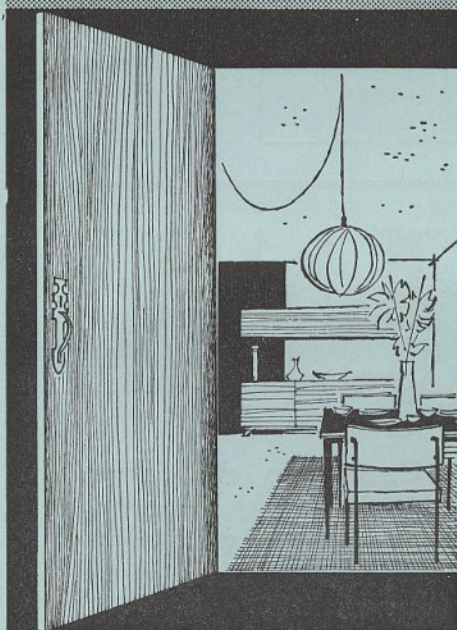


GAZETA

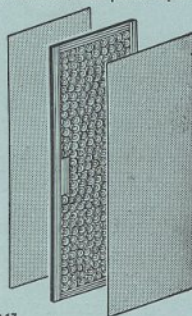
DOS CAMINHOS DE FERRO



placarol

**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fábricas 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 — Párcio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publicidade



*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

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

Depósito Legal - 0. JAN. 1966

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1988 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 3201 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

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

REVISTA QUINZENAL



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 Dezembro de 1965

Apontamentos — Para a História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique	371
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	373
Natal de Cristo	375
Na «Casa da Imprensa»	376
Um interessante guia de Portugal publicado em Paris, no ano de 1866.	378
Linhas Estrangeiras	379
Subsídios para a procura do custo óptimo de uma via.	379
Linhas Estrangeiras	380
Imprensa	380
Caminhos de Ferro Ultramarinos	381
Turismo	381
Feira Nacional de Agricultura e I Concurso Nacional de Equinos, em Santarém.	381
Publicações Recebidas	382
Novo Sistema de Inspeção de Vias	382
Circulações especiais diárias para o tráfego de passageiros destinados a França	382
Serviço Ferroviário Internacional de Passageiros entre Portugal e França	384
Baviera — Região ideal para férias de Inverno.	384



Nota de abertura

16 de Dezembro de 1965! Como o tempo passou a correr, vertiginosamente! Estamos quase nas vésperas do Natal e quase, também, nas vésperas do Ano Novo de 1966. Os dias, as semanas, os meses, sempre portadores de novidades, foram vividos ora com inquietações e esperança, ora com sofreguidão, ora com o prazer de quem, na vida, procura lutar e vencer com lealdade, com coragem, com toda a dignidade! Estamos nas vésperas do Natal, umas das festas mais enternecedoras, mais encantadoras, mais jubilosas de quantas o Homem tem imaginado e criado para se tornar feliz. É o Natal em que melhor o homem se dá melhor as mãos — para melhor se entenderem. O mundo está em guerra aberta, mas uma grande esperança, luminosa com a estrela que, há dois mil anos, guiou os Três Reis Magos, bem nos segreda de que em breve tudo na nossa Pátria — e seria o ideal em todas as pátrias — se há-de resolver conforme as nossas almas desejam.

Que a paz de Deus e a compreensão dos homens estejam sempre ao serviço da nossa Pátria inteira! Que o Natal esteja presente em todos os lares!

A todos os nossos colaboradores e amigos, a todos os nossos assinantes e leitores, desejamos um Natal feliz.

E até para o próximo ano de 1966, que vem perto e no qual, como habitualmente, publicaremos um número extraordinário.

APONTAMENTOS

Para a História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

Desta obra, que acaba de ser publicada em Lourenço Marques e de que é autor o escritor Carlos Ribeiro, transcreve-se a Introdução

Está por escrever a «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique», embora de várias origens e datas se encontrem dispersas grande número de achegas para um trabalho que, pela sua importância, terá forçosamente de ser volumoso.

Se alguma dúvida restasse acerca da influência que os portos e caminhos de ferro têm tido desde sempre na vida nacional, nomeadamente na desta Província, bastaria lançar uma vista de olhos pela lista, que inserimos adiante, dos nomes daqueles que escreveram sobre os portos e caminhos de ferro, (e nem todos estão referidos) para se ficar devidamente informado.

Realmente, desde o século XVI que os portos de Moçambique constituem preocupação para Portugal e à sua volta se têm desenvolvido as mais desmedidas ambições, por parte de pequenos e grandes países, o que deu lugar a inúmeros tratados, convenções, acordos, arbitragens, *modus-vivendi*, etc. e a que a eles se tenham referido, entre outros:

Joaquim Aboim, Joaquim Abranches, Raul Amaral, Ferreira de Almeida, Fortunato de Almeida, Pedro Alvarez, Freire de Andrade, Paiva de Andrade, António José de Araújo, Almeida Azevedo, Visconde de Arriaga, Jaime Azancot, Renato Baptista, Tamagnini Barbosa, Lopes Barnabé, João Belo, Roma do Bocage, Azevedo Bourbon, A. Brion, Brito Camacho, Afonso do Carmo, Sá Carneiro, Silva Carvalho, Augusto de Castilho, Vieira de Castro, Ferreira Chaves, Vasconcelos Cirne, Ramos Coelho, Mendes Correia, Alexandre Costa, Ismael Costa, Mário Costa, Adolfo Couceiro, Azevedo Coutinho, Alexandre Couto, Domingos Cruz, Veiga

da Cunha, Mário Domingues, Irene Dongen, Higyn Durão, Gastão de Almeida d'Eça, Raul Esteves, João Fernandes, Vicente Ferreira, Álvaro de Fontoura, Lopes Galvão, Soeiro de Gamboa, Almeida Garrett, Barros Gomes, Joaquim Granger, William Hause, Den Hollander, Barros Júnior, Rodrigues Júnior, Julião Quintinha, Hugo de Lacerda, José de Lacerda, Faria Lapa, Marquês do Lavradio, Costa Leal, Lisboa de Lima, Alexandre Lobato, António Lopes, Craveiro Lopes, Adolfo P. Loureiro, Joaquim José Machado, Roma Machado, Santos Machado, Ferreira Maia, Visconde de Paiva Manso, Martinho Nobre de Melo, Ferreira Mendes, Furtado Mendonça, G. Merson, Armindo Monteiro, Delphim Monteiro, Ernesto Navarro, Rodrigues Nogueira, Eduardo Noronha, Cid Perestelo, Mário S. Reis, Carlos Ribeiro, Júlio Ribeiro, Ferreira Ribeiro, Sousa Ribeiro, José Júlio Rodrigues, Sarmiento Rodrigues, Avelar Ruas, Gomes dos Santos, Morais Sarmiento, António J. Seixas, Costa Serrão, Celestino Silva, Correia da Silva, Pereira da Silva, Silvino da Silva, Soeiro, Cordeiro de Sousa, Fernando de Sousa, Ferreira de Sousa, Joseph Strucky, Pinto Teixeira, Dias Trigo, Torre do Vale, Brandão de Vasconcelos, Ernesto de Vasconcelos, Alberto Xavier, M. Warthin, Clemente Zamora.

Várias tentativas foram feitas muito recentemente, no sentido de ser escrita a «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique», chegando mesmo um antigo funcionário dos C. F. M., Joaquim Bentes Amboim, a vender à Direcção dos C. F. M., um volume de cerca de 250 páginas dactilografadas, que representa considerável trabalho de coordenação.

Por volta de 1955/56, o então Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, Engenheiro Arnaldo Pereira Leite, encarregou o Chefe da Secção de Propaganda, Carlos Ribeiro, de coligir elementos que possibilitassem dar ao prelo a obra que se considerava de grande importância.

Em 1956, e a propósito da visita de Sua Excelência o Presidente da República, General Craveiro Lopes, a Secção de Propaganda dos C. F. M. editou uma pequena brochura, a que deu o título: «Breve Notícia Sobre os Transportes de Moçambique» e onde pode ler-se: «este pequeno resumo histórico, elaborado pela secção de propaganda, foi mandado executar pela Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, com o fim de registar a passagem de Sua Excelência o Presidente da República, na sua viagem a Moçambique, pelos transportes da Província. Antecede uma publicação que está a ser elaborada, onde se foca a vida dos transportes em Moçambique, desde o seu início até ao presente».

Factores de vária ordem impediram que o trabalho de Bentes Amboim fosse devidamente revisto e completado para ser publicado, e que o chefe de secção de propaganda pudesse levar a cabo as investigações e recolha de elementos indispensáveis para a «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique».

Em 12 de Junho de 1963, o Secretário Provincial, Major Engenheiro Nuno Maria Rebelo Vaz Pinto, homem de vasta cultura e fina sensibilidade, dado às coisas intelectuais, nomeadamente às de investigação histórica, promoveu um despacho, com o inteiro acordo do Governador-Geral Contra-Almirante Manuel Maria Sarmento Rodrigues — também dado às letras, e que deixou vasta obra cultural por onde passou — despacho que reza assim:

1. Deseja o Governo da Província que seja escrita e publicada a «História dos Caminhos de Ferro de Moçambique».

2. Tratando-se de um trabalho de grande fôlego, e não convindo protelá-lo por muito tempo, poder-se-á seguir a orientação de elaborar um volume de síntese, detalhando as questões de maior relevância em apêndices, que se irão publicando (e até completando), em anos sucessivos.

3. O trabalho deve ser entregue ao Chefe da Secção de Propaganda Sr. Carlos Ribeiro, sob a alta orientação do Sr. Inspector Provincial Engenheiro Pinto Eliseu.

4. O Sr. Carlos Ribeiro apresentar-se-á na Inspecção Provincial, continuando a acumular, com o seu cargo actual, este trabalho, e seria desnecessário recomendar que lhe fossem dadas todas as facilidades.

5. Tenho, finalmente, o prazer de comunicar, que o Senhor Inspector Superior, Engenheiro Francisco Pinto Teixeira, se dignará dar a sua melhor cooperação para a obra, o que este Governo-Geral considera indispensável e de extraordinário interesse.

O Secretário Provincial

ass) Nuno Maria Rebelo Vaz Pinto
Major Eng.º

Estão assim oficializadas as investigações e buscas de documentação, que hão-de levar à publicação da desejada «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique».

Não é isenta de dificuldades a missão que terá, forçosamente, de ser demorada, em presença da dispersão dos elementos-base, e até mesmo da falta de documentação séria e de pormenor, uma vez que os autores atrás, referidos quando escreveram sobre os portos e caminhos de ferro, o fizeram, na sua maior parte, sobre factos restritos e limitados, muitas vezes vistos muito próximo da data em que decorreram.

Só com estudo aturado, minucioso, e investigação profunda, se poderão reconstituir e fixar factos que, à primeira vista e para os menos prevenidos, estariam já relatados.

Trabalho deste género levará anos a preparar, antes que possa ser dado a público, razão por que, em presença das solicitações dos mais interessados, e até como demonstração de que não foi abandonada a ideia da publicação, se irão editando «Apontamentos».

Se outra virtude não tiverem estas breves páginas, que sirvam, pelo menos, de incentivo para aqueles que nos possam ajudar, concorrendo com elementos de seu conhecimento que, porventura, possam vir a lançar luz sobre muitos pontos, ainda obscuros por falta de documentação válida.

Dá-se deste modo, em parte, satisfação ao constante no despacho do Engenheiro Vaz Pinto, quando diz que se «poderá seguir a orientação de elaborar um volume de síntese, detalhando as questões de maior relevância em apêndices que se irão publicando (e até completando) em anos sucessivos».

Referiremos estes «Apontamentos» apenas aos anos que medeiam entre 1854 e 1909, ano em que foi iniciada a construção, em cimento, da ponte-cais de Lourenço Marques, reservando, para outras achesgas a publicar, os acontecimentos anteriores a 1854 e posteriores a 1909.

Nunca será demais insistir que se trate apenas de ligeiras referências a contar para a «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique», sujeitos às naturais correcções, que um estudo desenvolvido, em curso, terá forçosamente de comportar.

(Continua na pág. 379)

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 ESTACIO

6.º Que, relativamente à clausula exarada no artigo 55.º nos comboios ou *trens de maior velocidade*—a própria Companhia tem entendido que estas expressões não compreendem sòmente os comboios denominados *de correio*, mas os *expressos* e os *mistos*, por isso que tem por vezes a Companhia transportado as malas do correio e seus condutores, tanto nos expressos como nos mistos, sem que se opusesse a tal condução ou exigisse qualquer retribuição por ela;

7.º Finalmente que, pedindo a Companhia uma indemnização, e pressupondo tal pedido a existência de *prejuízo*; a Companhia cumpria demonstrar a existência e alcance do *prejuízo* a indemnizar, o que não fez; e que portanto se acha ineptamente deduzida a pretensão da Companhia, e deve o seu pedido ser julgado improcedente por falta de base que o justifique;

O que tudo visto e ponderado e examinados os documentos, e prova testemunhal oferecidos por uma e outra parte;

Considerando que o artigo 55.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado pela lei de 5 de Maio de 1860, fixa e determina as obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativamente ao serviço do correio nas linhas do Norte e Leste pertencentes a esta Companhia;

Considerando que os termos da primeira parte deste artigo, no seu sentido natural e óbvio, obrigam a Companhia ao transporte gratuito das malas do correio e seus condutores em vagon próprios da mesma Companhia, bem acondicionados, mas não ao transporte de quaisquer carruagens próprias do Estado, destinadas ao serviço do correio;

Considerando, que, se assim não fora, mal se poderia explicar a cautela do *bom acondicionamento* dos vagon, evidentemente estipulada a favor do Governo;

Considerando que, desde o começo da exploração das linhas férreas do Norte e Leste, até 1878, em que se estabeleceram as ambulâncias postais em ambas estas linhas, exceptuando o período em

que na linha de Leste circularam as mesmas ambulâncias desde 1867 a fins de 1869, sempre o serviço do correio se fez nas ditas linhas em vagon próprios da Companhia, destinando-se nestes para acomodação das malas do correio e seus condutores os compartimentos necessários, sem que nem a Companhia reclamasse para tal serviço carruagens do Estado, nem este cumprisse a obrigação ou usasse do direito que teria de as fornecer, se o contrato tivesse sido interpretado como agora se pretende interpretá-lo por parte do Governo;

Considerando que o facto provado nos autos de o Governo ter pago à Companhia nos anos de 1867 a Novembro de 1869 o custo de transporte e conservação das ambulâncias postais que circularam nos *comboios de correio* na linha de Leste, na razão de 12 réis por quilómetro, importa o manifesto reconhecimento por parte do Governo de que a Companhia não tinha pelo seu contrato obrigação de prestar gratuitamente aquele serviço nem ainda nos *trens* chamados do correio.

Considerando que nos termos do artigo 258.º, § 2.º do Código Comercial Português, são base segura para a interpretação das cláusulas dum contrato—o facto dos contraentes posteriores ao contrato, que tenham relação com a questão;

Considerando que a expressão nos *trens de maior velocidade* exclui evidentemente a ideia de que a Companhia ficasse obrigada ao transporte das malas do correio e seus condutores *em todos e quaisquer comboios*, ainda que sejam de mínima velocidade;

Considerando que contra a expressão literal de cláusula de um contrato oneroso, e o modo como durante muitos anos foi entendida e executada pelos contraentes, é inadmissível e extemporânea a pretensão de variar o sentido e o alcance dessa cláusula, aumentando as vantagens para um dos contraentes e ampliando os encargos para o outro, fundando-se apenas no espírito do contrato ou na suposta intenção das partes, quando o que se pode seguramente conjecturar em tais contratos é apenas que cada um dos interessados teve a intenção de obter e estipular para si próprio o maior número

de vantagens e contrair o menos possível de obrigações e encargos;

Considerando que a pretensão do governo à inteira e absoluta gratuidade do serviço do correio nas linhas do norte e leste mais prejudicada fica, se compararmos a redacção da 1.ª parte do artigo 55.º do contrato com a Companhia com as cláusulas análogas estipuladas em outros contratos, em que efectivamente se pretende estabelecer aquela absoluta gratuidade, como é, por exemplo, a do artigo 49.º do contrato de 3 de Agosto de 1879, celebrado entre o Governo e a Société Financière de Paris para a construção e exploração do Caminho de Ferro da Beira Alta, onde se lê: «A empresa será obrigada a transportar gratuitamente, e nos trens que o Governo designar as malas do correio e os seus condutores, em veículos próprios da empresa ou do Estado, destinados a este serviço. O Governo fará, ouvida a empresa, o regulamento deste serviço, tomando por base os regulamentos franceses respectivos aos caminhos de ferro subsidiados pelo Estado»;

Considerando que, *cadernos de encargos e regulamentos* são coisa de origem e natureza diversas, e que é menos rigoroso e jurídico pretender que o Governo português pode tomar por base o seu regulamento as disposições contextuais de um *caderno de encargos* francês, embora *modelo* para as concessões posteriores à sua adopção, quando o contrato com a Companhia só o autoriza a tomar por base os *regulamentos* franceses, até porque, se os contraentes quisessem referir-se ao *caderno de encargos modelo* de França o teriam designado especificada e expressamente e não fariam a vaga evocação dos regulamentos respectivos aos caminhos subsidiados pelo Estado em França;

Considerando que do exame dos regulamentos franceses relativos ao serviço do correio, nomeadamente das novas *instruções gerais sobre o serviço das postas*, adoptados em 1868, resulta a convicção de que na segunda parte do artigo 55.º do nosso contrato de 14 de Setembro de 1859, o que se pretendeu foi deixar para o regulamento do Governo Português ouvida a companhia e em harmonia com os regulamentos franceses, o providenciar sobre vários pontos atinentes ao serviço do correio nas linhas férreas, suas gares e estações, que se acham regulamentados pelo Governo em França, sem prejuízo, porém, nem alteração das condições expressas no *caderno de encargos* das empresas;

Considerando que, ainda quando se entenda, concedida ao Governo Português a faculdade de tomar por base dum seu regulamento o *caderno de encargos modelo* francês não pode deixar de entender-se igualmente que no uso desta faculdade há-de necessariamente sujeitar-se as restrições e limitações do encargo tomado pela Companhia, expressamente

consignadas na 1.ª parte do artigo 55.º, e regulamentar sem ofensa delas aliás essa primeira parte do artigo, teria sido uma inutilidade e uma perfeita redundância, o que é inadmissível;

Considerando ainda que, as empresas concessionárias de linhas férreas francesas subsidiadas pelo Estado, existentes ao tempo da celebração do contrato de 14 de Setembro de 1859, não tinham todas um *caderno de encargos* informe, e que se hoje o têm, e são por eles obrigados ao transporte gratuito das ambulâncias postais no trem diário do correio e noutros, bem como estão adistritas a mais largos e diversos encargos ordinários e extraordinários atinentes ao correio, nos termos do referido *caderno de encargos modelo*, é certo que isso tem lugar porque o Governo francês fez posteriormente com essas empresas novas convenções, pelas quais estas se sujeitaram às prescrições do *novo caderno modelo*, relativos ao serviço do correio mas dando-lhes o Governo francês, expressamente por este motivo, indemnizações importantes;

Considerando que o facto de a Companhia ter admitido e transportado gratuitamente malas de correio e seus condutores nos trens denominados *expressos*, que circularam na linha do norte no período em que esteve aberta a exposição do Porto, bem como também posteriormente e durante algum tempo, nos comboios chamados *mistos*, não envolve reconhecimento por parte da companhia de que é obrigada a transportar as *carruagens* postais nos comboios *expressos*, nem nos *mistos* nem em outros quaisquer e que tal facto apenas pode ter importância quando precisamente se questione se a Companhia tem ou não obrigação de transportar as malas de correio e seus condutores gratuitamente nos comboios *expressos* e nos *mistos*, por estarem ou não compreendidos na expressão *trens de maior velocidade*;

Considerando que, se pelos fundamentos expostos não pode deixar de reconhecer-se que a Companhia não tem a obrigação de transporte gratuito das ambulâncias postais, é todavia certo que não tem direito de exigir o pagamento de tal transporte desde Janeiro de 1878, em ambas as suas linhas, pelo preço por que de 1867 a Novembro de 1869 lhe foi pago o serviço de transporte e conservação das carruagens postais na linha de Leste, porque os ajustes que fixaram esse preço caducaram desde que se cessou o serviço para que foram feitos e não podem invocar-se como subsistentes e obrigatórios para um serviço estabelecido onze anos depois, embora seja análogo ao outro;

Considerando finalmente que, desde que se estabeleceram as carruagens postais nas linhas do Norte e Leste em Janeiro de 1878, cessou o transporte das malas do correio e seus condutores nos vagons da

(Continua na página 383)

Natal de Cristo



ADORAÇÃO DOS REIS

Quadro de Rubens no Museu de Antuérpia

Na «Casa da Imprensa»

Na «Sala Artur Portela», o ilustre escritor e jornalista Acúrcio Pereira proferiu, no dia 11 do corrente, uma notabilíssima conferência, sobre «Lisboa no Tempo de Bocage».

As conferências realizadas na Casa da Imprensa ganharam justo prestígio ao longo da sua existência. Se é uma honra falar na sala, que hoje tem o nome do saudoso homem de letras e jornalista Artur Portela — tão grande jornalista como grande escritor — é também uma felicidade, das mais altas — assistir às suas conferências, sobretudo quando elas trazem a marca inconfundível do escritor da raça, como é Acúrcio Pereira — mestre de jornalistas, que os jornalistas gostam de ouvir. Para escutar o mestre, encheu-se a sala da Casa da Imprensa. Ao lado do sr. prof. Hernâni Cidade, presidente da Comissão Nacional do Centenário de Bocage, sentaram-se à direita, o sr. dr. Noberto Lopes, na qualidade de presidente da assembleia geral da Casa da Imprensa, e o dr. Raúl Rego, na de presidente da Direcção e à esquerda, os sr. drs. José Gomes Branco e o prof. Varela Aldemiro.

Abriu a sessão o sr. Prof. Hernâni Cidade, que depois de proferir algumas palavras sobre o significado do centenário de Bocage, concedeu a palavra a mestre Acúrcio Pereira.

O conferencista, tendo principiado por recitar o famoso e formoso soneto em que Bocage se retrata *Magro, olhos azuis, carão moreno*, disse:

«Bocage está aqui na nossa presença, esgrouviado, anguloso, cabeça nervosa, inquieta. Nada deve furtar-se ao seu agudo espírito de observação rápida. Ei-lo: grande capote com mangas, cor de castanha, que já servira a amigo generoso, sapatros, chapéu timão, isto é, chapéu de dois cantos, de aba de meia lua revirada. Nos lábios, um sorriso fino e irónico não se sabe se desafiante se desdenhoso. Já o esperavam, abancados a uma mesa do Agulheiro dos Sábios — com o qual o Parras comunicava interiormente — diante de cafés e cálices de genebra, e ante-saboreando o espírito faceto do poeta, o Morgado de Assentiz, o Gastão Fausto da Câmara Coutinho, o Nuno Álvares Pereira Pato Moniz, que acamaravam com João Xavier de Matos e, às vezes, de tempos a tempos, o mordaz Nicolau Tolentino e o impulsivo José Agostinho de Macedo, o dos *Burros*.

«Não entrou, porém, no botequim onde oficiava José Pedro da Silva, o antigo empregado do próximo Nicola, que ficou conhecido pelo «Luminárias», grande e dedicado amigo de Elmano Sadino e da rapaziada algarzeira e boémia, não entrava, com efeito, no Agulheira sem que o notassem os famosos

«moscas» de Pina Manique, nuvem densa e de ouvidos atentos, que se espalhava pela cidade para exercer disfarçada mas tenaz vigilância, não fossem espalhar-se as tenebrosas ideias subversivas sopradas da França revolucionária e sangrenta, perturbando a ordem pública e a pacatez provinciana desta Lisboa onde dominara despoticamente o marquês de Pombal, e, hoje, o timorato príncipe D. João guiava aos solavancos a gemebunda nau do Estado, em nome da enlouquecida D. Maria I.»

O Rossio no final do século XVIII com uma gritante e heterogênea multidão

Então evoca o Rossio barulhento, fervilhante de vadios de todo o jaez, de ladrões, de desertores, de ciganos, de maltrapilhos aos berros e aos pulos; de cães e gatos, rebocando um cortejo de porcos, ovelhas e cabras farejando nos monturos de escombros e de lixo, despojos do terramoto de 1755 e que pareciam eternizar-se como símbolo da pachorrice e da lentidão portuguesa. E o quarto pitoresco, colorido, movimentado, da vasta praça, onde enxameavam os mendigos andrajosos, com as suas misérias físicas, verdadeiras ou cenográficas; rameiras fazendo, sem pudor, tráfico de suas belezas; os pretos caiadores, de chapéu alto amachucado, calças em farrapos, a brocha armada no alto de uma cana e tendo na frente a pia de cal; as sorrateiras velhas de capote e lenço cirandando açodadas, em passos saltitantes, a caminho dos lausperenes ou nas suas manobras de agentes amorosos. E era a traquinada das velozes segas do «Francisco da Assembleia», sob a arrancada de afadistados boleiros, de grossas botas que lhes tapavam as pernas até acima dos joelhos, esporas de correia com grandes rosetas de metal amarelo. E aparecem as maquinetas dos títeres, os saloios de carapuça preta, o viático aos entrevados, beatas bisbilhoteiras, a preta da mexilhão, o aguadeiro, o tripeiro, os vendedores de bolas, de alhos, fusos e rocas, burriécovido, tremoço, quentinhas de erva-doce; os militares pavoneando-se a cavalo, os coches aristocráticos a caminho do paço, salpicando de lama os transeuntes. E são os frades macilentos, os judeus com tâmaras, gergelim, alféola, amêndoas doces. À noite, uma vaga iluminação de candeeiros de azeite não impedia os roubos, assassinios, toda a gama de crimes.

Noutra admirável passagem da sua talentosa evocação, o ilustre escritor Acúrcio Pereira falou-nos das ideias da França de 1789, que tanto vieram perturbar a pacatez de Portugal de D. João VI.

«A verdade — prosseguiu o orador — é que os

ensinamentos de Voltaire e dos enciclopedistas penetravam na massa intelectual portuguesa cada vez com mais força, fazendo tremer as instituições e a corte de D. Maria I. Soube-se, então, que os grupos de operários, assinaladamente os chapeleiros, já entoavam subversivas canções francesas, traduzidas para português. As vitórias de Bonaparte, que começava a passear as suas tropas pela Europa receosa e desprevenida, electrizavam os amantes da liberdade e, até, Bocage, turbulento, que não vencia nos amores, se apaixonou por ela. E recitou o soneto que o poeta intitulou «Aspirações de liberalismo excitadas pela revolução francesa e a consolidação da República de 1767».

E acrescenta: «As atribulações dos anos que viveu na Índia, as desventuras que o torturaram, o contacto com civilizações e cultura europeias através de livros e jornais, tinham transformado Bocage. Passa a ser um revoltado político que o ambiente dos cafés palradores excitava porque lhe oferecia um auditório benévolo. Já não era a sátira aos costumes, a crítica humorística, os duelos sorridentes de dois improvisadores — ele e Nicolau Tolentino. Era um irascível, um azedo que as dificuldades da vida, a miséria, transformaram num propagandista perigoso, e tanto mais perigoso quanto é certo ter carradas de talento, fantasia e popularidade».

Recorda o conferente a prisão do poeta a bordo da corveta «Aviso» de partida para o Rio de Janeiro, e a sua reclusão, primeiro, às ordens de Manique e, depois, no mosteiro de S. Pedro da Cidade, a fim de ser doutrinado, e, finalmente, no Hospício de Nossa Senhora das Necessidades, a Alcântara. Perpassam o Bocage satírico, a estaqueira do Loreto, as contundentes sátiras aos médicos e aos frades.

E chega-se ao final:

«Do pitoresco boémio que foi um luminoso poeta na transição do academicismo para os primórdios do romantismo restam farrapos de existência gasta sem conta, peso nem medida e sem brilho, o legado de um dos maiores líricos da nossa raça, uma atroz desventura que o atira para a miséria, depois para o aneurisma e por fim, para a morte, que ele presenciou com bastante antecedência. Dir-se-ia que compreende pesar sobre a sua cabeça uma condenação inesgotável ou um anátema. Sabemos que os poetas do seu tempo eram bastante propensos às queixas de amor, a imaginar facadas no coração e às inclinações trágicas, e Bocage era em tudo um exagerado. Não soube amar sem sofrer de ciúme; só soube amar com transporte de alucinado. As suas paixões não foram uma nem duas mas dezenas. Dava-lhe forte, mas, às vezes, passava-lhe depressa, como diz o povo. Um desiludido! Já não acredita na varinha mágica do seu bom humor, da sua graça, ele que fizera rodopiar o espírito em outeiros convencionais e movimentar os botequins do Rossio, que

admiradores enchiam para lhe ouvirem o humorismo os protestos, os sarcasmos, os seus inesgotáveis improvisos poéticos.

«A modestíssima casa da Travessa André Valente, quando ele já estava impossibilitado de sair, amarinham amigos dedicados, entre os quais o José Pedro das *Lamúrias*, dono do *Parras*, que não o teve mais solícito nem mais desinteressado; o desembargador José Vicente Cardoso; António de Barros, *Mileu*, Curvo Semedo, etc.. Espantoso esse *Lumindrias*! Todos os dias, com uma regularidade comovente, saindo do seu estabelecimento no Rossio, subia o Chiado ou a Calçada do Duque para visitar o enfermo, levar-lhe auxílio e o conforto da sua amizade. Foi ele quem recolhendo os improvisos do poeta genial, publicou, com eles dois volumes que vendia a pessoas amigas. O dinheiro que obtinha com esse piedoso comércio ia, ao fim da tarde, entregá-lo àquele que o esperava ansioso para acudir ao pouco mantimento e às tisanas dos médicos. E o doente, reduzido ao último extremo físico, aguardava a derradeira hora, resignado, desiludido, amarfanhado. Do lado de lá da vida, a morte chama-o com o seu apelo inevitável, e o poeta prepara-se para abraçá-la.»

As últimas horas de Bocage no terceiro andar da sua casa miserável na Travessa André Valente

Findando o seu notabilíssimo trabalho, Acúrcio Pereira disse: «O quarto, despido de conforto, cheirava a febre. No ar não brilhava uma esperança! Era tudo negro, negro, negro! Bocage cada vez mais fraco, mais queixoso, mais desiludido, ouvia o ruído da vida que subia até àquela mansarda, tão modesta tão modesta, que custava apenas 21 600 réis anuais. Vivia de esmolas, da ternura de amigos, e dos prodígios da administração de sua irmã Maria Francisca, uma magoada voz a confortá-lo, a acarinhá-lo, acarinhá-lo. Ainda faltava um lanço do calvário. E um dia... um dia a sobrinha foi envolvida pelo roldão da desgraça! A pequenita, que gorjeava todo o dia pela casita com as suas risadas dando a impressão de que a felicidade morava ao pé dela, caiu doente e emudeceu. Até isso desaparecia! Levaram-na para o cemitério entre a dor cruciante, espesinhante da mãe e do tio. E Bocage ficou mais só, mais desamparado! Naquela cama, com uma enxerga quase desfeita, jazia quase um cadáver. Nada poderia salvá-lo. O médico, braços descadidos ao longo do corpo, numa impotência, reconheceu que nada poderia salvar o enfermo. Quase se poderiam ouvir os passos abafados da morte! Ela estava ali, rondava o catre não fosse ainda a sua presa escapar-se-lhe. O poeta rolava os grandes olhos escancarados como se neles quisesse guardar a última visão da vida. Na manhã de 21 de Dezembro de 1805, dia penumbroso entrou na agonia. E Maria Francisca ficou só, enrodilhada, lágrimas apagando-lhe a luz dos olhos».

Um interessante guia de Portugal publicado em Paris, no ano de 1866

Por EURICO GAMA

TENHO na minha frente um pequeno volume constituído por umas dezenas de páginas pertencentes a uma obra dada à estampa em Paris, no ano de 1866. Fica catalogado na Biblioteca Municipal de Elvas, com a cota P. H. 677.

À primeira vista o caso pareceu-me insólito, e embora seja, na verdade, um atentado literário, que nunca merecerá a minha aprovação, logo que comecei a folheá-lo tive a explicação do sucedido.

A obra, de que se extraíram as citadas páginas, e que, portanto, ficou mutilada, intitula-se «*Itinéraire descriptif, historique et artistique de l'Espagne et du Portugal*» e é da autoria de A. Germond de Lavigne. Ignoro, quem tirou a parte referente ao nosso país e a encadernou, como se se tratasse de um volume próprio, com princípio, meio e fim. Foi pena que assim houvesse procedido, podendo até acontecer que só essas páginas lhe chegassem às mãos e então as reunisse para não se perderem. Sendo válida esta hipótese, o acto é digno de louvor, mas de censura para aquele que cometeu o crime de a trincar.

A obra é escrita em francês e o seu autor tem opiniões curiosas sobre Portugal, como o leitor vai ver.

Começa ele por afirmar que Portugal era pouco conhecido, interessando apenas aos turistas que amam o imprevisito, seja do ponto de vista da natureza ou dos usos e costumes. Mas aconselha todos quantos estejam em condições de realizar a viagem, a fazerem-na quanto antes, pois não dariam o tempo por mal empregado. Diz, a determinada altura: «A antiga Lusitânia não perdeu a sua cor nacional e primitiva, a sua originalidade própria, e conserva o seu pitoresco, talvez até mais do que a vizinha Espanha, o que, como o autor acertadamente refere, «est si rare de trouver aujourd'hui».

Do clima não pode opinar melhor, considerando-o tão agradável, que qualquer pessoa depressa se lhe adapta. E não há dúvida, de que é um elogio o asseverar, que «peu de climats sont aussi heureux que celui du Portugal».

Quanto ao comércio e aos produtos do solo, um país que produz trigo, cevada, centeio, milho, mel, cera, seda, cânhamo, linho e grande variedade de plantas medicinais; frutos de várias qualidades e que

é rico em legumes; um país, em suma, favorecido por um céu formosíssimo, tem todo o direito a ocupar um lugar importante na Europa, «et pour prendre rang parmi les nations commerçantes».

Vêm depois as inevitáveis — e muito justas, diga-se em abono do autor — referências aos nossos magníficos vinhos, cuja exportação rende ao país somas consideráveis.

Traduzo literalmente: «Os gastrónomos europeus apreciam estes vinhos espessos, carregados e espirituosos, à cabeça dos quais deve colocar-se o «Porto», que todo o bom inglês ambiciona possuir na sua frascadeira. Os da Bairrada, conhecidos no Brasil por «vinhos da Figueira»; os de Bucelas e Carcavelos, que são brancos, e os vinhos rosados de Barra-à-Barra (?), Torres (Vedras), Lavradio e Colares, todos, enfim, atravessam os mares, com destino sobretudo para as docas de Londres.

A indústria estava ainda — e isso é certo — na sua infância, mas para De Lavigne custava a crer que a balança comercial e industrial acusasse um índice tão fraco, tratando-se de uma nação, cujos navios sulcaram os mares mais longínquos, que descobriu e conquistou as Índias orientais sob o comando do grande Afonso de Albuquerque (é pena que neste ponto o autor olvidasse o nome de Vasco da Gama) e estendeu o seu domínio sobre uma boa parte da África, depois de ter contado entre os seus navegantes os mais célebres do mundo.

Mereceu-me particular atenção o capítulo respeitante às vias de comunicação, entre as quais o autor salienta a de Madrid a Badajoz e daqui a Lisboa por Elvas, e a de Vigo ao Porto.

Estava-se ainda no tempo romântico das diligências, já prestes a desaparecerem, para darem o lugar ao caminho de ferro, e com o rodar dos anos ao automóvel, aos bojudos auto-carros, etc.

As simpáticas e desconjuntadas diligências iam de Lisboa a Badajoz, de Lisboa ao Porto, do Porto a Braga, à Régua e à fronteira da Galiza. E onde não havia estradas, utilizavam-se as graciosas *liteiras*, espécie de cadeiras com carregadores ou condutores puxadas por dois machos, colocados um diante do outro. Podiam levar duas pessoas e eram conduzidas por um *liteireiro*, que segurava sempre as rédeas do

animal da frente. As bagagens iam no dorso das mulas de carga. Assim, muito pitorescamente e com pouco conforto, faziam-se umas 9 léguas por dia.

Havia outra forma de viajar, de mula ou a cavalo, o viajante acompanhado de um arrieiro ou almocreve, que transportava as malas à garupa.

O caminho de ferro dava os seus primeiros passos, se me é consentido exprimir em tais termos. Germand De Lavigne escrevia em Outubro de 1859, quando existiam unicamente três pequenas vias: uma de 68 kms., de Lisboa à Ponte da Asseca (aberta à exploração em 29 de Junho de 1858), ao pé de Santarém (atingida só três anos passados, em 1 de Julho de 1861), ao longo da margem direita do Tejo; a segunda, de 56 kms., entre o Barreiro, na margem esquerda do rio, e Vendas Novas (aberta à exploração em 1 de Fevereiro de 1861, e que, em princípio, ligaria Lisboa a Badajoz) e por último a terceira, de 20 a 22 kms., que estava ainda em construção, de Lisboa a Sintra (este ramal foi aberto em 2 de Fevereiro de 1887).

Pelo que fica, creio não ter exagerado ao considerar o livro de certo modo interessante e não o é menos nos capítulos em que o autor nos descreve as nossas cidades, as paisagens e as gentes, o que justificará um segundo artigo.

Em Elvas, 1 de Dezembro de 1965

Linhas Portuguesas

Defende-se a ideia da construção de uma nova estação no Tramagal

Lemos no diário *O Século*, que o arquitecto da Câmara Municipal de Abrantes, apresentou a ideia da construção de uma nova estação ferroviária no Tramagal, sendo o local escolhido junto da cancela da passagem do nível, lado Sul e Nascente da Linha, por servir, segundo afirma, o trânsito com muita eficiência.

E a notícia fecha-se assim:

Oxalá a nova estação seja edificada em prazo curto e dotada de todos os requisitos indispensáveis à comodidade do público e funcionários, pois a actual não possui nada destes elementos, e, ainda, a plataforma entre vias constitui perigo iminente, quando há cruzamento de comboios.

Para a História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

(Continuação da pág. 372)

Foram, naturalmente, compulsadas muitas publicações e documentos, mas está longe de se esgotar um assunto sobre o qual, como atrás se refere, escreveram mais de uma centena de autores.

Sem pretendermos emitir opinião definitiva, parece-nos ser este período, — segunda metade do século XIX — começos do século XX — aquele que mais interesse apresenta para a «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique», razão por que foi sobre este período que recaíram as nossas atenções para a publicação dos primeiros «Apontamentos».

Subsídios para a procura do custo óptimo de uma via

Um notável trabalho do Eng.º Armando Cameira apresentado no «I Colóquio Nacional de Transportes»

Realizou-se em Lisboa, de 15 a 19 de Março de 1965, o «I Colóquio» Nacional de Transportes, o qual reuniu importantes trabalhos.

O nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. Eng. Armando Cameira, Assistente do Instituto Superior Técnico e actualmente exercendo o cargo de Subchefe do Serviço de Via e Obras da Sociedade Estoril, foi uma das vozes mais autorizadas que se fizeram ouvir naquele Colóquio.

Com dedicatória amiga, recebemos, há pouco, um exemplar do seu trabalho — «Subsídios para a procura do custo óptimo de uma via», com que o nosso ilustre colaborador, brilhantemente, tomou parte naquela meritória reunião. Trata-se de uma Separata do n.º 346, págs. 401 a 423, da revista dos Alunos do Instituto Superior Técnico, — *Técnica*.

Na impossibilidade de, presentemente, darmos um trecho ou trechos desse notável trabalho, limitamo-nos hoje a fazer um resumo dele, cientes de que os leitores interessados poderão fazer uma ideia mais ou menos justa do interesse geral do trabalho do jovem e ilustre engenheiro:

Um dos factores conducentes à rentabilidade da exploração ferroviária é a *redução das despesas de manutenção*.

As possibilidades económicas da empresa, limitam, porém, o primeiro estabelecimento e nem sempre são adoptadas as soluções mais aconselháveis, a longo prazo, por serem caras.

Nas transformações a operar, dever-se-ão procurar, previamente, as soluções de *custo mínimo* dentro de um intervalo de tempo tomado para apreciação.

O custo mínimo inclui as incidências da aquisição e manutenção até à ruína e é chamado *custo óptimo*. O interesse na sua determinação reside em que, nem sempre, ao menor custo de primeiro estabelecimento corresponde o custo óptimo.

As previsões, ainda que fatalmente afectadas de uma incerteza, orientam-nos na escolha da solução mais satisfatória, devendo basear-se em elementos estatísticos que confirmem a hipótese eleita a maior probabilidade de ocorrência.

O presente trabalho, baseado em elementos recolhidos no decénio 1954-64, estabelece a comparação entre dois tipos de via — uma equipada com travessas de madeira e outra com travessas de betão — recorrendo a dois processos diferentes para a determinação dos custos: *O cálculo de variações e o conceito económico de valor actual*.

Mostra-se pelos resultados obtidos, o interesse destes estudos.

Linhas Estrangeiras

BÉLGICA Já se iniciaram as obras para a construção do metropolitano de Bruxelas, que numa primeira fase irá despende 300 milhões de francos belgas.

Espera-se que até 1968 se conclua dois túneis, a cruzarem a cidade: um de Este a Oeste e outro de Sul a Norte.

Concretiza-se assim o velho sonho de se dotar a capital belga com um metropolitano, sonho de há muitos anos já, como se pode verificar pelo artigo do nosso colaborador Mário Cardoso, publicado na «Gazeta» n.º 1828, de 16 de Fevereiro de 1964.

ESPAÑA Em 1 de Dezembro entraram ao serviço dos Caminhos de Ferro espanhóis modernas carruagens-camas, com seis lugares em cada compartimento.

Por enquanto, as novas carruagens são postas, apenas, ao serviço dos comboios que circulam entre Madrid e a fronteira francesa. Só mais adiante pas-sam a ser utilizadas noutras linhas.

— Para atender ao intenso e crescente tráfego, através da Espanha, dos portugueses que trabalham no estrangeiro, os caminhos de ferro espanhóis vão introduzir as seguintes modificações nos serviços da linha de Medina del Campo a Fuentes de Oñoro — segundo informa a Agência «EFE».

A partir do dia 25, entra em serviço o Expresso 5838, que sairá de Fuentes de Oñoro (Salamanca), às 18,55 horas, com chegada a Medina del Campo (Valhaldolide) às 23,03 horas. Prêviamente, este comboio fez ligação na fronteira com um comboio português, e em Medina del Campo liga com o Expresso de Irun, com destino a Hendaia, na França.

Por seu turno, os passageiros procedentes da fronteira francesa, que cheguem a Medina del Campo no Expresso 34, a partir do dia 27, são servidos pelo comboio 6835, entre Medina e Vilar Formoso. Neste trajecto continuará em serviço o comboio-correio 885, que na fronteira liga com o comboio 1212.

Entre Barca d'Alva e Fuentes de San Esteban (Salamanca), será substituído, a partir do dia 25, o correio 896 pelo comboio 5836 da mesma classe, que sairá de Barca d'Alva, às 14,55 horas, para chegar a Fuentes de San Esteban 18,35 horas.

Para o serviço local entre as estações de Fuentes de Oñoro e Medina del Campo, entrará em circulação — também a partir de 25 — o correio 5826, em substituição do comboio internacional 886. A partida será às 17,10 horas e a chegada às 23,04.

Com estes novos serviços, eliminam-se os tempos de espera nas ligações da fronteira de Fuentes de Oñoro, e melhoram-se sensivelmente todas as linhas.

RODÉSIA Está a construir-se na Rodésia a linha férrea do Vale do Hipo, com 90 Km de extensão, que ligará a linha principal dos Caminhos de Ferro rodésianos com a nossa cidade de Lourenço Marques. A linha bifurcar-se-á em Mbizi, seguindo um dos ramais através de uma zona produtora de açúcar em vias de desenvolvimento.

Esta nova linha exige a construção de duas pontes: uma sobre o rio Lundi, com dezanove vãos de 22,26 m cada; a outra, sobre o rio Mtilikwe, com quinze vãos da mesma medida da anterior. Espera-se que a linha esteja pronta já no fim deste ano.

Imprensa

«Correio das Ilhas»

Reapareceu no dia 1 de Novembro o quinzenário «Correio das Ilhas», agora sob a direcção do ilustre jornalista e escritor sr. A. da Silva Faria, tendo como proprietário o sr. Henrique F. da Cunha Júnior.

Este quinzenário, que foi fundado em Lisboa, há onze anos, entrou na 3.ª série da sua publicação e continua a defender os interesses dos Arquipélagos dos Açores e Madeira e passou a ter as suas instalações na rua da Misericórdia, n.º 125-1.º Esq.º.

Os nossos melhores votos de longa vida.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Estão prosseguindo em ritmo normal, os trabalhos que últimamente têm estado a ser executados, no melhoramento da linha geral do Caminho de Ferro de Benguela, entre Caculo e Vila Verde, numa extensão de 4,5 quilómetros e num dos locais mais acidentados daquela vila.

A iniciativa em causa visa, além de mais a reduzir para metade, uma série de 14 curvas ali existentes, bem como a eliminar algumas rampas bastante pronunciadas, para o que houve de fazer-se grandes movimentações de terras, cortes de trincheiras até 16,5 metros, e aterros até 26 metros. No conjunto, estes trabalhos importarão, calcula-se, em cerca de 4 000 contos, devendo estar concluídos até Fevereiro próximo.

TURISMO

Duas Grandes Unidades Hoteleiras em Ponta Delgada

Está a ser delineado o plano de construção, em Ponta Delgada, de um edifício de dois pisos destinado a pensão residencial e que compreenderá 6 «suites» de 1.ª classe, 18 quartos de 2.ª e 28 de 3.ª, «snack-bar», «grill-room» e terraço-esplanada. O custo previsto é de 4 000 a 5 000 contos.

Também em Ponta Delgada e, como aquela pensão, por iniciativa particular, pretende-se construir um hotel, cujo orçamento sobe aos 14 000 contos, com a categoria de 2.ª classe. O hotel distribuir-se-á por 11 pisos, com 12 quartos por andar.

Turistas em Macau

Macau está a receber, actualmente, um enorme fluxo de turistas, provenientes de Hong Kong, a bordo de barcos que fazem o percurso em 75 minutos. Cada um desses barcos transporta 72 passageiros, que pagam cada um, 1 dólar e 75 centimos, nos dias de semana, e 3,50 dólares, nos fins de semana e dias feriados.

O luxuoso barco «S. S. Macau», com capacidade para 1 000 passageiros, faz o percurso Hong Kong-Macau, em duas horas. As ligações de Hong Kong para Tóquio são feitas pelos jactos que escalam Manilha e Bangucoque.

Moinhos de vento no distrito da Horta

Para proteger e condicionar a existência de moinhos de vento nos Açores, a Câmara Municipal da Horta, correspondendo a uma solicitação do Comissariado do Turismo, resolveu elaborar uma postura para tal fim, acompanhando com interesse a campanha de protecção a um dos maiores atractivos do nosso turismo que se regista no nosso país.

A Quinta da Quarteira

Esta Quinta, no Algarve, que foi adquirida por um grupo de financeiros e que abrange o antigo Morgado de Quarteira, vai ser transformada num conjunto turístico que representará um grande plano de urbanização sob o nome de Vilamoura.

Com uma área de 1565 hectares, poderá aí ser instalada uma população de cerca de 50 000 pessoas, a quem nada faltará, desde o campo de golfe, porto de recreio, piscina, ténis, e hotéis de luxo.

ISOLUX, L. DA

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

LISBOA

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

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

Feira Nacional de Agricultura e I Concurso Nacional de Equinos, em Santarém

Está fixada a data da próxima Feira Nacional de Agricultura, que vai realizar-se em Santarém, pela terceira vez, na Primavera de 1966. O referido certame inaugurar-se-á em 5 de Junho e terá seu termo em 19 do referido mês.

Acontecimento que decorre essencialmente ao ar livre, a Feira carece de efectivar-se em data que a defenda do perigo das chuvas ou das agruras dos excessivos calores. Por outro lado, como vários elementos ligados à actividade agrícola desempenham acção proeminente neste empreendimento, torna-se necessário que ele se realize em período durante o qual os animais, as máquinas e as pessoas se encontrem relativamente disponíveis. Esses factores conciliam-se nos princípios do mês de Junho, oportunidade por isso mesmo considerada ideal para a realização da Feira Nacional de Agricultura. Nessa data, as sementeiras de Primavera já estão terminadas, enquanto que os afanosos trabalhos de ceifa ainda se não iniciaram. Simultaneamente com tal acalmia nos trabalhos rurais, costuma registar-se, por essa altura, tempo favorável, visto já haver passado o período normal das grandes chuvas e em regra não se verificar ainda o tórrido calor do Verão.

Acresce que essa é a época do ano em que os gados se apresentam de melhor aspecto (circunstância que valoriza sobremaneira a exposição pecuária), além de que, estando de certo modo livres as máquinas e os seus condutores, se torna mais fácil realizar demonstrações relacionadas com a mecanização da lavoura, facto de muita importância e actualidade.

Reconhecendo estas razões susceptíveis de influírem de modo decisivo no êxito desta realização, concederam parecer favorável no sentido de se fixar definitivamente o acto inaugural da Feira Nacional de Agricultura no primeiro domingo de Junho, os srs. Ministro da Economia e os Secretários de Estado da Agricultura e do Comércio.

O próximo certame — III Feira Nacional de Agricultura e XIII Feira do Ribatejo — será enriquecida com uma iniciativa ousada e que, por certo vai ter grande repercussão no País. Trata-se da organização do I Concurso Nacional de Equinos, manifestação de muito interesse tanto para os criadores como para os imensos admiradores da espécie cavalar. Tal concurso, embora promovido pela Comissão Executiva da Feira, tem cunho oficial, visto que a realização de natureza técnica está a cargo da Direcção Geral dos Serviços Pecuários.

Este será o primeiro passo para a organização, com carácter de regularidade, de um Concurso Nacional visando em cada ano uma espécie pecuária.

Publicações recebidas

A Vida não é só o dia de hoje —
De Rolando Monteiro Ferrira

O sr. Rolando Monteiro Ferreira, chefe do Serviço de Produção da Companhia de Seguros «Douro», proferiu no Clube Fenianos Portuenses, em 30 de Março de 1964, uma conferência sobre o título *A Vida não é só o dia de hoje*, promovida pela Liga Portuguesa de Profilaxia Social. Esta conferência acaba de ser publicada sob o número 25.

Desenvolvendo o tema: «O seguro de vida é o mais fácil e económico instrumento de Previdência. Sem ele, muitas viúvas ficariam sem lar; e muitos órfãos sem ânimo e sem educação» — o autor deste trabalho mostra entender do seu ofício, e dá conselhos úteis. Apoiando-se em opiniões alheias, trouxe ao seu auditório primeiro, e agora aos seus leitores, conselhos úteis sobre os seguros de vida, como, por exemplo, este do falecido presidente Roosevelt: «O seguro de vida aumenta a estabilidade do comércio e da indústria; eleva o nível moral e desenvolve as virtudes necessárias à prosperidade dos povos».

A Liga Portuguesa de Profilaxia continua a honrar os que a dirigem com tanta inteligência, na cidade do Porto, onde esta nobre instituição tem a sua sede.

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 2, do volume 2, do Boletim de Minas, valiosa publicação da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, referente aos meses de Abril, Maio e Junho de 1965.

Abre o número presente com um valioso artigo da autoria do sr. dr. Pedro Garcia Anacleto, ilustre Director clínico das Termas do Vimeiro, intitulado — *Características Geológicas e Climáticas da Região Termal do Vimeiro* [Torres Vedras].

Lisboa Carris — «Outono» de 1965

Recebemos o n.º 90 da excelente revista «Lisboa Carris» — Outono de 1965, dirigida com sentido literário e artístico por D. Francisco de Avillez, que tem como redactores principais Silva Bastos, César de Oliveira e Homero Serpa.

O presente número é, sem dúvida, um dos melhores da longa série, e insere interessante colaboração literária de Armando Reis, Manuel Gonçalves, Álvaro Esperança e Januário Pereira, contém uma Página Feminina assinada por Irene Santos Pires, é ilustrado por Fernando Bento, João Luís Fernandes Costa e Boavida Amaro.

Algumas páginas são dedicadas à cerimónia da Entrega de Distintivos de Boa Condução, e de diplomas a reformados.

Novo Sistema de Inspecção de Vias

Dois ferroviários ingleses inventaram uma máquina que pode vir a revelar-se absolutamente indispensável a todas as Companhias de Caminhos de Ferro do Mundo. Trata-se dum dispositivo que revoluciona por completo o sistema de inspecção de vias. Este, até aqui, fazia-se manualmente, a um ritmo que não excedia os 5 km de via inspecionados em cada hora. Graças, porém, a este novo dispositivo, o ritmo pode ser acelerado 13 vezes!

Na verdade, trata-se duma máquina, com propulsão própria, que pode inspecionar 65 quilómetros de via por hora. O sistema, que foi já patenteado, e que proporcionou aos seus inventores o prémio de 400 libras concedido pelos Caminhos de Ferro Britânicos, consiste em efectuar «leituras», por um sistema electrónico, das secções de via examinadas. As «leituras» são transmitidas a um centro de controle e as secções de via comparadas consoante as informações fornecidas. Qualquer defeito que se registre é imediatamente assinalado e o local determinado com a maior exactidão possível.

De tal forma este invento se revela útil e de tal forma se prevê a sua utilização que se calcula que o investimento renda uns 500 a 900 por cento ao ano. O mais curioso de tudo é que o invento foi produto do trabalho que os dois ferroviários realizaram como passatempo, fora das horas de serviço, e na pequena oficina de que dispõem, para se entreterem.

Circulações especiais diárias para o tráfego de passageiros destinados a França

O comboio n.º 1211, que da linha da Beira Alta assegurava o enlace com o comboio espanhol com destino a França, deixou de ter ligação desde 25 de Novembro na fronteira de Fuentes de Oñoro.

Por este motivo, foram estabelecidos, a partir da mesma data, e até aviso em contrário, circulações especiais com o seguinte horário:

Lisboa (Santa Apolónia), p. 8-20; Pampilhosa, c. 11-28.

Porto (Campanhã), p. 9-20; Pampilhosa, c. 10-47. Pampilhosa, p. 11-44.

Vilar Formoso, c. 15-02; p. 15-57.

Fuentes de Oñoro, c. 16-00 (hora portuguesa); p. 18-00 (hora espanhola).

Medina del Campo, c. 23-05; p. 23-44.

Irun, c. 6-52.

Hendaia, c. 7-00.

Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 374)

Companhia e que, sendo ela obrigada a fazer gratuitamente este transporte nos trens de maior velocidade, deve a importância de tal serviço, devido e não prestado, ser determinada e tomada em conta para compensar ou saldar, até onde alcance, a importância do serviço prestado e não devido pela Companhia, visto que evidentemente o Governo não renunciou ao seu direito, nem dispensou a companhia do encargo contratual e legal que tinha, mas apenas substituiu *bona fide* este indubitável encargo por outro, ao qual entendia ser igualmente obrigada a mesma companhia;

Atendendo ao artigo 22.º do código do processo civil, que dispõe que não podendo na sentença determinar-se precisamente o objecto ou a quantidade sobre que recaia a condenação, ficará essa determinação dependente de liquidação;

Por todos estes fundamentos o tribunal por unanimidade decide nos seguintes termos:

1.º É reconhecido que, em vista do contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado pela lei de 5 de Maio de 1860, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses não ficou nem é obrigada a transportar gratuitamente nas suas linhas do Norte e Leste as carruagens do correio, denominadas ambulâncias postais, em qualquer dos trens que hajam circulado ou circulem nas ditas linhas;

2.º É portanto o Governo obrigado a satisfazer à Companhia a importância do custo do transporte das ambulâncias postais que desde 1878 tem circulado ou continuam circulando nas duas linhas do Norte e Leste, e quaisquer despesas da conservação delas conforme a liquidação que se fizer, ou mediante mútuo acordo entre o Governo e a Companhia; porém:

3.º A Companhia era e é obrigada ao transporte gratuito das malas do correio e seus condutores em vagons bem acondicionados próprios dela, nos trens de maior velocidade; e não tendo a mesma companhia satisfeito a este encargo desde Janeiro de 1878, em que foram estabelecidas as ambulâncias postais, deve a importância do dito encargo não satisfeito ser igualmente liquidada ou determinada por mútuo acordo dos interessados, e compensar-se com a soma a que atingir, na parte correspondente à que se liquidar ser devida pelo Governo à Companhia nos termos da conclusão segunda.

Este acórdão tem a data de 24 de Março de 1884.

Modificação dos Estatutos e aceitação da concessão do Caminho de Ferro da Beira Baixa

Em officio do Conselho de Administração da Companhia Real, eleito na Assembleia Geral de 13 de Setembro de 1884, foi comunicado ao Governo a eleição do mesmo Concelho, tendo sido apresentada uma proposta de modificação dos Estatutos e informado da aceitação por parte da Companhia da concessão do Caminho de Ferro da Beira Baixa, tudo nos termos da Carta de Lei de 26 de Maio do mesmo ano.

Foram apresentados os protestos que, com a constituição da referida Assembleia Geral, eleição do Concelho de Administração e procedimento do Governador Civil de Lisboa, fizeram alguns dos últimos administradores da mesma Companhia, que se julgavam ofendidos nos seus direitos.

Em face do assunto de tanta importância, foi registado para todos os efeitos legais aquela mesma aceitação; quanto aos protestos acima aludidos, considerou o Governo que não era a ele, mas a uma Assembleia Geral de accionistas que podia competir a confirmação ou revogação dos actos praticados no seio da Companhia, pelos seus Gerentes, ou pelos accionistas em geral, sem prejuízo de quaisquer direitos adquiridos pelo Estado ou por terceiros.

Era assim o Governo incompetente para validar ou invalidar os referidos actos, pois que, se tal fizesse, exorbitaria das suas legais atribuições.

Aos queixosos estava aberto o recurso aos tribunais, recurso que, aliás, já tinha começado a usar, sendo esta mais uma razão para que o Governo se abstivesse de intervir a fim de guardar neste assunto a mais completa imparcialidade.

Reforma dos Estatutos (transcrição)

Salbam quantos esta pública escritura de reforma de estatutos virem, que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1885, aos 25 dias do mês de Junho, nesta cidade de Lisboa, escritório da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao Cais dos Soldados, onde eu tabelião vim; aqui no gabinete da direcção estava presente António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, casado, deputado da nação, morador no largo do Poço Novo, na sua qualidade de administrador delegado daquela Companhia, e autorizado para outorgar nesta escritura, pela deliberação do conselho de administração que teve lugar ontem, como da certidão da acta, que me foi apresentada, fica arquivada em meu cartório e há-de ir transcrita nos traslados desta; o outorgante pessoa que conheço pelo próprio.

(Continua)

Serviço Ferroviário Internacional de Passageiros entre Portugal e França

Importantes alterações: o «Sud-Express» deixa de ter 2.ª classe. Novos comboios rápidos só com carruagens de 2.ª classe. Circulações especiais entre 1 e 23 de Dezembro para ocorrer ao tráfego das férias de Natal

O comboio «Sud-Express» deixou de ter 2.ª classe no percurso entre Lisboa e Hendaia, pelo que, a respectiva composição dispõe sómente de carruagens-camas e de carruagens de 1.ª classe a partir de 4 de Dezembro no sentido de Lisboa para Hendaia e de 5 de Dezembro no sentido de Irun para Lisboa.

Para assegurar o encaminhamento dos passageiros de 2.ª classe foram estabelecidos desde 27 de Novembro novos comboios rápidos, conforme o horário seguinte:

8-20 p.	Lisboa (St.ª Apolónia)	A	c. 17-40
11-28 c.	Pampilhosa		p. 14-18
9-20 p.	Porto (Campanhã)		c. 17-35
10-47 c.	Pampilhosa		p. 15-31
11-44 p.	Pampilhosa		c. 14-04
15-08 c.	Vilar Formoso		p. 10-40 (H. P.)
(H. P.) 16-02 p.	Fuentes de Oñoro		c. 7-38 (H. E.)
(H. E.) 18-55 p.			p. 7-33
6-52 c.	Irun		p. 19-45
6-55 p.			c. 17-23
7-00 c.	Hendaia		p. 17-18
8-05 p.			c. 17-09
18-40 c. V	Paris		p. 8-54

Estes comboios estão sujeitos a taxa de velocidade (excepto no troço de Pampilhosa a Porto (Campanhã) para os passageiros procedentes de França, em que o transporte é assegurado pelo comboio n.º 11 da linha do Norte)

O «Diário de Coimbra» diz-nos que a C. P. para melhor se ocorrer às viagens de portugueses radicados no estrangeiro que vêm passar as férias de Natal e o final do Ano em Portugal realizar-se-ão, em combinação com a Rede espanhola, comboios especiais de 2.ª classe (também sujeitos a taxa de velocidade) no período de 1 a 23 de Dezembro, com o seguinte horário:

Irun	p. 17-45
Vilar Formoso	c. 5-12 (H. E.)
	p. 6-10 (H. P.)
Pampilhosa	c. 9-42
Lisboa	c. 11-09
	c. 14-30

A estes comboios é dada ligação para o Norte (Porto e além) pelo «rápido» n.º 1, que parte de Pampilhosa às 11-34 e chega a Porto (Campanhã) às 13-21.

Também é estabelecido, no mesmo período, um comboio semidirecto, de Lisboa a Fuentes, de Oñoro, com partida às 23-15 e chegada às 7-30 (H.E.), recebendo ligação de Porto (Campanhã) do comboio n.º 14 que dali parte às 0-11.

Do 1.º domingo de Outubro até ao 1.º sábado de Abril, inclusive, a hora espanhola (H. E.) está adiantada de 60 minutos da de Portugal (H.P.).

B A V I E R A

região ideal para férias de Inverno

Em todas as regiões da Alemanha onde o desporto de Inverno desempenha um papel preponderante, desde o Harz até à Floresta Negra e Alpes, existe um número considerável de modernas estâncias de repouso, equipadas com instalações técnica e gastronOMICAMENTE apreciadas pelo visitante, a par de outros centros de férias mais modestos mas dotados de excelentes condições desportivas. No entanto, são as montanhas da Baviera, situadas ao sul do país — desde o Outono até ao fim da Primavera — o local por excelência para o turista nacional ou estrangeiro que deseja passar na Alemanha as suas férias de Inverno. Ar puro e reconfortante, clima agradável e ameno aliados à estonteante beleza e majestade dos cumes cobertos de neve, atraem o visitante de todo o mundo, proporcionando-lhe uma estadia agradável, quer se queira dedicar aos desportos de Inverno, quer procure a vida animada das diversões mundanas, quer procure apenas o repouso reconfortante e suave da quietude das montanhas nevadas.

Por toda a parte se encontram recantos acolhedores e cidades simpáticas e hospitaleiras, algumas das quais, ricas de cultura, encerram nos seus museus, catedrais ou galerias de arte autênticos tesouros históricos.

Ao mesmo tempo, modernas e luxuosas estâncias dispõem de pequenas e pitorescas vilas, muitas das quais já se tornaram ponto de encontro obrigatório da sociedade elegante; há, no entanto, muitos outros lugares onde ainda não chegou o bulício da civilização, e que mantêm um encanto muito próprio, agradando especialmente ao turista que procura paz e tranquilidade. A atracção da Baviera está precisamente no contraste que encerra em si: é tão fácil encontrar aí termas sossegadas e retiradas do mundo cosmopolita, como uma cidade moderna cheia de vida e animação.

No Inverno, esta região é realmente a mais ideal para o desportista. Ele terá aí inúmeras oportunidades para patinar, andar de trenó ou jogar hóquei. Mas, acima de tudo, são as montanhas o sonho de todo o praticante de esqui. Em parte alguma do globo se poderia encontrar uma tal variedade de condições de terreno, tantas encostas cobertas de neve solta, e muito especialmente o Sol acariciador e um clima favorável. As escolas de esqui das montanhas bávaras, com os mestres excelentes que possuem, são mundialmente célebres. Os desportos de Inverno não são, no entanto, o único centro de interesse que atrai o visitante estrangeiro a esta região, pois há na Baviera imensas oportunidades para conhecer os costumes regionais. As festas garridas e tradicionais dos bávaros dão ocasião ao turista para conhecer a vida do povo e nela participar.

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

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



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 82430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCOULINO

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

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

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

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

Silva



BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE