lima e Ponte da Barca, na extensão aproximada de 40 quilómetros. Nos restantes 20 quilómetros, de Ponte da Barca a Lindoso, escasseia a população e restringe-se consideravelmente a área de cultura: A densidade de população em toda a zona de Viana a Lindoso é de 102 habitantes por quilómetro quadrado.

Na extensão compreendida entre Ponte da Barca e Lindoso deve esta linha substituir a parte da estrada n.º 25 de primeira ordem, o que economiza para o Estado a importância quase do subsídio que tinha a dar ao caminho de ferro na mesma extensão.

2.^a do Vale do Cávado.—Esta linha, seguindo de Braga a Ruivães, Caldas do Gerez e Montalegre, serve no distrito de Braga os concelhos de Braga, Póvoa de Lanhoso, Terras de Douro e Vieira, na extensão de 45 quilómetros, com uma população específica de 118 habitantes por quilómetro quadrado, e no distrito de Vila Real corta o concelho de Montalegre, seguindo o Vale de Cávado em uma distância de 25 quilómetros, baixando a densidade da população a 24 habitantes por quilómetro quadrado. Serve as Caldas do Gerez, notáveis pela abundância do seu manancial e elevada temperatura das

suas águas, podendo com a facilidade de comunicações tornar-se um estabelecimento importante.

Esta região tem considerável valor pecuário, e sendo o concelho de Montalegre considerado o solar da raça barrosã deve a sua criação tomar grande desenvolvimento pela facilidade e barateza dos transportes.

3.^a Do Porto à Póvoa do Varzim e Famalicão — Construída já na extensão de 44 quilómetros entre Porto e as Fontainhas, por companhia não subvencionada, acha-se ainda em construção na extensão de 13 quilómetros das Fontainhas a Vila Nova de Famalicão, aonde termina.

4.^a De Famalicão a Chaves — Cortando os concelhos de Vila Nova de Famalicão, Guimarães, Fafe, Cabeceiras de Basto e Celorico de Basto no distrito de Braga, e os de Ribeira de Pena, Vila Pouca de Aguiar, Boticas e Chaves no de Vila Real põe em comunicação directa com a linha do Minho toda a zona por eles ocupada. Mede, segundo estudos feitos pela companhia da Póvoa de Varzim, uma extensão de 186 quilómetros. As regiões atravessadas são das mais interessantes do nosso país sob o múltiplo aspecto da sua densa população, intensidade de cultura, riqueza pecuária e excelência das suas vinhas, o que tudo leva a prognosticar um tráfego importante em passageiros e mercadorias. A densidade da população é, na zona do distrito de Braga, de 126 habitantes e no de Vila Real de 44 por quilómetro quadrado. Dos 186 quilómetros, metade são no distrito de Braga e a outra metade no de Vila Real.

5.^o Ramal de Amarante—Partindo do caminho de ferro do Douro e seguindo o Vale do Tâmega, vai este ramal, na sua extensão aproximada de 45 quilómetros, prender-se na linha anterior em Chaves. É esta sem dúvida a comunicação mais curta entre o Porto e Chaves.

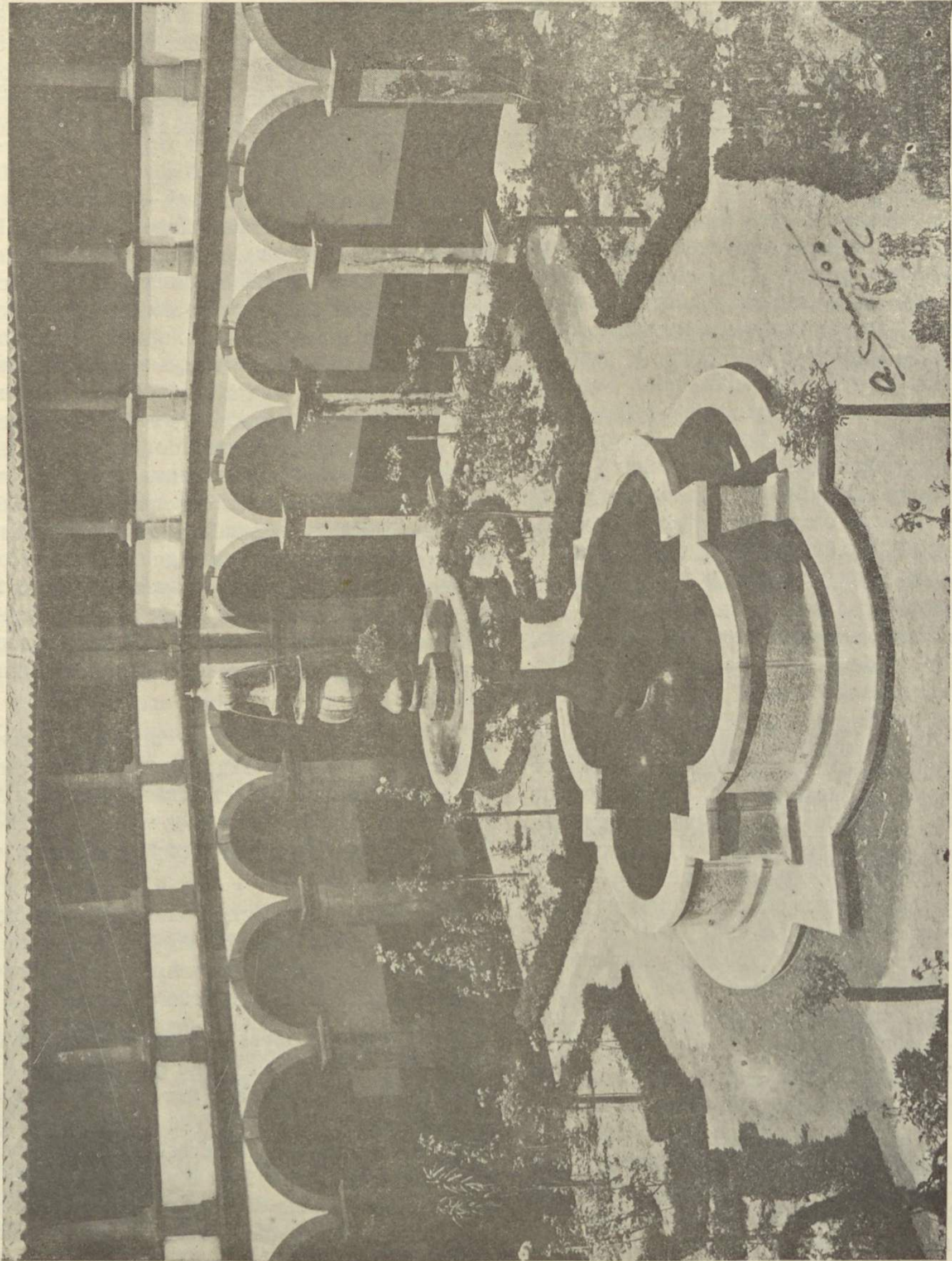
Atendendo a esta circunstância e à população e cultura das duas margens do Tâmega, deve este ramal ser julgado de grande conveniência e um complemento da linha de Famalicão a Chaves.

6.^o Régua a Chaves — É directriz forçada deste caminho o Vale do rio Corgo em toda a sua extensão. Passa em Vila Real e deverá porventura ligar-se nas proximidades de Vila Pouca Aguiar com a linha já descrita para Chaves. A circunstância de dar serventia a Vila Real e a todo o Vale do Corgo sobre o caminho de ferro do Douro dispensa de mais justificação. Mede o seu traçado 40 quilómetros.

7.^o Bougado a Guimarães — Tem construídos 7 quilómetros, e por isso a incluímos na tabela. Faltam 25 quilómetros.

(Continua)

Portugal turístico



Os Paços do Concelho de Mesão Frio encontram-se magnificamente instalados, com todas as repartições públicas, no antigo convento de S. Francisco, construção do século XVIII, cujos claustros, jardim e chafariz, pelo conjunto harmonioso que encerra, impressionam agradavelmente o visitante

DETA

(DIRECÇÃO DE EXPLORAÇÃO
DOS TRANSPORTES AÉREOS)

SUBSÍDIOS
PARA A SUA HISTÓRIA

O «Boletim Oficial», editado pela Imprensa Nacional de Moçambique, publicou no número 34, 1.ª Série, de 26 de Agosto de 1936, o Diploma Legislativo que criou as carreiras aéreas de Moçambique.

Com a publicação deste Diploma Legislativo estavam praticamente lançadas sobre Moçambique as asas da DETA que nunca mais deixaram de cruzar os céus desta vasta e rica parcela do território nacional.

Realizava-se o sonho do pioneiro número um dos transportes aéreos de Moçambique: o engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira. Sem aviões, sem pilotos, sem experiência de exploração de carreiras aéreas, enfrentando um sem número de dificuldades, esse pioneiro e extraordinário realizador procurou um colaborador especializado, o major-piloto-aviador Álvaro Herculano Pinho da Cunha, a quem contratou como chefe da Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos que acabava de ser criada, pelo diploma acima referido.

Encontrava-se então em Moçambique o piloto civil Manuel Maria Rocha, primeiro transportador de mala aérea em Moçambique, que foi convidado a entrar para o serviço da DETA, e contratava-se o piloto sul-africano Daniel Rabeck.

Ficava assim o transporte aéreo com dois pilotos, ao mesmo tempo que se mandavam para a África do Sul, para adquirirem o «brevê» de pilotos comerciais, Pires do Vale, Borges Delgado e Gabriel Zoio. Ao único mecânico rádio-telegrafista existente, Joaquim Antunes Costa, não tardou que outros, preparados na África do Sul, se juntassem: Albino Lopes, José Monteiro Júnior, José Amado, Ernesto Barroso, Virgílio Peixoto e Francisco Emanuel Fragoso.

Entretanto, em Lourenço Marques, Amaral Ferreira, outro piloto amador, preparava-se também e não tardava a ser piloto comercial.

Ao tempo que estes pioneiros da aviação comercial em Moçambique se preparavam para enfrentar as suas novas responsabilidades, promovia-se a aquisição de dois aviões com os quais se ia treinando o pessoal: um monomotor «Hornet Moth» e um bimotor «Dragonfly», de 5 lugares.

E assim se iniciaram os transportes pelo ar, que o público já reclamava.

Dezasseis meses depois, em 22 de Dezembro de 1937, e dadas por findas as negociações estabelecidas com a África do Sul, das quais resultou um acordo para o estabelecimento de carreiras aéreas entre as principais cidades dos dois territórios, Lourenço Marques e Joanesburgo, teve lugar a primeira viagem, com o avião «Dragon Rapid» ostentando nas asas a sua matrícula bem visível, CR-AAD.

Pilotava o primeiro avião da DETA com que se iniciavam as carreiras internacionais Manuel Maria Rocha, que levava como mecânico Joaquim Antunes da Costa, que ainda hoje ocupa o seu lugar entre o pessoal de voo da DETA.

O CR-AAD saíu do «Campo Militar da Carreira de Tiro», única pista então existente em Lourenço Marques, e à partida assistiram a mais esta arrancada da DETA muitos entusiastas das coisas da aeronáutica, entre os quais o próprio Director dos Serviços dos Portos, Caminho de Ferro e Transportes de Moçambique, talvez o mais entusiasta de todos, o engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira.

Lenta mas progressivamente, com passos seguros, apoiada financeiramente pelas receitas dos portos e caminho de ferro, a DETA foi-se estruturando, preparando pessoal, infra-estruturas, comprando aviões, montando as suas oficinas e, possuindo desde sempre um serviço de assistência modelar, chefiado até 1944 pelo engenheiro Carregal Ferreira e depois dessa data, até ser nomeado Director-Adjunto, pelo engenheiro Abel Neves de Azevedo.

O público foi adquirindo confiança na DETA e no seu pessoal de voo, bem como nos aviões, que iam sendo adquiridos conforme as possibilidades financeiras e as solicitações crescentes do tráfego em passageiros, correio e cargas. E sucessivamente adquiriram os «Dragon Rapid», «Junker», «Doves», «Dakotas». E foram ingressando na DETA mais pilotos e mais técnicos e o pessoal administrativo e auxiliar necessário, todos quantos indispensáveis eram a uma estruturação harmónica de um sistema que tinha de funcionar com segurança e eficiência.

Estruturou-se uma organização que ia actuando com agrado geral da população, prestando a Moçambique inestimáveis serviços, e fizeram-se várias via-

gens Angola, para Blantyre, Tananarive, Leopoldville, Livingstone e Lisboa.

Dadas as enormes distâncias entre os centros populacionais e a grande extensão do território, não seria possível interligá-lo com uma rede de comunicações adequada sem que a aviação desempenhasse um papel importante, e nisso consistiu especialmente a esclarecida visão de quem tornou possível o estabelecimento das linhas aéreas de Moçambique, às quais também ficará ligado o nome do Governador-Geral interino, J. Nunes de Oliveira, que assinou o diploma de 26 de Agosto de 1936.

É já longo o caminho percorrido, sobretudo quando recordamos que a DETA iniciou as suas carreiras regulares com dois pilotos, três mecânicos e dois rádio-telegrafistas, e hoje tem ao seu serviço centenas de pessoas, desde a Divisão do Pessoal de Voo, de Operações, de Manutenção até às várias secções da complicada máquina de transporte aéreo, que funciona como as suas similares doutros países.

Pouco depois de se terem iniciado as carreiras para Joanesburgo foram sendo lançadas carreiras, também regulares, para os principais centros de Moçambique, com o firme propósito de servir a Província e a sua população. E nunca aqueles a quem cabia manter os aviões a voar tiveram hesitações ou desânimos. O fervor, a convicção e o querer, mantiveram-se e mantêm-se vivos para que a DETA continue a ser o que tem sido até agora. Não pretendemos focar aqui as vantagens económicas e políticas da existência da DETA, até desnecessárias por claras, e bem presentes no espírito de todos. Com este pequeno folheto pretende-se apenas contribuir com umas achegas para a História dos Transportes de Moçambique.

Todavia, vem a propósito referir que a viagem presidencial de 1956 só foi possível, com a rapidez e extensão verificadas, porque existia a DETA a funcionar, através da rede de infra-estruturas por ela estabelecida por todo o território, num esforço a todos os títulos notável.

O que acaba de se ler conduz-nos à lembrança não só daqueles que têm contribuído para os êxitos da DETA, começando pelo primeiro grupo da arrancada, quando se contavam por horas os serviços prestados, mas também de todos quantos em cerca de trinta anos (tantos são os da existência da Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos, hoje Direcção de Exploração), se lhe têm dedicado com o maior desinteresse e o mais acendrado espírito de bem servir, uns e outros dignos do maior reconhecimento.

Esta dedicação do pessoal, é, sem dúvida, um dos mais poderosos factores determinantes do aumento constante do número de passageiros e de cargas transportados, que se tem mantido num ritmo incessantemente crescente e auspicioso para o futuro.

Por isso mesmo se compreende a compra dos aviões «Friendship» (F27), mais rápidos, mais cómodos e de maior capacidade, sendo desde já necessário começar a estudar um novo aumento da frota para o futuro próximo.

Tudo em aviação é complexo e envolve implicações que obrigam a um trabalho e atenção permanentes. Só em presença das infra-estruturas da Província se pode escolher o tipo de avião. Só em presença do avião se pode encarar a preparação do pessoal.

Haja em vista a complicada escala de treinos que foi necessário montar para a preparação do pessoal, logo que foi resolvido adquirir novos aviões de turbinas, sem que os voos da Província sofressem interrupções, porque não seria lógico admitir pilotos já preparados, deixando ficar para trás aqueles que tão bons serviços haviam prestado. E a escala foi feita; e para a Inglaterra e para a Holanda partiram os primeiros pilotos, mecânicos e rádio-telegrafistas que, ao regressarem a Lourenço Marques, permitiram que outros daqui fossem estudar. Entretanto, os que chegaram foram transmitindo aos que ficaram os conhecimentos adquiridos, e assim foi possível, em relativo curto espaço de tempo, ter pessoal preparado para enfrentar e resolver as dificuldades que o novo tipo de avião lhes trazia. Passava-se rapidamente do motor de êmbolo para o de propulsão por turbinas. Dera-se mais um grande passo em frente.

Felizmente, aquele mesmo pessoal que conquistara a confiança pública, de tal maneira se comportou na sua aprendizagem, que a própria fábrica construtora lhe confiou os aviões para trazerem da Holanda a Moçambique, o que sucedeu pela primeira vez na história da fábrica «FOKKER», pois foi sempre ela com os seus pilotos que fez a entrega dos aparelhos no país que os adquiria.

Esta honra, e prova de total confiança nos nossos pilotos, foi concedida ao pessoal da DETA que orgulhosamente voa hoje em aviões modernos com a mesma segurança e eficiência com que voou no velho «Hornet» ou no «Dragon Rapid».

Os novos aviões «Friendship», de turbo-hélice, pressurizados e tão velozes como os grandes quadrimotores convencionais, prenderam desde logo a atenção do público, que tem prazer em viajar neles, pois continua a verificar que a DETA cumpre com eficiência, regularidade e segurança a sua missão.

A população de Moçambique, que tem apreciado o desenvolvimento gradual da DETA, e, em regra, tem compreendido as suas dificuldades e limitações, embora, como é natural, querendo sempre mais e melhor, não consente, todavia, que alguém toque na sua «companhia aérea», velha de mais de um quarto de século e decana das linhas aéreas portuguesas.

As Oficinas da DETA

Desde de há muito que a Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos estava empenhada não só na expansão das suas Oficinas, situadas na área do aeroporto, como na reorganização das mesmas, de modo a torná-las aptas a executar todos os trabalhos de manutenção dos aviões da DETA, entre os quais se encontram os modernos aviões de turbo-hélice «Friendship».

As antigas oficinas da DETA, construídas em 1940 e que ocupavam uma área de 1595 m², eram constituídas apenas por dois hangares, com pequenos anexos aos mesmos, onde se encontravam instaladas as oficinas de motores, rádio, electricidade e instrumentos, bem como o depósito de materiais.

Estas oficinas desempenharam com eficiência e zelo, durante muitos anos, os trabalhos de manutenção da frota de aviões da DETA, na altura constituída apenas por pequenos aviões.

À medida que tal frota se foi expandindo com a aquisição de aviões maiores e mais complexos, as instalações e orgânica das oficinas foram-se tornando cada vez menos aptas para desempenhar cabalmente o complexo trabalho que é a manutenção dos aviões. Tornou-se, por esse facto, necessário ampliar as suas instalações.

Aprovados os projectos, deu-se início à construção das actuais oficinas em Dezembro de 1961, tendo ficado concluídas em Dezembro de 1963.

A construção das novas oficinas consistiu, fundamentalmente, na ligação dos dois hangares existentes e na construção dum edifício anexo aos mesmos, destinado este ao alojamento do depósito de materiais, escritórios e oficinas propriamente ditas.

O edifício possui dois pisos com 260 metros de comprimento, envolvendo, como se disse, os dois hangares existentes. A área oficial, situada no rés-do-chão, mede 4 560 m², tendo sido instaladas na ala esquerda as secções de desmontagem, inspecção, reparação e montagem de motores, pintura, secção de acessórios, hélices, entelagem, estofador, serralharia, máquinas-ferramenta, carpintaria e soldadura.

Na secção de motores faz-se, além da revisão geral dos motores «Pratt-Whitney» R 1 830-92, pertencentes aos aviões DC-3, a revisão geral dos motores «Gipsy Queen», dos «Doves», e, ainda, reparações de motores de avião para entidades estranhas à DETA, estando já prevista para mais tarde a revisão dos motores «Rolls-Royce Dart», dos «Friendship».

Na secção de acessórios faz-se reparação e revisão geral de todos os acessórios, quer dos «Dakotas» e «Doves», quer ainda dos «Friendship».

Na secção de hélices, procede-se também à revisão geral de todos os hélices dos aviões da DETA, incluindo os dos «Friendship», mais complexos do que aqueles com que o pessoal da DETA estava familiarizado anteriormente.

Nas restantes secções, executam-se evidentemente os trabalhos inerentes às respectivas especialidades.

Na ala direita, foram instaladas as secções de electro-metalurgia, baterias, depósito de materiais e os respectivos escritórios, bem como o serviço de manutenção de linha.

Na Secção de tratamentos electro-químicos, far-se-ão, num futuro muito próximo, trabalhos relacionados com esta especialidade, tais como, cadmiagem, cobreagem e anodização em peças de duralumínio.

O serviço de manutenção de linha tem a seu cargo o trabalho das inspecções diárias, de partida, de 76, 125 e 500 horas de voo, competindo-lhe, além disso, a escala dos aviões para as diversas carreiras.

No segundo piso, com a área de 3 370 m², estão instalados a chefia das oficinas, a secretaria e contabilidade, o depósito de materiais e as secções de rádio, electricidade e instrumentos.

Estas últimas secções estão equipadas com toda a aparelhagem necessária para a reparação e revisão geral de todo o equipamento de rádio, aparelhagem eléctrica e instrumentos de toda a frota da DETA. Convém salientar que até o equipamento de radar, instalado nos «Friendship», é totalmente reparado nestas oficinas.

O depósito de Materiais, abastecido através dos armazéns, tem a incumbência de manter sempre uma reserva de sobressalentes de modo a fornecê-los às secções das oficinas que tenham necessidade deles para as reparações dos equipamentos e sistema dos aviões.

A secção de células das aeronaves, instalada num dos hangares, procede às grandes revisões e reparação do avião propriamente dito.

Num futuro muito próximo, quase todas as secções ficarão equipadas com ar condicionado, estando já algumas delas a beneficiar dessa instalação como, por exemplo, as secções de rádio, electricidade e instrumentos, onde, por razões de ordem técnica, se tornava imperativa.

A iluminação mereceu estudo especial uma vez que a grande maioria do trabalho aqui realizado é semifixo, tendo-se estabelecido níveis de iluminação aconselhados para este género de trabalhos.

Igualmente foi objecto de estudo cuidadoso a comodidade do pessoal, tanto operário como auxiliar, tendo-se reservado para esse fim o corpo central do edifício, onde ficam instalados os relógios de ponto, vestiários, refeitórios, sala de aulas e, ainda, uma biblioteca.

Foram previstos para a realização desta obra cerca de 11 000 contos, para a construção civil e instalação eléctrica, além de 4 000 contos previstos para aquisição de novo equipamento oficial.

Tal como começou esta publicação, com referência ao Boletim Oficial que tornou possíveis os transportes aéreos na Província, assim desejamos concluir referindo que em Março de 1962, foi decretada uma

remodelação dos serviços, remodelação que se impunha em presença do desenvolvimento da DETA, consequente do aumento da população e das crescentes necessidades do transporte aéreo, a que não foi estranha, não é demais repeti-lo, a confiança que soube inspirar às gentes de Moçambique.

O Tenente-coronel Pinho da Cunha, primeiro chefe do serviço aéreo, teve no Tenente-Coronel Armando Cerqueira da Silva Pais, actual Director dos Transportes Aéreos de Moçambique, o seu continuador.

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

TURISMO AÇORIANO

Foi aprovado pela Direcção dos Melhoramentos Urbanos o projecto da Estalagem das Sete-Cidades

Acabámos de ler no «Diário dos Açores» que por informação da Comissão Regional de Turismo do distrito de Ponta Delgada, foi superiormente aprovado o projecto elaborado pelo distinto architecto micalense, sr. Fernandes Gil, para a Estalagem a construir na península das Sete-Cidades.

O despacho do sr. Subsecretário das Obras Públicas é de 10 de Agosto passado.

O terreno para a construção da referida estalagem foi oferecida graciosamente pelo sr. António de Medeiros Almeida, em homenagem, sem dúvida, à memória de seu pai, o ilustre médico sr. dr. Silvestre de Almeida, natural da Ilha de S. Miguel, e também como prova de admiração por uma das regiões mais belas do arquipélago dos Açores.

A propósito, o «Diário dos Açores» escreveu:

«É um passo decisivo para a construção da ambicionada estalagem, para a qual o sr. Ministro das Obras Públicas e o Fundo de Fomento prometeram apreciáveis participações.

Aguarda-se agora apenas que o architecto apresente o orçamento da obra para que a mesma seja posta em concurso, o que esperamos seja feito em breve, a fim que não sejam perdidas as participações prometidas para este ano».

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

A «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, transcreveu integralmente, na sua edição de Agosto, o artigo — «A modernização dos Caminhos de Ferro e os seus Problemas», publicado, em 16 de Março, no nosso número especial, comemorativo da entrada da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», em novo ano de existência.

À «Revista Ferroviária» apresentamos a expressão dos nossos melhores agradecimentos pela honrosa transcrição.

Uma Exposição Bocagiana na Cooperativa Ajudense

Lisboa, onde Bocage passou grande parte da sua vida e onde faleceu, também comemorou, com uma magnífica exposição bibliográfica, iconográfica e de curiosidades, efectuada na Cooperativa Ajudense, o duplo centenário do grande Poeta setubalense.

Deve-se a ideia dessa exposição ao ilustre escritor Fernando Eloy do Amaral, setubalense, e ao artista António Carvalho, nosso distinto colaborador, grande amigo da nobre cidade de onde «Elmano Sadino» é natural. Com eles, colaborou o sr. Manuel Clemente dos Anjos, digno presidente da direcção daquela Cooperativa.

A Exposição, inaugurada no dia 11 do corrente, com a presença do sr. Dr. Rodrigues Cavalheiro, em representação do sr. General França Borges, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; do sr. Dr. Nobre Cartaxo, que cedeu uma parte importante da sua rica colecção bocagiana para figurar nessa exposição; da Direcção da Cooperativa e de numerosas pessoas, tem tido grande concorrência de visitantes e será encerrada no dia 18 com uma conferência proferida pelo sr. Fernando Eloy do Amaral, subordinada ao tema: «Bocage de Sempre».

Na Exposição estão patentes exemplares da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da «Viagem», que publicaram artigos sobre Bocage e versos do imortal poeta setubalense.

PLANO INTERCALAR DE FOMENTO EM ANGOLA

O orçamento da receita extraordinária do orçamento geral de Angola, relativo a este ano, na parte reservada ao Plano Intercalar de Fomento, foi reforçado com 955 mil contos — segundo acaba de comunicar um diploma legislativo publicado no «Boletim Oficial».

Este reforço, destinado ao Plano Intercalar de Fomento, é retirado das seguintes rubricas orçamentais:

Saldos das contas de exercícios findos, 240 mil contos. Empréstimo da Metrópole, 370 mil contos. Receitas do Fundo de Fomento de Angola, 20 mil contos. Imposto das sobrevalorizações, 60 mil contos. Participação de institutos de crédito, 65 mil contos. E produto do empréstimo amortizável (autorizado pelo Decreto-Lei n.º 46 378), 200 000 contos.

A tabela de despesas ficou, no entretanto, ordenada do seguinte modo:

Para transportes e comunicações (rodoviários e caminhos de ferro, portos e farolagem), 145 mil contos. Transportes aéreos e aeroportos, 298 mil contos. Para o turismo, 8 mil contos. Para o conhecimento científico do território e das populações: investigação científica e estudos de base, 80 500 contos. Agricultura, silvicultura e pecuária, 147 mil contos. Pesca, 33 mil contos. Para energia (estudos produção, transportes, distribuição, cobertura de empreendimentos já realizados e para o aproveitamento do rio Cunene), 166 mil contos. Para as indústrias (extractivas e transformadoras), 144 mil contos. Para habitação e melhoramentos locais, 30 mil contos e ainda para o fomento da promoção social das populações, incluindo educação, saúde e assistência e radiodifusão, 133 mil contos.

O PROBLEMA DOS TRANSPORTES NO BRASIL

Conjugações das Redes Rodo e Ferroviária

Pelo ENG. FLÁVIO VIEIRA

Da «Revista Ferroviária», que se publica há 26 anos no Rio de Janeiro, reproduzimos, com a devida vénia, do número 8, volume 26, de Agosto de 1965, o seguinte artigo, da autoria do ilustre engenheiro Flávio Vieira:

«Os sistemas de transporte, num país como o nosso, precisam ser integrados por várias redes parciais, consignadas ou não e estruturadas em bases harmónicas e tecnológicas.

São elas assim especificadas:

a) — Navegação interior (compreendendo os rios de correntes livres, os canalizados, os lagos e os canais); b) — estradas de rodagem; c) — estradas de ferro; d) — navegação marítima; e) — navegação aérea; f) — canalização para petróleo e gás.

Dessas redes parece não haver dificuldades quanto à conjugação das citadas nos itens «b» e «c», tanto mais quando, actualmente, não existe rivalidades entre as referidas redes e é do interesse do Governo melhorar e tornar eficiente aquele importante sector do serviço público, atinente aos transportes.

A respeito do assunto assim opina e proclama professor e distinto colega Maurício Joppert da Silva: «É fora de dúvida que a revolução tecnológica que produziu o aperfeiçoamento do automóvel, conduzindo à modificação das condições de construção das rodovias, reagiu sobre a economia dos transportes terrestres e obrigou as estradas de ferro a melhorarem seus traçados abrandarem suas rampas e curvas, aumentarem a potência de suas locomotivas e a capacidade de seus vagões, de modo a crescer a sua eficiência e reduzir o custo da tonelagem-quilómetro. Daí resultou, também, o abandono de uma extensa quilometragem de linhas que as ferrovias não podiam manter sem prejuízos certos e a entrega dos leitos às estradas de rodagem, que os receberam com uma parte dos transportes que lhes é própria.»

Em verdade, estes estão progredindo cada vez mais, chegando à formação dos trens rodoviários, onde um tractor-reboque arrasta diversos veículos, elevando a capacidade de carga das rodovias.

A estrada de ferro, quando comparada à rodovia, evidencia as três seguintes desvantagens:

1 — A necessidade de um transporte anexo para trazer à estação ou levar as mercadorias a domicílio; 2 — a manutenção a mais que esse transporte acarreta; 3 — a abundância de material e pessoal utilizados somente em certas ocasiões chamadas de «épocas de safra», quando se acumulam produtos (perecíveis alguns) que devem ser levados, imediatamente, aos centros de consumo.

Reconhece o professor Maurício Joppert que a concorrência do automóvel se faz sentir, realmente, em condições normais de serviço ferroviário, para pequenas distâncias (digamos abaixo de 50 quilómetros), onde as vantagens do caminhão, tomando e entregando carga a domicílio, são apreciáveis.

São, ainda, palavras suas: Para autocarros que fazem serviços de passageiros entre cidades e que vão buscar e levar os ditos passageiros nos hotéis ou nas residências, o limite antes citado pode se estender a várias centenas de quilómetros.

Quanto aos meios de defesa das ferrovias podem ser assim resumidos: a) — Medidas de ordem administrativa, compreendendo leis que regulem a coordenação dos transportes, limitando suas zonas de acção e procurando fazer afluir para as estradas de ferro as correntes de transporte rodoviário; b) — Medidas de ordem técnica, importando na criação de serviços rodoviários auxiliares, na adopção de automotrices permitindo ligações mais rápidas e na supressão de vias deficitárias e sem possibilidades imediatas de desenvolvimento; c) — Medidas de ordem comercial, como sejam redução de certas tarifas para atrair mercadorias e usuários, aumento de outras para carga garantida, que pode pagar, coleta gratuita das mercadorias a domicílio e adopção de razoáveis taxas de trânsito, justas em sua remuneração.

Mas, em suma, eis nestas linhas rápidas o problema que definimos como o da conjugação efectiva e harmónica das redes rodo e ferroviária nacionais, problema de relevante importância para a melhoria de nossos transportes terrestres.

Tratemos, pois, de estudá-lo e resolvê-lo, agora que a luta entre a rodovia e o trilho se transformou numa coordenação destes transportes, agora que se está arrancando trilhos em linhas da Rede Ferroviária Federal e substituindo seus leitos por pistas rodoviárias e tendo em vista, acentuemos, serem as redes em causa de propriedade da União.»

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Setembro de 1915)

No Congresso Algarvio

Devotada à causa do progresso económico do País pelo desenvolvimento da viação acelerada, não pode a *Gazeta* deixar de registar os factos e os movimentos de ideias que directa ou indirectamente interessam essa causa.

Merecem-lhe por isso rápida menção várias das teses apresentadas no Congresso Algarvio, referentes muitas delas a assuntos aqui versados.

Ocioso é relembrarmos o futuro que o incremento do turismo e o progresso das culturas temporãs e da pomicultura reservam ao Algarve, quando as circunstâncias de ordem geral, que me absterei de enumerar, deixem de afastar do nosso país a corrente dos viajantes ilustrados tão auspiciosamente iniciada, há anos, quando todos os paquetes da *Booth Line* traziam caravanas de excursionistas e a propaganda metódica era empreendida no estrangeiro.

Por isso bem cabido é o estudo do problema, que o Congresso Algarvio procurou pôr em equação, seja-nos lícito o *simile* matemático.

Variados foram os aspectos sob o qual foi encarado. Ignoro se havia um programa no qual se enumeravam as questões e serviço de esquema à elaboração das teses. É de crer em sim.

Limitar-me-ei a mencionar a curta, mas erudita, nota do sr. dr. António Baião sobre as *Fontes para a história do Algarve*; o opúsculo sobre *Cantos, Músicas e Danças* do sr. José Parreira; a interessante nota sobre a *Arte algarvia* do sr. João de Melo Falcão Trigo; a extensa e valiosa memória do sr. Julião Quintinha sobre a *Assistência à mendicidade no Algarve*, deslustrada por uns arremessos de jacobinismo sectário, que aqui e acolá lhe falseiam o critério e o levam a investidas contra a caridade cristã, cuja obra, confessa, não foi ainda excedida, nem sequer igualada; as teses sobre o *Posto agrário e ensino móvel* e sobre *Escola primária agrária*; e a do mesmo congressista sobre *Crédito comercial e industrial*.

O clima do Algarve foi objecto de duas monografias: uma do dr. Geraldino de Brites, ex-médico municipal em Loulé, e a outra, mais extensa e documentada, do dr. Bentes Castelo Branco, distinto clínico e inteligente director das Termas de Monchique.

Consideram-se naquela três zonas distintas sob o clima de vista climático: *Oeste*, abrigada do Norte pela serra de Monchique, *Centro*, acerca da qual faltam dados meteorológicos positivos, e *Leste*, definida pelo observatório de Faro e abrigada do norte, como aliás todo o litoral. Evidencia-se na memória a notável estabilidade térmica do clima algarvio, especialmente na zona de Leste. A oscilação anual da

temperatura é de 29º,82 em Lagos e de 26º,23 em Faro. A média em Janeiro atinge quase 12º em ambas as zonas!

O dr. Bentes Castelo Branco estuda mais de espaço o clima sob o ponto de vista do estabelecimento de sanatórios dos diversos tipos: sanatórios para tuberculosos, quer de *altitude*, quer *estações climatéricas*, de que é protótipo o da Madeira; sanatórios marítimos para raquíticos, escrofulosos e anémicos; sanatórios para doenças crónicas, também chamados *estações de repouso*. Depois de definir as características de cada uma dessas espécies e de enumerar as principais estações de cura portuguesas, ocupa-se a monografia do clima do Algarve, caracterizando-o por meio dos dados de observação meteorológica dos portos de Faro e Lagos comparativamente com os dos outros observatórios do país.

Dessa proficiente análise deduz-se, como conclusão, que o Algarve reúne, «melhor que qualquer das outras províncias de Portugal, os requisitos geográficos, topográficos e climatéricos para a montagem de sanatórios modelares dos três tipos».

Da doçura do clima resultam condições privilegiadas para a agricultura, que são excelentemente postas em relevo na tese sobre *Primícias agrícolas e plantas subtropicais no Algarve*, do sr. Mário da Cunha Fortes, uma das mais proficientemente versadas. Não nos consente a falta de espaço uma análise minuciosa desse trabalho. Limitar-me-ei a resumir as conclusões.

O Algarve tem condições excepcionalmente favoráveis para a arboricultura, horticultura e floricultura, sendo indispensável melhorar os seus recursos no que respeita a irrigação, os seus processos culturais, no que

7.^a — Há que preferir, de entre as espécies cultivadas nos hortejos ou pomares, as que reúnem maior cunho de precocidade.

Na horticultura o que sobretudo deve preocupar é a *quantidade* produzida, o *tempo* que leva a produzir, a *época*, em que pode realizar-se, e a *qualidade* obtida. Na pomicultura deve atender-se principalmente à *predilecção* do consumidor, à boa *apresentação* do fruto e à *oportunidade* da sua entrada nos diversos mercados.

8.^a — A limitação do número de *variações* é uma garantia de sucesso comercial. Muito uniforme e escolhido, deve constituir o primeiro desideratum na exploração das primícias agrícolas.

10.^o — Toda a viticultura deve visar primariamente no Algarve a produção da uva de mesa e o fabrico da passa.

De entre as castas de uva de mesa comerciáveis há que preferir as mais precoces e também as mais tardias.

11.^o — A floricultura e a arboricultura ornamental são ramos agrícolas, que muito convém criar e desenvolver no Algarve.

12.^o — Das plantas exóticas introduzidas e cultivadas no Algarve ao ar livre ou sob abrigo, o ananás parece ser a única com viabilidade económica.

Todas as demais cabem no grupo das plantas de luxo e de mera curiosidade, sem um provável valor agrícola e comercial.

Digna de encómios é também a bem redigida tese do sr. Paula Nogueira, sobre o *Aproveitamento dos salgados do Algarve pela exploração do gado lanígero* pelos matos salgados ou *Saltbushes* da Austrália, pela ensilagem de forragens, pelo adoçamento dos terrenos, pela racional exploração do gado ovino. Tese prática e bem orientada, na verdade, como a precedente.

Segue-se naturalmente nesta resenha a tese do sr. Luís de Mascarenhas sobre *Indústrias no Algarve*. É uma instrutiva notícia das diversas formas que reveste a labuta industrial no Algarve; pena é que não fosse enriquecida com dados estatísticos minuciosos sobre cada indústria.

Antes de me referir às teses que mais se coadunam com a índole especial da *Gazeta*, não deixarei de mencionar, de passagem, a do sr. Tomás Cabreira sobre *Zonas de turismo*, que é um curto relatório e projecto de lei para a criação de três estações de turismo: Cascais, Estoril e Sintra — Praia da Rocha e Monchique — Figueira da Foz e Bussaco, tendo o exclusivo do jogo regulamentado. Como todas as outras teses deste congressista, resume-se numa proposta de lei, como é natural num senador e antigo ministro.

O distinto architecto Raul Lino elaborou, em nome da benemérita Comissão de hotéis da Propaganda, a memória justificativa e descritiva de um projecto de hotel português para ser construído no sul do país, tendo em conta as características do clima e procurando assegurar-lhe cunho artístico nacional em harmonia com as condições locais. Bela iniciativa, digna de louvor, para a qual estava naturalmente indicado o talentoso architecto que fez o projecto e o justifica.

O sr. M. Emygdio da Silva, a quem a causa do turismo tanto deve, insiste na sua tese pela criação de impostos municipais, análogos na índole e destino à *Kurtaxe* suíça e a impostos similares criados em França e noutros países.

Não será prematura essa criação, onde se trata de atrair forasteiros e suscitar um movimento que ainda quase não teve início? Havemos de começar por lhe impor encargos?

Pois se a princípio há-de ser exíguo o seu rendimento, não é preferível que façam sacrificio equivalente os habitantes da própria localidade, que o turismo é chamado a beneficiar?

Chamemos agora a capítulo as teses sobre comunicações.

Mencionarei em primeiro lugar a bem elaborada monografia do meu prezado amigo e distinto clínico Agostinho Lúcio sobre *Estradas*. Apesar da modéstia da introdução, alegando falta de competência profissional, nenhum técnico, por cotado que fosse, desdenharia de subscrever a tese, baseada em memórias e dados positivos. É posta em relevo a irregularidade inacreditável de não haver no ano de Cristo (dão licença?) de 1915 uma estrada sequer, que ligue o



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA

Algarve com o resto do país, de modo que para ir lá um automóvel, tem de seguir... por Elvas a Ayamonte e atravessar o Guadiana em barco, ou trepar para um vagão e atravessar assim a zona de respeito que separa o extremo sul do resto do país. Pois se em 1889, quando se abriu o caminho de ferro até Faro, ainda as malas postais percorriam sobre o dorso da mula as veredas ínvias da serra de Mu!

Dos 852 quilómetros de estradas classificadas no Algarve, apenas 512 estão construídos e sabe Deus em que mísero estado se não conservarão muitas delas! Entre essas estradas é com razão declarada urgente a conclusão da de S. Marcos a Monchique e Aljezur, da de Aljezur a Vila do Bispo e ramal para Lagos e das que atravessam a serra em direcção ao Alentejo.

Os portos e barras do Algarve são objecto de uma curta, mas interessante, memória do ilustado oficial e infatigável trabalhador, o sr. José Francisco da Silva, memória que só tem um defeito: ser demasiado curta, deixando pois de versar algumas questões importantes. Que valor tem o alvitre de um porto de abrigo na Ponta do Altar junto da barra de Portimão?

Que obras convém fazer no porto de Lagos?

O alvitre apresentado de confiar a gerência dos portos do Algarve a uma administração regional e de destinar uma draga ao seu serviço privativo é

digna de poderação; oxalá fosse adoptada e judiciosamente posta em prática.

Fui solicitado instantaneamente pelo distinto engenheiro e meu amigo o sr. António Vasconcelos Correia para me encarregar de relatar a tese referente aos caminhos de ferro do Algarve.

Razões ponderosas, que não devo aqui expor, inibiam-me de aceitar o convite; como já, em Janeiro de 1911, deixei a presidência da Sociedade da Propaganda, além de outras razões, para não presidir à comissão organizadora do congresso do turismo em Lisboa.

Dei porém o meu modesto tributo de estudo sob a forma de dois artigos sobre o assunto publicados na *Gazeta*.

Foi a sua doutrina perfilhada em termos cativantes, que agradeço, por aquele meu colega, o qual lhe acrescentou um alvitre interessante e prático, sob a forma concreta de um projecto de lei, autorizando as Camaras Municipais a contrair empréstimos, especialmente destinados a melhoramentos nas estações locais, lançando sobretaxas sobre certas tarifas para ocorrer aos respectivos encargos.

Para findar, duas linhas acerca do projecto de lei... perdão, da tese do sr. Tomaz Cabreira, *Tarifas ferroviárias*. Nem uma linha sobre as tarifas da linha do Sul e Sueste, aplicáveis ao tráfego algravio, e que bem a mereciam, tão injustamente apreciadas têm sido, segundo a inalterável tradição parlar e jornalística da ignorância do assunto, que conta 25 anos de existência, tantos quantos de exploração tem o caminho de ferro que vai a Faro.

Em artigo especial versarei o assunto, que bem o merece. Por agora limitar-me-ei a capitular de anódina a tese do sr. Cabreira e de infantil o seu alvitre de... reforma do Conselho de tarifas.

É possível que algumas teses mais, de que não tenho conhecimento, fossem apresentadas. As que referi constituem, no seu conjunto, estudo valioso e base para úteis iniciativas.

Ministro dos Transportes

No próximo dia 26 do corrente, deve partir para Estrasburgo o sr. eng. Carlos Ribeiro, ilustre Ministro das Comunicações, e presidente do Conselho Europeu dos Ministros dos Transportes.

Este membro do Governo vai assistir a uma sessão dos parlamentos da Europa, que ali se realiza, e durante a qual fará uma exposição sobre os trabalhos da conferência dos Ministros de Transportes realizada no último ano e assistirá depois a um colóquio sobre os trabalhos da conferência, durante o qual responderá a diversas observações dos parlamentares.

O sr. eng. Carlos Ribeiro, permanecerá depois dois dias em Paris, para tratar de assuntos ligados com a Conferência Europeia dos Transportes, de que é, como referimos acima, presidente.

O V Centenário de Gil Vicente e a participação do Círculo Cultural do Algarve

O Círculo Cultural do Algarve, com sede em Faro, possui uma secção de Teatro cuja actividade tem sido bastante intensa. Com oito anos de existência já realizou 49 espectáculos.

Agora, associando-se às comemorações do V Centenário de Gil Vicente, a convite da respectiva Comissão Nacional, está a realizar vários espectáculos vicentinos com alguns dos autos mais expressivos. Participa também na Semana Vicentina, em Lisboa, cujos espectáculos se realizam de 25 a 29 de Outubro.

O Grupo de Teatro do Círculo Cultural do Algarve foi apurado para a final do Concurso de Arte Dramática promovido pelo S. N. I.

Um erro tipográfico que vale muito dinheiro

As «gralhas» tipográficas são uma calamidade tanto nos livros como nos jornais. Às vezes resultam engraçadas, outras bastante atrevidas, ou, o que é muito pior, indecorosas. Sempre, no entanto, bastante arrelhadoras para os jornalistas e, sobretudo, para os escritores. Num livro, uma gralha é tal qual um homem bem vestido e de sapatos cambados.

Todavia há erros tipográficos que valem fortunas. Um exemplo, que acaba de nos revelar o «Diário de Lisboa», numa das páginas do seu interessante «magazine»:

«O jornal «The Philadelphia Inquirer» revelou que as autoridades postais norte-americanas descobriram no dia 22 de Agosto um erro de impressão numa das folhas de 200 selos de cinco cêntimos executados para comemorar o IV centenário da fundação de Santo Agostinho, na Florida. O erro consiste no facto de dois castelos e um galhardete, que deveriam figurar na cor amarela, aparecerem no branco.

Prevendo a possibilidade de existirem mais exemplares de folhas com o mesmo erro, as autoridades postais comunicaram às oficinas locais dos correios que era indispensável rever cuidadosamente todas as folhas antes dos selos serem postos à venda.

Calcula-se que o valor de uma folha de selos com tal erro de impressão alcançará entre os coleccionadores a extraordinária importância de cinquenta mil dólares.»

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
ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE
REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

PURÍSSIMA



Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 2 70 13

LISBOA

Campo Pequeno, 21-4.º-E.
Telef. 5 27 55

Instalações de A. T.

- * CENTRAIS
- * SUBESTAÇÕES
- * POSTOS DE SECCIONAMENTO
- * POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- * LINHAS

Instalações de B. T.

- * ILUMINAÇÃO INTERIOR
- * ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- * FORÇA MOTRIZ
- * SINALIZAÇÃO
- * REDES DE DISTRIBUIÇÃO.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

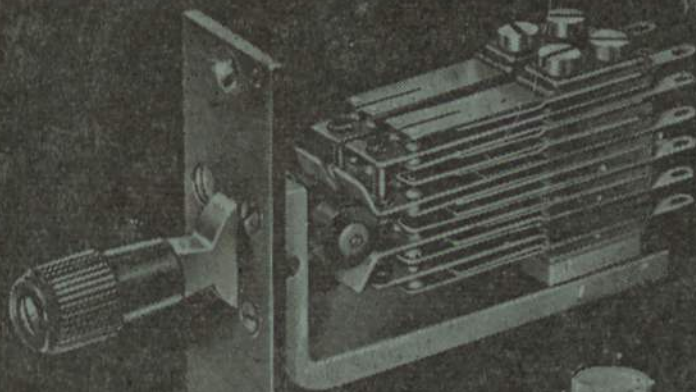
Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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 —



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOEIL



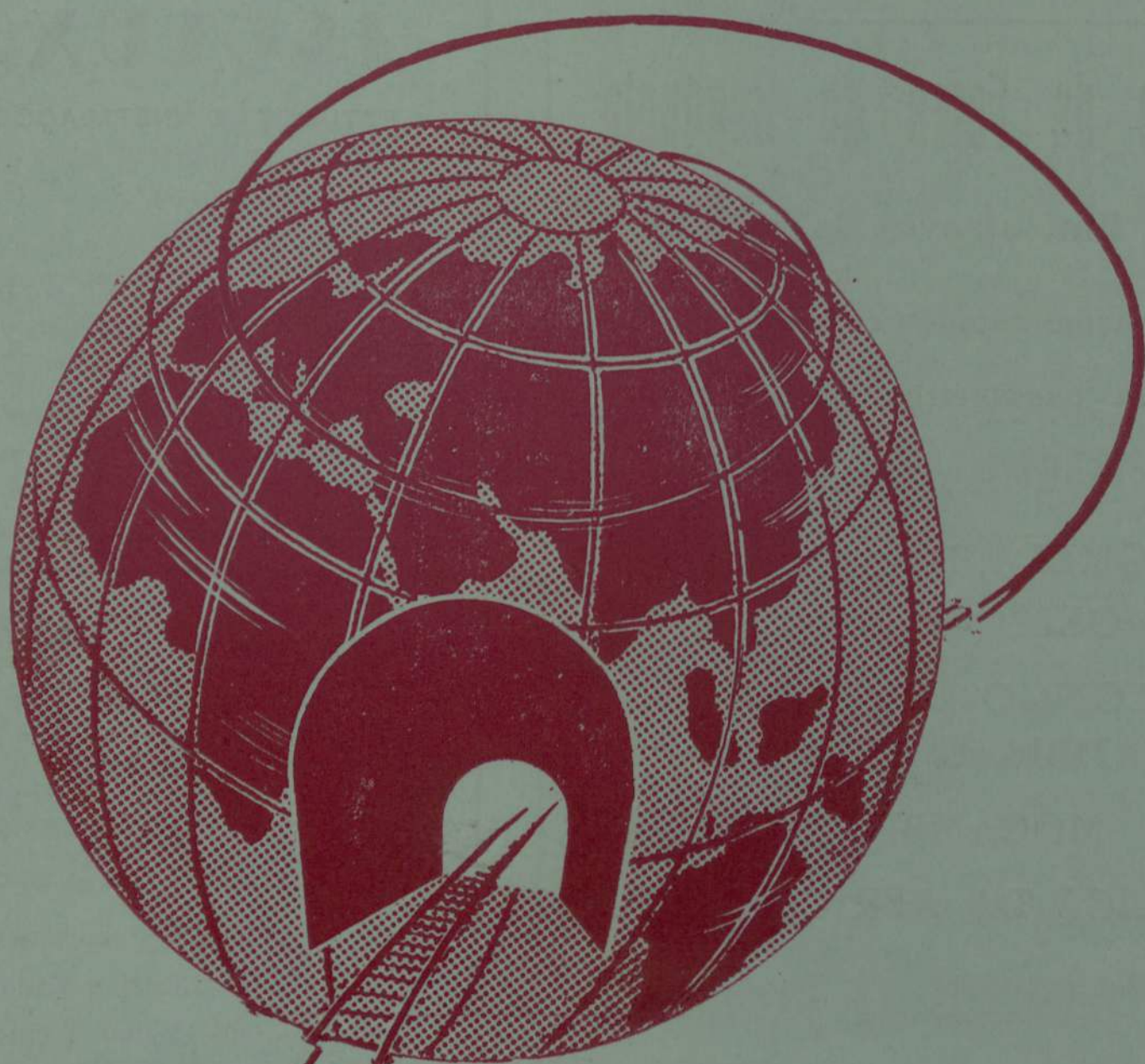
Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE