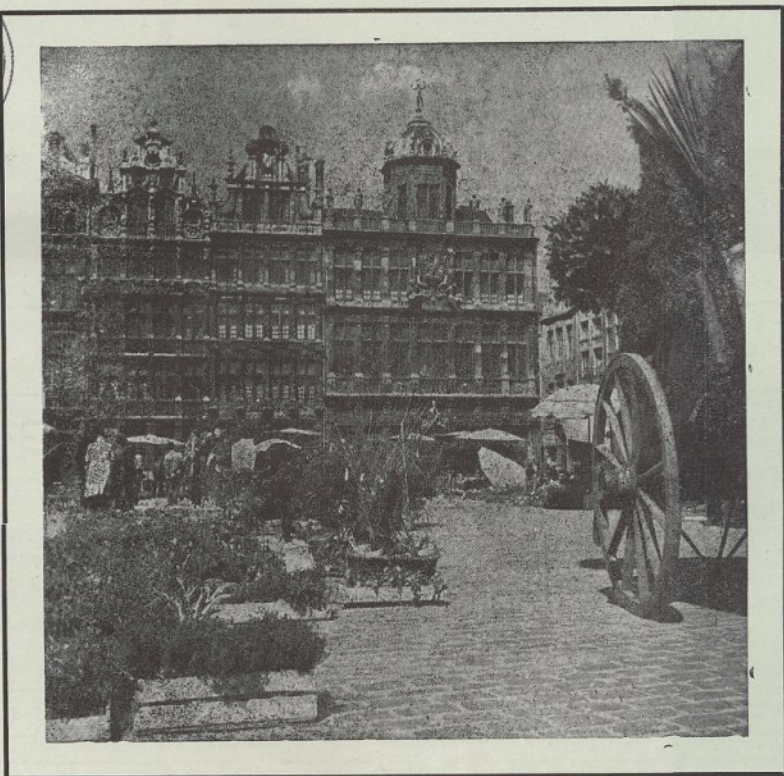


160

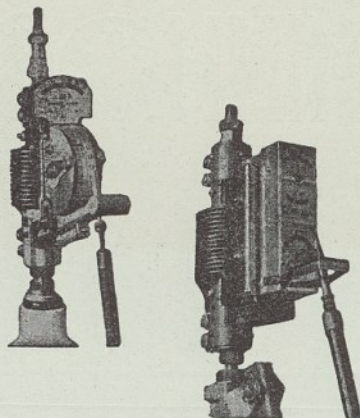
# GAZETA

# DOS CAMINHOS DE FERRO





# RELÉS



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

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**  
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

## COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS  
DE FERRO PARA O SEGURO DE MERCADO-  
RIAS E BAGAGENS



REPRESENTANTES EM 30 PAISES DA EUROPA,  
ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, CANADÁ,  
EGIPTO E ÁFRICA DO NORTE

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

TELEFONE 37 01 61

RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA  
PRAÇA D. JOÃO I, 25 — PORTO

End. Teleg. EUROPEA

DEPÓSITO LEGAL

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

0. MAR. 1967

Premiada nas Exposições :

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luis, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID  
**ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA**  
Marquês de Urquijo, 10-1.º - Dto.

COMPOSTO E IMPRESSO

na

**GRÁFICA ANGOLANA**  
Rua de Arroios, 23-C-D - Telef. 53 95 50  
LISBOA

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 escudos (semestre)

Ultramar:

80 escudos (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro:

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

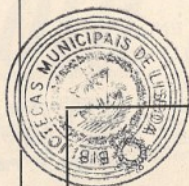
10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.º  
LISBOA-2

Telefone: 32 75 20



Director:

**ENG.º LUIS DA COSTA**

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres - Vogal  
do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de  
Transportes Terrestres.

Directora - Gerente e Editora:

**FERNANDA D'ORNELLAS**

Conselho Directivo:

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

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

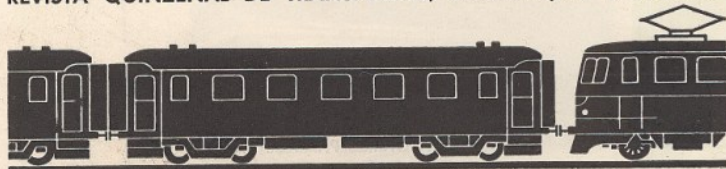
Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

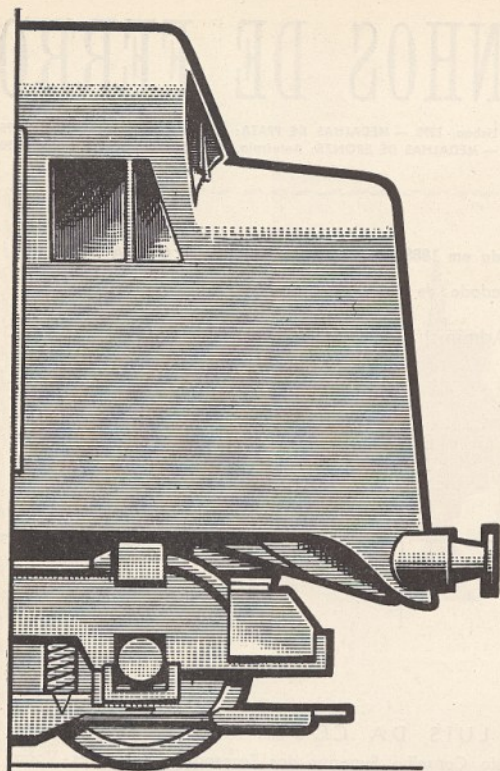
General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

**SECRETÁRIO GERAL  
REBELO DE BETTENCOURT**

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO







## CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

## COLABORADORES

### DR.S

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

### ENG.ºs

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Emílio Barbosa Estácio

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

**CARLOS DE ORNELAS. Presente!**

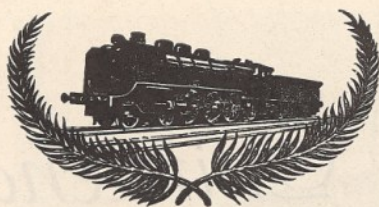
# Sumário

Nota de abertura	287	Mundo literário	293
Jornal da Quinzena	288	Novidades literárias	294
Há 50 anos a inauguração da Estação de S. Bento	289	Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	295/296 e 299
Achados nos comboios holandeses	290	Linhas estrangeiras	297
Uma hora na história da epopeia lusfada	291	Da Régua — centro vinícola à transmontana Barca de Alva	298
Jean de La Fontaine — «A Vida Boémia», de Henri Murger — Mil anos antes de Cristo	292	Do nosso ofício	300

NA CAPA

BÉLGICA — A Grande Praça de Bruxelas

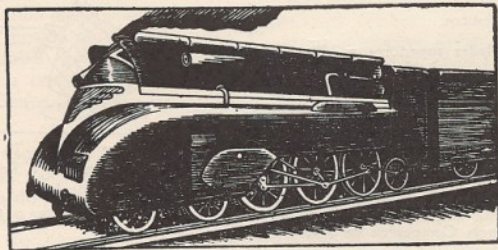




# nota de abertura

A C. P. vai inaugurar solenemente no próximo dia 3 de Novembro com a presença do Chefe do Estado, membros do Governo, e demais convidados, o serviço de comboios eléctricos na linha do Norte. O Sr. Presidente da República recebeu no Palácio Nacional de Belém, os srs. Presidente do Conselho de Administração e Administradores da C. P. e ainda o Director-Geral da mesma Companhia que o convidaram a inaugurar naquele dia a electrificação da linha ferroviária Lisboa-Norte. O Sr. Almirante Américo Tomaz aceitou o convite. Entre os números do festivo programa figuram uma sessão solene na estação de Campanhã e um desfile histórico de material tractor e rebocado, em Contumil. Dois comboios especiais transportarão nesse dia os convidados e os órgãos de Informação entre Lisboa e o Porto.

**Inauguração da  
electrificação  
ferroviária na  
Linha do Norte**





# Jornal da Quinzena

16  
OUTUBRO



Na última reunião da Corporação dos Transportes e Turismo, o presidente deste organismo sr. Engenheiro João Neves Clara convidou o vice-presidente a assistir de futuro às reuniões de direcção como um processo prático de coordenar os diversos órgãos de Corporação.

— Nos gigantescos pavilhões de montagem da fábrica de locomotivas da Krupp, em Essen, foi montada a primeira locomotiva europeia. Com o n.º E 41 001 foi entregue aos Caminhos de Ferro Federais Alemães. Poderá transportar vagões e carruagens da Alemanha para a Holanda, Bélgica e França. Trata-se efectivamente da primeira locomotiva de uma série de quatro capaz de circular em todas as linhas electrificadas da Europa, porquanto se adapta a todos os quatro sistemas de corrente em uso no continente.

— Organizado pela Associação Indo-Portuguesa da capital mocabiciana inaugurou-se em Lourenço Marques o Museu de Goa.

— O Governo Português contraiu um empréstimo no estrangeiro na importância de 10 milhões de dólares (cerca de 300 mil contos).

— Pelos Serviços Geológico de Portugal foram editados treze importantes trabalhos científicos relacionados com as ilhas da Graciosa e Faial e subscritos por quatro professores universitários: dois alemães e dois franceses.

— Foi constituída a comissão organizadora do Dia do Selo a efectuar, dentro em breve, em Lisboa, Porto e Lourenço Marques, e da qual fazem parte o Dr. Jorge de MeloVieira, Prof. Dr. Carlos Trincão e o nosso ilustre colaborador Coronel Roma Machado.

— Vai ser construído na estrada Estoril-Sintra, a cerca de 25 quilómetros de Lisboa, um autódromo que cutará 40 000 contos e disporá de 75 000 lugares sentados.

O «Autódromo do Estoril», assim ficará a chamar-se, fica a dispor de um lago artificial com 800 metros de comprimento por 100 de largura, destinado a desportos náuticos.

As pistas poderão suportar velocidades superiores a 180 quilómetros horários, nas curvas.

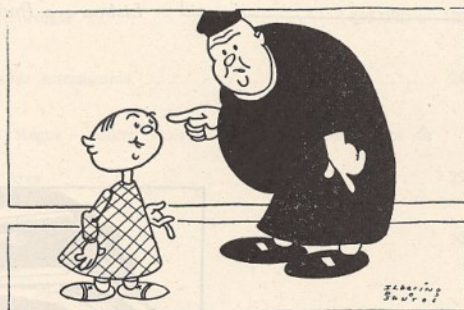
— Com destino a Hong-Kong e Macau partiu em visita de estudo àqueia província portuguesa um grupo de directores de algumas das principais Agências de Viagem de Lisboa e do Porto. A iniciativa, que tem por finalidade o conhecimento pessoal das realidades turísticas daquele território, é promovida pela Companhia de Aviação

Alitalia cuja rede mundial liga directamente Lisboa, através de Roma e Hong-Kong, à portuguesa cidade de Macau.

— O industrial Ruy Moreira, fundador e administrador da Mola-flex, foi agraciado pelo Sr. Presidente da República com a Comenda da Ordem de Mérito Agrícola, classe industrial.

— O *Ferrovia* de Nova Lisboa (Angola) é o novo campeão distrital de futebol: vencendo na Bela Vista por 2-1 os ferroviários voltaram a apossar-se do ceptro do futebol do Huambo.

— O semanário regionalista «Jornal do Barreiro» que se publica há 16 anos na cada vez mais importante Vila-Cidade do Sul, deixou de ser dirigido pelo Rev.º Padre Francisco Santos Costa, a quem, como jornalista, o Barreiro ficou a dever muitos serviços, tendo assumido a sua direcção o distinto escritor e jornalista sr. Armando da Silva Pais, que acumula com essas importantes funções as de editor. Antigo e brilhante colaborador desse semanário, ele conhece todos os grandes problemas do Barreiro. O nossos melhores cumprimentos.



— Já sabes que a Terra, durante um ano passa por quatro estações?

— Então é como o «Talgo», durante um dia.  
(de «Digame» — Madrid)



O Antigo convento de S. Bento de Avé-Maria no local onde hoje se vê a Estação de S. Bento.



# HÁ 50 ANOS A INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO DE S. BENTO

Decorreu meio século, mas o acontecimento pela extraordinária projecção que viria a ter na vida nacional, especialmente no incremento económico do país, ficou ligado como uma presença viva e inextinguível à história dos transportes ferroviários. Em 5 de Outubro de 1916, há precisamente cinquenta anos, inaugurava-se o edifício da estação de S. Bento, acto que se revestiu de solenidade, mas que tomou igualmente um carácter de grande festa popular. A população da cidade invicta vibrou num entusiasmo que acabou por constituir grandiosa manifestação. Era a sua hora alta de contentamento e de orgulho.

A capital do Norte, rica de tradições, com seus pergaminhos de nobreza histórica, que sempre fora o primeiro capítulo do mais pitoresco itinerário do país, porta aberta para as nossas mais belas províncias, e delas recebendo tudo o que há de mais português, passava a ter uma estação ferroviária condigna — isto é, à altura dos seus títulos de grande prbe, de grande cidade, de trabalho. O novo edifício tinha uma magestade que o tempo não diminuiu, antes respeitou. Para a época em que foi construído era de imponente grandiosidade. Substituiu o inestético e soturno barracão vinte anos antes inaugurado — em 8 de Novembro de 1896 no mesmo dia em que o primeiro comboio ao serviço do público, rebocado pela máquina 14, «Miragaia», silvou na cerca do vetusto convento da Avé Maria de S. Bento, próximo da velha muralha fernandina.

O mosteiro teria de ser sacrificado às inflexíveis exigências da evolução dos tempos. Localizava-se no coração da cidade. Era um fantasma do passado que dir-se-ia estender os braços invisíveis para deter a caminhada do Progresso. Deitá-lo por terra significava desobstruir o

percurso dessa caminhada inevitável. De resto, já para se concluir em Lisboa a Estação do Rossio, (inaugurada em 11 de Junho de 1891 sacrificáramos dois palácios senhoriais. E o Porto desde 1866 acarinhava a esperança de possuir uma estação no centro da sua cidade projectada para o Campo do Cirne. Demolido o convento e construída a «gare» que ficaria, em memória do edifício da Ordem designado por *Estação de S. Bento*, a população do Porto celebrou o acontecimento com inenarrável animação. O júbilo comunicou-se a todo o Norte, pois não podia ignorar-se os benefícios que essa inauguração trazia.

Dezasseis anos antes, em 22 de Outubro de 1900, o rei D. Carlos e a rainha D. Amélia assistiam à colocação da primeira pedra do novo edifício, cerimónia que se efectuou com grande solenidade. A construção foi demorada e o projecto sofreu diversas alterações. Mas, por portaria de 22 de Abril de 1904 o projecto definitivo foi aprovado. Em 5 de Outubro de 1916, às 13 horas, abria-se o vestibulo principal da estação. Assistiram ao acto o eng. Álvaro de Castelões, director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e vários funcionários superiores da mesma rede; o dr. Pereira Osório, governador civil do distrito; o presidente da Câmara Municipal e outras entidades oficiais. Presidida pelo governador civil efectuou-se uma sessão solene, na qual o presidente do Centro Comercial, Luís Marques de Sousa, historiou a demorada execução da obra, interrompida de 1892 a 1894, e só apta a receber e a expedir comboios em Novembro de 1896. Fechou a série de discursos o eng. Álvaro de Castelões. A Banda da G. N. R. executou o hino nacional. A alegria era delirante. Finalmente, inaugurava-se a estação central da velha e sempre jovem Cidade do Porto.



Um olho de vidro, seis dentaduras, um par de binóculos, uma mala com uma colecção de caveiras... são apenas alguns dos achados menos comuns recolhidos pelo Departamento de Achados e Perdidos das Ferrovias Holandesas. Foram eles acrescentados aos objectos comuns, como chapéus, guarda-chuvas, bolsas, luvas, gravatas e maletas. Todas essas coisas ficaram esquecidas, em comboios ou nas estações. Para dar uma ideia do volume de distraídas, seguem-se alguns dados: no ano passado as Ferrovias Holandesas viram-se a braços com mais de 24 000 pares de luvas, 2200 óculos, quase 10 000 guarda-chuvas, 4000 sobretudos, 4800 maletas, 9000 gravatas e cerca de 6000 chapéus. Apenas uma selecção da colheita anual!

Há dezenas de anos, as Ferrovias Holandesas mantêm um departamento especial para cuidar de objectos perdidos. Ali trabalham doze funcionários, constantemente ocupados. Para armazenar o material, foi necessário um edifício bastante amplo. Uma parte, mais parece uma loja de confecções, com filas e filas de sobretudos colocados nos seus cabides. O armazém cada dia se enche mais, pois este é um caso em que a procura é menor do que a oferta. Como resultado, em cada três meses é

Com incrível frequência, animais são abandonados pelos passageiros. Não são leiloados, mas apenas encaminhados imediatamente para as sociedades protectoras. Entre os achados encontram-se bicicletas despachadas ou depositadas pelos seus proprietários e nunca reclamadas, malas entregues no balcão de depósito e ali esquecidas e assim por diante.

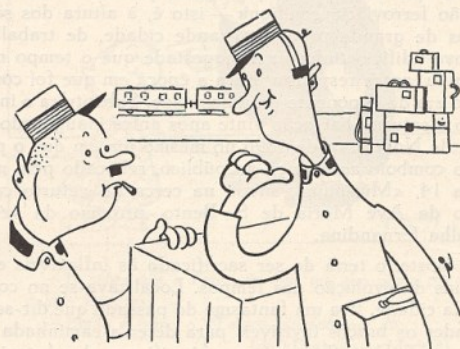
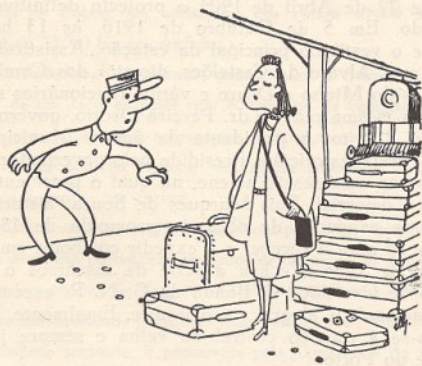
Os objectos perdidos, quer em combois, quer em estações, primeiro ficam depositados no escritório da estação. As maiores dispõem de uma sala especial para tal fim, onde a propriedade alheia fica guardada pelo espaço de 3 dias. Todos os funcionários têm a obrigação de revistar e fazer recolher ao depósito tudo o que acharem. Se o dono não aparecer dentro do prazo mencionado, o achado é remetido ao departamento central em Utrecht, sede das Ferrovias Holandesas. A estatística mostra que apenas um terço das pessoas volta à estação para recolher o que lhe pertence. Menos da metade dos achados jamais é reclamado pelos proprietários, que não querem dar-se ao trabalho de enviar um postal para Utrecht, ou encher o formulário, disponível em todas as estações. Um impecilho à devolução é o facto de raramente se encontrar alguém capaz de dar uma descrição certa do que perdeu. Muitas vezes não conseguem, se-

## ACHADOS NOS COMBÓIOS HOLANDESES

necessário fazer uma limpeza por meio de um leilão. O resultado líquido mostra uma tendência ascendente; nos últimos anos atinge uma média de 10 000 florins por trimestre, com um recorde de 14 000 florins. O lucro é empregado para cobrir (apenas parcialmente) a despesa de manutenção do departamento. Em resumo: a distração dos passageiros dá um prejuízo anual à companhia. O números de objectos encontrados anualmente e nunca reclamados pelos proprietários, ascende a cerca de 60 000.

quer, lembrar a cor, a marca ou o número de um relógio, por exemplo. Apenas porque jamais prestaram atenção a esses pormenores.

Todos os bens depositados em Utrecht ficam registados; objectos de grande valor são guardados em local à parte, acompanhados de uma descrição precisa, local onde foi achado, nome de quem encontrou, etc. O Departamento procura localizar o proprietário. Malas e pastas podem trazer indicações pessoais cartões de visita, etc. Em alguns casos a pesquisa dá resultado.





# Uma hora na história da epopeia lusiada

Por Jorge Ramos

## II

Como fomos dos primeiros a estar em toda a parte que o resto da Terra ignorava, também esse primeiro branco português: António Fernandes, que fez diversas viagens por toda a Zambézia. Foi ele, na verdade o primeiro branco que penetra em Monomotapa e entra na actual Rodésia do Sul (viagem de 1510 a 1513). Em 1527 começa a construção da grande fortaleza de S. Sebastião, o maior monumento militar de toda a África. Um ano depois, Nuno da Cunha coloca a bandeira de Portugal na ilha de Mombaça, em 1595 viriamos a construir o Forte de Jesus.

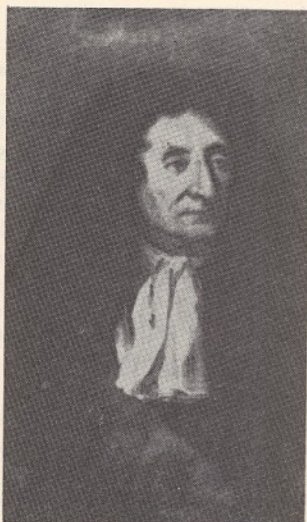
Já conhecíamos grande parte da África desde que Bartolomeu Dias e Vasco da Gama dobraram o Cabo da Boa Esperança e percorreram a costa Este do continente africano. A África Oriental tivemos de conhecê-la à custa de inenarráveis esforços. Dir-se-ia um mundo inviolável, ferozmente guardado pelas suas defesas naturais —: feras, tribos antropófagas no interior, febres fatais ao europeu, os rios intransponíveis, a selva densa, as cordilheiras infundáveis. A penosa e heróica aventura de Gonçalo da Silveira, levou-o também até o Grande Mombo, senhor do vasto império de Monomotapa, que seria o berço da Rodésia. Depois da conversão do imperador ao cristianismo, alguns dos seus conselheiros, fiéis ao culto do deus Mwari, conseguiram convencê-lo de que o jesuíta era um feiticeiro responsável pela terrível seca que assolava as terras de Monomotapa. O imperador ordenou que o matassem. O cadáver foi lançado ao Zambeze, infestado de crocodilos. Recordamos que para vingar o assassinato de Gonçalo da Silveira, D. SebasTião mandou que uma armada, compreendendo cinco companhias de arcabuzeiros, atingisse o Zambeze e subisse o rio até o império do Grande Mombo. orria o ano de 1572. A expedição, comandada por Francisco Barreto, alcançou Monomotapa e obteve a vitória numa das mais encarniçadas batalhas. Mas, vitimados pelas febres, poucos foram os que regressaram.

Sessenta anos mais tarde, outro português, Afonso de Bragança chega a Monomotapa. Surge então uma das mais belas lendas de toda a África. O negro que acompanhava o explorador num pequeno barco ao longo do Zambeze, explcou-lhe, quando chegaram a uma ilha no meio do rio, que em enorme tronco levado até ali pela corrente, era obrevoador por bandos de pássaros chilreantes, desde o crepúsculo ao romper de alva. Esse espectáculo fantástico estava diante dos olhos maravilhados dos dois homens. Aquele tronco, sessenta anos atrás, descera o rio, transportando o corpo de um homem branco que envergava um fato preto. Tal como agora o viam, o tronco deveu-se naquela ilha. Os leopardos arrastaram o cadáver para a floresta. Mas, facto estranho, não para o devorar, mas para montarem guarda àqueles despojos. A ilha foi considerada um lugar sagrado, e passaram a chamar-lhe A Ilha dos Pássaros.

Como se sabe é remota a origem do império de Monomotapa: no ano 1000 estabeleceu-se na actual Rodésia do Sul o povo *karanga* (Povo do Sol) com o seu rei, «O Grande Mombo (Senhor da Conquista)». Já na Idade Média os árabes falavam deste «reino do ouro» que tinha por capital Zimbabwe, na imensa planície banhada pelo Mutirikwi, e onde, numa das mais altas montanhas consagrada ao deus Mwari, se guardava o ouro, transportado por escravos provenientes de outros povos vencidos. Repetia-se, assim, na costa oriental africana, o mito de Ofir. No século XIX, reinava no Natal, na África do Sul, o grande chefe zulu Shakka, com seus poderosos exércitos e cujas crueldades ficaram célebres. Um dos cabecilhas desses guerreiros, Mlizikazi, revoltou-se, mas fracassada a rebelião, teve de fugir para o Norte com os seus homens, tudo pilhando na passagem. Atacou os oers, que igualmente efectuavam um grande movimento para o Norte «o Grande Trek» para fugirem ao domínio britânico do Cap Colony. À frente do seus Boers, Petgieter inflingiu aos zulus tremenda derrota, obrigando estes a retirarem-se para além do Limpopo. Foi dessa forma que Mlizikazi se encontrou, sem o saber, em terras de Monomotapa. Ali instalou o seu «kraal» — na região hoje chamada Bulawayo, e organizou o seu reino: o povo dos matabeles. Mais tarde, ivingsgone, atravessando o Limpopo, descobriu o curso do Zambeze e encontrou as maravilhosas quedas de água a que deu o nome de Victoria Falls, em honra da rainha de Inglaterra. O objectivo dessa viagem era encontrar uma cidade subterrânea de que fala a Bíblia, e provar que Darwin se enganara ao afirmar que existira uma raça humana que não acompanhara a evolução das outras raças. Hartley, um caçador de búfalos, encontraria mais tarde, próximo do rio Mwuri, uma mina de ouro. Descubrem-se, então, em Kimberley, ose primeiros diamantes. Mlizikazi, o «Lião do Norte», morre em 1868. Acolheu sempre bem os brancos que se aventuravam a caçar nas suas terras, e permitiu que alguns deles se instalassem ali definitivamente. Foram os europeus que erigiram na colina de Matopo, onde está sepultado, um monumento à sua memória. Foi um pioneiro. O fundador de uma nação.

Sucedeu-lhe seu filho Lobengula. A descoberta das minas de Kimberley, encorajou Cecil Rhodes a pedir autorização a Lobengula para explorar as minas de ouro em troca de armas e munições. Fundava-se a «Chartered Company»... O governo britânico concede-lhe autorização para «penetrar na África Central», estabelecendo ali indústrias, construindo vias férreas e grandes estradas, entre elas a de Mashonaland. Em 1890 o pavilhão britânico flutua na colina de um planalto. Nesse planalto levanta-se hoje a cidade de Salisbury.





Próximo de La Motte, dominada pelas ruínas do castelo-fortaleza de Chateau Thierry, uma antiga casa de estilo Renascença conserva ainda o encanto e a calma das velhas cidades do vale de Marne. Foi nessa casa que nasceu, em Julho de 1621, Jean de La Fontaine, o célebre fabulista. Ali viveu até 1676, data em que a cedeu a um dos seus amigos. Construída em 1559, tinha belas e espaçosas salas, de tectos pintados com a exuberância de motivos e o colorido do século XVII. Adquirida, em 1869, pela Sociedade Histórica de Chateau-Thierry, converteu-se na casa-museu de La Fontaine, com colecções de livros, manuscritos, retratos e objectos folclóricos inspirados nas fábulas do grande poeta. É hoje um quadro magnífico de evocações, onde dir-se-ia reviver um dos nomes mais notáveis e uma das figuras mais brilhantes do século de Luís XIV.

● Mais uma edição de «A Vida Boémia», de Henri Murger, um dos grandes escritores da chamada «terceira geração romântica» (com Leconte Lisle, poeta filosófico de ritmos majestosos, autor de «Poemas Bárbaros», e Sully Prudhomme, que com suprema arte cinzelou a elegia dórica) veio provar que há livros que não envelhecem — nem morrem. A vida pitoresca de Montmartre, o velho burgo parisiense, que tem sido motivo de tantas páginas nesta revista, é, como se sabe, evocada na já famosa obra do notável prosador.



Mil anos antes de Cristo, os primeiros eslavos, antepassados dos checos, instalaram-se entre o Dnieper e o Elba. A nação checoslovaca tem, pois, as suas raízes na própria origem da Europa. Depois de Praga, a capital, uma das cidades principais é Tábora, fundada pelos camponeses da Boémia, e onde se encontra a estátua de Ziska, o famoso capitão dos partidários de João Huss. Cada um dos seus habitantes, conservando exemplar fidelidade às tradições históricas do país, conhece tudo o que diz respeito à epopeia da Boémia meridional, quando, no século XV, esta conquistou lugar de evidência numa Europa conturbada por dissídios e lutas religiosas.

Uma das cidades mais célebres da Checoslováquia é Karlovy, com o seu grandioso hotel Moskva (setecentos aposentos), cercado por jardins e piscinas, e onde se pode beber excelente café turco acompanhado com a silvovia, aguardente de abrunhos. É uma cidade cosmopolita onde se ouve falar russo, inglês e alemão.

É na Boémia que se situa a velha cidade de Pilsen, célebre em todo o mundo pela sua cerveja. Uma estrada através da montanha leva-nos ao Monte Gigante onde, no século XVII, se travaram encarniçadas lutas entre católicos e protestantes.

Uma das cidades mais típicas é Práha, que conserva a atmosfera medieval. Depois de percorrer a extensa floresta, atinge-se a «Estrada de Ouro», que estabalecia, outrora, a ligação da Boémia com a Baviera.

No castelo de Huboká pode admirar-se a célebre tela Os doze meses, de Van Dick, o extraordinário pintor flamengo. O velho castelo possui cento e quarenta e quatro salas onde se acumulam incalculáveis tesouros, sobretudo valiosas colecções de

tapeçarias e quadros. Foi uma fortaleza feudal (século XV?) que em 1840 introduziu na sua arquitectura um estilo gótico-Tudor. O castelo de puro estilo Renascença, é o de Cesky, a cuja construção se deve o aparecimento de uma cidade muito bela: Cesky Krumlov.

A Morávia é uma das mais características regiões do país. É ali, em Olomuc, que marcam encontro turistas de todo o mundo. Próximo está Gotwaldov, pondo, com os seus arranha-céus, uma nota de modernismo no cenário pitoresco da cidade, e, logo a seguir, Zlin, universalmente conhecida pela designação de Capital dos Sapatos da Europa.





# MUNDO LITERÁRIO

## SENSACION DE MADRUGADA EN EL TREN

Hoy la Luna persiste y se viste  
de un oro que el día le envía.  
Alba equivocada. Yo no diría  
lo que tiene de agudo y de triste.

Mi alma hace un alto en el salto  
que proyectan esquivos, los chivos  
desde el gris de unos vagos olivos  
sobre el cielo de tenue cobalto.

Y duele pasar sin saber  
el secreto que en la hora indecisa  
dice, acaso, con risa, la brisa.

Agil brisa del amanecer:  
ni despiertas ni dejas dormir,  
no consientes soñar ni vivir.

EUGENIO D'ORS

## Fragmento de um poema

de NATÉRCIA FREIRE

Os que sentem que o solo se esboroa  
na placidez da noite de algodão,  
dentro do próprio ouvido,  
esqueceram o horário dos comboios  
que regressam, que param e que vão...  
— Com ervas tenras sobre os olhos puros  
misturado, com terra, o coração

Acs que miram para lá das casas toscas,  
entre os muros vestidos de miragens  
se alguém tira o chapéu não cumprimente  
— Lá dentro a vida é morte, baça e lenta  
E os homens, às janelas dos comboios  
têm os olhos sedentos de paisagens

E os que moram para lá da linha férrea  
pelo espaço, dispersos, como arroios  
sabem o fim de todas as viagens

## G A R E

J'ai mon billet de quai. Je m'avance, hésitant...  
Autour de moi des gens, des appels, de la joie.  
On s'agite. On se hâte. On traverse la voie.  
Et moi, je suis la foule — ô singulier instant!

L'express arrive au loin. «Tu pars, est-tu content?»  
L'on s'embrasse et l'on rit... «Dès l'arrivée envoie  
Des nouvelles!...» Déjà, sur le ciel qui rougeoit,  
J'aperçois la fumée en volutes montant.

Un fracas de tonnerre... Et c'est une cohue...  
Le train repart. Son bruit, très vite, diminue.  
Un grand silence. Alors, je regarde, étonné.

Cette gare déserte. Un téléphone sonne.  
Je m'inquiète enfin d'un acte irraisonné:  
Pourquoi suis-je venu, moi qui n'attends personne? ...

MAURICE DUFOSSÉ

## HÁ SEMPRE UM COMBOIO

Olha ANTÓNIA amanhã descemos à cidade  
com uma garrafa vazia em cada mão:  
talvez alguém nos queira comprar  
os nossos sonhos  
Depois partimos à procura da Primavera:  
há sempre um comboio para quem quer partir  
à procura de qualquer coisa

Só então conheceremos o sabor do sangue  
e pela primeira vez vou-me sentir poeta:  
deixarei de ser um fernando despenteado  
sempre com os cabelos a arder  
para me tornar num guincho de vitória

Olha ANTÓNIA amanhã vamos à feira  
vender os nossos sonhos  
Ah tão depressa nos benzemos  
como gritamos revoltados  
Mas é sempre bom estar bêbado de poesia  
à boca da Primavera

FERNANDO GRADE





# novidades = literárias

## PALAVRA PUXA PALAVRA

Por ADOLFO SIMÕES MULLER

O ilustre escritor, poeta e jornalista Adolfo Simões Muller, proferiu, em Março deste ano, no salão nobre do Clube Fenianos Portuenses, uma notável conferência literária, a que deu o título de «Palavra Puxa Palavra», e foi promovida pela benemérita Liga Portuguesa de Profilaxia Social.

Por louvável iniciativa daquela instituição, que é um título de glória da capital do Norte pelo que ao longo de tantos anos tem sabido levar a efeito, foi publicada, em elegante volume, a referida conferência, em que o seu autor revela, mais uma vez, além de um conhecimento profundo da língua portuguesa, um largo espírito crítico, construtivo e muito de louvar.

R. de B.

A «PORTUGALIA» vai proceder, brevemente, ao lançamento da edição completa de «A Comédia Humana» de Balzac, numa cuidada tradução de Jaime Brasil. A notícia é, por todos os motivos, sensacional. Se o divino Balzac, na expressão de Eça de Queiroz, continua a ser o maior de todos os romancistas do nosso tempo, em Jaime Brasil há que admirar e respeitar um grande tradutor e um grande artista da prosa portuguesa.

● Na série «Os Grandes Processos da História», da autoria de Henri Robert, que a editorial «Livros do Brasil» tem estado a publicar com assinalado êxito, acaba de sair o 4.º volume.

Henri Robert traz desta vez ao primeiro plano do tablado da História a vida movimentada de Mademoiselle Montpensier, eternizada sob o nome de «Grande Mademoiselle». Herdeira de uma fortuna imensa, que a transformava na pessoa mais rica de França, enjeitou o casamento com diversos reis para mais tarde se tornar num verdadeiro juguete nas mãos corruptas e habilidosas do Duque de Lauzun. Surge, seguidamente, o Grande Condé, invencível homem de guerra com quem as armas de França se recamaram de glória. Henri Robert explica-nos depois o mistério do Máscara de Ferro, de quem se propalava ser irmão de Luís XIV, ocupando-se, logo a seguir, do rei Murat, cunhado de Napoleão e rei de Nápoles. O volume termina com o processo do Marechal Ney, imortalizado em numerosas batalhas, e a quem os veteranos da Guarda Imperial denominavam o «Bravo dos Bravos», injustamente condenado por crime de alta traição.

Escrevendo com vigor e perfeição formal, Henri Robert prende irresistivelmente a atenção do leitor, e, dissecando com rigorosa objectividade os meandros sinuosos dos processos mais retumbantes do agitado período histórico de que se ocupa, dá-nos uma obra cheia de ensinamentos e de atractivos. Profusamente ilustrada com extratextos que nos documentam acontecimentos referidos no livro ou nos revelam a fisionomia de vários dos seus protagonistas, o 4.º volume de «Os Grandes Processos da História» apresenta uma capa muito elegante e sugestiva. A tradução é da autoria de J. Costa Neves e Leonel Vallandro, tendo sido cuidadosamente revista para a edição de «Livros do Brasil».

● A grande editorial «Realizações Artis», neste ano em que se comemora o segundo centenário do nascimento de Bocage, não quis deixar de se associar a essas comemorações com a publicação de uma edição monumental e ilustrada das Obras Escolhidas do grande poeta Elmano Sadino. Dois nomes ilustres se associam a esta bela edição os do Professor Hernâni Cidade e do pintor e desenhador Lima de Freitas.

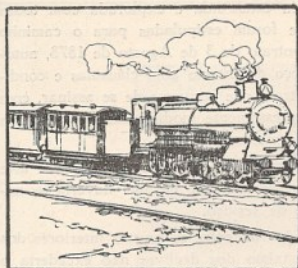
As Obras Escolhidas de Bocage serão editadas em fascículos mensais, no formato de 32 x 25, contendo cada um deles 32 páginas de texto impressas a duas cores sobre papel extra, especialmente fabricado para este fim, duas ilustrações em hors-texte, rebaixadas a cunho, além de numerosas ilustrações intercaladas no texto e outras de página inteira na abertura de cada obra ou género. A tiragem de «As Obras Escolhidas de Bocage» é limitada ao número dos seus subscritores.

## LIVROS ESTRANGEIROS

● Na magnífica colecção ilustrada da editorial «Livros do Brasil», saiu recentemente mais um volume susceptível de interessar às mais diversas classes de leitores: intitula-se «Histórias Maravilhosas do Oriente» e é da autoria de Pearl S. Buck, escritora mundialmente consagrada e já distinguida com o Prémio Nobel. Esta obra reúne um feixe de contos do mais puro lirismo, em que toda a sabedoria do Oriente se projecta com extraordinária pujança e, ao mesmo tempo, com poesia delicada e subtil. O espírito de cada cada povo oriental reflecte-se plenamente em cada um destes contos, que sempre encerram a sua moaldade, plenamente destacada por Pearl Buck nos comentários pessoais que acompanham cada história maravilhosa. «Na vida, parece que o bem nem sempre vence, — escreve Pearl Buck no prefácio desta obra; — nos contos de encantar, porém, o mal sai vencido e o bem triunfa, graças a Deus, e o príncipe e a princesa vivem eternamente felizes. O autêntico conto de encantar proporciona sempre esta certeza, e talvez seja justo assim, pois quando nós, mortais, perdemos a esperança e a fé na espantosa e perene força da bondade, perdemos a esperança e a fé em nós próprios e a vida deixa de parecer digna de ser vivida.» Semelhante ensinamento, que Pearl Buck retira do conjunto destas «histórias maravilhosas» bastaria, só por si, a justificar a leitura desta obra, que «Livros do Brasil» apresentou numa elegante edição ilustrada com extratextos de Jeanyee Wong, numa tradução, fluente e elegante, de Fernanda Pinto Rodrigues.

A capa, que apresenta o volume, de grande encanto e sugestão, é da autoria do ilustre artista Infante do Carmo.





# 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

Por alvará de 9 de Abril de 1887 foi concedida à Companhia Real a construção e exploração de uma linha urbana, em via dupla, que ligasse a estação Central de passageiros e mercadorias, a construir próximo da Praça de D. Pedro, com a linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras, no Vale de Alcântara.

O túnel entre as Águas Livres e a Estação Central, no Terreiro do Duque, obra de vulto, em cujo estudo geológico se notabilizou o nome de Chuffat, foi pela primeira vez transposto em 8 de Abril de 1889, como nos referimos noutro lugar.

São hoje discutíveis a localização e as características da obra, mas para a época, as obras representavam já um serviço e progresso nacional.

A inauguração realizou-se em 15 de Maio de 1891 e a abertura efectiva à exploração em 11 de Junho seguinte.

O troço ligando a linha do Oeste ao ramal de Cáceres (Alcântara-Terra e Alcântara-Mar), cuja construção foi igualmente autorizada pelo alvará de 9 de Abril de 1887, abriu à exploração em 10 de Agosto de 1891.

## TRANSVERSAL DE VENDAS NOVAS

Desde 1864 se alvitrava a ideia de ligar as linhas de Leste com as do Sul.

Mais tarde, entre 1883 e 1886 pretendia-se que a ligação fosse por Estremoz, Sousel e Portalegre ou por Vendas Novas.

A ligação por Vendas Novas, Coruche e Santarém foi tentada por um caminho de ferro sistema americano, sobre estrada e leito próprio — (Alvará de 22 de Setembro de 1887 e 13 de Dezembro de 1888), mas sem resultado.

Em Dezembro de 1888 formou-se a «Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais», com estatutos aprovados em 30 de Novembro de 1894, que se propunha construir e explorar a linha, cujo projecto teve diversos variantes sucessivamente aprovados em 1880 e 1890.

Pretendeu a concessionária em 1889 e 1892 que a Companhia Real tomasse a seu cargo a construção e exploração da mesma linha, mas só em 11 de Maio de 1900 foi pelo Governo dada a necessária autorização, tendo em 3 de Maio de 1902 sido assinado o contrato entre as duas Companhias.

A inauguração da linha do Setil a Vendas Novas teve lugar em 14 de Janeiro de 1904.

## RAMAL DE COIMBRA

Foi estabelecido por Lei de 26 de Janeiro de 1876, que a linha da Beira Alta partisse da estação de Coimbra, e seguisse à fronteira, passando por Santa Comba Dão.

Por Lei de 23 de Março de 1878 foi fixada a origem daquela linha em Pampilhosa, obrigando-se a concessionária à construção de um ramal, que da estação de Coimbra, na linha do Norte, se dirigisse àquela localidade, com o objectivo de facilitar o acesso ao Mondego, das mercadorias que, vindas da Beira, procurassem a via fluvial para alcançarem exportação pelo porto da Figueira da Foz.

Antes da construção do ramal de Coimbra foi decretada a construção da linha do Oeste, Lei de 2 de Maio de 1882.

Por esta Lei foi entregue à Companhia Real a concessão do seguimento da linha do Oeste até à Figueira da Foz e a de um ramal para Alfaiates.

Por Lei de 31 de Março de 1880 tinha sido adjudicada à «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta» a linha de Pampilhosa à Figueira e esta inaugurada em 3 de Agosto de 1882, viria a ser fortemente prejudicada desde que entrassem em exploração a parte concorrente acima indicada.

Era prevista a reclamação da Companhia, aceitando a Companhia Real a construção e exploração do ramal de Coimbra.

Assim se fez, transferindo a concessão em 1883, e abrindo-se o ramal à exploração em 18 de Outubro de 1885.

Em 23 de Novembro de 1883 foi aprovado o contrato trespassando, para a Companhia Real, a concessão feita à Société Financière de Paris, pelo contrato de 3 de Agosto de 1878, na parte referente à construção e exploração do ramal que devia ligar a estação de Coimbra, na linha do Norte, com o interior da cidade.

Este contrato foi assinado por Osborne Jacques Sampaio, Administrador da Companhia Real e pelo Conde de Gouveia, Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

## CONTRATO DE TRESPASSE

Este contrato foi lavrado no dia 23 de Novembro de 1883, no escritório do tabelião Francisco Vieira da Silva Barradas, com a presença do Administrador-Delegado da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, Osborne Jackes de Sampaio e o Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, Conde de Gouveia.

No acto foi presente um officio de 22 do mesmo mês em que o Governo autorizava a transferência, nos seguintes termos:

1.º—A transferência effectuar-se-ia com todas as cláusulas e condições do contrato de 3 de Agosto de 1878, celebrado entre o Governo e a Société Financière de Paris, passando assim para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses todos os direitos e obrigações que por aquele contrato pertenciam então à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, na parte que respeitava à construção e exploração do ramal de Coimbra.

2.º—A Companhia Real ficaria responsável por todos os seus bens e haveres pela execução daquele contrato, na parte que se referia ao ramal de Coimbra, obrigando-se a construir e abrir à exploração este ramal, em prazo não excedente a 18 meses, contados da aprovação pelo Governo, do contrato de transferência assim autorizado e sujeitando-se ao pagamento de uma multa de 5.000\$000 réis por cada vez que, além daquele prazo, se demorasse a conclusão e abertura à exploração do mesmo ramal, salvo os casos de força maior, devidamente comprovados.

3.º—Que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses se sujeitariam ao exame e aprovação do contrato de transferência que nesta conformidade elaborassem entre si.



Pelos representantes daquelas duas Companhias foi então dito:

Que por contrato de 3 de Agosto de 1878, celebrado entre o Governo Português e a Société Financière de Paris esta última ficou possuidora da concessão da linha da Beira Alta e do ramal de Coimbra, em conformidade com o resultado do concurso efectuado em 26 de Julho de 1878, nos termos da Lei de 23 de Março do mesmo ano;

Que por Decreto de 8 de Janeiro de 1879 o Governo aprovou a cessão integral do contrato de 3 de Agosto, feita pela Société Financière de Paris à Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Que, portanto, desde 8 de Janeiro do ano seguinte aquela Sociedade foi legalmente substituída por esta Companhia, para todos os efeitos do contrato de 3 de Agosto e tornou-se concessionária da linha da Beira Alta, assim como do ramal de Coimbra e, que nesta qualidade entabulou negociações com a Companhia Real para lhe transferir a concessão do ramal, o que efectivou por este contrato.

Pelo primeiro outorgante foi dito:

Que a Companhia Real aceitava todas as condições do officio atrás referido, sem restrição alguma e ambos os outorgantes disseram:

1.º — A Companhia da Beira Alta transfere à Companhia Real e esta aceita, a concessão do ramal de Coimbra, nos termos do trato pertenciam à Companhia da Beira Alta, na parte que dizia Société Financière de Paris.

2.º — Pelo facto desta transferência a Companhia Real, passavam para esta todos os direitos e obrigações que por quele contrato pertenciam à Companhia da Beira Alta, na parte que dizia respeito à construção e exploração do ramal de Coimbra e especialmente o direito contido no Art.º 25.º ou fosse, a concessão do subsídio de 23.000\$000 réis por quilómetro, no Art.º 33.º, que concedia a isenção de contribuição geral ou Municipal no Art.º 34.º, que concedia a entrada livre de direitos a todos os materiais e utensílios, máquinas, combustíveis e mais objectos necessários para a construção e exploração da linha férrea, no Art.º 35.º — que fazia a concessão dos terrenos do Estado; no Art.º 36.º — que autorizava a intervenção do Estado nas expropriações judiciais; no Art.º 37.º — que concedia a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção dos caminhos.

3.º — A transferência era feita sem lucro pela Companhia da Beira Alta e aceite pela Companhia Real sem indemnização.

4.º — A Companhia da Beira Alta entregaria à Companhia Real todos os documentos officiaes relativos ao ramal de Coimbra que lhe foram fornecidos pelo Governo na ocasião da concessão, assim como os demais estudos que a mesma Companhia tivesse mandado fazer.

5.º — O contrato seria submetido a exame e aprovação do Governo.

### LINHA DA BEIRA BAIXA

A ideia da construção desta linha, pela sua importância internacional mereceu desde 1845 a maior atenção do Governo.

Projectava-se então uma linha partindo de Santa Apolónia, atravessando o Tejo em Barquinha e attingindo a fronteira de modo a seguir a Madrid, por Talavera e Casarubi. Era a directriz proposta pela Companhia representada por Bacon. Esta directriz foi prejudicada pela construção do ramal de Cáceres, concedido à Companhia do Norte e Leste em 19 de Abril de 1877.

Longas discussões se levantaram nas duas Câmaras acerca da construção desta linha, sendo por fim válida a Lei de 26 de Abril de 1883, que autorizava o Governo a adjudicar a construção e exploração desta linha férrea por concurso, com as bases que se seguem:

1.º — A exploração seria concedida pelo espaço de 99 anos, a contar da data da assinatura do contrato definitivo.

2.º — A linha férrea seria construída e explorada com todas as cláusulas e condições que foram estipuladas para o caminho de ferro da Beira Alta, no contrato de 3 de Agosto de 1878, autorizado por Lei de 23 de Março do mesmo ano, cláusulas e condições que fariam parte do contrato que houvesse de se assinar, com excepção das que seriam expressamente modificadas nestas bases e do disposto no Art.º 28.º do mesmo contrato.

3.º — A linha férrea seria construída com leito e obras de arte para uma só via, à excepção das estações, em que haveria as necessárias vias de resguardo e de serviço.

4.º — A linha, a largura da via, entre as arestas interiores dos carris seria de 1,67 m.; o máximo dos declives não excederia o 0,018 m. por metro e os raios das curvas de concordância não seriam inferiores a 300 metros, podendo contudo nas vias de resguardo e de serviço descer a 200 metros.

5.º — Os carris seriam de aço, com o peso mínimo de 30 quilos por metro corrente.

6.º — O número e a classe das estações e suas dependências seriam determinadas nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos que fossem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultasse da exploração e para a facilidade das baldeações seriam feitas por conta da empresa adjudicatária, devendo em todo o caso haver uma estação principal, com as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados; oficinas, máquinas e aparelhos para feitura e concerto do material de exploração, armazéns, telheiros e depósitos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagões; fossos para picar o fogo; aparelhos e reservatórios para alimentação das máquinas.

7.º — Os estudos e trabalhos técnicos, dos traçados e das obras de arte seriam feitos pela empresa e submetidos à aprovação do Governo no prazo de um ano a contar da data do contrato.

Os projectos das obras não seriam aprovados sem que sobre eles fosse ouvido previamente o Ministro da Guerra.

8.º — A construção da linha começaria dentro do prazo de 60 dias, a contar da data da aprovação dos projectos pelo Governo, devendo estar concluídas todas as obras e a linha em estado de circulação com todo o seu material fixo e circulante e dependências dentro do prazo de 4 anos, a contar da mesma data.

9.º — A Companhia se não apresentasse os estudos ou não tivesse os trabalhos nos prazos fixados, perderia o depósito que tivesse efectuado.

10.º — Se dentro do prazo fixado para a conclusão das obras, elas não estivessem terminadas e a linha em estado de exploração, pagaria a Companhia, por cada mês de demora, um multa, que seria fixada pelo Governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalização dos trabalhos e a Junta Consultiva das Obras Públicas e Minas e que não excederia 6.000\$000 réis.

Exceptuavam-se os casos de força maior.

11.º — O Governo garantia à empresa o complemento do rendimento liquido anual até 5,5 % em relação ao custo de cada quilómetro que se construísse, compreendendo o juro e amortização do capital.

12.º — Para os efeitos desta garantia de juro o preço quilométrico da linha não seria computado em mais de 37.000\$000 réis.

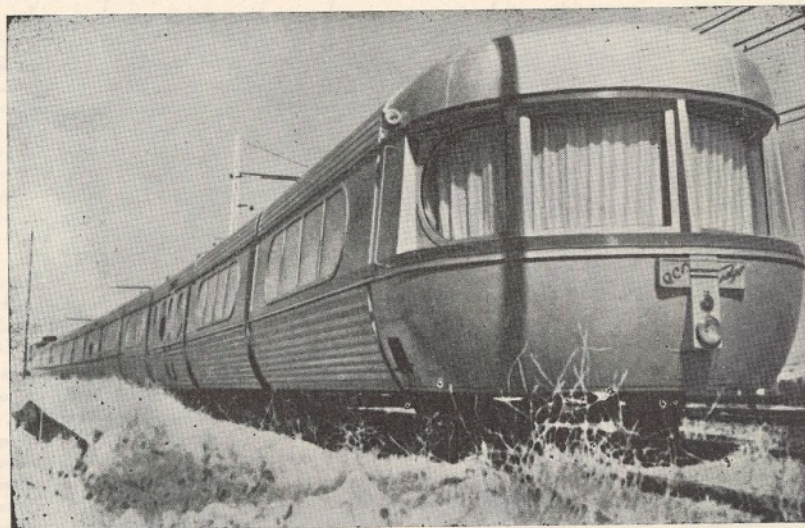
13.º — A garantia de juro seria liquidada e as somas correspondentes pagas no fim de cada semestre.

14.º — A empresa teria direito à garantia de juro, em relação, às secções aprovadas e abertas à exploração pública, desde o começo da mesma exploração. Para este efeito não poderia a linha ser dividida em mais de 3 secções, a saber: do ponto de entroncamento no caminho de ferro de Leste a Castelo Branco; de Castelo Branco à estação da Covilhã; da estação da Covilhã ao ponto de entroncamento da linha da Beira Alta.

15.º — Logo que o produto liquido excedesse a 5,5 % ao ano, metade do excesso pertenceria ao Estado até completado o reembolso das somas adiantadas pelo Governo, em virtude da garantia

(Cont. na pág. 299)





O TALGO

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### JAPÃO

Foi iniciada a construção de uma linha de 204 km contornando a cidade, orçada em 600 milhões de dólares e com a conclusão prevista para 1975 caso não haja atraso no atêrro de uma parte da baía de Tóquio.

Cerca de 100 combóios de mercadorias que atravessam diariamente a parte central da capital japonesa serão encaminhados pela nova linha, permitindo aumentar o número de combóios de passageiros numa área particularmente congestionada. Haverá melhor transporte com as cidades industriais de Iocoma e Chiba.

### ESPANHA

*Provas de grande velocidade com o Talgo*

Na linha de Sevilha a Córdoba, entre as estações de San Jerónimo e Los Rosales, efectuaram-se provas de grande velocidade com um combóio Talgo, composto da máquina 2005 Virgem del Cármen, com uma carruagem de primeira uma «cafeteria» e duas carruagens de segunda.

As provas de velocidade faziam-se antes na província de Guadajara. Desta vez quiz-se aproveitar a horizontal que se estende entre La Rinconada e Brenes e que permite alcançar facilmente os cem quilómetros à hora.

Este troço e todos os compreendidos entre Sevilha e Cádiz foram repetidamente estudados em todos os sentidos. As últimas operações foram supervisionadas por uma equipa técnica hispano-alemã, sob as ordens do sr. Parent, da Sociedade Patentes Talgo.

A composição de provas, à parte os aparelhos de experiência e medida, é completamente igual às que se utilizam na exploração comercial do comboio. Na primeira carruagem trabalha a equipa alemã, com o fim de estudar as reacções da locomotiva. Na segunda carruagem experimentam-se os efeitos que se produzem nos aros, suspensão e freios de todo o material rebocado. Os técnicos que examinam e manejam os aparelhos são espanhóis, já que, como se sabe, os vagões são construídos totalmente em Espanha. A carruagem destinada à cafeteria juntou-se à composição, com o fim de completar o peso normal do comboio.

### ALEMANHA

Os Caminhos de Ferro Federais instalaram recentemente na Estação Principal dos Caminhos de Ferro de Francforte uma moderna máquina automática, que tem a vantagem de «vender» bilhetes para cerca de 212 estações com 346 ligações diferentes. Tal como se tratasse de um telefone, o passageiro faz a ligação desejada introduz a quantia indicada e recebe o respectivo bilhete.





# Da RÉGUA—centro vinícola à transmontana BARCA DE ALVA

**R**IOS são os rios que possuem a grandeza a majestade e a dignidade do Douro. Senhor feudal deslizando entre margens alcantiladas, em socacos, em fundos de cenário dantesco mas corajoso, dir-se-ia uma visão diferente de todas as terras do antigo reino de Portugal e dos Algarves. Desde o Porto, cidade flamenga, vestida e lantejoulada de cores cinzentas, o rio em sentido contrário ao da sua foz é um filme ininterrupto que se desdobra e se transmuda numa cenografia sempre igual e uniforme, mas variando e transformando-se em momentos de magnitude e de rudeza quase dramáticos.

Assim procuraremos um pequeno itinerário em sentido inverso.

POR:

**CORREIA  
DA COSTA**

Do Porto à Régua a paisagem é de uma pulcritude, de uma grandeza de tons paisagísticos única na Europa. Fundos, detalhes, a cobra vibrátil e circulante do Douro quase enxuto de água, neste estio escaldante, dizem-nos a beleza desta província duriense riquíssima onde a alma lusitana esplende e se revigora em energias inconfessadas. Termas conhecidas por vezes dão-lhe convívio mundano, mas a paisagem a tudo sobreleva na sua estática majestade, no seu domínio senhorial, no seu pendor imponente.

Da Régua, centro vinícola de alto relevo, o rio toma então até ao Pinhão, aspectos imprevisíveis, inimagináveis. Surgiu das entranhas da terra uma paisagem irreal, ciclópica, esplendente, dura e firme. Fica-se estático. Os sentidos vibram com tanta majestade implacável. Os olhos cansam de abranger um espectáculo sem igual. Como tudo é belo e impossível! Perante uma tapeçaria semelhante quase que não se sente a vida, mas ela existe a nosso lado, alheada, contrita, numa abstracção envolvente à paisagem. Temos ainda nos olhos, ao sair da Régua, e do Peso d Régua junto à sua igreja barroca onde encontramos um notável Pedro Alexandrino, verdadeira peça de museu—a visão de curvas de montes

e de longes marasmados, ilimite de planos, intermitências de vales, a cabeleira negróide desses montes, mamilos chupados, cinzentos, todos virgens de vegetação, dominam-nos. Até S. Mamede de Tua e ao Pocinho, toda a viagem ferroviária é um esplendor contínuo.

O desdobraimento de Vila Real e Chaves dá-nos contacto com o Corgo, rio único de uma rudeza ciclópica, de um dramatismo sem igual em margens alcantiladas, de uma firmeza impressionante. Paisagem que parece possuir carácter humano, inconfundível, firme, obstinado!

Vila Real define todas as virtudes de Trás-os-Montes e vista do Cemitério e do Calvário, lembra um cenário, uma visão de «cauchemar», de pesado.

Tudo parece vulcânico, dantesco, de um conrito pesaroso. No entanto, diante deste espectáculo, a vida tem vibração, humanidade, contentamento e alma. Além do seu conjunto arquitectónico e da sua notável Sé românico-gótica do século XV, 1430, o Museu Regional possui um encanto inexprimível e é bem um exemplo da riqueza incalculável do nosso folclore transmontano, único entre todos os outros.

Seguindo de novo até ao Pocinho a paisagem mantém a sua grandeza, o seu imponente abstracto. Surgem quintas onde seria doce o repouso, entre montes elevados e socacos e cujos vales lembram paisagens helénicas.

De S. Mamede de Tua, que dá ligação para essa tão esquecida Bragança, cujo Museu e *Domus Municipalis* valem a viagem, até à fronteira, então o rio desde o Vesúvio avizinhandose de Espanha toma aspectos lendários, espectrais, duendes que nos extasiam!

Que maravilha!

Lembram-se da viagem descrita por Eça de Queiroz na *Cidade e as Serras*?

Notemos toda essa paisagem de Vesúvio e Almendra, e da Quinta do Vesúvio, da família Ferreirinha, peça de arquitectura de um belo equilíbrio e que não tem igual em toda a margem.

Desdobra-se de novo a «bobine» dos montes, da cadeia nodosa da montanha; ao longe surge a curva de dromedário do Marão onde os panoramas têm uma visão sobrenatural de um outro mundo visto com olhos diferentes dos nossos. Barca de Alva, enfim, diz-nos toda a nudez forte do rio, começo e fim de Portugal onde o Águeda se cruza com o Douro, com os montes da Lusitânia e da Espanha, limitando-nos a nossa fronteira adusta.





## SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO

(Continuação da pág. 296)

de juro de que tratam as condições antecedentes, bem como dos juros dessas somas na razão de 5,5 % ao ano.

a) A empresa fica salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que ele tivesse adiantado por virtude da garantia de juro e amortização de que tratam as condições antecedentes, podendo usar desse direito na época ou épocas que julgasse conveniente.

16.ª — O Governo publicaria os regulamentos e usaria dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua escrita e correspondência.

17.ª — Enquanto durasse a garantia de juro o Governo decretaria as tarifas de passageiros, gados e mercadorias.

a) Logo que o Governo estivesse embolsado das quantias que tivesse adiantado em virtude da garantia de juro e amortização de que tratam as condições antecedentes e dos juros correspondentes a essas quantias, seriam as tarifas estabelecidas por acordo entre o Governo e a empresa em harmonia com as que vigorassem em outras linhas portuguesas que lhe fossem comparáveis.

b) Ficavam proibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuavam-se desta posição os transportes que dissessem respeito aos serviços do Estado e aos concessões feitas a indigentes.

c) Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviços poderia ser anunciada ao público pela Imprensa, nas estações ou de qualquer forma antes de obtida a aprovação do Governo.

18.ª — O Estado cederia gratuitamente os terrenos que possuísse e fossem necessários para a construção e exploração da linha.

19.ª — Durante o prazo de 5 anos, a contar da data da aprovação do contrato a empresa ficaria isenta do pagamento de direitos de importação para os materiais destinados à construção e exploração, que não pudessem ser produzidos no País.

§ único — O Governo faria expressamente declarar no programa do concurso quais eram esses materiais e a quantidade total de cada uma das espécies desses materiais que podia ser importada livre de direitos.

2.ª — Durante o tempo da exploração teria o Estado direito, além dos serviços gratuitos estabelecidos na Lei de 7 de Julho de 1880 (!), do transporte por metade dos preços das tarifas gerais, da tropa e material de guerra que careça de conduzir pela linha.

21.ª — A licitação versaria sobre o preço quilómetro.

a) Ninguém seria admitido a concurso sem ter previamente depositado na Caixa Geral de Depósitos à ordem do Governo, em dinheiro ou em títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado, a quantia de réis 180.000\$000;

b) O depósito definitivo elevar-se-ia ao dobro do depósito provisório, seria efectuado pela empresa adjudicatária antes da assinatura do contrato como garantia da sua execução e só poderia ser levantado quando a empresa tivesse feito obras no valor equivalente ao dobro do seu depósito, passando essas obras a servir de caução;

c) A adjudicatária, tendo efectuado o depósito definitivo em títulos de dívida pública, teriam direito a receber os juros desses títulos; se o efectuasse em dinheiro ser-lhe-ia abonado o juro de 5 % ao ano.

22.ª — Ficavam sujeitos à aprovação do Governo o estatuto da empresa sem embargo da Lei de 22 de Junho de 1867.

23.ª — A empresa depositaria à ordem do Governo os produtos líquidos das obrigações que emitisse; o saldo depositado seria restituído na proporção dos trabalhos executados e venceriam o juro de 5 % ao ano em conta corrente.

24.ª — A empresa seria considerada como portuguesa para todos os efeitos.

As contestações que se suscitassem seriam decididas por árbitros, dos quais dois seriam nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

O Governo regularia a forma do processo arbitral.

No caso de empate sobre o objecto em questão seria um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação o quinto árbitro seria nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

(!) Lei aprovando a organização do Serviço Telégrafo-Postal e de Faróis.



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, 62-64

LISBOA

# Laminite

produto da **SONAE**

## TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

... SIM Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação. • Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADO  
NÃO HÁ MELHOR E TAMBÉM É PORTUGUES

PORTO — R. de Gonçalo Cristóvão, 314 } Apartado 414  
FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 23514/5  
LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D — Tel. 772259



# DO NOSSO OFÍCIO

Festegou o seu 113.º aniversário o *Jornal do Comércio* de Lisboa, um dos mais antigos diários, cuja história está ligada a nomes notáveis da Imprensa e da Literatura como Alberto Bessa, dr. Augusto de Castro, Sousa Costa, Samuel Maia, Augusto Pinto, Mário Gonçalves Viana, Alberto Xavier, Mimoso Moreira, etc. Na pessoa do seu ilustre director dr. Fausto Lopo de Carvalho, saudamos todos os que trabalham naquele quotidiano.

● Em elegante separata da *Revista MVSEV*, segunda série, n.º 9 (1965) recebemos um valioso e interessante trabalho do distinto investigador sr. Domingos de Pinho Brandão: «O Convento de Nossa Senhora da Oliva e uma nobre e generosa iniciativa de «OLIVA».

O Autor, que é sócio da Academia Nacional de Belas Artes, começa por nos dizer que Tojal é uma povoação situada nas vizinhanças de Sátão, e que nela existiu um convento de Dominicanas que tinha por padroeira Nossa Senhora da Oliva. A ideia da fundação do convento nasceu e cresceu na alma generosa do dr. Feliciano de Oliva e Sousa. Dotado de bens avultados, quis este culto e ilustrado sacerdote dotar a sua povoação natal com uma casa de Religiosas Dominicanas. A aspiração depressa se transformou em realidade: em 27 de Julho de 1632 o Bispo de Viseu, Dom Bernardino de Sena, aprovou a ideia. Dado assim o primeiro passo, pouco depois iniciaram-se as obras. A primeira pedra foi lançada em 6 de Abril de 1633, como reza a inscrição da verga da porta lateral da Igreja.

O convento foi extinto na primeira metade do século XIX, tinha, nessa altura uma única Religiosa professa e cinco seculares. Passando aos Próprios Nacionais, o Estado vendeu os materiais a diversos e a pouco e pouco, para aproveitamento das pedras e madeiras, se foi demolindo o edifício do convento. Mais tarde, a cerca, o chão do convento, o mirante e a casa da hospedaria, tudo foi vendido a particular. A Igreja foi cedida pelo Governo à paróquia.

O notável trabalho do sr. Domingos de Pinho Brandão fecha com o capítulo em que é posta em relevo a necessidade de se salvar a Igreja do Tojal. E o Autor, depois de referir o estado em que se encontra o templo e dos revelar que o Rev. Pároco de Sátão tem desenvolvido esforços e feito apelos no sentido de salvar da ruína a graciosa capela, dá-nos a boa notícia de que o seu apelo foi ouvido. Sim, o apelo foi, felizmente, ouvido: OLIVA (Indústrias A. J. Oliveira, Filhos & C.ª Ld.ª) de S. João da Madeira, numa atitude nobilíssima, salvará a Igreja da ruína que a ameaça. E o Autor comenta: «Será dispendioso o trabalho, que tem de ser criterioso e inteligente, de «salvamento», preservação, reintegração e ajustamento. De maior mérito, por isso, a iniciativa.»

● Em 4 de Outubro, o excelente trisemanário «*Jornal de Évora*» completou mil edições em defesa dos interesses alentejanos e nomeadamente da linda e his-

tórica cidade de Évora. É longa e notável a lista dos serviços deste trisemanário. Com efeito o «*Jornal de Évora*» colaborou na promoção social do Alentejo, na luta pela electrificação e pela industrialização do concelho, valorização do ensino e construção da escola técnica, devendo-se-lhe também a sugestão da realização do Congresso dos Bombeiros em Évora, além de outros problemas de interesse geral.

Dirigido pelo ilustre jornalista Madeira Piçarra e tendo Fernando Iglésias, outro grande valor, como redactor principal, o «*Jornal de Évora*» impõe-se também pela sua escolhida colaboração e continuará a impor-se à consideração dos seus numerosos leitores e assinantes pelo entusiasmo e pela confiança inabalável com que se entrega à tarefa de pugnar pelos interesses colectivos.

● Com os cumprimentos do Eng.º António de Magalhães Ramalho, ilustre director do Instituto Nacional de Investigação Industrial, recebemos dois exemplares da tradução das conferências preferidas, no Palácio Foz, durante a 1.ª quinzena de «*Estética Industrial*», promovida por aquele Instituto e com a qual se procurou dar a todos que se interessassem pelo assunto uma visão tão completa quanto possível das actuais tendências do «*Industrial design*» em alguns países europeus que ao problema tais se têm dedicado.

Mercê da palavra autorizada de seis especialistas estrangeiros foi possível juntamente com a exposição bibliográfica e de algumas fotografias e produtos exemplificativos — fazer uma ideia bastante precisa dessas tendências.

A iniciativa teve, felizmente, o melhor êxito e correspondeu a uma verdadeira necessidade da Indústria Nacional, na fase de expansão industrial em que se encontra, como bem o demonstrou o número de algumas centenas de pessoas que assistiram às diversas sessões ou visitaram as exposições ou solicitaram, com insistência, a publicação das conferências proferidas.

Os seis especialistas estrangeiros que, a convite do Instituto Nacional de Investigação Industrial, foram ao Palácio Foz proferir uma série de conferências, foram os Srs.:



A cena passa-se no rápido Paris-Marselha. O revisor observa uma senhora acompanhada dum filho que viaja numa carruagem de segunda classe:

— O seu filho parece que tem mais de dez anos, madame.

A passageira responde enfaticamente:

— Como quer que meu filho tenha mais de dez anos... Eu casei-me em 1955.

O revisor retorquiu:

— O meu ofício é receber eventualmente o preço dos lugares e não receber confissões íntimas

(de La Presse)



# 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  
LUNDA — CONGO EX-BELGA — ZÂMBIA  
RODÉSIA — MOÇAMBIQUE — REPÚBLICA  
DA ÁFRICA DO SUL



No Lobito:

**HOTEL TÉRMINUS**

## Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos  
FATOS, SOBRETUDOS,  
CASACOS DE SENHORA, ETC.

Peçam amostras pelo correio a

**MANUEL MONTEIRO**  
L A N I F I C I O S  
COVILHÃ

DESCONTOS  
MUITO  
ESPECIAIS

Estabilizador orgânico para os tratamentos  
industriais de águas, utilizado na C. P.

# NALCO

SOC. COM. CROCKER,  
DELAFORCE & C. A, L. DA

Rua D. João V, 2-2.º  
LISBOA

PURÍSSIMA







O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE