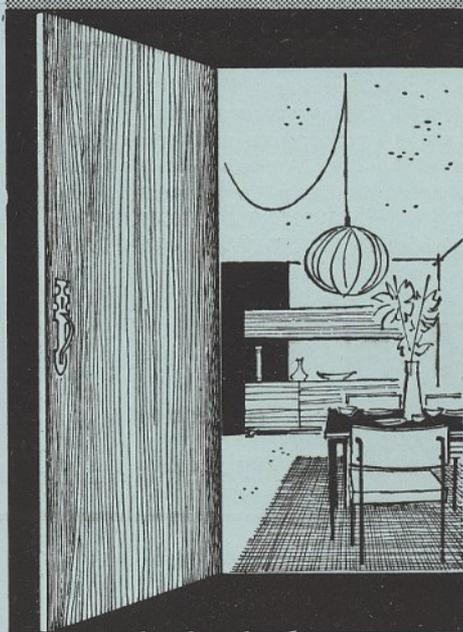


# GAZETA

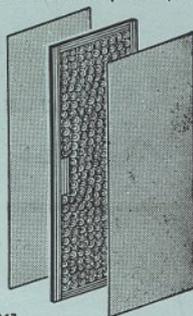
# DOS CAMINHOS DE FERRO



**placarol**

**painel perfeito  
para portas  
e divisórias**

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



**siaf**

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31  
PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigráfico

# COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S.A.R.L.

**Fabrica:**

**peças em aço vazado para Caminho de Ferro**

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras.

# COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Sede - Rua da Academia das Ciências, 5, - LISBOA - Telef. 34331/2/3/4/5

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

## TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1958 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 320158 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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. LUÍS DA COSTA**

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

### Directora-Gerente e Editora:

**FERNANDA D'ORNELLAS**

### Conselho Directivo:

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

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

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);  
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 40\$00.

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

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

Sumário

16 de Outubro de 1965

Comunicações e transportes de Angola . . . . .	307
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique . . . . .	309
Viagens e transportes . . . . .	309
O Círculo de Almeida Garrett do Porto, e o 1.º Encontro de Escritores Portugueses . . . . .	311
Temas de Arte — Outubro, mês dos Artistas, por ANTÓNIO DE CARVALHO . . . . .	315
Portugal maravilhoso . . . . .	316
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO . . . . .	317
Ecos turísticos da Alemanha . . . . .	319
Conferência Mundial do Tráfego . . . . .	319
Há 50 anos . . . . .	320
Imprensa. . . . .	320
Na estação da Carris, em Santo Amaro, realiza-se na 2.ª feira, 18 do corrente, a inauguração de uma Exposição de arte . . . . .	320



Nota de abertura

*No sábado, 9 de Outubro, a cidade-museu de Évora iniciou, com a presença do Chefe do Estado, as comemorações do VIII Centenário da Reconquista Cristã da nobre cidade, capital da Província do Alto Alentejo. Essas comemorações, todas de alto nível, quer pelo seu grande significado patriótico, quer pela presença ilustre de altas personalidades, tiveram começo na Sé onde o Núncio apostólico celebrou o ofício religioso e pronunciou uma homilia, a que se seguiu, a meio da tarde, no Palácio de D. Manuel, a sessão solene inaugural dessas comemorações, e em que se fizeram ouvir os srs. dr. Serafim da Silveira, em nome da edilidade eborense, e o Prof. Torquate de Sousa Soares, cate-drático da Universidade de Coimbra, que proferiu uma conferência sobre o significado nacional da reconquista cristã de Évora e em que fez o elogio das façanhas de Geraldo Sem-Pavor.*

*No domingo, o Chefe do Estado, inaugurou, no antigo Celeiro Comum, nma bela Exposição da Imaginária Medieval, constituída por um conjunto de meia centena de esculturas dos séculos XIV, XV e XVI, existentes nas áreas das dioceses de Évora e Portalegre, algumas delas desconhecidas não só do público, mas também dos próprios especialistas, e ainda outras, que, embora patentes em museus ou templos, em muito contribuem para o alto interesse da exposição.*

*A arte, como se vê, não é apenas, uma expressão de cultura, não é apenas, também, uma atitude religiosa, é igualmente uma afirmação da consciência de um povo.*

# COMUNICAÇÕES E TRANSPORTES DE ANGOLA

*O Boletim Trimestral do Banco de Angola, respeitante aos meses de Janeiro, Fevereiro e Março, do ano corrente, traz-nos elementos e informações de muito interesse, particularmente no referente a Comunicações e Transportes, que é o que mais nos importa arquivar nas páginas desta publicação. O volume presente abre com um desenvolvido estudo sobre A Cultura do Sisal, o primeiro de uma série sobre o mesmo assunto, a que se seguem notas e números sobre a economia e finanças de Angola. No noticiário geral, nas páginas finais, lê-se a reportagem das inaugurações, em 20 de Fevereiro, da nova Delegação do Cubal do Banco de Angola.*

*Passamos a transcrever, seguidamente, o que, neste caderno, se refere a Comunicações e Transportes.*

## Estabelecimento de Portagens

As crescentes exigências que se têm posto ao desenvolvimento da infra-estrutura da Província no domínio dos transportes, determinaram a realização de sucessivos e acentuados melhoramentos na rede de estradas da Província, através de inúmeros trabalhos de terraplenagens e pavimentação.

Estes trabalhos, sempre muito dispendiosos, têm absorvido só por si todos os fundos consignados à rede de estradas e por isso não tem sido possível executarem-se paralelamente as obras de arte que se impunham e cuja necessidade é muito vasta tanto em pontes como em pontões e viadutos.

Posto o problema nestes termos, julgou-se inteiramente justificado e aconselhável recorrer-se ao sistema de portagem nas obras de vulto, a fim de se obterem os meios financeiros que possibilitem a execução das outras obras de menor envergadura.

Foi com este espírito que se atribuiu à Junta Autónoma das Estradas de Angola a faculdade de estabelecer portagens para o trânsito de veículos, nas obras de arte de vulto em construção ou nas que se venham a construir ou a remodelar em determinadas circunstâncias.

Conforme o mencionado na Portaria n.º 13 592, de 2 de Janeiro, os fundos provenientes dessas portagens constituirão receitas ordinárias da Junta Autónoma das Estradas.

## A Cobrança do Imposto de Transportes nos Caminhos de Ferro

No início deste ano, entrou em vigor o diploma que regulamenta a cobrança do imposto de transportes e que, simultaneamente, revoga um grande número de diplomas então em vigor.

Aliás, esta concentração de todas as disposições legais que se encontravam dispersas constitui só por si um dos objectivos que motivaram a sua promulgação.

A cobrança deste imposto reverte para os serviços de portos, caminhos de ferro e transportes, a fim de este organismo dispor dos fundos necessários para a sua actuação, a qual compreende, além da exploração comercial dos portos, caminhos de ferro e outros meios de transportes colectivos, que ainda estejam atribuídos à sua administração, a promoção e execução do estudo e construção dos portos e caminhos de ferro da Província.

Para além dessas funções, cabe ainda aos citados serviços a fiscalização dos estudos, construção e exploração dos caminhos de ferro, portos e cais, concedidos a empresas privadas ao abrigo de contratos com o Estado.

As taxas consideradas no imposto de transporte são as que se indicam no quadro a seguir:

### IMPOSTO DE TRANSPORTE (Taxas)

Designação	Imposto por unidade e quilómetro	Mínimo a cobrar	
(1) Passageiros . . . . .	1.ª classe \$02	} Por pessoa/Km \$20	
	2.ª classe \$04,5		\$45
	3.ª classe \$01		\$40
(2) Recovagem de mercadorias . . . . .	\$04	} Por tonel./Km \$40	
	\$00,8		\$400
	\$00,4		\$400
Gado {	\$00,2	} Por cabeça/Km \$400	
			\$400

Além de determinadas isenções, tem interesse referir que certas mercadorias beneficiam de uma taxa especial, como os minérios de manganês e de ferro que pagam \$00,4 tonelada/quilómetro e a gasolina e petróleo em trânsito pelo Caminho de Ferro de Benguela que pagam \$00,6.

O carvão e os minérios de chumbo e de zinco pagam também uma taxa especial de 5\$50 por tonelada.

**Instalação para Movimentação de Combustíveis no Lobito**

Entrou em funcionamento neste trimestre, no porto do Lobito, um novo sistema para descarga de combustíveis que se integra no complexo da indústria petrolífera.

O parque de armazenagem dispõe de 8 reservatórios com uma capacidade global de 11 000 m<sup>3</sup>, construídos com tecto flutuante de alumínio a fim de se obterem as melhores condições de segurança.

O combustível destinado a estes depósitos é descarregado dos navios num «pipeline» flutuante, com cerca de 1 quilómetro de extensão, sendo construído numa fibra especial para resistir à acção corrosiva da água do mar, dos produtos que conduz e das pressões a que fica submetido.

Dado que, por outro lado, a instalação está apetrechada com o material necessário para o enchimento e a movimentação dos combustíveis, tanto em carros tanques ou vagões cisternas como em tambores, não restam dúvidas que este empreendimento contribui, de forma eficaz, para a distribuição dos combustíveis ao sul da Província.

**MOVIMENTO FERROVIÁRIO**  
(Janeiro/Dezembro)

Elementos de tráfego		C. F. de Benguela	C. F. de Luanda	C. F. de Moçâmedes	C. F. de Amboim
Passageiros . . . . .	1963	603 062	218 214	97 444	10 775
	1964	801 774	260 698	106 570	10 424
Carga (toneladas) . . . . .	1963	1 609 319	326 025	237 648	23 796
	1964	1 803 870	697 463	265 069	17 363
Gado (cabeças) . . . . .	1963	13 069	278	28 677	—
	1964	13 648	—	27 566	—
Receita Geral (contos) . . . . .	1963	439 261	37 231	16 982	4 543
	1964	552 509	62 745	33 518	3 228

**MOVIMENTO AÉREO — D. T. A.**  
(Janeiro/Dezembro)

Elementos de tráfego	1963	1964
Passageiros transportados . . . . .	69 764	84 324
Carga transportada (toneladas) . . . . .	1 348	1 172
Correio transportado (toneladas) . . . . .	270	528
Quilómetros percorridos . . . . .	2 687 388	2 971 313
Horas de voo . . . . .	9 611	10 391
Receita geral (contos) . . . . .	53 506	59 825

**MOVIMENTO PORTUÁRIO — PRINCIPAIS PORTOS**  
(Janeiro/Dezembro)

Elemento de tráfego		Luanda	Lobito	Moçâmedes	Cabinda	
Número de navios entrados . . . . .	1963	1 299	1 098	410	364	
	1964	1 344	1 021	475	436	
Carga manuseada (toneladas) . . . . .	1963	1 415 115	2 647 310	177 682	82 638	
	1964	1 608 229	1 690 699	441 478	93 325	
Gado transportado (cabeças) . . . . .	1963	18 976	6 995	12 770	564	
	1964	17 377	6 454	12 429	1 431	
Passageiros . . . . .	Embarcados . . . . .	1963	11 949	6 664	986	108
		1964	11 374	6 890	1 063	235
	Desembarcados . . . . .	1963	16 961	7 220	975	139
		1964	19 978	9 705	963	228
Receita geral do tráfego (contos) . . . . .	1963	70 849	78 595	6 900	4 794	
	1964	111 120	93 715	12 603	9 651	

# Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

## Melhoramentos verificados no ano de 1963

### Melhoramentos introduzidos no tráfego

Com o fim de facilitar tanto a exportação como para fomentar a produção da Província, foram acertados todos os horários dos caminhos de ferro, camionagem e aviação, de acordo com as exigências das diversas localidades servidas pelos nossos serviços.

Criaram-se novas designações tanto nos transportes como nos portos, inserindo-se artigos que não existiam e que com as novas indústrias começaram a ser solicitados. Foram inúmeras as vantagens para todos os utentes dos nossos serviços, pois nunca se deixou de atender pedidos que, depois de estudados, se verificou a sua vantagem.

Foram também criadas novas zonas de Camionagem Automóvel em locais até então não servidos, e que apesar dos grandes encargos que acarretaram à Administração, esta não se eximiu a criá-las, pois são locais aonde os particulares não vão, pois estes só se estabelecem em locais de resultados com lucros certos. É uma das facetas que vem desempenhando e desempenham, os nossos serviços de camionagem, pois percorrem muitos milhares de autênticas picadas a fim de transportar os produtos que apodreceriam por falta de transportes que os levassem aos locais de consumo ou para exportação.

### Melhoramentos introduzidos no material de transporte, equipamento dos portos e outro equipamento diverso

Os principais melhoramentos introduzidos no equipamento de transporte, equipamento dos portos

e outros equipamentos, custeados pelos diversos Fundos da Administração, foi o seguinte, durante o ano de 1963, em que se gastou a importância de 79 155 contos, em comparação com 203 054 contos no ano anterior e com 45 585 contos em 1961.

### Custeados pelo fundo de renovação:

Aquisição de uma transmissão completa para uma locomotiva «Diesel» hidráulica . . . . .	1 109 007\$90
Aquisição de oito carruagens de 3. <sup>a</sup> classe	8 921 090\$20
Aquisição de cinco vagões de dois eixos «drop soded» de 18 toneladas para Lourenço Marques . . . . .	3 186 021\$30
Substituição de um jogo de rodados, motor e conjugador em Locos da série 250 . . . . .	408 300\$00
Aquisição de quatro camiões de carga, de 3 eixos, marca «International»	1 668 630\$50
Aquisição de dois auto-omnibus «Scania Vabis» B.7563, para Inhambane e Gaza	1 338 801\$00
Aquisição de um auto-omnibus «Albion» C. D. 2354. . . . .	593 250\$00
Aquisição de doze camiões de carga de 3 eixos «International», para Quelimane . . . . .	4 868 541\$80
Aquisição de três carruagens de 3. <sup>a</sup> classe para Moçambique . . . . .	3 362 051\$30
Aquisição de quinze camiões de carga «International», para Moçambique .	7 386 409\$50

Aquisição de três camiões de carga, de 3 eixos «International», para a Beira . . . . .	1 219 137\$90
Aquisição de duas hélices e dois cones para motores de reserva dos aviões «Friendship» . . . . .	713 594\$70
Aquisição de um motor «Rolls-Royce» de reserva para os aviões «Friendship»	2 187 930\$60

**Custeados pelo Fundo de Melhoramentos:**

Aquisição de duas carruagens de 3.ª classe para Lourenço Marques . . . . .	2 230 272\$60
Despesas adicionais com a aquisição de 24 carruagens para o Caminho de Ferro do Limpopo . . . . .	213 280\$00
Aquisição de 1.000 encerados para vagões . . . . .	1 869 306\$20
Instalação mecânica de manuseamento de carvão no depósito de máquinas de Lourenço Marques . . . . .	658 334 \$60
Construção de uma placa giratória destinada ao novo depósito de Locos de Lourenço Marques . . . . .	411 933\$60
Aquisição de equipamento para as oficinas de reparações de Motores «Mercedes-Benz» . . . . .	859 660\$30
Aquisição de máquinas e ferramentas para as oficinas do Depósito de Locomotivas . . . . .	407 950\$90
Modificação do guindaste n.º 19 do porto de Lourenço Marques . . . . .	179 346\$40

**Inspeção de Exploração de Inhambane e Gaza:**

Aquisição de um auto-omnibus da marca «Albion». . . . .	478 017\$80
---	-------------

**Direcção de Exploração de Quelimane:**

Aquisição de quatro auto-omnibus da marca «Albion» . . . . .	2 089 009\$60
--	---------------

**Direcção de Exploração de Moçambique:**

Aquisição de uma carrinha «Land-Rover 109» para a camionagem auto-móvel de Mueda . . . . .	108 675\$00
--	-------------

**Direcção de Exploração da Beira:**

Aquisição de 4 500 camas e estrados para a Pousada do porto da Beira . . . . .	551 154\$40
--	-------------

**Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos:**

Aquisição de equipamento de ensaio e pista e de ferramenta para os aviões «Friendship» . . . . .	657 695\$50
Aquisição de equipamento de base e ferramenta especial para a célula de «Friendship» . . . . .	1 188 984\$00
Aquisição de equipamento de ensaio para a aparelhagem de rádio «Collins» dos aviões «F. 27» . . . . .	280 932\$00
Aquisição de ferramenta para trem de aterragem, caixa de acessórios e hélices dos aviões «Fokker» . . . . .	646 579\$60
Aquisição de dois grupos de arranque para os motores dos aviões «Fokker» F. 27, destinados a Quelimane e Nampula . . . . .	478 392\$50
Aquisição de equipamento de ensaio para os instrumentos «Smiths» de aviões «Fokker». . . . .	124 455\$70

**Divisão de Estudos e Construção:**

Aquisição e montagem de transbordadores para a oficina de serralheiros de vagões, carpintaria, pinturas, estofadores e cromagem . . . . .	2 554 616\$20
Aquisição e montagem de uma instalação mecânica de manuseamento de minérios no Entrepasto da Matola	26 217 016\$70

Estas importâncias dizem respeito somente a equipamento. Os outros melhoramentos que completam os melhoramentos introduzidos nos diversos departamentos dos nossos serviços, avaliados em muitos milhares de contos vão discriminados nos respectivos capítulos de Via e Obras, Estudos e Novas Obras.

(Do Relatório do Ano Económico de 1963 da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique).

**Viaagens e Transportes****Linha do Norte**

A partir de 25 do corrente, os comboios 12 e 13, com partida do Porto (São Bento) às 9,50 e de Lisboa (Santa Apolónia) às 23,25, respectivamente, passam a ter a sua origem e término no Porto (Campanhã), ficando por este meio suprimidos os seus trajectos entre Porto (São Bento)-Porto (Campanhã) e vice-versa.

# O Círculo de Almeida Garrett, do Porto, e o 1.º Encontro de Escritores Portugueses

Como anunciámos no nosso número de 1 de Setembro, efectuou-se no Porto, pelo prestigioso «Círculo de Almeida Garrett», de 7 a 9 do corrente mês de Outubro, o 1.º Encontro de Escritores Portugueses. A ideia foi feliz. Como então afirmámos, este Encontro teve por principais objectivos: definir os deveres dos escritores para com a «grei»; patentear às novas gerações que os escritores portugueses constituem um núcleo de valores, bastante para servir Portugal, e, ainda, contribuir para que esses mesmos escritores se congreguem adequadamente para a normal realização dos convenientes fins colectivos.

Foi na Casa do Infante que se realizaram as sessões solenes, em que tomaram parte os srs. Prof. Martinho Nobre de Melo, Prof. Manuel Lopes de Almeida e Prof. Carlos de Soveral.

O sr. dr. Elysio Alves Pimenta, ilustre presidente da Direcção do Círculo de Almeida Garrett, proferiu as seguintes palavras de abertura, que reproduzimos integralmente:

«Senhores escritores:

Saúdo-vos em nome do Círculo de Almeida Garrett, promotor deste Encontro de Escritores Portugueses.

Saúdo-vos com o intenso júbilo de quem tendo convidado amigos para sua casa os pode receber, não com as honras e os cuidados que mereciam pela sua qualidade, mas com o coração aberto de reconhecimento por terdes vindo ao encontro duma ideia que nos pareceu generosa, de amor pelas coisas do espírito e pelos valores altos de cultura que servis.

Não esqueceréis, por certo, Senhores escritores, que estais na leal cidade donde teve origem, como é fama, o nome de Portugal e não é por mero acaso que pisais o chão sagrado destes lugares onde viu a luz pela primeira vez o Infante da «progénie generosa de Joane» que, porque Deus quis, sonhou e nasceu a obra maior dos portugueses. Aqui, sim,

neste chão sagrado, não esqueceréis, Senhores escritores nossos amigos, que o Círculo de Almeida Garrett ao convocar-vos para encontro com os vossos pares nas Letras o fez por considerar que os seus deveres para com a grei o levaram a promover a demonstração que os escritores portugueses constituem um núcleo de valores bastante para servir a Pátria, afirmá-la e defendê-la no domínio da criação espiritual e pedir que vos congregásseis pela forma adequada à realização dos vossos fins colectivos, dentro do bem comum.

Os poetas e os prosadores, romancistas, ensaístas, críticos, historiadores e filósofos, homens do espírito, que aqui virão definir a sua posição perante a Pátria e considerar à luz dos valores superiores de uma cultura os problemas de um gregarismo que se torna indispensável equacionar e resolver, sentir-se-ão bem sob estas abóbadas venerandas, que mais de que os velhos papéis poeirentos dos arquivos lhes falarão da história do Homem português. O Homem português, esse Homem português que Álvaro Maia, na síntese dos seus comentários às respostas de numerosos escritores ao inquérito literário que, em 1920, abriu no «Diário de Notícias», ligava à figura admirável do Frei Dinis do nosso patrono Garrett, o Frei Dinis que detestava o despotismo mais do que qualquer liberal era capaz, e se identificava pelo amor à terra, o culto dos mortos queridos, a continuação do Presente e do Futuro sobre os dados do passado, a fé puríssima nos ensinamentos de Jesus, a própria razão de ser da sua vida, da nossa vida colectiva.

Pois bem, Senhores escritores, nós os do Círculo de Almeida Garrett, de várias gerações, mas de uma só formação, que acreditamos fiel e intransigentemente na verdade desse mesmo Homem português, através e para além da precaridade dos tempos ou dos ventos, negando a virtude da vida pacífica e tranquila, condenando a introversão e o alheamento da vida colectiva da Nação, no sentido mais alto

dum património moral espalhado pelo Mundo, procuramos ambiciosamente, mas com confiança a vossa compreensão.

Acreditamos na vossa compreensão. Acreditamos, porque viestes. Acreditamos porque aqueles que as circunstâncias desfavoráveis não permitiram que também tivessem vindo, mandaram todavia as suas palavras e, todas elas, sem excepção, foram de compreensível apoio àquilo que portuguêsmente entendemos que é servir a grei e a sua cultura. Se as nuvens encobrem por vezes o Céu, ensombrando aqui e além o horizonte das nossas certezas permanentes, logo o Sol volta a raiar e tudo nos surge mais claro, puro e cristalino.

Digamos com o Poeta :

*Senhor, a noite veio e a alma é vil.  
Tanta foi a tormenta e a vontade.*

.....  
*Dá o sopro, a aragem,— ou desgraça ou ânsia —,  
Com que a chama do esforço se remoça.  
E outra vez conquistamos a Distância,  
Do mar ou outra, mas que seja nossa!*

Senhores escritores: O Círculo de Almeida Garrett entrega-vos este encontro. Ele é nosso, e no final destas palavras, em nome da Direcção do Círculo, palavras sem colorido e propositadamente breves, do agradecimento e da homenagem devidas, passamos a acompanhar-vos, mas agora de longe, prontos a servir-vos quando e no que vos for preciso, fora do diálogo que desejamos vivo, acalorado, verdadeiramente representativo do vosso ser e do vosso temperamento, certamente dispar, na unidade todavia do pensamento superior que honradamente aqui vos fez vir, depois de lido e meditado o objectivo do Encontro de Escritores Portugueses, que promovemos e neste momento se inicia.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. Professor Doutor Martinho Nobre de Melo, que proferiu uma notável lição, do que apenas vamos dar o seguinte resumo :

«Uma nação institucionaliza-se e torna-se irrevogável em torno da execução de uma obra ou empresa comum, de uma missão colectiva própria e original que é a particularização da vocação dum povo para se adaptar aos condicionamentos geopolíticos da sua existência, resumindo-os, desenvolvendo-os ou superando-os. Portugal está neste caso.

Uma nação sublima-se e torna-se *sacral* quando ela se converte e institui num ente de amor e de culto, quando é uma pátria: a *sacralidade* não se define, capta-se, descreve-se, explica-se. Portugal é uma pátria.

Noutra passagem do seu discurso, o Prof. Martinho Nobre e Melo demorou-se na apreciação do fenómeno vital português — a força que impulsionou

um povo para a institucionalização política. A este respeito o antigo Embaixador de Portugal no Rio de Janeiro afirmou :

«Se atentarmos no fenómeno vital português, logo nos surpreende que Portugal foi, nos primórdios da sua História, nas épocas da reconquista e do povoamento, predominantemente, um povo. Um povo dotado de todos os requisitos para instituir um Governo próprio. Como também apreenderam sem esforço o momento ou período histórico em que o povo português atinge a plenitude da consciência nacional, estruturando-se em nação e convertendo-se em objecto de amor e de culto, e tornando-se uma pátria.»

E mais adiante :

«Seria negar a própria luz, a própria vida, não reconhecer que o cristianismo está presente em todo o processo formativo e evolutivo da nossa cultura, a ponto de constituir uma das nossas constantes raciais. Como poderia ele deixar de ser um dos factores primaciais do maior empreendimento de toda a História portuguesa?»

Noutra passagem da sua admirável lição, o sr. Doutor Martinho Nobre de Melo, disse, comentando uma afirmação do sociólogo brasileiro Gilberto Freyre :

«A experiência de interpenetração, a assimilação e a fusão de povos de várias religiões e culturas, experiência que deve ser considerada como o primeiro e único tentamen realizado com êxito da unificação das raças, constitui, no dizer do maior sociólogo brasileiro, «a expressão mais alta da ética cristã aplicada à organização social das nações. Mas temos de dizer algo mais do que Gilberto Freyre: Diz o novo tipo de sociedade que Portugal propõe à humanidade e que assume um alto significado na esfera das relações humanas nesta época tormentosa em que os racismos afloram e proliferam, opondo, como grandes grupos étnicos inconciliáveis, irreduzíveis, brancos, negros e amarelos.»

Na noite de 8, efectuou-se a segunda sessão solene, com uma lição do sr. Prof. Doutor Manuel Lopes de Almeida, antigo ministro da Educação Nacional, baseada no tema: «Ideias Gerais sobre a Arte no sentido genérico». As suas palavras foram antecedidas, por uma breve apresentação do sr. Prof. António Cruz, que salientou, a propósito, as vantagens daquele «Encontro».

Eis, também em resumo, o que disse o Prof. Lopes de Almeida na sua magistral lição :

«Reconheço que fui, certamente, muito mal escolhido para falar na abertura desta exposição bibliográfica, que desejo seja grande prova da actividade intelectual das gerações contemporâneas de escritores portugueses, sem qualquer tendência nem unilateralidade de fracção ou de escola. Isto, desde logo, significa um propósito inicial e, creio bem de

fácil adopção por quantos não empenham o espírito às formas e às expressões falazes do circumstantial e da caducidade imediata. E significa também que, a um tal propósito, está subjacente a ideia de que tudo se deve empenhar, pensamento e acção, no reforço do que é consubstancial, castiamente nosso e do nosso tempo, como afirmação positiva do génio português universal e não cosmopolita como definiu Unamuno.»

Noutro passo da sua lição afirmou :

«Ainda recentemente foi afirmado o que eu agora ponho em palavras minhas. Para que uma grande forma literária ou artística possa manter-se em plenitude são necessárias duas condições. A primeira é que ela seja a expressão do seu tempo, de uma sociedade, e que seja harmónica com o espírito, o sentimento, o sentido geral de uma época. A segunda é que encontre homens, não só de talento, mas até de génio, e também de carácter para o preencher. Se a primeira destas condições não se efectivar, a forma estiola e seca ; se faltar a segunda, ela por certo se retrai. Quando uma época é trespassada por forte sopro de inspiração, os homens necessários aparecem.

«Permiti que repita que fui muito mal escolhido, digo-o crua e friamente, não como fácil solicitação de desculpa ou benevolência, mas porque a verdade tem seus direitos irrevogáveis. Parece que devia estar aqui o crítico de indisputável autoridade que atenciosa e ilustradamente se houvesse empenhado no estudo e na análise das tendências e das correntes da literatura e da arte contemporânea, das que se exprimem em obra impressa e afirmam o alto nível da inteligência, da mente indagadora e da mais fina e imarcescível sensibilidade.»

«A crítica é uma função de ponderosa responsabilidade, porque desde todo o princípio toma naturalmente uma atitude, um sentido de convincente disposição e crédito. Ora eu não critico, já na minha modéstia agora não posso oferecer-vos senão algumas ideias gerais sobre o que entendo ser o substracto em que floresce e toma vulto ou pode tomar, a obra de arte, como expressão e forma.»

Em seguida, o notável escritor e professor mostrou como cada época tem expressão literária e artística particular, mas que em todas elas podem apreender valores permanentes, ainda mesmo quando as formas pareçam inusitadas ao espírito e à observação dos contemporâneos. Fez a crítica à ideia, tão comum em nossos dias, de que a arte e a poesia abandonando os temas e as formas tradicionais, se desgarraram de seu profundo sentido espiritual. Esta ideia já mereceu o apodo de insensata, e, pelo menos, representa grande incompreensão das virtualidades de que é capaz a inteligência e dos rasgos e diversidades que ela prepara aos sentimentos do homem. Definiu o que, na ordem geral, se

## ISOLUX, L.<sup>DA</sup>

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

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

LISBOA

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

### Instalações de A. T.

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

### Instalações de B. T.

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

impede ou deve entender por belo artístico e quanto há de indecisão na possível generalização de tal conceito. E lembrou as palavras de Goethe : «Moderno, é o de sempre».

Ao terminar, o orador manifestou a esperança de que o diálogo entre escritores, por iniciativa do Círculo Almeida Garrett: venha a ser muito vivo, atraente e fecundo».

No sábado terminaram as sessões do 1.º Encontro dos Escritores Portugueses. De manhã, realizou-se a última sessão de trabalho, a que se seguiu, na Sé Catedral, a missa celebrada por mons. Miguel Sampaio, reitor do Seminário Maia. A sessão do encerramento realizou-se, depois das 16 horas, na Casa do Infante, onde, em sala própria, esteve patente ao público uma exposição bibliográfica, montada pelo pintor Amândio Silva e organizada pela dr.ª D. Maria Fernanda de Brito, da Biblioteca Pública Municipal do Porto.

Antes do sr. Prof. Carlos Soveral ler a sua notável conferência, foi concedida a palavra ao sr. Mário de Carvalho, que revelou excepcionais qualidades de trabalho e de organizador, e leu as seguintes conclusões deste I Encontro de Escritores Portugueses :

1.ª— Os escritores portugueses reunidos no I Encontro, realizado na Casa do Infante, no Porto, saúdam respeitosamente o Chefe do Estado como augusta personificação da Pátria Portuguesa; 2.ª— Saúdam, também, o Governo da Nação, todos os escritores portugueses e os órgãos de informação. 3.ª— Agradecem à direcção do Círculo de Almeida Garrett a organização e realização deste encontro nacional; 4.ª— Considerando a Pátria e a Nação como realidades objectivas às quais todos os cidadãos se encontram naturalmente ligados, entendem ser elemento essencial da noção de escritor português o sentir, o pensar e o exprimir-se como português; 5.ª— Afirmam que a língua portuguesa é o natural veículo de expressão da nossa maneira de ser e de sentir, embora nada impeça o uso de outras

expressões linguísticas do espaço português; 6.<sup>a</sup> — Afirmam a necessidade de se constituir uma associação em que se congreguem todos os escritores portugueses que o desejem, a fim de melhor se desempenharem da sua nobre missão; 7.<sup>a</sup> — Para os fins associativos previstos na conclusão anterior, constituem em comissão organizadora os seguintes escritores: sr.<sup>a</sup> D. Maria Graça Cid, eng. Ramiro Guedes de Campos, dr. Geraldo Bessa Vitor, dr. Maurício Gomes dos Santos, dr. Mário Alves Pereira, dr. Carlos Valle (como representante da A. J. H. L. P.) e Círculo de Almeida Garrett (por um escritor a designar); 8.<sup>a</sup> — Pedem que, para enriquecimento da literatura infantil e juvenil, se intensifique a criação de obras nacionais — e se dêem aos novos e, em geral, a todos os escritores portugueses especiais facilidades de edição; 9.<sup>o</sup> — Reconhecem e aceitam, conscientes, a rica herança de uma cultura verdadeiramente portuguesa e a quota parte que lhes compete na gloriosa responsabilidade de a guardar e a enriquecer continuando a servir Deus, a Pátria e a Família: 10.<sup>a</sup> Formulam o voto de que o próximo Encontro se realize no Ultramar, anuindo assim aos desejos dos ilustres escritores do além-mar português.

Foi também aprovado por aclamação o seguinte telegrama enviado ao venerando Chefe do Estado:

«Os escritores portugueses, ao finalizarem os trabalhos do seu Primeiro Encontro realizado na Casa do Infante Dom Henrique, da cidade do Porto, saúdam em Vossa Excelência, como Chefe do Estado, a augusta personificação da Pátria Portuguesa.»

Da notável oração do sr. Dr. Carlos Soveral, recortamos algumas passagens.

A certa altura do seu discurso, o ilustre Professor da Faculdade de Letras do Porto afirmou:

«São os escritores, somos nós os aqui reunidos e quantos não tiverem vendido a alma aos sete pecados do egoísmo e do orgulho os que, pelo Verbo, temos de iluminar a Justiça que, viril, gloriosamente, nos assiste, neste transe da história que, por ser do mundo, distribui aos Portugueses o papel de primeiros protagonistas.

Somos nós quem tem de plasmar a linguagem para a modulação dos motivos que mais empenham o País numa batalha que sabemos sem quartel e de que ele haverá, por razões de ferro e diamante, de sair vitorioso. Somos nós quem tem de comunicar efusivamente com a inteligência comum, para lhe dizer, para além de desatenções e negligências e erros, se não agravos, recentes e remotos, o que alicerça e encima a mole de inimizades que se abate sobre a Nação portuguesa. E somos nós quem tem de evocar um tal papel, no diálogo que toda a pena, toda a máquina de escrever, pelos livros que ficam, mantém com o futuro.

Esse futuro que, exigentíssimo, se levanta aos nossos olhos, nos rapazes que aquém e além-mar, preparam e fazem a guerra de África — com sangue português regando o que, por isso, mais português se torna. É com a melhor parte da Nação, é com o seu futuro que já está aí de armas empunhadas à maneira portuguesa de sempre, é com esses batalhões serenos, seguros, admiráveis, sagrados, onde se integra a juventude que merece o nome dos avós — e o da Civilização, e o da Vontade, e o da Fé, e o da Ordem —, é com esses moços, dos quais vemos emergir um novo homem português, é com eles, senhores, que temos de dialogar vivamente, virilmente, tonificando-os na luta e exaltando-os na vitória.

É neles que, nesta hora nacional, europeia, lusíada, mais deve pensar o escritor português. É com eles que deve sentir sublimada a sua vocação de homem de Letras, não apartado e antes sempre afevorado numa comunhão nacional. É por eles e para eles que há-de directa ou indirectamente produzir na gloriosa provação que atravessamos.»

A concluir, declarou:

«A guerra, a nossa guerra (de que muitos parecem sistematicamente distraídos como se não navegassem connosco no mesmo mar e na mesma barca) ganha-se no Terreiro do Paço, ganha-se em Lisboa, ganha-se no Porto, ganha-se na Metrópole. Se, por hipótese absurda e monstruosa, se perdesse, é porque se tinha perdido no Terreiro do Paço, nos círculos de Lisboa, nos círculos do Norte, na frente metropolitana.

Ao escritor português incumbe de natureza, como a nenhum outro produtor deste momento nacional, a dinâmica manutenção, isto é, a infusão do espírito que, avigorando a determinação que desde 61 se ditou a nossa retaguarda metropolitana, assegure a maior eficiência militar nas batalhas sem quartel do território ultramarino. Através do exercício literário — é o que temos vindo a dizer —; mas também através dos actos, dos factos e das atitudes em que o dia-a-dia de cada um de nós se desentranhe. Porque na trajectória de um escritor não é a sua vida de somenos; dela se mostra naturalmente função o que elabora; dela pode depender, como o reconhecia Julien Dorsenne, aliás Bourget, na *Cosmopolis*, a atenção que o público dedica a um autor.»

Como nota final deste I Encontro dos Escritores Portugueses — fizemos aqui, como não podia deixar de ser, um brevíssimo resumo — acrescentaremos que, na sexta-feira, 8 de Outubro, pelas 18 horas, o sr. dr. Nuno Pinheiro Torres, ilustre Presidente do Município Portuense, ofereceu, na Casa do Infante, uma recepção aos escritores portugueses, que representavam a Metrópole, as Ilhas e o Ultramar.



Por *Antônio Carvalho*

# Outubro, o mês dos Artistas

Chegou às minhas mãos um pequeno «Calendário», o qual me proporcionou o gosto e a curiosidade de ler um resumido e despretensioso *Horóscopo*.

O mês de Outubro é o único que fala de qualquer coisa com interesse relacionado com as Artes Plásticas e por isso a razão destas notas.

Diz essa folhinha o que se transcreve textualmente: *os homens*, (e porque não, igualmente, as mulheres?) *nascidos neste mês, são sensíveis, contemplativos e também criadores; gostam da pintura ou do desenho e têm óptima capacidade de reproduzir o que vêem. Interessam-se pelas artes, as letras, a filosofia, a física e a engenharia, tal como as relações exteriores.*

Claro que o «Calendário» não diz se estas considerações pertencem somente ao *Signo da Balança*, visto este ir até ao dia 23, ou ainda ao do *Escorpião*, que vai até meados de Novembro. Desde Virgílio (Ano 70 A. C.), que encontramos a «Balança» sempre ligada às Belas-Artes ou à Intelectualidade. Paganini, Lamartine, Dostoievski, Rodin, Nietzsche, Eleonora Duse, Watteau, Gandhi, Picasso, Katherine Mansfield, Göebbels, por exemplo, fazem parte de uma interminável lista de nomes ilustres, todos ligados por um denominador comum; um Espírito superior que se manifesta ou pelas realizações Artísticas ou pela expressão do Pensamento. No entanto, dentro do primeiro Signo, lembramo-nos que nasceram, em Portugal, alguns dos melhores artistas, do passado e do presente, tais como: Celestino Gomes, Saavedra Machado, João Ribeiro Cristino da Silva, Estrela Faria, Abel Manta, Maria Adelaide de Lima Cruz, Leitão de Barros e Celestino Alves, todos pintores; Soares dos Reis, Leopoldo de Almeida e Francisco dos Santos, escultores: Francisco Pacheco e Vitor Câmara, caricaturistas; e o cenógrafo Roiz. Nos restantes dias pertencentes ao segundo Signo, contamos os pintores: Tomás da Anunciação, Tertuliano de Lacerda Marques, Roberto de Araújo, Eduardo Malta e os escultores: Teixeira Lopes e Romão Júnior, além do desenhador Fernando Bento. Ainda sobre este Signo, *Escorpião*, foi fundada, em 1856, a Academia das Belas Artes, a qual ficou

a substituir as aulas de desenho existentes desde 1649, estabelecidas por iniciativa da Confraria de S. Lucas.

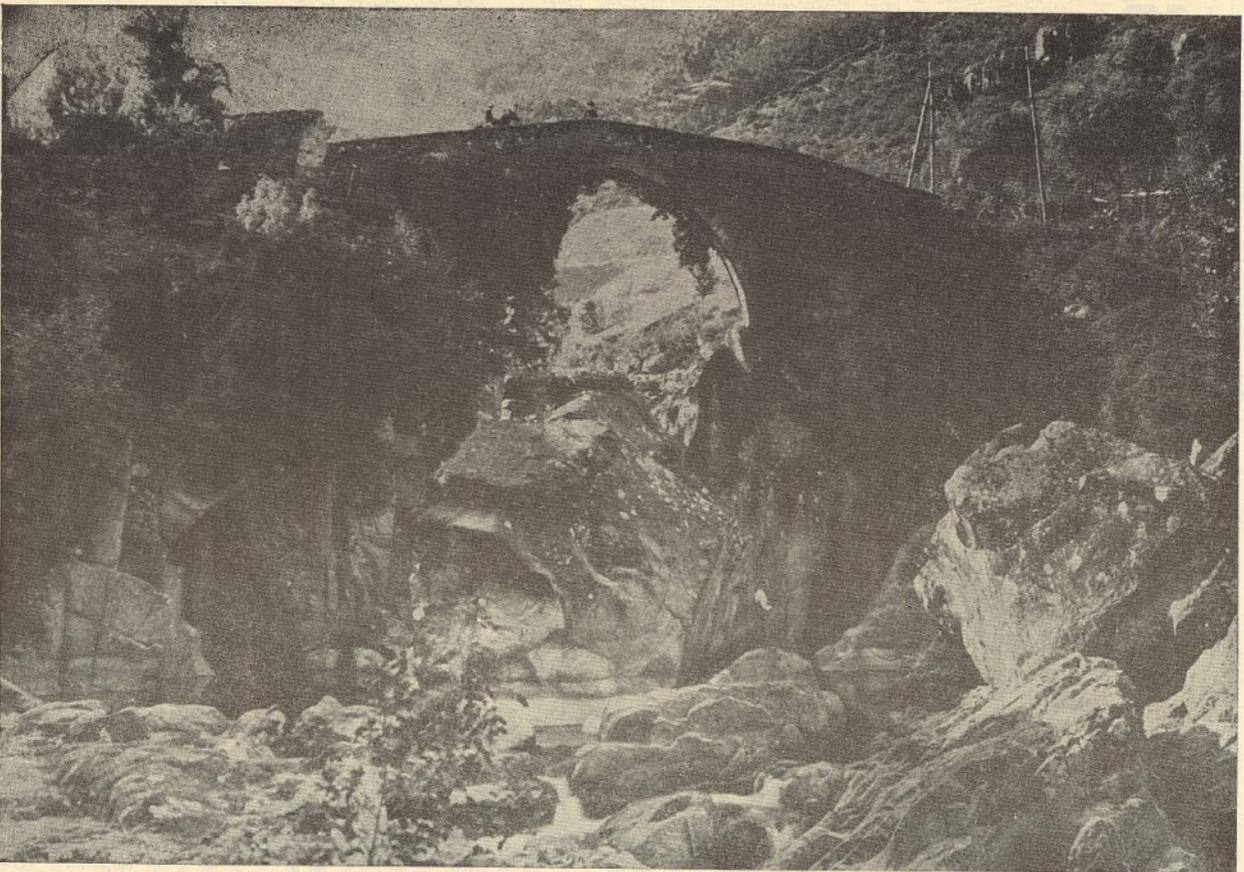
Sem dúvida que o mês de Outubro tem-nos oferecido alguns dos nossos melhores artistas não só na pintura e na escultura, como também na Arte Dramática, Cinematográfica e em muitas outras modalidades. Recordamo-nos, neste momento, dos nomes dos artistas: Jorge de Sousa Costa, Manuel Lerenó, Jacinto Ramos, Orlando Settimelli, Julieta Castelo, Sérgio Varela Cid, Maria Clara, Mirita Casimiro, Carlos Ramos, Maria Dulce, José Gamboa, António Calvário, Raul Solnado, Hermínia Silva, Paulo Renato, e o produtor Artur Duarte, (estes no grupo do Signo da Balança), e Madalena Iglésias, Teresa Cabral, Virgílio Teixeira, Luís de Campos, Tony de Matos, e António Vilar (artistas estes já compreendidos no Signo do Escorpião). Na parte literária, sabemos pertencer ao primeiro Signo, Redondo Júnior, Graciete Branco, Magnus Bergstrom e o jornalista Acérito Cabral. Ainda no mesmo mês, mas em pleno Signo do Escorpião, aparece-nos o nome de Natércia Freire.

Se o décimo mês do Ano, nos tem dado artistas do melhor plano, também tem tirado outros da nossa riqueza espiritual; assim pereceram em Outubro, os pintores: António Manuel da Fonseca, Alfredo Keil, este paralelamente notável compositor musical e poeta; Ribeiro Artur, que também foi escritor notável, Luís Keil, Director do Museu dos Coches, e José Rodrigues. No segundo Signo do mês, o Dr. Vasco Valente, crítico e historiador, que foi director do Museu Soares dos Reis; os pintores: Amadeu de Sousa Cardoso e José Malhõa. Francisco Pacheco (como já anotei, nascido sob o Signo da Balança) e Albuquerque, dois bons caricaturistas.

Pena é que estas notas escritas de memória, não tenham a ventura de serem completas e, muito menos, a de abrangerem todas as variedades intelectuais focadas na referida folha do «Calendário».

No entanto, sendo Outubro o mês em que se predestinam indivíduos nascidos para as Artes e Letras, encontram-se celebridades em todos os restantes meses e Signos do Ano.

## Portugal maravilhoso



VIEIRA DO MINHO — A ponte romana de Misarela

# 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

Artigo 9.º A construção de qualquer linha desta natureza das compreendidas, ou de futuro incluída na tabela n.º 2, não depende de lei especial, e pode ser autorizado pelo Governo depois de aprovados o seu projecto e orçamento quando as Juntas Gerais dos distritos interessados requeiram ao Governo, em consulta fundamentada, a autorização para a construção e provem, tomando em conta o subsídio, que se acham habilitadas com os meios precisos para ocorrer às despesas da construção, ou aos encargos que desta derivem para os mesmos distritos.

§ 1.º A aprovação dos projectos e orçamentos será decretada pelo Governo sob consulta da junta consultiva das obras públicas e minas.

§ 2.º O decreto de autorização para a construção de qualquer linha de segunda ordem compreende virtualmente a declaração de qualquer linha de utilidade pública para o efeito da expropriação na conformidade das leis que vigorarem e dos projectos aprovados pelo Governo.

Artigo 10.º A construção dos caminhos de ferro de 2.ª ordem poderá ser feita por administração directa do Governo ou dos distritos, ou por companhias subsidiadas.

§ 1.º A construção por administração directa do Governo só terá lugar quando os distritos a solicitem e quando o Governo seja por estes habilitado com os meios a que são obrigados, e só neste caso expressamente. Terminada a construção das linhas serão estas entregues aos distritos, que proverão à sua exploração.

§ 2.º A construção por administração directa dos distritos só pode ter lugar quando o Governo o autorize e a este pertence a escolha do pessoal técnico que a dirija e execute, ficando contudo a sua remuneração a cargo dos distritos.

§ 3.º A exploração das linhas construídas pelo modo de que tratam os parágrafos antecedentes será contratada pelos distritos em concurso público, ficando dependente da aprovação do Governo o pro-

grama e caderno de condições que a devem regular, ouvida a junta consultiva de obras públicas e minas. O prazo máximo de duração de tais contratos não poderá ser superior a vinte anos.

§ 4.º Quando o sistema adoptado for o de construção por companhia subvencionada abrir-se-á concurso por espaço de noventa dias, sendo o programa sujeito à aprovação do Governo sobre a base dos projectos e orçamentos aprovados, e versando a licitação sobre o «quantum» da subvenção, qualquer que seja a forma que esta possa tomar. A despesa feita com a fiscalização em tal caso é por conta dos distritos ainda que seja cometida a pessoal do Governo.

§ 5.º Se a companhia construtora for também a que tenha de explorar o caminho, o prazo da concessão nunca poderá exceder o período de noventa e nove anos, e a remissão poderá ser feita pelos distritos, findos os primeiros quinze anos de exploração da linha, nos termos que o contrato estabelecer. Se a companhia, porém, for tão somente construtora, a exploração dos caminhos, logo que sejam entregues aos distritos, far-se-ia na conformidade de § 3.º

§ 6.º Em todos os casos a construção e exploração das linhas fica sempre sujeita à fiscalização do Governo e aos regulamentos que tenham por fim garantir as boas condições de salubridade e segurança pública.

Artigo 11.º Os meios aplicáveis à construção das linhas de 2.ª ordem são os provenientes:

1.º Do concurso do Estado.

2.º Dos recursos distritais e municipais criados nos termos estabelecidos nas leis;

3.º Dos auxílios de companhias ou de particulares.

Artigo 12.º O Estado pode subsidiar qualquer destas linhas por uma das três formas seguintes:

1.ª Com uma subvenção quilométrica cujo máximo será de 1/4 do custo quilométrico orçado, deduzida a verba das expropriações;

2.<sup>a</sup> Tomando sobre si metade dos encargos que resultarem para os distritos quando as linhas sejam construídas e exploradas por companhias, por todo o tempo que durarem esses encargos;

3.<sup>a</sup> Concedendo uma anuidade por quilómetro explorado correspondente à importância do subsídio designado no n.º 1, sendo essa anuidade calculada para o juro de 6 por cento e amortização no prazo máximo de cinquenta anos.

§ 1.º O Governo adoptará, ouvidas as juntas gerais e sob consulta da junta consultiva das obras públicas e minas, a forma de subsídio que tenha por mais conveniente e justa.

§ 2.º Quando o subsídio tenha lugar pelo modo do n.º 1, poderá o Governo, dentro do limite ali prescrito, concedê-lo, fornecendo todo ou parte do material fixo e circulante do caminho. Em caso algum, porém, poderá o Governo conceder em dinheiro o subsídio relativo a qualquer troço ou secção da linha sem que esteja inteiramente concluído o seu leito e obras de arte nesta mesma extensão.

Artigo 13.º Além do subsídio de que trata o artigo antecedente concede ainda o Estado em favor destas linhas:

1.º A isenção durante o período de vinte anos contados dos princípios da sua construção, de qualquer contribuição geral ou municipal, exceptuando o imposto de trânsito em relação a passageiros e mercadorias, o qual em caso algum poderá exceder 5% dos preços efectivos do transporte;

2.º Isenção durante todo o período de construção de quaisquer direitos de importação para todos os materiais, utensílios, máquinas, combustíveis e mais objectos necessários para a construção e exploração, das linhas, e por mais dois anos além deste período sómente para as máquinas e combustíveis destinadas à exploração;

3.º Cedência gratuita de todos os terrenos do Estado que hajam de ser ocupados por estas linhas bem como de todas as madeiras que nelas se acharem compreendidas.

Artigo 14.º Em compensação do subsídio e mais concessões que o Estado estabelece em favor destas linhas, terá este direito durante todo o tempo da sua exploração:

1.º Ao transporte por metade dos preços estabelecidos de toda a tropa e material de guerra que pelas mesmas careça de se fazer transportar;

2.º À condução gratuita das malas do correio e de seus condutores, bem como de empregados fiscaes do Governo nas mesmas linhas.

Artigo 15.º São consideradas sem efeito as concessões anteriores a esta lei, feitas pelo Governo, de quaisquer linhas que não estejam compreendidas nas tabelas 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>, e nas condições prescritas nesta lei. Nos casos em que qualquer linha concedida se ache no todo ou em parte compreendida nas ditas

tabelas e dentro dos preceitos legais, será a concessão respectiva declarada nula para todos os efeitos, se, no prazo de seis meses, depois da publicação desta lei, os concessionários não tiverem organizado companhia legalmente habilitada e que prove ter o capital suficiente para dar inteira execução e cumprimento às condições da concessão.

Artigo 16.º Os estudos dos caminhos de ferro de 1.<sup>a</sup> ordem ficam a cargo exclusivamente do Estado e o Governo ordenará que aos mesmos se proceda com a possível brevidade pela verba do orçamento destinada a essa aplicação.

Artigo 17.º Os estudos das linhas de 2.<sup>a</sup> ordem ficam a cargo dos distritos; incumbe, porém, ao Governo mandá-los executar pelo seu pessoal técnico quando o julgue conveniente ou quando as juntas gerais lho requeiram. Em qualquer dos casos, porém, a despesa com ele feita será lançada à conta dos distritos e escriturada em separado para ser encontrada depois no subsídio que o Governo tenha de conceder para a construção das linhas.

Artigo 18.º Fica o Governo autorizado a decretar as alterações que julgar convenientes nas tabelas das estradas reais e distritais, em atenção ao plano geral dos caminhos de ferro de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> ordem, depois de ouvidas as juntas gerais de distrito e sob consulta da junta consultiva de obras públicas e minas.

Artigo 19.º A concessão dos caminhos de 3.<sup>a</sup> ordem assentes sobre vias públicas e denominados «americanos» é atribuição do Governo, das juntas gerais ou das câmaras municipais, conforme a classe e natureza das vias públicas sobre que tenham de funcionar.

Artigo 20.º São concedidos exclusivamente pelo Governo:

1.º Aqueles que na sua extensão total ou parte dela devam ser assentes sobre estradas reais;

2.º Os que forem projectados sobre estradas distritais que atravessem dois ou mais distritos.

Artigo 22.º Compete às câmaras municipais a concessão de «americanos» sobre as estradas a cargo do município ou sobre as ruas das povoações.

Artigo 23.º Nenhuma concessão poderá ser feita não em virtude do concurso público, o qual versará sobre o mínimo de tarifas de transporte ou sobre o mínimo prazo da concessão.

§ 1.º O programa para o concurso e o caderno de condições serão feitos em conformidade do regulamento adoptado pelo Governo, sob consulta da junta consultiva de obras públicas e minas e ouvidas as juntas gerais.

§ 2.º O prazo da concessão nunca poderá exceder a cinquenta anos.

§ 3.º Só o Governo poderá autorizar de futuro o emprego de tracção a vapor nos «americanos», seja qual for a classe e natureza da via pública em que eles tenham de funcionar e depois de decretado um

regulamento especial sobre a tração a vapor nas vias públicas.

Artigo 24.º Os caminhos industriais não dependem da autorização superior para a sua construção ou exploração toda a vez que eles em nada aceitem ou prejudiquem o domínio público, e quanto conservarem o carácter de serviço particular ou de uma determinada indústria. São, porém, sujeitos em todos os casos aos regulamentos e providências que tenham por fim garantir a salubridade e segurança pública.

Artigo 25.º Nenhum caminho desta natureza poderá ser facultado à circulação pública de passageiros ou mercadorias sem expressa autorização do Governo, dependente de prévia inspecção de técnicos e sob consulta da junta consultiva das obras públicas e minas. O Governo exercerá em tal caso a fiscalização que julgue conveniente.

Artigo 26.º O Governo dará conta anualmente às cortes do uso que fizer das autorizações que por esta lei lhe são concedidas, e proporá as verbas que forem necessárias para estudos dos caminhos de ferro ou para subsídio às linhas de 2.ª ordem.

Artigo 27.º A presente lei em nada invalida quaisquer direitos adquiridos em virtude de lei anterior ou que dimanem de contratos, em que o estado seja uma das partes outorgantes.

(Continua)

## Ecos turísticos da Alemanha

### O Reno e as suas novas pontes

Prosseguindo na sua campanha de desenvolvimento do tráfego moderno, a República Federal da Alemanha continua a levar a cabo a construção de novas pontes sobre o Reno. Após o aparecimento da ponte Theodor Heuss em Düsseldorf, magnífico exemplo da arte e técnica modernas e recentemente da ponte rodoviária Köln-Mülheim por onde passam diariamente 70 000 veículos, além de muitas outras construídas nos últimos anos, foi inaugurada no mês de Setembro a ponte mais setentrional da Alemanha, que atravessa o Reno perto de Emmerich, junto à fronteira com a Holanda. Esta ponte de construção suspensa, considerada a terceira ponte fluvial em tamanho, será seguida da «ponte-ângulo» de Düsseldorf a começar no Outono e destinada especialmente ao tráfego urbano.

### Pintura romântica em Berlim

A Galeria Nacional de Berlim terá patente ao público até fins de Outubro uma interessante exposição de pintores alemães do romantismo. Os quadros, que incluem óleos, desenhos e aquarelas de grande valor artístico, foram recolhidos de todos os recantos da Alemanha e ainda de museus e galerias de arte da Europa Oriental.

### Intercâmbio turístico nos Albergues da juventude

Em mais de 4 000 albergues da juventude espalhados por todo o Mundo e com a capacidade de 250 000 camas, foram registadas no ano passado 17,8 milhões de dormidas, sendo a cifra de 8,2 milhões assinalada nos 700 albergues da República Federal. Enquanto se verificaram 600 000 dormidas de estrangeiros em albergues da juventude da Alemanha Ocidental, cerca de 1 milhão de jovens alemães pernolaram em estabelecimento do género no estrangeiro, a maior parte deles na Áustria, França, Holanda, Dinamarca e Inglaterra.

### Curiosidades ferroviárias...

Os Caminhos de Ferro Federais continuam na vanguarda do tráfego dos nossos dias. Nos primeiros três meses do presente ano, Janeiro, Fevereiro e Março, cerca de 375 milhões de pessoas utilizaram os rápidos, cómodos e seguros comboios federais.

Para utilizar o «compartimento — escritório» instalado nos comboios dos caminhos federais, o passageiro deve pagar o suplemento de 3 marcos por quarto de hora e 1 marco por menos de 5 minutos.

Os Caminhos de Ferro Federais vão proceder à criação de grande número de pequenas carrinhas destinadas ao transporte próprio de bagagens.

Até agora existe em cerca de 50 estações ferroviárias este «self-service» de bagagens, que pode ser utilizado rápida e gratuitamente pelo passageiro

## Conferência Mundial do Tráfego

O «Problema do Tráfego», no dizer das entidades que sobre o assunto se debruçam, dedicando-lhe toda a competência, continua a carecer de soluções, já que uma só não é suficiente, tal a sua amplitude.

Em todo o Mundo, pois o «Problema» é geral, os organismos competentes dedicam ao estudo do assunto o melhor dos seus esforços, utilizando os grandes meios que, nos grandes países, são votados à sua resolução.

No intuito de contribuir, com uma pequena parcela embora, nesse esforço, tem a Wagons-Lits/Cook organizada uma visita de estudo aos Estados Unidos, por ocasião da realização da 2.ª Conferência Mundial de Tráfego que se realiza de 13 a 28 de Outubro, em Boston, e que inclui visitas aos principais centros americanos de estudo do Tráfego.

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Outubro de 1915)

## Escolas de repetição das brigadas de caminhos de ferro

Como tínhamos referido no nosso penúltimo número, realizaram-se em Tancos, no mês findo, as escolas de repetição das brigadas de caminho de ferro.

Na primeira escola de repetição, que durou de 12 a 18 de Setembro, tomaram parte 170 praças, todas do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, matriculados na brigada n.º 3.

A segunda escola abrangeu o período de 19 a 25 de Setembro, e a ela concorreram 176 praças, pertencentes ao pessoal das outras Companhias e Direcção de caminhos de ferro do País, e que fazem parte das restantes brigadas.

Os exercícios realizaram-se todos no polígono da Escola de Aplicação em Tancos e suas imediações, e constaram de instrução tática de infantaria, e trabalhos preliminares de engenharia relativos especialmente à fortificação passageira, telegrafia óptica, e operações elementares de pontes.

Todos os trabalhos decorreram com bastante interesse, e neles tomaram também parte alguns oficiais milicianos da brigada n.º 3, que são funcionários superiores dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Todas as Companhias e Direcções exploradoras de caminhos de ferro prestaram o melhor concurso para o chamamento das praças convocadas, sendo muito diminuto o número de faltas e ainda destas a maioria foi por motivo de doença confirmada.

Assim, por exemplo, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde o número de praças convocadas era de 179, apenas 9 deixaram de comparecer, e todas elas por motivos justificados perante a Inspecção do Serviço Militar de Caminhos de Ferro.

O número total das praças que tomaram parte nas escolas de repetição, foi de 346, divididas pelas seguintes brigadas:

Brigada n.º 1 — (Caminho de Ferro do Sul e Sueste) . . . . .	51
Brigada n.º 2 — (Caminhos de Ferro do Minho e Douro) . . . . .	89
Brigada n.º 3 — (Caminhos de Ferro Portugueses). . . . .	170
Brigada n.º 4 — (Caminho de Ferro da Beira Alta) . . . . .	21

Brigada n.º 5 — (Caminhos de Ferro da Companhia Nacional). . . . .	7
Brigada n.º 6 — (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga). . . . .	3
Brigada n.º 7 — (Caminhos de Ferro de Porto à Povoia e Famalicão) . . . . .	2
Brigada n.º 8 — (Caminhos de Ferro de Guimarães). . . . .	3

Foi deveras lisonjeiro o resultado obtido nestes exercícios, em que, segundo as informações que tivemos, se manteve sempre uma correcta disciplina, e todos os trabalhos foram executados com dedicação e bom aproveitamento.

Assim, neste curto período de serviço militar não se desmentiram as qualidades de trabalho e de subordinação dos ferroviários, que constituem uma classe que hoje, em toda a Europa, chama sobre si as atenções dos chefes militares, pelo espírito de sacrifício e de exacto cumprimento do dever com que têm correspondido a uma das mais importantes missões que lhes incumbe nos métodos de guerra actuais.

Andam agora tão ligados os serviços de caminho de ferro às questões de defesa nacional, que bem se pode dizer deles, como se tem dito da aeronavegação, que constituem uma nova arma dos exércitos modernos.

## Imprensa

### Dr. Carlos Carreiro

Encontra-se em Lisboa, acompanhado de sua esposa, o sr. dr. Carlos Carreiro, ilustre codirector do «Diário dos Açores» de Ponta Delgada, o mais antigo quotidiano que se publica nas nossas ilhas adjacentes.

Com seu irmão, o dr. Manuel Carreiro, tem sabido manter, com alta dignidade, uma nobre herança de família, caso único na imprensa insular.

Ao dr. Carlos Carreiro agradecemos a sua visita à Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», onde sempre contou amigos, desde o nosso saudoso director Carlos d'Ornellas, que também era açoriano e muito apreciava a visita de seus conterrâneos.

### Na estação da Carris, em Santo Amaro, realiza-se, na 2.ª feira, 18 do corrente, a inauguração de uma Exposição de arte

Promovida pelo Grupo Desportivo da Carris, inaugura-se, na próxima 2.ª feira, 18 do corrente, pelas 18 horas, na Estação de Santo Amaro, rua 1.º de Maio, 101, uma interessante exposição — «Presença da Arte no Trabalho» — a qual estará patente ao público até ao dia 25 deste mês.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**  
AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador  
da Ordem de Instrução Pública

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

**INTERNATO E EXTERNATO**

**SEXO MASCULINO**

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

PURÍSSIMA



## Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,  
MOXICO E LUNDA  
CONGO EX-BELGA  
ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE  
REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: **HOTEL TÉRMINUS**

# S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE  
METZ - PARIS

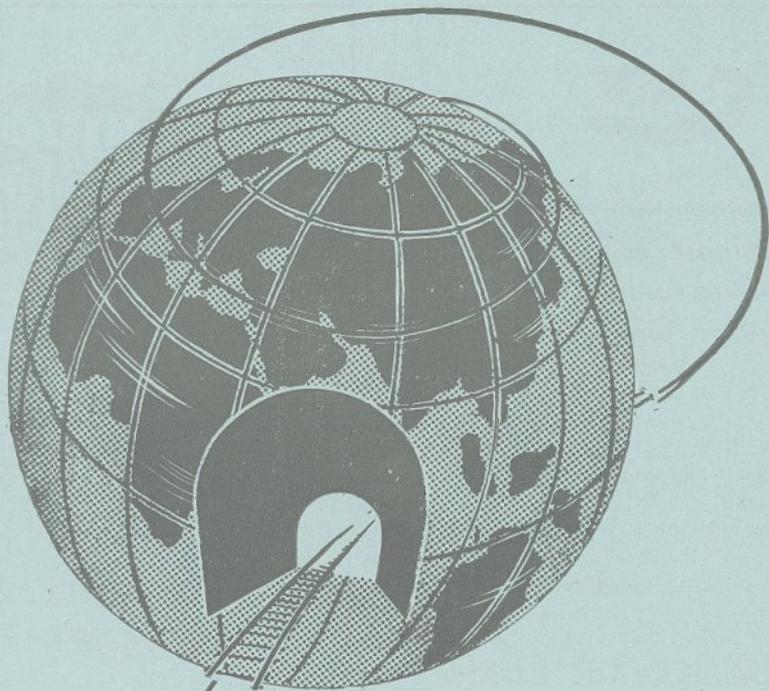
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA  
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino:

**NOGUEIRA LIMITADA**

107, R. dos Douradores — LISBOA



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE