

3.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1964

Número 1832

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

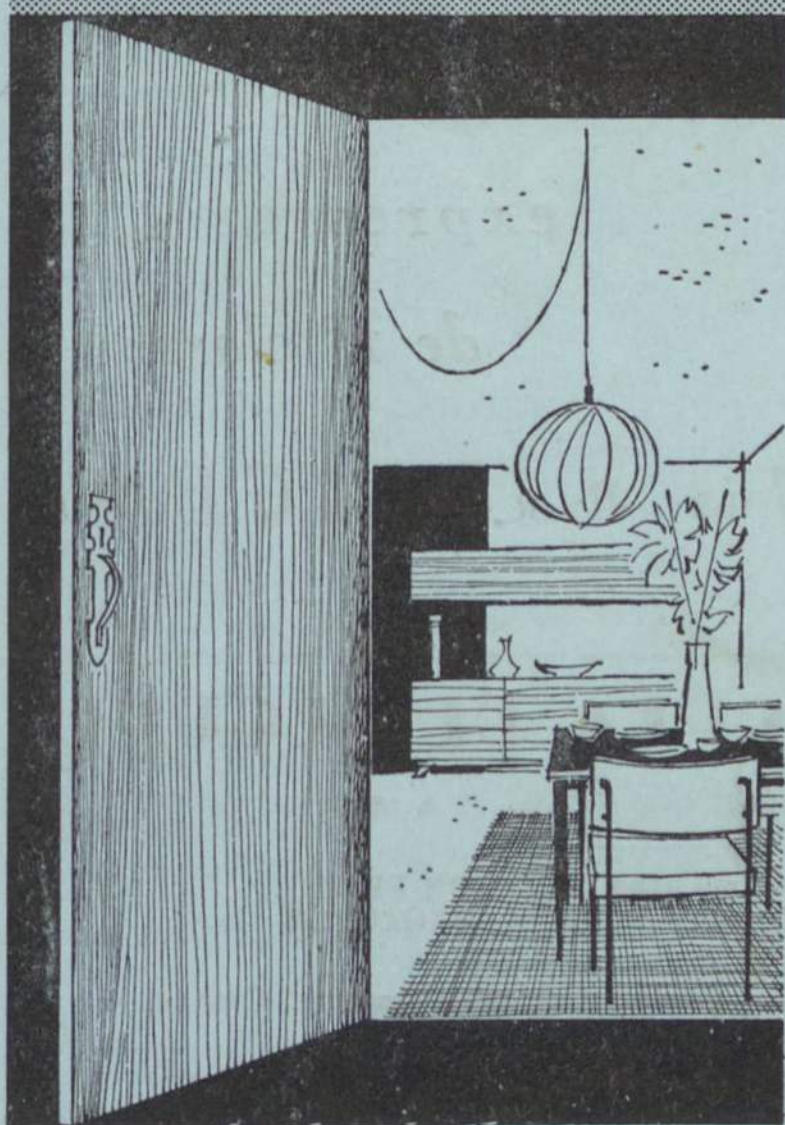
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

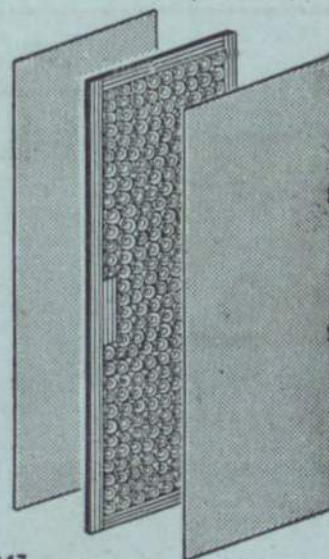
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



**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.



publigráfico

siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31

PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

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



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 — Círculo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

Nos comboios

expressos

de 1.^a classe

leia a «VIAGEM»



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. leg. EUROPÊA
TELEF.: 37 01 61

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

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

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

1832

16 — ABRIL — 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 PEDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

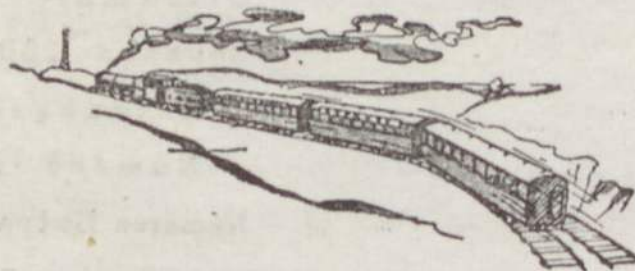
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

O Sexto Centenário da Vila de Cascais, pelo Dr. <i>FAUSTO J. A. DE FIGUEIREDO</i>	67
Panorama, por R. <i>DE BETTENCOURT</i>	70
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	71
Turismo e Comunicações	75
Parte Oficial	76
Imprensa.	76
Literatura Ferroviária	76
Notícias de Lourenço Marques	77
Gazeta dos Caminhos de Ferro	78
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	78
Há 50 anos	78
Televisão nos Caminhos de Ferro	78
Publicações recebidas	79
Linhas Estrangeiras	80
Recortes sem Comentários	80



O Sexto Centenário da Vila de Cascais

Pelo Dr. FAUSTO J. A. DE FIGUEIREDO

A VIZINHA-SE a data em que se completará o Sexto Centenário da elevação de Cascais a vila, facto que se reveste de particular significado, na já tão longa história do seu concelho.

Foi, com efeito, há perto de seiscentos anos que o Rei D. Pedro I, em 7 de Junho de 1364, isentou o lugar de Cascais «da sugeyçom de Sintra cuja aldea era» e o promoveu à categoria de «uilla per ssy», com direito a ser governada por autoridades próprias e o de as eleger, «pera fazerem direito e Justiça», como «nas outras villas» ⁽¹⁾.

D. Pedro I não agiu, contudo, neste caso, por sua iniciativa, mas para satisfazer o que pelos homens bons de Cascais lhe fora solicitado e, mais do que isso, estes haviam-se comprometido a pagar-lhe 200 libras por ano, se lhes concedesse o que tão ardentemente desejavam:

«os homens bôos de Cascaais me enuiaram dizer que fosse minha mercee de os fazer issentos de sugeyçom de Sintra cuja aldea era e lhes outorgase que o dito logo de Cascaais fose uilla per ssy e ouuese per ssy Jurdiçom e Juizes pera fazer direito e Justiça. E os outros officiaaes que fossem conpridoiros pera boo regimento desse lugar. E que elles dariam a mjm em cada huu ano duzentas libras mais aallem daquello que me rendiam os meus direitos que eu havia do dito logo» ⁽²⁾.

É da tradição que ao exercício da pesca

se deve, como, aliás, é natural, o primitivo incremento da população de Cascais.

Assim, para Fr. Belchior de Santa Ana, os primeiros habitantes de Cascais «erão poucos», mas «augmentou-es o proueito que tirauão do peixe que pescauam; porque chamados delle, acodirão de outras terras uizinhas nouos casaes» ⁽³⁾.

Na sua Memória Pároquial ⁽⁴⁾, de 6 de Abril de 1758, afirmou o Pároco da freguesia de Nossa Senhora da Assunção de Cascais, Padre Manuel Marçal da Silveira, que outrora, «quando não tinha freguezias e era somente lugar de mui poucos vezinhos, pertencia» Cascais «a freguezia de São Pedro de Penaferrim da Villa de Cintra onde recebão os Sacramentos. Era o trato daquelles, o da Pescaria, e habitavão em o alto onde hoje chamão o longo», mas, posteriormente, com o «augmento de Povo se mudou a Povoação para a borda da agoa, para o Citio em que agora existe, por causa do major Comodo, e proveito da pescaria».

À pesca, no litoral de Cascais, igualmente se refere a «Carta», de 11 de Maio de 1282, «per que El Rey mandou ao Conselho de Taura como se manteuessem

⁽¹⁾ Pedro de Azevedo, «Cartas de vila, de mudança de nome e do título de notável das povoações da Extremadura», no «Boletim da Classe de Letras» da Academia de Ciências de Lisboa, Volume XIII, Coimbra 1921, pág. 1079.

⁽²⁾ id., pág. 1078.

⁽³⁾ Frei Belchior de S. Anna, «Chrónica de Carmelitas Descalços, particvlar do Reyno de Portvgal, e Provincia de Sam Felippe», Tomo I, Lisboa 1657, pág. 326, col. 1, n.º 377.

⁽⁴⁾ Francisco Luís Pereira de Sousa, «O terremoto do 1.º de Novembro de 1755 em Portugal e um estudo demográfico», Volume III, Lisboa 1923, pág. 505, nota 2.

como alcaide do mar e con os marinheyros segundo como usam os de Lixbõa» :

«Jtem mj mandarom dizer que marti-
nhanes que foy ijmãõ do Chanceler
quando era alcaide do mar e da terra
que metia alcaides em Cascays e em
Sesinbra e nos outros logares quando
os pescadores stauam na costeyra e
que se chegauam ou alguma cousa faziam
sem guisa; que esses alcaides os pren-
diam e diziam que esto era per rrazõ
da alcaidaria do mar» (5).

De Cascais eram, também, os pescadores que no «anno de 1362, em o Reynado de ElRey D. Pedro I, de Portugal, ou alguns annos antes deste, segundo se colige de algus Auctores», recolheram a imagem de Nossa Senhora da Graça, venerada no convento da sua invocação, em Lisboa (6).

É, pois, muito natural que, na sua grande maioria, fossem pescadores os homens bons por iniciativa dos quais a povoação de Cascais foi promovida, em 7 de Junho de 1364, pelo Rei D. Pedro I, à categoria de Vila.

Nos termos do n.º 9.º do Art. 48.º do Código Administrativo aprovado pelo Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 31 095, de 31 de Dezembro de 1940, pertence às Câmaras Municipais deliberar:

«Sobre a erecção e conservação de monumentos destinados ao embelezamento das povoações e à consagração de pessoas ilustres ou de acontecimentos memoráveis do concelho»

e, nos do n.º 9.º do Art. 127.º do mesmo

Código, é das atribuições das Juntas de Turismo deliberar, também:

«Sobre a erecção e conservação de monumentos».

A elevação de Cascais a vila constitui, sem dúvida, o primeiro acontecimento memorável na história do seu município.

O dia 7 de Junho de 1964, data em que se completará o Sexto Centenário desse acontecimento, não decorrerá, portanto, sem que pelo menos tenha início a construção de um condigno monumento ao Rei D. Pedro I, que há seiscentos anos promoveu Cascais a vila e aos humildes pescadores por cuja iniciativa o Rei, neste caso, agiu.

Para tal efeito possui Cascais, à entrada na vila, o harmonioso conjunto da rotunda situada no cruzamento da Avenida Eng.º José Frederico Ulrich com a estrada marginal que, nesse troço, bem poderia passar a chamar-se Avenida D. Pedro I.

Erguido esse monumento, que merece a primazia, outros deveriam ser oportunamente levantados, como, por exemplo:

a) ao poeta muçulmano Abu Zeide Mohamed Ibne Mucana, natural de Alcabideche (7);

b) a Gomes Lourenço Avelar, que foi, por Carta Régia de 8 de Abril de 1370, o primeiro donatário de Cascais, em recompensa da sua corajosa defesa de Cidade Rodrigo (8);

c) ao denodado patriota Dr. João Das Regras, donatário de Cascais, por

(5) João Martins da Silva Marques, «Descobrimientos portugueses — Documentos para a sua história», Vol. I, Lisboa, 1944, pág. 17, n.º 21.

(6) Frei Agostinho de Santa Maria, «Santuario Mariano, e historiadas images milagrosas de Nossa Senhora, e das milagrosamente apparecidas, em graça dos pregadores, & dos devotos da mesma Senhora», Tomo primeyro, Lisboa 1707, pág. 88.

(7) Henri Pérès, «La poésie andalouse en arabe classique au XI Siècle — Ses aspects généraux — Ses principaux thèmes et sa valeur documentaire», Deuxième édition, Paris 1953, pág. 200; A. R. Nykl, «Hispano-arabic patry and its relation with the old provençal troubadours», Baltimore, 1946, pág. 105.

(8) «Cascais e seus Lugares», Boletim da Junta de Turismo de Cascais, N.º 2, de Julho de 1947, pág. 13, n.º 1.º; J. M. S. Marques, op. cit., Suplemento ao vol. I, Lisboa 1944, pág. 404, n.º 405.

Carta Régia de 14 de Dezembro de 1386 ⁽⁹⁾;

d) ao 1.º Marquês de Cascais, D. Álvaro Pires de Castro, que, num dos períodos mais difíceis da nossa história, tanto fez luzir, em França, o nome da nossa pátria ⁽¹⁰⁾;

e) ao ilustre académico e sagaz diplomata José da Cunha Brochado, natural de Cascais ⁽¹¹⁾ e de cujo elogioso parecer, acerca do Rei D. Pedro I ⁽¹²⁾, deveria fazer-se uma nova impressão, para ser distribuída quando se procedesse à inauguração do monumento ao mesmo Rei ou à solene colocação da sua primeira pedra;

f) à última donatária de Cascais,

D. Ana José Maria da Graça de Menezes e Castro, gentil figurinha de singela criança, cujo prematuro falecimento, em 2 de Setembro de 1762, com 10 anos de idade, abriu novo capítulo na história das relações entre o Concelho de Cascais e o Poder Central ⁽¹³⁾.

NOTA DA REDACÇÃO — É do n.º 18 da magnífica revista de cultura e turismo Cascais e seus Lugares, dirigida pelo Presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol, que reproduzimos, com a devida vénia, o artigo de abertura, firmado pelo sr. dr. Fausto J. A. Figueiredo: O Sexto Centenário da Vila de Cascais.

Digno herdeiro de um grande nome, um nome que conquistou posição cimeira na história da evolução da linha de Cascais, o sr. dr. Fausto J. A. de Figueiredo, vem realizando, por sua vez, uma obra de grande relevância turística. Por esse motivo e porque o assunto também o merece, não podíamos deixar de arquivar nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o seu tão oportuno artigo.

⁽⁹⁾ «Cascais e seus Lugares», Boletim da Junta de Turismo de Cascais, N.º 3, de Novembro de 1949, pág. 13, n.º 5.º

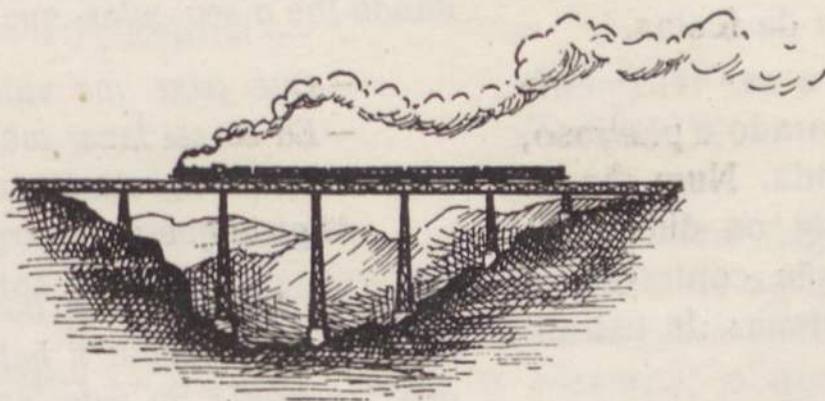
⁽¹⁰⁾ R. Francisque-Michel, «Le portugais en France — Les français en Portugal», Paris 1882, págs. 47 e 48; Alberto Pimentel, «Sangue azul (estudos históricos)», Lisboa, 1898, pág. 39.

⁽¹¹⁾ Mendes dos Remédios, «Memórias de José da Cunha Brochado, extrahidas das suas obras ineditas», Coimbra 1909, pág. V; António Álvaro Dória, «José da Cunha Brochado — Cartas», Lisboa 1944, pág. VII.

⁽¹²⁾ «Parecer do Academico Joseph da Cunha Brochado sobre a proposta que o Academico Padre Doutor Frey Bernardo

de Castellobranco, Chronista mór do Reyno, que tem o emprego de escrever as memorias delRey D. Pedro o I. fez se este Principe merecia o epitheto de cruel, ou de justicoso», na «Collecçam dos Documentos, e Memórias da Academia Real da Historia Portugueza, que neste ano de 1722, se compuzerão, e se imprimirão por ordem dos seus Censores», Lisboa Occidental M.DCCXII, N. 2.

⁽¹³⁾ Anselmo Braamcamp Freire, «Brasões da Sala de Sintra», 2.ª edição, Livro terceiro, Coimbra 1930, pág. 186; «O Direito — Revista de Ciências Jurídicas e de Administração Pública». Ano 82.º, Fasc. 4.º de Outubro — Dezembro de 1950, págs. 293 a 296.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Alentejo e a hora presente

O Chefe do Estado visitou, durante dois dias, o Alentejo. Essa visita revestiu-se de um especial significado, não apenas pelo facto de ter sido recebido por toda a parte com calorosas demonstrações de simpatia e respeito, mas também pela circunstância de ter presidido à inauguração de importantes melhoramentos, com que a Província ficou esplendidamente dotada. Esses melhoramentos são, em Grândola, a Escola Agrícola e Industrial, instituída pelo benemérito António Inácio da Cruz; em Beja, a Estação de Cerealicultura; Escolas Técnicas em Moura e Estremoz; e, entre Barrancos e Amareleja, a ponte sobre o rio Ardila.

A valorização de uma terra não pode ser total se não se procurar valorizar os homens que nela vivem e trabalham.

As Escolas Técnicas inauguradas, há dias, pelo Sr. Presidente da República, hão-de concorrer eficazmente para o constante progresso do Alentejo, que já não vive das suas maravilhosas recordações do passado, mas já começou a viver, com a consciência dos seus destinos, a hora fecunda do presente.

A visita dos Príncipes de Mónaco

Ao contrário do que previam certos pessimistas, o Sol de Abril fez-nos a mais deliciosa partida, recebendo, com todas as honras, os turistas que nos têm visitado, desmentindo assim aquele velho dizer do povo: *em Abril, águas mil*. Felicitemo-nos, pois, todos: os turistas, que se sentem encantados; nós, que os recebemos com a nossa habitual cortesia, e o sr. engenheiro Álvaro Roquete, que estabeleceu, no S. I. N., um magnífico programa de festas.

O turismo em Portugal começa a ser felizmente uma realidade. Se o Inverno foi demorado e pluvioso, a Primavera mostra-se amável e linda. Num dia de sol glorioso, esquecemos totalmente os dias feios de Inverno, estação que, aliás, não contrariou a vinda ao nosso País de muitas centenas de estrangeiros.

Entre os visitantes, neste risonho mês de Abril, contam-se os Príncipes de Mónaco, que se confessam maravilhados.

Em poucos dias, têm visto em Portugal o que muitos portugueses ainda não quiseram admirar.

Os nossos artistas



CASA DA RUA DOS CEGOS (Século XVI)
— Aguarela de Mestre Roque Gameiro



A LENDA DO TABACO

Um dia Maomet no deserto encontrou
uma cobra a morrer de frio, entorpecida.
E o profeta, com dó, fê-la voltar à vida
dando-lhe o seu calor, que logo a reanimou.

— Que paga me vais dar? — Maomet perguntou.
— Eu só sei fazer mal — diz a cobra e, em seguida,
mordeu ingratamente a mão compadecida
daquele que a salvara. O profeta aplicou

então na mordedura a boca perfumada
e, aspirando, cuspiu a baba envenenada,
que fez brotar do solo, altiva, bela, erecta,

a planta do tabaco — o néctar capitoso
que possui da serpente o travo venenoso
e o perfume subtil da boca do profeta.

LAURA CHAVES

O Algarve e o seu Turismo

VI

Pelo Eng.^o JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

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

É assaz benigno o clima do Algarve e até quase único na Europa.

Esta nossa província, compreendida entre os paralelos 36° 56' e 37° 25' de latitude Norte, é bastante abrigada pelas Serras do Caldeirão, Espinhaço de Cão e Monchique.

A temperatura média anual é de 18,6°, ao passo que a mesma média anual em Lisboa não excede 15,75°. O mês mais quente no Algarve é o de Agosto com 29° de média, e o mais frio o de Janeiro com 11,7°.

A temperatura média de Verão é de 22,5° no Algarve e 21° em Lisboa. A do Inverno algarvio é de 12,7°.

É interessante reproduzir aqui as temperaturas do ar em vários locais célebres como estações balneares da Europa nos meses de Novembro a Março (média) para evidenciar a grande vantagem do clima algarvio da Praia da Rocha como estância hiberna:

Praia da Rocha — 12,7°; Arcachon — 8,9°; Biarritz — 9,7°; Nice — 7,8°; Mónaco — 9,9°; Catania — 11,9°; Hendaia — 9,9°; Lisboa — 10°; Estoril — 11,5°.

É de considerar que a temperatura hiberna média da Praia da Rocha é, sem grande diferença, a de Monte Gordo e a das restantes praias algarvias.

Só a região do Levante Andaluz — Málaga, Torremolinos, Almeria e ainda Alicante — na Península Ibérica, rivalizam neste, mas só neste aspecto, com o Algarve.

Os Invernos são um tanto mais severos no Levante Algarvio do que no Oeste, isto porque aquela zona é mais exposta aos ventos do Norte e

do Nordeste, sempre inclemente nessa estação, mercê da falta de protecção montanhosa, o que tanto não ocorre no centro da província e no Barlavento.

Os Verões são mais frescos no Ocidente algarvio do que na região do Leste. Na verdade, em Sagres, chega-se a sentir frio em Agosto.

Quanto à humidade, o Algarve beneficia de um regime singularmente seco, tanto no Verão como no Inverno. O estado higrométrico da atmosfera é sempre muito baixo, em especial nos meses de estiagem.

A pluviosidade algarvia é das mais baixas da Europa. No nosso País, é a menor em todo o território. Com efeito, são as seguintes as precipitações médias anuais:

Lisboa e Estoril	756 m/m
Coimbra	926 m/m
Porto	1291 m/m
Serra da Estrela	2464 m/m

Em Faro, a precipitação pluviosa não excede 440 m/m por ano.

O número médio de dias de chuva durante o ano é:

em Lisboa	120 a 140
no Algarve	60 a 80

A chuva que no Algarve se precipita é muitas vezes em forma de aguaceiros, pelo que é vulgar sobrevirem a estes céus azuis e Sol quente, logo após o escampe, o que rapidamente faz que se restabeleça o anterior estado de secura.

Toda a província é também pouco atingida por nevoeiros e os dias enevoados são poucos em cada ano. Faro tem anualmente apenas 21 dias de céu coberto e 3 a 5 com nevoeiro. Em Lisboa, contam-se por cerca de 20 em cada ano.

Também se torna curioso citar aqui outros registos, estes referentes ao número de horas de Sol descoberto, obtidas em observações feitas durante mais de 10 anos respeitantes aos meses de Novembro a Março e na totalidade destes meses acerca de importantes centros de turismo europeu:

Praia da Rocha	— 958	horas
Biarritz	— 570	»
Arcachon	— 603	»
Nice	— 752	»
Mónaco	— 780	»
Brigton	— 428	»
Torquay	— 413	»
Falkston	— 379	»
Lisboa	— 820	»

Regressando à pluviosidade, diremos que há, porém, zonas, especialmente a do maciço montanhoso de Monchique, em que a precipitação chuvosa é bastante mais elevada, assemelhando-se à de Lisboa. É graças a ela que esta afamada Serra é particularmente farta de água, tanto quanto se verifica aparecer esta, por toda a parte, até no próprio estio.

Pelo que respeita a ventos, os registos dizem que são quase sempre bastante fracos. São de raridade os ventos «mareiros», circunstância por via da qual é de fraca salinidade a atmosfera algarvia.

A «lestada», também chamada vento do Levante, que sopra do lado de Espanha, dá origem a um calor sufocante e depressivo. O que vale a este respeito é que este incomodativo vento é pouco persistente e desaparece com facilidade, sendo curta a sua duração.

Há, contudo, regiões em que este mau visitante não aparece senão muito raramente.

Por todas estas circunstâncias, certos climatólogos classificam o Algarve como uma das mais deliciosas mas infelizmente desconhecidas estâncias de Inverno de toda a Europa, muito superior pela amenidade da temperatura hibernal, à Costa Azul e à Riviera di Ponente.

Nas praias de Barlavento, erçadas de rochas abruptas e fantásticamente decorativas, com a sua cromática sem rivais, ou nas pitorescas quebradas das Serras onde a paisagem ascende ao sublime e à característica singularidade da vegetação, há estações de micro-climas reservadas a um futuro em que bem se saibam apreciá-las e aproveitá-las.

Estes locais não têm competição climatérica e isto nos leva a pensar o que, devidamente arranjos e dotados com alojamentos e outros requisitos afins, poderiam facultar aos débeis, aos de saúde combalida e aos convalescentes, os benefícios de estadias de cura e tratamento, nestes vários sanatórios hibernais, alçados em frente ao fagueiro e plácido mar algarvio, para beneficiarem do seu

tonificante Sol e do seu ar puríssimo de montanhas a meia altitude.

É evidente que com tais características climáticas tudo indica ser vantajoso estudar com profundidade este assunto, com vista a escolher criteriosamente locais onde se devam instalar estabelecimentos próprios a vilegiaturas hibernais para tratamento de ares e repouso ou para simples férias tonificantes, além de outros alojamentos destinados a quem estime e se delicie com o remanso e qualidades reconfortantes daqueles sítios serranos.

E o mar!!!? Esse manancial de tanta riqueza e de tanta beleza, esse elemento fundamentalmente valorizador da terra algarvia!!!?

É no mar que uma importante parte do povo do litoral algarvio trabalha e angaria os meios de



Um carro típico do Algarve corta a brancura do caminho

sustento. É do mar que tanta gente vive através da pesca e das indústrias das conservas. É portanto do mar que o Algarve tanto depende e é nele que há a procurar mais formas de enriquecimento, dentro do que nos parece dever-se contar também com o turismo. Há que saber aproveitar esse lindo mar a este respeito, pelas formas que resultarem mais vantajosas e que um estudo sério possa revelar como possíveis.

Parece-nos que a criação e desenvolvimento devidamente orientados dos desportos náuticos com o estabelecimento de torneios de natação, regatas à vela, a remo, etc., às quais se diligencie fazer chegar a concorrência estrangeira, dando-lhe categoria internacional e revestindo-as de interesse, deveria trazer ao Algarve desportistas deste

género, quer portugueses, quer estrangeiros. Animando em larga medida, ainda com outros atractivos, as quadras dessas competições escolhidas e marcadas para épocas mais propícias quanto a ventos e outras condições de maior eficiência náutica, não se afigura improvável resultar, deste empreendimento, um certo incremento turístico e também a criação de boa nomeada acerca do Algarve e destas competições, em relação às quais seria indispensável fazer-se uma bem orientada publicidade a desenvolver no País e lá fora também, mas em termos convenientes e cautelosos, só quando nada faltasse na organização para evitar os desprestigiamentos improvisos, tão dos nossos hábitos.

É isto afinal o que sucede em vários locais da Europa e das Américas, aos quais acodem desportistas de todo o Mundo, esses que arrastam os abastados entusiastas do género. Vão disputar as afamadas regatas e os torneios mais concorridos, pleiteando prémios valiosos e lutando por vitórias de competição e de prestígio.

Outra diversão da qual muito parece haver a esperar na utilização do mar, é a dos passeios turísticos pela costa, a bordo de barcos próprios para o efeito e onde não falem a boa música, os «bars», os bailes, etc., tanto de dia como de noite. Para estes últimos, seria necessário que as mais lindas falésias da costa como assim as mais curiosas furnas e ainda as praias e as arribas, estejam convenientemente iluminadas em termos de lhes realçar as belezas. Isto se conseguirá quer pela incidência directa da luz branca ou de cores, projectada de adequada distância, quer por focos habilidosamente ocultos no ericado dos rochedos ou ainda por lâmpadas imersas nas águas tranquilas, aquelas para fazer realçar o encanto dos caprichosos recortes das penedias e estas fazendo sobressair o ondulado dos pequenos fundos arenosos das várias furnas visitáveis, mercê da limpidez destas águas marinhas, sempre povoadas por curiosa fauna.

É evidente que estas diversões deverão ser organizadas nas épocas mais próprias e em quadras que mais se prestem para o fim em vista, provavelmente em alternância com passeios e circuitos turísticos por terra, em autocarros próprios com grandes envidraçados e larga visibilidade.

Haverá que estabelecer estes em regime de acordo com os hotéis, restaurantes, etc., devendo dividir-se, para tal, a província algarvia em zonas e em termos de só visitar cada uma em pormenor por cada percurso, e de tal forma que os participantes possam tomar as suas refeições no hotel em que se instalarem ou em restaurantes do percurso, ou ainda, em regime de farnel (*panier-repas*) tão usado no estrangeiro e já entre nós também. Afigura-se-nos ser assaz importante a organização dos passeios náuticos e dos circuitos turísticos em

terra, pois importa proporcionar com eles aos veraneantes, aos que estão em vilegiatura e aos turistas em geral, o maior número possível de diversões e passeios de modo a poderem visitar todo o Algarve, apreciando-lhe as belezas e gozando as suas paisagens.

* * *

Toda a costa algarvia tem quase 220 Kms de extensão. Ela começa na foz da R.^a de Odeceixe, que é o seu limite Norte, segue para Sul a terminar nos promontórios de S. Vicente e Sagres e inflecte para Leste até à foz do Rio Guadiana. A partir daquele limite e caminhando para Sul até à foz da R.^a de Aljezur, a orla oceânica é de alcantiladas arribas, as quais dão à costa certo aspecto portentoso, porém sem oferecer praias de areia. O mar é encapelado e por isso a faina piscatória é dura, perigosa e pouco produtiva, pois rareia um tanto o peixe que parece não ter grande preferência por este mar. Há todavia muita lagosta e outros mariscos. Sobrevém a seguir as Pontas da Atalaia e da Arrifana com a acolhedora enseada deste nome e ainda a correspondente fortaleza com os seus 115 m. de altitude nas proximidades da grande pedra de Anixa. Este troço da costa é grandioso, oferecendo aspectos empolgantes, enriquecidos com a frequente braveza do mar, como influência dominante do vento Noroeste. Para Sul estende-se, em vários quilómetros, a vasta praia da Carrapateira com a sua bela areia, mas de mar, com rebentação um tanto forte. Esta praia desenrola-se até ao Pontal, cabo um tanto saliente na costa, e que oferece aspectos de fascinante grandiosidade, pois as arribas atingem 100 metros e mais de altura. Estas seguem em fraco recorte até à Torre d'Aspa com os seus 159 m. de altitude. É este o ponto mais alto de toda a costa ocidental do Algarve. Nas proximidades, estão as pequenas praias da Ponta Ruiva, do Telheiro e da Armação Nova, já com mar menos revolto. Sobrevém outra vez a costa rochosa agora com 40 a 50 metros de altura, até ao célebre cabo de S. Vicente donde — diz a lenda —, foram trazidos os restos mortais do Santo a bordo da nave que os dois corvos, depois figurantes da heráldica Olissiponense, guiaram até Lisboa. É neste cabo que se ergue um dos mais potentes faróis do nosso País.

É aqui que a sensibilidade evocativa se inclina, a vislumbrar o maravilhoso palácio de Aben-Afan, rei de Silves e onde o excelso romântico Almeida Garrett imaginou o delicioso sonho de amor do seu poema *D. Branca*.

Próximo de S. Vicente, isto é, a 5 Km, situa-se a Caverna da Barriga, que é considerada a maior de todo o litoral algarvio, onde há inúmeras. Pensa-se que este acidente costeiro deveria

merecer estudo conveniente para nele se realizarem os trabalhos necessários, a fim de ser integrado num plano de embelezamento que tanto importa elaborar em toda esta zona algarvia, objectivando os fins turísticos. Segue-se a S. Vicente a enseada de Sagres — dos latinos *Sacris* — e, depois, o Sacro Promontório — *Sacrum Promontorium* — dos escritores anteriores a Estrabão e a que ele se refere, dizendo ter merecido o cabo esta designação por se supor ser ali o lugar onde os Deuses se reuniam. Rodeando esta pequena península, que é o promontório Sacro, onde o egrégio Infante tanto permaneceu e onde se conceberam as pequenas e depois as grandes viagens das Descobertas, entra-se na costa Sul do Algarve.

Na extremidade da ponta, há duas enormes grutas fojosas ou marmitas de gigante não aparentes, com dois buracos, mais ou menos encobertos por grossos penedos. Comunicam eles com profundas cavernas subsituadas nesta parte do cabo, em extensão que parece ser enormíssima. Próximo, a rochosa escarpa constitui-se em apertada garganta, e é pela boca desta que o mar lhe penetra até aos escondidos confins, em vagas gigantesicamente ondeantes. Surgem então os ribombares da estranha trovada subterrânea, que volumosas massas de água produzem no interior cavernoso. Os fortes rumores que sobrevêm de seguida, podem ser ouvidos junto dos dois respiradouros, buracos a que atrás se alude, no silêncio de uma noite calma de mar tranquilo. Quando, porém, o mar se embravece, o inicial rugido toma rapidamente a forma e a grandeza de estrondo soturno, mas que em breve se avoluma furioso, em termos de estampido terrificante. Surge o epílogo fantástico do fenómeno, porque tudo bruscamente se queda silencioso. Só então se percebe que o tal crescente ribombar é a consequência sonora da alta e brusca compressão do ar, no interior cavernoso, ocasionada pela súbita ascensão das águas nesse interior.

A caverna, pelos modos, funciona de fole, pois o ar, tão brusca e fortemente comprimido, sai sibilante e impetuoso pelos dois respiradouros, a ponto de arrastar penedos e elevá-los a certa altura. É fenómeno facilmente observado e sempre surpreendente, pois empolga e até atemoriza o observador.

Todos ou quase todos os visitantes que o conhecem se impressionam vivamente com ele.

Este Sacro Promontório e o de S. Vicente, como assim a enseada e a fortaleza do Belixe, for-

mam um conjunto de erma beleza. Constituem um trágico cenário fortemente impressionante, sem paridade em toda a costa portuguesa. Não será fácil encontrar recanto ou refúgio tão expressivamente emoldurado e tão próprio para obstinados pensamentos de heroicidades. Foi destas que se eivou o espírito voador do grande Infante de Sagres, ali volvido para a imensidade do mar oceano, na profecia dum Portugal maior e em expansões de além-mares. Foi ali que o ínclito varão concebeu a grandiosidade da sua epopeia marítima e lhe deu alma e lhe deu corpo e dela fez a glória da terra que o viu nascer.

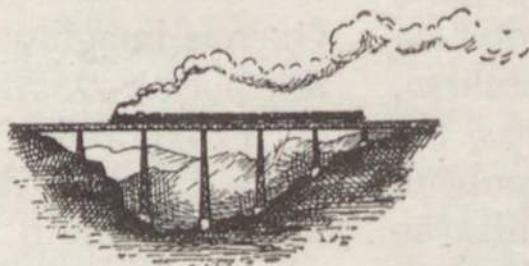
Pois é isto e muito mais o que sobremaneira convém revelar e fazer sentir ao turista curioso e culto, trazendo-o para estes locais e proporcionando-lhe os motivos, facultando-lhe as visitas e a observação atenta do que ali não falta, para nutrimento do seu espírito naturalmente ansioso. Ao serviço desta nobre missão deve ser posta a literatura, a poesia, a arte e a imaginação.

Permita-se-me, a propósito, dizer aos poucos leitores que me honram e favorecem com a sua generosa atenção, que entendemos dever o turismo ser encarado também pelo prisma cultural. Deve este tom ser-lhe conferido para bem matizar o aspecto um tanto materialista que a ideia turística encerra, desvanecendo-o, mercê dos lampejos de espiritualidade com recurso à ciência, à geografia, à história e às artes.

Eis porque penso o que em Sagres e em S. Vicente, nesta região do confim Sudoeste Europeu, se deveria facultar ao turista o conhecimento da grandeza dos nossos Descobrimentos, como parte primordial do brilhante quadro da História da Humanidade, no que respeita à descoberta e conhecimento do Mundo. Isto se conseguiria por meio de conferências proferidas em línguas várias e ditas em ambientes próprios com oportunidades bem escolhidas. Seria assim que os guias oficiais, após as visitas, conduziriam os visitantes interessados às salas próprias, prévia e muito antecipadamente preparadas com arte e bom-gosto recorrendo-se para tanto, e em especial, à pintura de grandes composições expressivas, à fotografia, etc., tudo em termos de, com comodidade, o visitante ouvir aquilo que interessa fazer-lhe saber.

Também assim se fará turismo.

(Continua)



Turismo e Comunicações

«Se os organismos dirigentes dos turismos locais não procurarem todos os motivos de atracção para as terras onde superintendem, falham nas suas obrigações» — afirmou Augusto Krusse Afflalo num artigo publicado no «Jornal do Comércio».

Com honras de primeira página, o sr. Augusto Krusse Afflalo publicou no «Jornal do Comércio», de 13 do corrente, um artigo de muito interesse sobre turismo, no qual não só defendeu o estabelecimento de ligações ferroviárias entre Sintra e Cascais, mas também a ligação Sintra-Mafra em comboio eléctrico.

Desse artigo arquivamos, com a devida vénia, a parte final, que é a que mais nos interessa e não deixará de interessar também os leitores:

«Sintra tem todo o interesse em estabelecer ligações ferroviárias com a linha de Cascais. A linha da C. P. esbarrou perto da casa da *Matilde* das queijadas e, gulosa, não há maneira de sair ou romper daquele lugar.

E, contudo, a ligação Sintra - Cascais, em caminho de ferro, torna-se cada vez mais necessária.

E porque não, uma ligação «Sintra-Mafra» em comboio eléctrico?

Está aquele templo, aquele convento, aquela mole imensa, perdida num deserto!

Quase irmã do «Escorial», enorme paralelograma de cento e sessenta e um de comprimento e duzentos e sete metros de lado, respectivamente, parece amordaçado.

Mafra-Gare é uma ligação distante por estrada para a «vila militar», quase turisticamente impraticável.

Monumento colossal em qualquer parte do Mundo, Mafra possui uma magnífica biblioteca, valiosa a todos os títulos, como a do Escorial com os seus manuscritos latinos, árabes, gregos, hebreus, etc.

Contam-se pelos dedos aqueles que conhecem a valia da belíssima biblioteca mafrense. Mas já existe muita gente que, desde criança, ouve falar nos sinos de Mafra... e que estes são de bronze.

Muita gente ouve falar nos sinos, mas não os ouve, o que é completamente diferente.

Porquê?

Talvez porque a ligação ferroviária de Mafra, com linhas de grande movimento não existe praticamente.

E os sinos sem talvez o desejarem ficam silenciosos...

Ainda há dias recebemos o «Boletim da Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses» que inseria uma crónica interessante sobre os carrilhões da «Velha Igreja» de Amesterdão, intitulada *Torres que Cantam!*

Os Sinos de Mafra, porém, apesar de já terem cantado, empederniram, e, hoje, portanto, são Sinos de pedra e não Torres que Cantam como em Amesterdão.

Foi nesta cidade, aliás nos seus arredores, que os irmãos Hemony manufacturaram os sinos — segundo se lê no Boletim já citado — «não só para as torres de Amesterdão e outras cidades holandesas, como também para numerosas cidades da Europa Ocidental, inclusive Estocolmo e Colónia. De perto e de longe, pessoas vinham ouvir as melodias dos seus sinos, pois haviam conseguido qualquer coisa de inédito, isto é, fazer com que os sinos soassem juntos em estreita e pura harmonia».

A inauguração recente do novo órgão da igreja dos Prazeres, em Lisboa, pelo excepcional organista prof. Rosa de Carvalho constituiu um êxito memorável.

Porque se não tem ouvido com a frequência devida os carrilhões de Mafra?

Estes assuntos de exploração turística, na qual estão incluídas as ligações ferroviárias e afins, são da competência das «Comissões de Turismo» que devem desenvolver junto do S. N. I. as suas diligências. Compete aos presidentes das Câmaras a direcção superior do turismo local, consoante reza o «Código Administrativo» que ainda não foi modificado na parte que diz respeito às «Comissões de Turismo».

Portanto, compete a estas Comissões dirigirem-se ao S. N. I. e não este secretariado àquelas comissões.

O contrário seria uma inversão de hierarquias...

Se os organismos dirigentes dos turismos locais não procurarem todos os motivos de atracção para as terras onde superintendem, falham nas suas obrigações.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

Portaria n.º 20 501

O «Diário do Governo», n.º 84, I Série, de 8 Abril de 1964, publica o seguinte:

Considerando que as taxas a cobrar por operações acessórias ao transporte em caminhos de ferro se encontram fixadas desde há muito sem terem sido actualizadas;

Considerando a necessidade de que essas taxas compensem os encargos que as operações acessórias acarretam às empresas ferroviárias;

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 2.º da tarifa de operações acessórias passe a ter a redacção que se segue:

Registo:

Pelo registo de cada expedição de qualquer natureza é devida a taxa de 5\$.

Ministério das Comunicações, 8 de Abril de 1964. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 84, III Série, de 8 de Abril de 1964, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 18 de Março corrente:

Autorizada pelo prazo de seis meses a concessão da carreira de serviço público a seguir indicada:

Provisória de passageiros entre Alcoentre e Carregado-Estação, requerida por João Clara & C.ª (Irmãos), Lda., com sede em Torres Novas, concelho de Torres Novas, distrito de Santarém.

Classificação: concorrente e afluente.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 20 de Março de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

E se, por qualquer motivo, impedirem por questões de interesse pessoal o progresso duma localidade, tornam-se indesejáveis para os povos que dirigem.

As ligações ferroviárias «Sintra-Costa da Sol» e «Sintra-Mafra» têm que ser postas em equação, mas de modo a terem resolução tanto quanto possível imediata.

O «Escorial», tem ligações ferroviárias e rodoviárias com Madrid, capital de Espanha.

Não sendo praticável — *turísticamente* — a ligação *Lisboa-Mafra-Gare*, o estabelecimento duma linha de turismo «*Lisboa-Sintra-Mafra*» —, seria de excelente rendimento, tornando-se a sua utilização de extraordinário alcance turístico, se a vila de Sintra tivesse simultaneamente ligação com a linha eléctrica da Costa do Sol.

Isto pode tornar-se realidade!

A ponte sobre o Tejo e o «Metro», que estavam no rol dos sonhos, são hoje um facto indementível».

Imprensa

«Diário da Manhã»

Saudamos os srs. drs. Barradas de Oliveira e João Patrício pela entrada do «Diário da Manhã», de que são, respectivamente, director e subdirector, no seu 34.º ano de publicação.

Na nossa saudação envolvemos todos quantos ali trabalham.

«Diário de Lisboa»

Os srs. drs. Norberto Lopes e Mário Neves têm sabido ser dignos continuadores do eminente escritor e jornalista Joaquim Manso, a quem se ficou a dever a fundação do «Diário de Lisboa», jornal que veio revolucionar a imprensa da capital com a sua feição moderna.

Ao entrar agora o «Diário de Lisboa» no seu 44.º ano de publicação, não podíamos, pois, deixar de evocar o nome do seu fundador e de dirigir aos seus actuais directores e redactores as nossas melhores saudações.

«Correio do Ribatejo»

Entrou no 74.º ano de existência o semanário «Correio do Ribatejo», da ilustre direcção do dr. Virgílio Arruda.

Fundado com o título de «Correio da Extremadura», pelo grande jornalista João Arruda, tão grande no seu talento como no seu bairrismo, seu filho tem sabido valorizar com alta dignidade e igual sentimento de apego ao burgo progressivo, a herança recebida, e assim o «Correio do Ribatejo», que tanto honra Santarém e o seu distrito, honra também a Imprensa do País.

Ao dr. Virgílio Arruda, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sinceras felicitações pelo aniversário do seu magnífico semanário.

Literatura Ferroviária

VIDA TENEBROSA — Contos de Jorge Teixeira

No próximo mês de Maio vai ser posto à venda a 2.ª edição do livro de contos ferroviários *Vida Tenebrosa*, da autoria do antigo ferroviário, sr. Jorge Teixeira. Não se trata de um livro de contos escritos por um amador de literatura, mas de uma obra vivida por um autêntico escritor que sentiu o meio ferroviário, com a paixão do seu mister.

Esgotada há muitos anos, esta obra vai, finalmente, ser reeditada e posta à venda nas livrarias, satisfazendo-se assim a curiosidade e o desejo de muitas centenas de ferroviários e de muitas pessoas que, embora alheias à classe, anseiam conhecer o meio ferroviário.

Toda a correspondência a respeito desta reedição deve ser dirigida para a Calçada do Correio Velho, n.º 9-4.º

Notícias de Lourenço Marques

Visita do sr. Governador-geral a Matala

O sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, ilustre Governador-geral de Moçambique, desde que tomou conta da pasta do Ultramar, não mais deixou de se interessar pelos Caminhos de Ferro de Moçambique. Digno, pois, de registo, esse seu velho interesse.

O sr. Governador-geral, acompanhado pelo Secretário Provincial, Eng. Vaz Pinto, visitou, em 20 de Dezembro, as obras do novo cais de minérios na Matala.

Aguardavam-no, no local das obras, o Director e Subdirector dos serviços, respectivamente, engs. Braço de Freitas e Duque Martinho, altos funcionários dos C. F. M. e outras individualidades.

A primeira fase destas importantes obras ficou terminada em Janeiro.

O Clube Ferroviário de Moçambique e as suas actividades

No dia 15 de Dezembro de 1963, inaugurou-se, na Beira, um formoso Parque Infantil, instalado junto do Pavilhão dos Desportos.

A cerimónia da inauguração, que teve a presença de numerosas individualidades, foi presidida pelos engenheiros srs. Alfredo Stoffel e Duarte Silva, respectivamente, Director do Caminho de Ferro e Porto da Beira e Director do Clube Ferroviário local.

Foi um dia de grande alegria para os filhos dos ferroviários da Beira, que dispõem agora de um espaçoso e aprazível recinto, onde, numa excelente camaradagem, encontrarão diversos brinquedos para a prática de jogos recreativos e desportivos.

A «Academia de Música Engenheiro Pereira Leite» representa uma das mais notáveis iniciativas do Clube Ferroviário. Para festejar o décimo aniversário da sua fundação, realizou-se um belo sarau, em que foram ouvidos, com muito agrado e calorosos aplausos da assistência, solos de piano, violino, saxofone, soprano e clarinete por alunos da prestigiosa instituição.

No programa liam-se, em sentida homenagem à memória do patrono dessa escola de música — o Eng. Pereira Leite — as seguintes palavras: «O interesse que lhe mereciam as manifestações musicais do Clube e o entusiasmo, o pronto apoio por si dado à criação da escola — que mais tarde se transformou em Academia de Música — levou o Clube Ferroviário, logo que foi fundada, a fazê-lo patrono da mesma e, na verdade, não podia ter encontrado melhor forma de lhe patentear o seu reconhecimento; deixando assim, decerto para sempre, vinculado a tão útil como valiosa iniciativa o nome de quem, até hoje, mais concorreu para que o ensino musical entre nós se

processasse colectivamente, através duma escola em moldes idênticos ao ensino oficial metropolitano».

A Banda do Clube Ferroviário — organização admirável que, sob a direcção de José Gonçalves Correia, vem consolidando o seu velho prestígio — colaborou no programa, realizando o seu 300.º Concerto, com a execução impecável do «Andante Cantabile» da Sinfonia n.º 5 de Tchaikowsky e «Arco-Íris», fantasia n.º 2 de D. Ferreira.

Lourenço Marques, cidade maravilhosa

A cidade de Lourenço Marques, uma das mais formosas capitais africanas e que, pelo seu progresso constante, constitui uma das grandes glórias de Portugal, continua a ser muito visitada. É, para a África do Sul, uma deliciosa zona de turismo.

Em meados de Dezembro, eis que, como sucede todos os anos, os alunos e alunas dos principais colégios da África do Sul, acompanhados pelos seus professores, começaram a aparecer, para uma estadia de férias que, quase sempre, dura um mês.

Logo na segunda quinzena desse mês chegaram nada menos que 70 estudantes das escolas de Windhoek. Um dos dirigentes da excursão, o sr. Visser, declarou aos representantes dos jornais locais:

«Estive em Lourenço Marques em 1958, e, caso estranho, como que me apaixonei pela cidade. Por isso resolvi dar a conhecer aos alunos das escolas mais importantes de Windhoek tão fascinante lugar na próxima excursão que organizassem. Lourenço Marques é uma cidade maravilhosa por completo diferente de todas as outras cidades que conheço em África. É exótica e típica. As suas magníficas praias ficam-nos mais perto que a de Durban. Seriam precisas mais razões para virmos a Lourenço Marques?».

Relações amistosas entre os Caminhos de Ferro da Rodésia e de Moçambique

O sr. D. G. M. F. MacLachlan foi nomeado representante, em Lourenço Marques, dos Caminhos de Ferro da Rodésia (R. R.). Técnico ferroviário muito distinto, ocupou naqueles Caminhos de Ferro posições de relevo, e é considerado um dos bons e leais amigos do nosso País. O acto de posse do seu lugar realizou-se em Janeiro de 1964.

Escusado será acrescentar que a presença, em Lourenço Marques, do sr. MacLachlan, é uma firme garantia de que as relações entre os Caminhos de Ferro de Moçambique e os Caminhos de Ferro da Rodésia serão cada vez mais estreitas.

(Condensado do «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique»)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso número especial
de 1 de Janeiro

«A Voz do Operário», no seu número de Março-Abril, refere-se, em termos amabilíssimos, ao nosso número extraordinário de 1 de Janeiro, que muito nos sensibilizou e muito agradecemos:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é ilustre Directora interina D. Fernanda d'Ornellas, acaba de publicar, em magnífica edição, o seu número 1825, comemorativo do ano novo.

Entre a valiosa colaboração é-nos grato registar não só um esplêndido trabalho sobre a nossa Sociedade, profusamente ilustrado, como a honrosa transcrição do artigo «O Povo», da autoria de Antero de Quental, publicado no n.º 104 de *A Voz do Operário* de 9 de Outubro de 1881.

Registando o facto com justificado júbilo, manifestamos quanto nos sensibiliza a homenagem prestada à nossa Sociedade e, ao fazê-lo, aproveitamos tão propício momento para endereçarmos à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* as nossas saudações e votos de próspera longevidade, envolvendo todos quantos nela trabalham».

Transcrição

O artigo «O Caminho de Ferro de Benguela tem um afluente», com que muito nos honrou, na nossa edição de 1 de Janeiro, o sr. Comandante Álvaro Machado, antigo Administrador-Delegado da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, foi transcrito, integralmente e em lugar de relevo, no «Boletim» daquela importante Empresa.

Aos srs. Luís M. Lamas de Oliveira e J. Martins Lopes, respectivamente director e editor dessa excelente publicação, os nossos agradecimentos pela transcrição e pelo lugar que lhe concederam.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

«Sir» Ulick Alexander, que exerceu, com muita competência, o cargo de Administrador da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, pediu recentemente a exoneração das suas funções.

Para a respectiva vaga, o Conselho de Administração nomeou, em 28 de Janeiro, o sr. Sidney Graham Watts, que presidia ao «Comité» de Londres.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Abril de 1914)

Linhas portuguesas

Sul e Sueste — Prosseguem os trabalhos da ponte do Barreiro, no troço Barreiro-Cacilhas, estando actualmente a proceder-se à montagem do 4.º vão.

Tomar à Nazaré — Começaram em 5 do corrente os trabalhos de alinhamento para este caminho de ferro, com passagem em Porto de Mós, onde por esse facto houve grande regozijo da parte do povo da localidade.

Novas ambulâncias postais

Estão já concluídas algumas das carruagens postais que a Direcção-Geral dos Correios mandou fazer nas oficinas da Companhia Portuguesa. São de vários tamanhos, conforme as linhas a que se destinam.

As que estão já prontas são só de dois eixos, mas de elegante construção, sendo o forro exterior em madeira envernizada. São providas de todos os modernos requisitos ao fim a que se destinam.

Estão em construção algumas de *bogies*, destinadas aos comboios da noite da Linha do Norte, maiores do que as que hoje neles circulam.

Televisão nos Caminhos de Ferro

O emprego dos circuitos privados de televisão tem-se generalizado aos mais variados sectores, utilizando-se tais circuitos na medicina, entre outros. Os caminhos de ferro empregam-nos também já para o controlo dos cais das grandes estações, das passagens de nível e das gares de triagem. E na Bélgica, actualmente — informa «Le Rail», de Bruxelas — estuda-se a possibilidade de se instalar nos comboios directos um circuito de televisão. A linha Ostende-Arlon, por ser a mais longa da rede, foi escolhida para os ensaios.

Assim, está-se transformando uma carruagem K 2 de primeira classe em carruagem-bar, dotando-a de quatro receptores de 59 cm de «écran», colocados de modo a dar a máxima visão possível aos «televiajantes». O emissor será instalado na estação de Bruxelas-Midi, ao mesmo tempo que se estabelecerão «relais» nas estações do percurso: Ostende, Gand, Naumur, Jemelle e Arlon.

A carruagem será atrelada imediatamente atrás da locomotiva, e terá em cada extremidade os pontos de junção entre a locomotiva e a aparelhagem «anti-parasita», colocada na superfície exterior do tecto, junto à antena e ao amplificador.

A S. N. C. B. procurou já obter filmes de 16 m/m para preencherem os programas, os quais serão constituídos principalmente por documentários sobre turismo, viagens, caça e pesca, indústrias, etc.

Publicações recebidas

Grémio Nacional dos Editores e Livreiros —
*Relatório e Contas da Direcção e Parecer
do Conselho Geral (Ano de 1963)*

Está publicado o Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Geral referente ao ano de 1963 do Grémio Nacional dos Editores e Livreiros, ao qual presidiram, com o maior relevo e durante um mandato de sete anos, os srs. drs. Luís Borges de Castro e António Alçada Baptista.

Pelo seu indiscutível interesse, não apenas cultural mas também de ordem política — a política tão necessária de consolidação da amizade entre dois países irmãos, transcrevemos do Relatório presente, páginas 12 e 13, a seguinte nota sob o título *Brasil*:

«A despeito dos esforços envidados pela Direcção, não só se mantiveram as condições que dificultam, há algum tempo, a exportação de livros portugueses para o Brasil, como até, de certo modo, se agravaram, com o aparecimento de dificuldades anormais surgidas nas transferências de pagamentos de mercadoria portuguesa fornecida a firmas brasileiras. Sobre este último obstáculo foram enviadas duas exposições a Sua Excelência o Ministro dos Negócios Estrangeiros.

No Relatório do ano findo anunciou-se o projecto de se iniciar uma série de exposições do livro português no Brasil, estando a primeira prevista para a cidade de Salvador (Baía). O facto desta só se ter podido efectuar em Agosto impediu a realização de outras ainda no corrente ano, pois pretendia-se estudar o melhor meio de promover essas iniciativas partindo da experiência concreta da primeira exposição.

Esta última teve lugar de 8 a 18 de Agosto, e reuniu cerca de mil e cem volumes. A Direcção do Grémio prestou todo o apoio possível ao Cônsul de Portugal em Salvador, dr. Cunha Matos, organizador da exposição. O Instituto de Estudos Portugueses da Universidade da Baía, adquiriu vários dos volumes expostos, tendo os Editores portugueses representados na Exposição oferecido exemplares ao Gabinete Português de Leitura daquela cidade.

A Exposição foi inaugurada pelo Governador do Estado dr. Lomanto Júnior, e foi visitada por algumas centenas de pessoas a quem foi distribuído um catálogo preparado pelo Consulado, com base em elementos fornecidos pelo Grémio, no qual se juntava a cada título a indicação do respectivo editor. A imprensa baiana teceu os maiores elogios à iniciativa e à forma como a mesma se concretizou.

Manteve-se, no decurso de 1963, o real empenho manifestado pela Direcção em anos transactos de gerência, pela continuação de boas e cordiais relações entre o Grémio e os prestigiosos organismos de classe similares ao nosso, existentes no

Brasil, bem como entre os editores e livreiros portugueses e brasileiros».

O Conselho Geral do Grémio, no seu Parecer, aprovou o Relatório e as Contas da Direcção, louvou esta pela sua actuação e o pessoal pela forma como desempenhou as suas funções.

O saldo da sua Gerência de 1963 totalizou 125 345\$00, a que foi dada a seguinte aplicação: 12 534\$50 para o Fundo Corporativo; 43 870\$75 para o Fundo Gremial; 25 069\$00 para o Fundo de Obras e Iniciativas Sociais e 43 870\$75 para o Fundo de Reserva.

Companhia dos Diamantes de Angola

Acaba de sair a público mais um volume editado pela Companhia dos Diamantes de Angola (Diamang), «Breve notícia sobre a sua actividade em Angola».

De aspecto gráfico impecável, este volume foca esclarecedoramente os principais aspectos, não só industriais mas também sociais, em que a actividade da Companhia se tem meritòriamente desenvolvido. Assim, nos capítulos intitulados «Da alimentação e habitação», «Da saúde e assistência social», «Da educação e ensino», «Da vida associativa e cultural», «Do aproveitamento e manutenção dos valores tradicionais e da defesa das culturas africanas», esplanam-se os altos esforços que a Diamang tem vindo a desenvolver em prol do trabalhador (o indígena especialmente), envidando esforços para que o seu nível de vida se aproxime cada vez mais do nível a que o ser humano tem direito.

As excelentes e sugestivas gravuras que fecham o volume, constituem uma prova evidente de que, ao lado dos problemas materiais, os problemas sociais nunca até agora foram postergados, como se lê na parte final deste volume:

«Por tudo o que se disse, referida embora superficialmente uma obra de longa amplidão histórica e espacial, terão de concluir, as pessoas de boa vontade, que a Companhia de Diamantes de Angola ultrapassa, em muito, os limites normais da actividade de uma empresa mesmo concessionária. Por isso, como poucas no Mundo, poderá enfileirar junto das que se consideram construtoras de países. Ela contribuiu, e nisso reside o seu orgulho, para a formação de uma Angola progressiva, mais cristã e e mais portuguesa».

Agradecemos o exemplar enviado a esta Redacção.

* * *

O «Diário do Governo» publicou as cláusulas dos contratos pelos quais a Companhia de Diamantes de Angola abriu um crédito de 150 000 contos, que foi levantado pelo Governo da província ultramarina de Angola, de uma só vez ou por partes, até 31 de Dezembro do ano transacto, e a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela entregou à mesma província, a título de empréstimo, a quantia de 60 000 contos, escalonada em verbas de 20 000 contos, respectivamente, nos anos de 1963 a 1965, inclusive.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Está já totalmente electrificada desde 12 de Março último a grande linha Oeste-Este, que liga Paris a Viena por Sarrebuque, Estugarda e Munique. Com efeito, nessa data acabou de se montar a catenária entre Kaiserslautern e Ludwigshafen.

Este troço, de 63 Km., toma dia a dia mais importância tanto em tráfego internacional (passageiros e mercadorias) como em interno, pois assegura a ligação entre o Sarre e o Reno. A tracção eléctrica e os melhoramentos introduzidos no tracçado da via, na superestrutura e nas instalações das gares, contribuíram bastante para o aumento da capacidade da linha e da velocidade das composições. Os trabalhos tornaram-se particularmente difíceis pela existência de doze túneis com o comprimento no total de 3600 m.; contudo, as transformações puderam realizar-se no lapso de tempo previsto, três anos e meio.

— A linha de via dupla Esslingen-Plochingen, na artéria Estugarda-Munique, regista um movimento tão intenso que será necessário transformá-la nos próximos anos em linha de quatro vias. Duas destas serão reservadas ao numeroso tráfego suburbano e as outras duas ao comboio de longa distância. Ao mesmo tempo serão suprimidas todas as passagens de nível neste troço.

As transformações, orçadas em 54 milhões de marcos, permitirão colocar a velocidade máxima em 140 Km./h. Actualmente, circulam cerca de 400 comboios diários entre Esslingen e Plochingen.

ITÁLIA Diariamente, cerca de 400 comboios chegam e partem da estação central de Milão, sendo a circulação regulada por cinco postos de coordenação, situados nas posições-chave das instalações de via; cada um deles comanda um certo conjunto de agulhas e um certo número de sinais correspondentes aos diversos itinerários. Esta instalação, contudo, já não está apta a assegurar a rapidez exigida nas manobras diárias.

Por isso, a administração dos Caminhos de ferro Italianos do Estado, dentro do seu plano decenal de modernização, decidiu começar os trabalhos que modificarão completamente estas instalações: os cinco postos darão lugar a um cérebro electrónico; o serviço será centralizado num só edifício onde, graças a teclas de comando, será possível manobrar todas as agulhas e sinais, assegurando instantaneamente o itinerário dos comboios que partem e chegam. Prevê-se que após a conclusão das importantes obras a capacidade da gare aumentará pelo menos 20%.

Recortes sem Comentários

Anti-turismo

Um jornal da Galiza que nos chegou às mãos insere a seguinte notícia: «os aviões ingleses que de Maio a Outubro de 1964 transportarão turistas para a zona Esposende-Ofir servir-se-ão do aeroporto de Peinador, em Vigo». Por mais estranha que pareça, por mais incrível que se mostre — a notícia é essa mesma.

Ora não há dúvida que o assunto merece um ligeiro comentário.

Primeiro, há que recordar que, desde há alguns anos a esta parte, agências de turismo britânicas se têm empenhado em trazer clientes seus para as praias do Norte do país, nomeadamente as da zona Esposende-Ofir, que na temporada de 1963 recebeu nada menos que 1.977 estrangeiros, dos quais 1.484 se instalaram nos três hotéis locais — um em Esposende (o Suave-Mar) e dois em Ofir (o Hotel e a Estalagem do Pinhal). As mesmas agências trouxeram ainda nos últimos anos numerosos clientes também para o Hotel de Santa Luzia, em Viana de Castelo.

Não é, pois, como se vê, um movimento que seja de desprezar este dos turistas britânicos encarreirados para o Norte de Portugal pelas agências especializadas da Inglaterra.

Acontece, porém, que até hoje o transporte desses turistas se fazia por avião através do aeroporto das Pedras Rubras. Meia hora depois ou pouco mais, os veraneantes encontravam-se instalados nos seus hotéis.

Diga-se ainda que este afluxo de turistas ingleses para as praias do Norte tinha tendência a aumentar consideravelmente nos próximos anos, tudo dependendo apenas da capacidade hoteleira para albergar todos quantos escolhessem essa zona para as suas férias.

Isto era assim. Mas eis que surge a notícia publicada no referido jornal espanhol — a qual até agora, que saibamos, não foi ainda desmentida.

Admitindo, como é forçoso que se faça, que os turistas ingleses só vantagens teriam em ser transportados a um aeroporto do país a que destinam, até por ficarem muito mais próximos das localidades onde vão instalar-se; aceitando também como lógico o facto de que as agências britânicas nenhum benefício poderão tirar da mudança agora verificada na rota dessas deslocações — trocar Pedras Rubras pelo Peinador — há que perguntar: que se passa com este assunto?

Que o facto é estranho, ninguém ousará negá-lo. Então por que vai ser abandonado o aeroporto das Pedras Rubras? Por falta de condições técnicas, não é, certamente, pois que os aviões que costumam transportar esses turistas britânicos são apenas aparelhos a hélice — e Pedras Rubras até já recebe, com a máxima segurança, aparelhos a jacto.

Ou querer-se-a afastar, porventura, essa magnífica corrente de turistas estrangeiros que estão a procurar as praias do Norte, criando-lhes dificuldades e obstáculos que até aqui não se verificavam? Porque a verdade é esta: enquanto que, chegados a Pedras Rubras, esses turistas apenas tinham a cumprir certas formalidades de fronteira por uma única vez — levados eles para Vigo, o número de tais formalidades aumenta consideravelmente, pois se registarão não só no aeroporto de desembarque como depois em Tui e em Valença. E no regresso o mesmo acontecerá.

Estranho que isto é!

Quem poderá explicar-nos o mistério?

(Do Jornal de Notícias)



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo — LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., etc., etc.

Delegações em:
LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:
COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR

depois
do café



beba *antes*

uma aguardente
moscatel

**CAMILLO
ALVES**



CASA FUNDADA EM 1887

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TERMINUS



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

TOSSE ?



HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL