

# GAZETA

# DOS CAMINHOS DE FERRO



A

## SOREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

## SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA  
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE  
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

**SCIAKY**, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR  
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

**SORVAL** — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

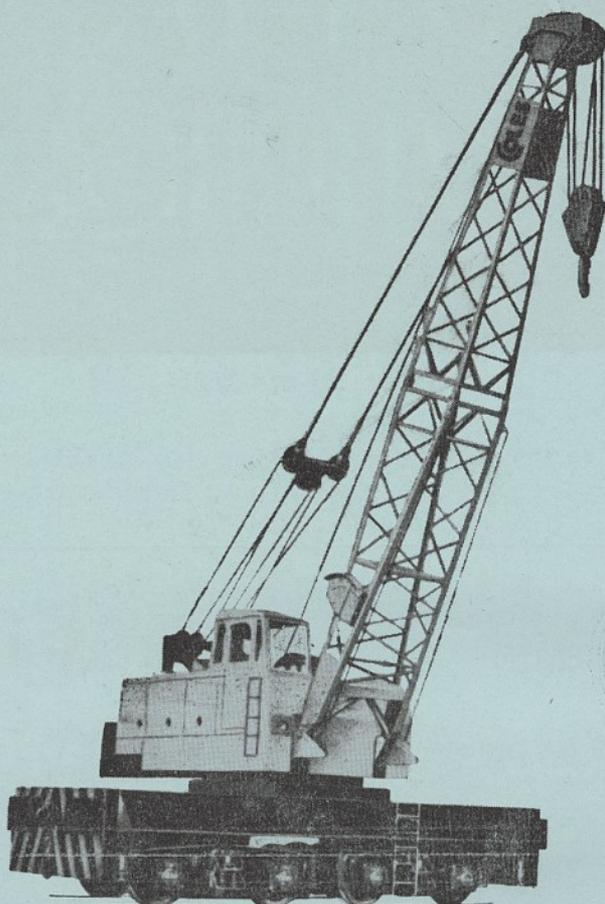
L I S B O A

TELEFS. } 65 12 29  
          } 65 12 20  
          } 65 18 12

Delegação no PORTO — Rua de Santos Pousada, 571 -- Telef. 5 69 21

GUINDASTES

**COLES**



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

**GUEDES & ALMEIDA, LDA.**

RUA ÁUREA, 181-2.º - TELEF. 32 78 45

LISBOA

DEPÓSITO LEGAL  
- 9 OUT. 1966

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

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

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 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**

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

**Directora-Gerente e Editora:**

**FERNANDA D'ORNELLAS**

**Conselho Directivo:**

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

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

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MOIZ

**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 10\$00.

REVISTA QUINZENAL

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**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 Julho de 1966

Um ponto de reflexão na problemática da coordenação dos transportes, por Dr. <b>ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE</b> . . . . .	187
Ensaio de grande velocidade . . . . .	189
Comissariado de Turismo . . . . .	190
Ministro do turismo, silvicultura e desportos da república da áfrica do sul . . . . .	190
A sede da U. I. C. . . . .	191
Novo embaixador dos Estados Unidos . . . . .	192
Associação brasileira de jornalistas e escritores de turismo (Abrajat) . . . . .	192
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <b>EMILIO BARBOSA ESTÁCIO</b> . . . . .	193
Balzac, o criador do romance realista por <b>JAIME BRASIL</b> . . . . .	195
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .	196
Temas de arte por <b>ANTÓNIO GARVALHO</b> . . . . .	197
Linhas estrangeiras . . . . .	198
Vida literária . . . . .	199

**Nota de abertura**

# Engenharia, Arquitectura e Actividades de Moçambique numa exposição no Instituto Superior Técnico

*Abre ao público, dentro de pouco tempo, no Instituto Superior Técnico, a Exposição de Engenharia, Arquitectura e Actividades de Moçambique, que tanto êxito obteve em Lourenço Marques por ocasião das «Jornadas de Engenharia» ali promovidas.*

*Além dos motivos que compõem a exposição e demonstram o nível de desenvolvimento atingido pela engenharia e arquitectura em Moçambique, no decorrer do certame haverá sessões de cinema, com documentários técnicos e económicos. Pretende-se, ainda, levar a efeito uma série de palestras.*

*A entrada será grátis e os visitantes receberão à entrada uma senha numerada que os habilitará ao sorteio (a efectuar pela TAP) de três viagens, de ida e volta, a Moçambique, com a estada de uma semana em Lourenço Marques e na Beira.*

# Um ponto de reflexão na problemática da Coordenação dos Transportes: a Coordenação Técnica

Comunicação apresentada no I Colóquio Nacional de Transportes, realizada em Março de 1965 em Lisboa e organizado pela Corporação dos Transportes e Turismo.

pelos Drs. Rogério Alberto Torroais Valente

Economista Subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. F.)

(Conclusão)

De resto, a materialização destes estudos não seria imediata e como entretanto a feição do tráfego tende a modificar-se (a importância das trocas inter-regionais, através da criação de indústrias e valorização regional, etc.) é possível que alguns empreendimentos possam ser programados para daqui a anos com condições de êxito (transportes que sejam compensados por outros em sentido inverso, para justamente conferirem bom aproveitamento aos reboques, etc.).

O estudo a realizar não poderá alhear-se, como é óbvio, da rede de serviços combinados de mercadorias em ligação com o caminho de ferro, bem como de outras empresas colaborantes (como é o caso dos serviços de porta a porta já existentes). Seria este mesmo um dos pontos de partida do estudo.

A este respeito não deixamos de ter presente que em muitos dos Despachos Centrais actualmente existentes o tráfego é principalmente constituído por pequenos volumes e outras *remessas de detalhe*, mas também deve ter-se em conta que uma coordenação técnica bem gizada decerto promoveria profundas mutações de tráfego — o exemplo francês parece um indicativo — mormente se articulada com outras providências (estações ferroviárias centro, etc.) e se granjear o interesse dos industriais e comerciantes das regiões de influência dos vários Despachos Centrais mercê de uma ampla promoção de tráfego por parte dos transportes públicos.

O problema dos serviços combinados com o caminho de ferro — que, aliás, vem merecendo a atenção do Ministério das Comunicações através das providências já promulgadas com o Decreto n.º 45 060, de 4 de Junho de 1963 e de outros estudos em curso — ganharia assim importância considerável, bastante acima da actual.

12. Quando se reflecte sobre a aplicabilidade da coordenação técnica ao caso português não se devem esquecer três circunstâncias que podem influir em sentido positivo, em futuro mais ou menos próximo.

E assim:

— O regime de licenciamento e tributação dos veículos automóveis de carga particulares, instituído pelo Decreto-Lei n.º 45 331, de 28 de Outubro de 1963 e posto em execução no começo deste ano, tentando corrigir distorções graves que se verificavam no mercado dos transportes, obrigará os

particulares a repensar a economicidade dos seus transportes e pode influir numa verdadeira mutação dos seus programas a tal respeito; as soluções de coordenação técnica constituirão um elemento novo que devem ponderar.

— As linhas gerais dos transportes das indústrias sujeitas a condicionamento industrial bem como de empresas que usufruem de determinados benefícios do Estado (facilidades de financiamento nos termos das Leis n.ºs 2 002 e 2 005, outorga de concessões de serviços públicos, concessão de exclusivos nos termos da Lei n.º 2 052, tomada de capital pelo Estado ou pelo Banco de Fomento, inclusão no Plano de Fomento, etc.), que foram definidas pelo Governo em 1961 (1) e novamente tidas em vista com o regime de licenciamento dos veículos de carga particulares (2), parecem desejar uma programação que atenda ao interesse da Nação e não ao interesse estritamente particular da empresa ou indústria; as soluções de coordenação técnica terão então a maior oportunidade em ser analisadas e grande papel caberá neste campo à Comissão que está prevista pelo respectivo Decreto de 1961 venha a ser criada junto do Ministério das Comunicações com o fim de metodizar as regras gerais consignadas no diploma (*Comissão de Coordenação dos Transportes Industriais*).

— A existência agora entre nós de uma indústria de material automóvel poderá facilitar a resolução de alguns aspectos da coordenação técnica (divulgação do sistema de reboques e semi-reboques apropriados ao carregamento sobre vagões, etc.) na medida em que seja possível obter a sua colaboração técnica e financeira para a conjugação de esforços que se tornará necessária.

13. Sem esquecer que algumas formas de coordenação técnica terão o seu cabimento mais indicado no seio das próprias empresas utentes dos transportes, mormente as empresas industriais (é o caso dos vagões-silos e camiões-silos para pulverulentos e vagões com tecto de abrir e correr), é inegável que tendo a coordenação técnica enormes implicações de vária ordem à escala nacional, aos Poderes Públicos terá de caber um importante papel, a começar por um esquema selectivo adequado, em paralelo com os

(1) V. Decreto-Lei n.º 43 962, de 14 de Outubro de 1961.

(2) V. Decreto-Lei n.º 45 331, acima citado (Art.º 2.º).

aperfeiçoamentos que se introduzem através das outras modalidades de coordenação e em íntima conexão com os planos de investimentos nacionais.

Na realidade, a coordenação técnica tem incidências numa multiplicidade de problemas, como sejam:

— no acréscimo das produtividades e no abaixamento de custos em muitas actividades nacionais (sobretudo na supressão e aligeiramento das manutenções);

— na melhoria de utilização dos transportes públicos, nos quais muitas vezes a capacidade produtiva está bem longe de ser aproveitada não só pela concorrência mútua como pela duplicação nociva que lhes é feita pelos transportes particulares tal como estão a ser praticados;

— no menor desgaste para as nossas estradas principais, facto este, só por si, muito poderoso agora que o já célebre *AASHO ROAD TEST* (1) veio dar esclarecimento do maior interesse quanto à quota parte que aos veículos pesados de carga cabe na danificação das estradas; e

— na incidência benéfica nas condições de trânsito nas nossas principais estradas, poupando a estas a presença de muitos veículos pesados (2).

Estas e outras razões justificam amplamente que o Estado venha a ser o impulsionador e o permanente catalizador da coordenação técnica. Nesse sentido, em mais do que uma oportunidade nos temos pronunciado.

Por isso, vivamente nos congratulamos pelo facto de no importante conjunto de «medidas de política de transportes e comunicações» que o Governo apresentou em Outubro do ano findo no relatório do projecto de Plano Intercalar de Fomento, se encontrar esboçada, pela primeira vez entre nós, uma orientação acerca deste tipo de coordenação:

«A coordenação técnica, na medida em que assente numa forma de colaboração economicamente vantajosa, compe-

tirá primordialmente à iniciativa privada, cabendo ao Estado o papel de prestar às empresas e organismos corporativos o apoio, porventura indispensável, na fase inicial da aplicação das providências que ela presuppõe e exige».

Só os estudos aprofundados que venham realizar-se permitirão definir as providências exigíveis e o seu adequado doseamento, demais que é convicção um tanto radicada em todos nós que se acaba de iniciar um período conjuntural diferente para os transportes públicos de mercadorias.

Quanto a nós continuamos persuadidos de que haverá que encarar diversa sorte de providências — desde as de natureza normativa até às de índole fiscal e financeira, incluindo a constituição de empresas especializadas, talvez de economia mista — mas, claro está, tudo condicionado aos resultados dos estudos a empreender e à evolução do sector dos transportes e da economia nacional no triénio em decurso.

#### 14. Já é tempo de terminar.

Apesar da extensão da prosa limitámo-nos a aflorar um problema assaz complexo dentro dos condicionalismos do nosso meio e que bem merece a reflexão de todos nós.

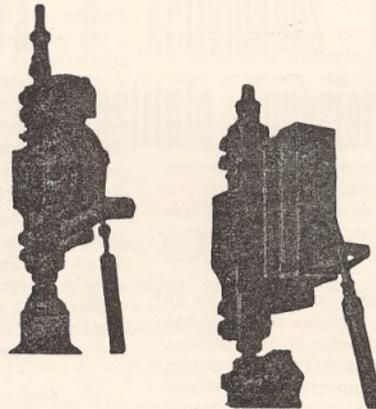
Se de certo modo a comunicação que apresentamos puder suscitar a curiosidade e o interesse de alguns e um

(1) Investigação de envergadura verdadeiramente colossal levada a efeito nos Estados Unidos da América de 1958 a 1960 através da *American Association of State Highway Officials*. Nela se gastaram 27 milhões de dólares.

(2) V. a esse respeito a comunicação do autor ao recente *I Congresso Nacional do Trânsito*, (Fev. de 1965), organizado pelo Automóvel Clube de Portugal, intitulada «A coordenação técnica do caminho de ferro com a camionagem e o seu admissível contributo em benefício do trânsito na estrada».



# RELÉS



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

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

desejo generalizado de reflexão, algo terá valido a pena e compensará em parte o tempo que a todos tomei.

Foi esta principalmente a nossa intenção.

A par disso, no entanto, formulamos o voto de que este I Colóquio Nacional de Transportes venha a salientar nas suas conclusões:

Que o sector dos transportes

— regista a atenção que ao Governo vai merecer a coordenação técnica, adentro do esquema de política de transportes ultimamente divulgado;

— recomenda aos diversos subsectores e empresas que nele se integram e a todas as entidades a quem este magno problema possa tocar que promovam o seu estudo aprofundado na parte que lhes respeita, por forma a poderem fornecer-se às entidades oficiais em tempo oportuno todos os elementos de base e pontos de vista fundamentados;

— põe o maior empenho em que os indispensáveis estudos de conjunto sejam impulsionados, na sequência dos estudos parcelares anteriores;

— reconhece igualmente como é indispensável a boa compreensão dos outros sectores económicos, mormente da Indústria, para que o sistema de transportes públicos tenha melhores níveis de aproveitamento e de produtividade e julga que haveria todo o interesse em pôr em funcionamento a *Comissão de Coordenação dos Transportes Industriais*, prevista no Decreto-Lei n.º 43 962, de 14 de Outubro de 1961, e que bem podia ocupar-se de certos aspectos da coordenação técnica adentro da metodização que o mesmo diploma lhe confere; e

— confia em que o problema da coordenação técnica (sem prejuízo do que a iniciativa privada muito possa e deva fazer) venha a ser contemplado em termos concretos nas suas múltiplas implicações, na medida do possível, em paralelo com o Plano de Fomento cujo início se prevê para 1968.

Fevereiro de 1965.

## CONGRESSO

# Ensaaios de grande velocidade

Numerosos delegados seguiram, na tarde de 16 de Junho, os ensaios de grande velocidade que a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses realizou entre as estações de Vierzon e Aubrais, na linha de Paris a Toulouse.

Como em muitas redes da Europa ou dos Estados Unidos, a questão das grandes velocidades tem desde sempre preocupado os Caminhos de Ferro Franceses, e desde o fim do último século, a velocidade de 160 km/h. foi atingida nos arredores de Montereau.

Várias secções da rede servem de banco de ensaio para estas pesquisas: na região das Landes entre Lamothe e Morcenx onde se bateu o recorde absoluto de 331 km/h. e em Dijon-Beaune onde, em 1954, a CG 7121 foi conduzida a 743 km/h. sem que a locomotiva tenha recebido a mínima modificação; em corrente monofásica, os dois percursos escolhidos são Mulhouse-Strasbourg e Creil-Saint Quentin.

A linha de Sologne apresenta a vantagem de um traçado apto às velocidades da ordem dos 200 km/h. e foi equipada com diversos aparelhos especiais de sinalização assim como um dispositivo de controle automático de velocidade.

As pesquisas levadas a cabo pela SNCF no domínio das grandes velocidades recaem num grande nú-

mero de pontos especialmente sobre a captação da corrente, o comportamento dinâmico da catenária e do pantógrafo, a sinalização, o comportamento da via, do material motor e rebocado, etc.. Os delegados puderam constatar que as velocidades de 220 km/h. são realizadas em vias relativamente antigas, sem prisão elástica, das quais uma só parte é constituída por longas barras soldadas, e com material que não foi sujeito a outras preparações que não fosse a modificação das engrenagens das locomotivas do tipo BB, sendo a série das CC-40-100 dotada por construção do duplo «rapport» de engrenagens 160/240 km/h. As carruagens são estritamente de série, escolhidas entre aquelas que foram encomendadas recentemente e destinadas ao serviço internacional.

Se as questões de segurança estão no primeiro lugar da lista de preocupações desta longa série de experiências começadas em 1954, as pesquisas debruçar-se-ão igualmente sobre o conforto dos passageiros tanto nas acelerações como nas curvas.

Ulteriormente, alguns comboios rápidos poderão circular numa parte do seu percurso à velocidade máxima de 200 km/h.

# COMISSARIADO DE TURISMO

O «Diário do Governo», II Série, n.º 1155, de 6 de Julho de 1966, publica o seguinte aviso do Comissariado de Turismo:

«Por despacho de S. Ex.ª o Presidente do Conselho de 15 de Junho de 1966 foi declarado de utilidade turística prévia o conjunto hoteleiro que Maal—Mármoreos Algarve Lda., pretende levar a efeito em Lagos.

Foram impostos os seguintes condicionamentos, os quais constituirão condições da ulterior confirmação da pretendida utilidade turística:

- a) Tornar privativo da unidade hoteleira todo o vasto recinto, obrigatoriamente ajardinado o arborizado, em que se localiza a iniciativa composta pelos edifícios e seus complementos, referenciados na planta de localização, com os n.ºs 1, 2, 3, 4, 5 e 6;

Considera-se indispensável para o efeito prever uma vedação que limite o referido recinto e que impeça que seja devassado por elementos estranhos à unidade, a qual poderá ser constituída por sebe viva;

- b) Ampliar a sala de jantar, situada no bloco nascente para a capacidade de alojamento que a unidade prevê no seu conjunto e, se for necessário, a cozinha e as zonas anexas;
- c) Proceder à junção das zonas de serviço tal como foi indicado em devido tempo ao técnico autor do projecto;
- d) Instalar exaustores em ligação directa com o exterior ou aparelhos de idêntica função em todas as *kitchennettes* existentes, que deverão ter previstas as fugas ou condutas de secção apropriadas, com vista à pronta eliminação dos cheiros activos, vapores gordurosos, gás, etc.;
- e) Dispor as instalações de serviço das unidades 1 e 2, de modo que as compras efectuadas pelos hóspedes, com vista ao preparo das refeições nas *kitchennettes*, possam ser transportadas pelo pessoal privativo do hotel sô-

mente através da coluna vertical de serviço e colocadas também por aquele nos respectivos quartos;

- f) Garantir o regime de pensão completa aos hóspedes;
- g) Dar prioridade de colocação ao pessoal diplomado pelas escolas hoteleiras e ainda consentir na admissão do mínimo de um estagiário das mesmas escolas por cada secção de serviço;
- h) Atender na preparação das ementas aos merecimentos da cozinha e doçarias regionais e, bem assim, às possibilidades dos vinhos locais.

Para ultimação dos trabalhos foi considerado necessário um período de 120 dias, contado a partir da data do despacho declarativo.

Comissariado do Turismo, 20 de Junho de 1966.  
—O Comissário, *Alvaro Roquette*.

## MINISTRO DO TURISMO, SILVICULTURA E DESPORTOS DA REPÚBLICA DA ÁFRICA DO SUL

O subsecretário de Estado da Presidência do Conselho ofereceu no dia 13 de Julho um jantar, no «Restaurante Folclore», ao ministro do Turismo, Silvicultura e Desportos da República da África do Sul.

Além daquele membro do Governo estavam presentes o embaixador em Portugal da República da África do Sul, o secretário de Estado da Agricultura, o subsecretário de Estado da Juventude e Desportos, secretário nacional da Informação, comissário do Turismo e o director-geral dos Desportos. Estavam ainda presentes os srs. eng. Vaz Pinto, presidente do conselho de administração da TAP, o representante em Portugal da «South African Airways» o sr. Malan, primeiro-secretário da Embaixada da África do Sul, etc.



## 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

# A sede da U. I. C.

Até há pouco tempo a UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro) estava instalada desde 1928 num antigo hotel particular no n.º 10 da rua de Prony, perto do Parque Monceau. Em 1958 foi necessário acrescentar um anexo situado no n.º 90 da rua Saint-Lazare.

Mas a extensão de actividade da UIC tornava dificilmente suportável a divisão entre dois locais separados por uma distância importante, ambos mal adaptados ao seu fim e insuficientes.

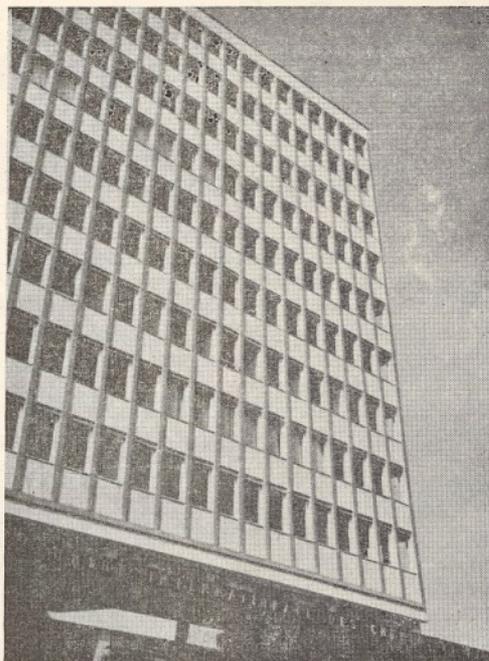
Assim, uma vez tomada a decisão de manter o Secretariado Geral em Paris, as cinquenta administrações participantes foram unânimes em afirmar que a UIC deveria estabelecer-se num local que lhe pertencesse e que conviesse nacionalmente às suas múltiplas actividades. Tendo a SNCF posto à disposição, mediante um arrendamento enfitêutico, um terreno situado no seu domínio público, bordejando a Rua Jean-Rey, os representantes das administrações aderentes à UIC aceitaram esta solução. Esse terreno, com uma superfície de 2730 m<sup>2</sup>, dependência da antiga estação do Champ de Mars e do seu depósito, estação que conheceu os seus dias de glória durante a Exposição Universal de 1900, está situado nas proximidades da Torre Eiffel, do Champ de Mars e da magnífica perspectiva que se abre entre a Escola Militar e o Palácio de Chailot. Este bairro de Paris é objecto de um plano de mudança actualmente ligado à transferência, para fora de Paris, das oficinas Citroën. Edificou-se portanto, com a autorização da comissão de urbanística, um edifício de 10 andares com uma estrutura perfeitamente conforme com as condições de trabalho da UIC, suas reuniões de comissão e assembleias plenárias.

A primeira pedra foi posta a 25 de Setembro de 1960 e os trabalhos das fundações começaram na Primavera de 1961.

O plano geral é o seguinte:

— No sub-solo estão colocados os locais de utilidade pública;

— No rés-do-chão, situam-se, servidas por um amplo vestíbulo, as salas de reunião. Estas salas estão dotadas com equipamento sonoro, em quatro línguas e com possibilidades de transmissão de um local para outro. A maior tem 300 lugares e as outras duas respectivamente 135 e 50 mas podem-se tornar numa só por intermédio de uma porta desdobrável. No primeiro andar há uma pastelaria com terraço. O segundo andar está ocupado com o secretariado das reuniões e o terceiro oferece um certo



A nova sede da U. I. C.

número de salas mais pequenas para reuniões mais restritas.

Nos outros 4 andares estão agrupados os escritórios referentes ao serviço de secretariado geral permanente. Os três últimos andares do edifício estão reservados às ampliações.

O financiamento foi realizado graças às reservas da tesouraria do secretariado geral e a um empréstimo de 25 anos concedido por 11 administrações.

O equipamento deste imóvel propriedade comum das redes membros da UIC, foi felizmente completado por ofertas de grande valor e de alta qualidade artística provenientes de todas as redes; cada uma delas se esforçou por dar um exemplo típico das produções da arte do seu país; mobiliários completos, jarras de valor, tapeçarias, mármore em bruto para os revestimentos, tapetes, madeiras para o chão, inscrições para a fachada em aço inoxidável, relógios, cerâmicas, vitrais, etc...

A nova sede foi posta em serviço em 1963 e serviu de centro principal para as reuniões do congresso em 1966.

A obra foi executada pela Divisão de Edifícios da Direcção das Instalações Fixas da SNCF, com a colaboração dos Serviços de arquitectura de certas redes, que se podem na verdade orgulhar da magnífica obra que realizaram.

## Novo Embaixador dos Estados Unidos

Chegou a Lisboa, no dia 13 de Julho, a bordo do «Independence», o novo embaixador dos Estados Unidos no nosso País, W. Tapley Bennet Jr., que até há pouco desempenhara idênticas funções na República Dominicana.

Num dos salões do navio aquele diplomata, que se encontrava acompanhado de sua esposa e dos seus cinco filhos, fez aos representantes da Imprensa a seguinte declaração:

«Este é um dia muito feliz para mim e para a minha família. Vínhamos aguardando com imenso agrado e grande expectativa este dia em que vamos iniciar a nossa vida em Portugal. Constitui para mim uma honrosa distinção representar a minha nação, os Estados Unidos da América do Norte, neste belo país, o «Jardim da Europa à beira-mar plantado».

Portugal e os Estados Unidos compartilham um interesse e uma herança comuns no que diz respeito ao mar. Durante a viagem que nos trouxe das praias da minha terra até aqui, tive a oportunidade de meditar acerca das contribuições de Por-

tugal com seus intrépidos exploradores e outros grandes homens da sua história — tão notavelmente encarnados na figura do Infante de Sagres — para o descobrimento das terras Ocidentais da nossa Comunidade Atlântica. Ao passarmos pelos Açores, recordámo-nos do vosso grande navegador Corte Real e dos seus feitos no Atlântico Norte. Deveras, a ousadia e o destemor dos portugueses tiveram um papel primordial no descortinar do que hoje se denomina o Mundo Moderno.

Em épocas mais recentes, dezenas de milhares de homens e mulheres corajosos singraram de Portugal para o Oeste com rumo ao meu país. Eles, assim como os seus descendentes, têm continuado a enriquecer a nossa vida nacional, desde o Estado de Massachussets na costa do Atlântico até ao arquipélago de Hawaii no Pacífico. E ao atravessar este Oceano Atlântico tão rico de história, cujas águas banham os nossos países, fica-se mais uma vez compenetrado da maneira como Portugal e os Estados Unidos ajudaram a criar a Aliança Atlântica, a qual nos une, juntamente com outros aliados, num sólido instrumento ao serviço da paz e da segurança do Mundo.

Ao chegar hoje a Lisboa, o nosso navio acaba de passar sob a ponte do Rio Tejo, a mais recente das grandes manifestações do progresso do vosso país. Esta magnífica obra, cuja importância transcende os limites da Europa, é motivo de bem justificado orgulho para todos os portugueses. O meu país rejubila convosco ao ver completado este grande projecto, e orgulhosos estamos também em ter cooperado nesta notável realização dos portugueses.

São muitos os interesses que temos em comum, e muitas as tarefas ainda a realizarmos juntos. Será pois para mim um grande privilégio dedicar-me plenamente à missão de estreitar e fortalecer cada vez mais os laços de amizade que nos unem.»



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

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

#### ■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO<sub>2</sub>.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

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

Delegações em:  
LUANDA — LOBITO  
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:  
COVILHA — FARO  
M. GRANDE — TOMAR  
S A N T A R É M

### Associação brasileira de jornalistas e escritores de turismo (Abrajet)

O Presidente da Associação Brasileira de Jornalistas e Escritores de Turismo, jornalista Hupsel de Oliveira e membros daquela Associação que, a convite do Governo Português, visitaram Portugal e que já regressaram ao Brasil, foram homenageados com um jantar na Estalagem Muchaxo, pelo correspondente da Imprensa estrangeira, sr. Francisco Cota, representante oficial da Federação Internacional dos Jornalistas e Escritores de Turismo, em Lisboa.

O Presidente da ABRAJET no seu improvisado discurso agradeceu a simpática sugestão vinda de Paris, tendo por fim enaltecido os sentimentos jornalísticos que envolvem Portugal e o Brasil.

Por sua vez o representante da FIJET agradeceu em nome daquele organismo o interesse da ABRAJET sempre que estima os laços de união entre os dois países e ao nível turístico.

# 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

A penalidade estabelecida no artigo antecedente seria levada a efeito por requisição da Administração Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas, que fará acompanhar a mesma requisição de cópia do processo ou documento, quando o houvesse, em que a falta tivesse sido reconhecida.

## CAPÍTULO VI

### Disposições Gerais

O Governo, pela Administração Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas, mandaria, sempre que o entendesse conveniente, proceder a todos os actos de inspecção e averiguação para conhecer do modo por que se cumpre este regulamento. As companhias e os directores dos Caminhos de Ferro do Estado facilitariam o exame da respectiva escrituração aos empregados a quem fosse cometido esse encargo.

\* \* \*

Em 1 de Abril de 1888 começou a vigorar nova tarifa para o serviço internacional nas linhas do Leste.

Em 21 do mesmo mês foi autorizada a Companhia Real a executar o trabalho de movimentos de terra para o assentamento da segunda via na linha

de Leste entre a Estação do Poço do Bispo e o Entroncamento, na extensão do 101,854 quilómetro.

Foi elaborada a respectiva Portaria daquela data, depois de ouvida a Junta Consultiva das Obras Públicas e Minas e em face das disposições do contrato de 14 de Setembro de 1859 e adicional de 20 de Dezembro de 1860.

Os projectos dos tabuleiros metálicos seriam previamente submetidos à aprovação do Governo.

Em Julho prosseguiram os trabalhos de construção da linha de via reduzida, Torres Novas-Alcanena, na extensão de 21,500 km., dos quais sete já estavam concluídos.

Esta linha havia sido concedida ao Barão de Matosinhos por alvará de 17 de Março de 1887 que organizou a Companhia de Caminhos de Ferro de Torres Novas a Alcanena «para quem trespassou a concessão».

A construção foi feita pela Companhia Real por contrato com a empresa daquela linha, sob a direcção do Barão de Matosinhos.

As máquinas, carros e obras metálicas foram fornecidas pela «Fabrique Métallurgique Belge» sendo encarregado da montagem telefónica o conhecido industrial Herman.

Em Novembro, ainda do mesmo ano de 1888, numa conferência realizada pelo Dr. A. Von Waltenhofen foram prestados esclarecimentos sobre as experiências que se estavam fazendo por uma casa em Stuttgart acerca da iluminação das carruagens.

A corrente era produzida por um dínamo posto em acção pelo eixo de uma carruagem para o que se tornava necessário um regulador que mantivesse a corrente em força constante, qualquer que fosse a velocidade do comboio. Este resultado obtinha-se por meio de um mecanismo que regulava o número de rotações de um dínamo por um sistema eléctrico que amparava uma corrente constante. Em qualquer dos casos eram necessários os acumuladores para alimentar as lâmpadas durante as paragens.

Para esse fim cada carruagem tinha duas séries

### Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos Fatos, sobretudoos, casacos de senhora, etc.

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

MANUEL MONTEIRO  
LANIFÍCIOS

COVILHÃ

DESCONTOS! MUITO ESPECIAIS

de acumuladores, servindo uma para a alimentação durante a marcha e a outra para substituir aquela quando o comboio parava.

Em cada carruagem havia 5 lâmpadas, duas de 3 velas, 3 de 5, sendo 63 o número de lâmpadas em cada comboio.

\* \* \*

Por alvará de 13 de Dezembro de 1888 foi autorizada a transformação em via larga do caminho de ferro de Vendas Novas a Santarém.

Receltas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 1888

LINHAS	PERÍODOS DE EXPLORAÇÃO		EXTENSÃO	IMPORTÂNCIAS
	de	a		
Ant. rede <sup>(1)</sup>	19	25/2	580.	45.560\$000 réis
	26	4/3	580	54.470\$000 réis
Nov. rede <sup>(2)</sup> (garantida)	19	25/2	75	4.972\$000 réis
	26	4/3	75	4.126\$000 réis
Nov. rede <sup>(3)</sup> (garantida)	19	25/2	97	1.680\$900 réis
	26	4/3	97	1.712\$720 réis

(1) Compreendida a linha do Norte e Leste e ramais de Cáceres e de Coimbra.

(2) Compreendida a linha de Lisboa, Sintra, Torres Vedras e ramal de Cintura.

(3) Compreendida a linha de Torres Vedras à Figueira e Alfaiates.



**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

O movimento de mercadorias, em Março do mesmo ano, na estação de Santarém foi:

Mercadorias recebidas . . . . . 5.983 Toneladas  
Mercadorias expedidas . . . . . 9.110 »

Tarifas para adubos

Em 27 de Dezembro daquele ano foi assinado o Decreto aprovando o Regulamento para a redução das tarifas do transporte de adubos.

Por este Regulamento era concedido, em benefício da lavoura um bônus de 60% no transporte de adubos constantes da tabela A e um bônus de 40%, no transporte de adubos constantes da tabela B, em todos os caminhos de ferro.

Tabela A

- Nitrato de potássio
- Nitrato de sódio
- Sulfato de amónio
- Fosfato de cal em pó
- Cloreto de potássio
- Kainite
- Gesso em pó ou pedra
- Adubos químicos compostos
- Sulfato de ferro
- Guano natural e artificial
- Bagaços de sementes oleaginosos

Tabela B

- Cal
- Carbonato de cal
- Cré
- Margas
- Cal de depuração de fábricas de gás
- Conchas
- Excrementos
- Estrumes ordinários
- Sargaço seco
- Mato comprimido
- Bagaço de uva, de azeitana, das fábricas de destilação, de cerveja e plantas sacarinas
- Mexoalho, trapo ou resíduos de lã, resíduos e fragmentos córneos e pilosos, aparas de sola, de pele e chinelos, ossos, cinzas, pondrete e tremoços.

Para serem concedidas estas vantagens era indispensável que as notas de expedição fossem acompanhadas de uma declaração autenticada e por uma passada pelo Inspector da Agricultura ou pelo Agrónomo Regional.

Poderia o Governo criar na sede de cada uma das circunscrições agrárias um laboratório químico especial, para que nele se realizassem as análises dos adubos às quais fosse necessário recorrer.

(Continua)

# Balzac

## a criador do romance realista

Por JAIME BRASIL

O romancista Balzac, se escolheu para sua estreia um episódio da *chouannerie*, não foi por possuir a mentalidade *chouan*. Apresentou-a em toda a sua crueldade e ausência de nobres ideais. Se o protagonista do romance, o *Gars*, é um fidalgo monárquico, cheio de nobreza, figura de herói romântico, que se sacrifica por uma causa perdida, os realistas seus comparas, que formam o estado-maior do movimento, são objectos nas suas ambições de benesses e honrarias, sem as quais não o serviriam. Pelo contrário, os oficiais que defendiam a República foram desenhados com evidente simpatia. São acentuadas as suas virtudes militares, o rigoroso cumprimento do dever, o espírito de sacrifício até quando faltam os meios materiais e o apoio das entidades superiores. Um repubblicano convicto não traçaria de maneira diferente o retrato das personagens do romance. Ora, Balzac estava muito longe de o ser e o regime então vigente era a monarquia absoluta de Carlos X.

Fosse ou não autêntica a anedota de *Les Chouans* (na tradução portuguesa, *Os Insurrectos da Bretanha*), cuja veracidade o autor afirma no Prefácio, há uma autenticidade nas personagens, em algumas pelo menos, que não engana. A obra será de ficção, essas figuras, porém, não são fictícias. O romancista observou-as para as descrever com precisão. Na verdade, deslocou-se à Bretanha para se documentar. Em casa duma família amiga de Fougères, a do general barão de Pommereul, escreveu grande parte da obra. A paisagem, os acidentes do terreno, são dados com minúcias de topógrafo. Ouviu depoimentos de contemporâneos dos episódios evocados e analisou personagens de dirigentes *chouans*, herdeiros dos princípios que praticavam os seus pares evocados no romance.

Balzac foi, na verdade, o criador da técnica do realismo na literatura. Os catalogadores das manifestações artísticas podem incluí-lo no número dos escritores românticos, em obediência à

cronologia. Como todos os escritores de génio, antecipou-se, porém, à geração seguinte. Mais do que precursor, foi o criador do romance realista. Demonstra-o a soma romanesca de *A Comédia Humana*. Horace de Saint-Aubin teria sido romântico, Balzac foi o primeiro escritor da realidade, tanto na observação dos ambientes como na análise dos caracteres.

O realismo não é um período da história literária, nem uma concepção filosófica. É um método de trabalho. É a técnica do estudo científico dos fenómenos, do exame directo das personagens, da reportagem feita com arte. Sem ideias preconcebidas, sem manifestos nem programas, Balzac praticou essa técnica a princípio intuitivamente. Só mais tarde, ao redigir o Prefácio daquela soma se considerou o «secretário do século XIX». Foi realmente o escrivão do processo da sociedade do seu tempo. Empenhou-se na actividade, quase mecânica, de fixar caracteres e conflitos de paixões, com rigor matemático e minúcias de historiador.

Ao contrário dos românticos, que se inspiravam nas visões do passado, Balzac servia-se dos documentos da realidade actual. A acção de todas as obras de *A Comédia Humana*, excepto a de um romance, passa-se no seu tempo. A excepção é precisamente *Les Chouans*, o primeiro da soma, episódio ocorrido no último ano do século anterior. Essa obra é como a raiz da árvore que cresceria frondosa, durante cerca de vinte anos, e culminaria com *Le Cousin Pons* e *La Cousine Bette*. Todas as outras obras, por mais longe que mergulhem no tempo, não vão além da juventude do autor, isto é, um período em que a observação dos fenómenos pôde ser directa.

Não só o próprio Balzac entrava em muitos dos seus romances — quase sempre narrados na primeira pessoa, para marcar a autenticidade do depoimento —, mas também a multidão das personagens que criou, cerca de duas mil e quinhentas, é constituída por figuras da sociedade do seu tempo, algumas das quais identificadas pela crí-

tica. Esse mundo balzaquiano foi, sem dúvida, criado em todos os seus elementos, mas cada um deles era observado directamente nos mínimos pormenores. O génio de Balzac está na concepção, na arquitectura do edificio romanescos, mas sobretudo na escolha dos materiais e no modo de os afeiçoar. **Les Caractères**, de La Bruyère, foram e ainda são, o arquivo de tipos onde todos os ficcionistas vão buscar modelos. Balzac, porém, teve de descrever caracteres novos, produto da sociedade do seu tempo, que La Bruyère, foram, e ainda são, o arquivo de tipos visto. Tal tarefa de análise e a sua transposição para o papel foi hercúlea e ao cabo profundamente esgotante.

Como foi possível o escritor consagrar-se a ela após os trinta anos, quando antes nada parecia fadá-lo para isso? Esse homem medíocre, gozador da vida, bom garfo, bom copo, bom calção, amador das graçolas picantes, das gargalhadas homéricas, das aventuras de alcova, das noitadas boémias, renunciou, por fim, a isso tudo. Submeteu-se à vida quase ascética que o tornou um laborioso operário das letras. Trabalhava dezasseis horas por dia. Sentava-se à banca ao começo da madrugada e escrevia ininterruptamente até às oito; tomava uma pequena colação e descansava uns momentos, para vol-

tar a trabalhar até à hora do almoço, a meio da tarde. Saía depois para dar um curto passeio, visitar os amigos e tratar dos seus negócios, regressando a casa para se deitar a seguir ao pôr do Sol. Um tão absurdo ritmo de vida avariou-lhe a saúde, a ponto de, para o fim, se manter sempre a dieta e se privar de qualquer diversão nocturna. Por último, alimentava-se quase só de café que bebia frio em quantidades incriveis, para fugir ao sono e poder escrever sem parar muitas horas seguidas.

Este trabalho forçado do escritor nobilitou o homem. Por muito ridículo que fosse com as suas sobrecasacas e coletes — aliás de bom corte, mas que lhe ficavam mal na figura atarracada —, com as variadas bengalas as colecções de relógios de móveis antigos e de quadros de pretensos mestres o fecundo trabalhador das letras fez jus ao respeito de todos. Zola, que lhe sucederia no primado de romancista, foi um burocrata, pontual, metódico: depois de um certo número de horas de leitura e estudo na Biblioteca Nacional, sentava-se em casa à mesa de jantar, para escrever um número fixo de páginas por dia. Balzac, ao contrário, era um operário que trabalhava sem horário fixo, galeriano amarrado ao remo, servo adstrito à gleba, escravo constantemente atagantado pela ânsia de ganhar dinheiro, movido pelo amor à glória e à riqueza, mas também por algo superior a tudo isso, uma força misteriosa, uma necessidade imperativa de executar o monumento legado à posteridade.

As figuras reais que serviram de modelo a Balzac apenas as conhecem os investigadores da história literária. Só ficaram a viver na memória dos homens aquelas que arquivou nos seus romances. Ainda hoje, mais de um século depois da morte do autor, Rastignac é o símbolo do aventureiro que vem duma província remota disposto a conquistar a capital e se presta a tudo para triunfar, até atingir o que era a sua suprema ambição: a presidência do conselho. Esse poder de criar símbolos e dar perpetuidade a personagens aparentemente emanadas da ficção é próprio do génio. O de Balzac ficou assim abundantemente documentado ao longo desta **Comédia Humana**, crónica imortal e história vivida da primeira metade do século passado.

## 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

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

Os Caminhos de Ferro de Moçambique vão importar da Bélgica cerca de oitocentos carris, que importarão em três milhões de escudos.

Pensando seiscentas toneladas os carris, cuja unidade custa mais de três mil de escudos, embarcarão no «City of Worcester» que deve chegar a esta cidade em meados de Julho.



Por *Antônio Carvalho*

## Artistas feitos, ou por fazer?

Temos ouvido com frequência a muito boa gente, medir um trabalho artístico com a bitola do salário horário de um operário, muito embora esse operário seja especializado. Assim, por este prisma, principiam por perguntar ao artista o número de horas que o trabalho levou a executar; multiplicando-o logo, pelo total do valor horário, encontram com prontidão o valor por que o trabalho deveria ser vendido. Dessas contas resulta que o quadro, por exemplo, deveria ser vendido por valor muito menor que o atribuído pelo seu autor. Isto, evidentemente, é feito com o propósito de rebaixar o trabalho e amesquinhar o artista, chamando-lhe apenas mecânico e não criador. Em boa verdade, um pintor nunca sabe o número de horas que um quadro levou a pintar; mas se fosse possível mostrar a soma dos gastos, incluindo tintas, tela, moldura, transportes, almoços e outras despesas verificar-se-ia que o valor pedido pelo autor é por vezes bastante mais reduzido que os dispêndios feitos com um pequeno e simples quadro de paisagem.

É por causa desses valores não serem recompensados que muitos artistas não podem ter rasgos audaciosos de trabalhos em grandes dimensões e muito menos quadros históricos, que são sempre trabalhos espectaculares.

Em boa verdade não vale a pena, ao artista, abalançar-se a esses trabalhos, visto os dias que atravessamos serem maus para as artes e, por isso, deles nada advirem em benefício do artista consciente. Ninguém, ou, melhor, quase ninguém, liga aos trabalhos de arte figurativa, para com ares de entendidos (?) discutirem, apreciarem e por vezes comprarem ou encomendarem trabalhos sofisticados, com rótulos

de arte moderna. Esta forma de arte, quer seja pictórica ou escultórica, não necessita de modelos, porque, segundo dizem, tudo é resultado de uma inspiração (?).

Numa destas manhãs, tivemos ocasião de apreciar que a nossa opinião, sobre este caso, está totalmente certa. Num jardim público da Capital, encontrava-se um pintor rodeado de muitos espectadores; o nosso interesse levou-nos a espreitar a tela. Estupefacto, vimos que o quadro não representava nada do que estava em frente; nem a linda vista de Lisboa; nem qualquer recanto do jardim, nem uma só árvore. O modelo não estava em parte alguma... Na tela já quase concluída, via-se, com desenho cubista e pintura berrante, uma garrafa, um copo com vinho e mais qualquer coisa que não compreendemos.

A cada pincelada, o artista afastava-se, teatralmente, de paleta na mão. Todos o olhavam em silêncio e talvez por serem passoas alheias à arte, estivessem com um pensamento comum: — onde estará o modelo?

Coitado, talvez não tenha casa para trabalhar!... Será um grande artista, a quem chega apenas a sua inspiração?

Para estes artistas se criam Salões, prémios e certos críticos. A eles são atribuídos «Bolsas de Estudo», «Prémios Peculiares» e auxílios constantes.

A este artista e a muitos outros que por aí andam vendendo quadros com arte e sem ela, bem andariam se lhes dessem umas «Bolsazinhas» para estudarem, porque sendo quase na totalidade rapazes muito novos, ainda iriam muito a tempo de aprender alguma coisa.

# Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** Durante o ano de 1964 os Caminhos de Ferro adquiriram 8.000 vagões novos e transformaram e modernizaram outros nas suas oficinas próprias. No entanto, esta aquisição, não aumentou, todavia, o efectivo total do parque que conta com 179.500 unidades senão em 280 vagões, visto que os novos e todos os que foram transformados destinam-se a substituir os antigos, retirados dos serviços. Também aumentou, no último ano, o total de vagões especiais.

**CANADÁ** Entrou em Fevereiro último, uma nova secção do Metropolitano de Toronto, com cerca de 13 quilómetros, no sentido de leste-oeste. O novo trecho, que custou 200 milhões de dólares, faz parte de um sistema operado pela Toronto Transit Commission e tem como instalação de realce a identificação automática dos trens, actuando inclusive os sinais e indicações para os passageiros que os aguardam nas estações.

**CHECOSLOVAQUIA** Enquanto que antes da guerra as principais correntes de tráfego de mercadorias eram orientadas na direcção Norte-Sul ou no sentido inverso, hoje efectua-se na direcção Este-Oeste. Por esta razão foi necessário aperfeiçoar a grande estação de transbordo Cierna N. T. na fronteira soviética e electrificar a linha Cierna N. T.-Vrutky. Mas as relações económicas entre a Checoslováquia e a União Soviética estão a desenvolver-se continuamente e prevê-se que em 1970 as estações de transbordo serão insuficientes. Decidiu-se portanto construir uma linha entre a fronteira soviética e a região de Kosice onde foi recentemente edificada um bloco metalúrgico. Daqui a quatro anos, o carvão e os minerais constituirão 70% das importações checas provenientes da U. R. S. S. e 30% aproximadamente dos minerais importados irão para as indústrias metalúrgicas do lado Este da Eslováquia. A construção da linha permitiu a aplicação de novas técnicas de construção tendo a U. R. S. S. fornecido especialistas e a maior parte das máquinas pesadas. Todas as pontes foram construídas com a ajuda de material pré-fabricado. A carga bruta dos comboios de mercadorias que circulam nessa linha pode atingir 3 600 toneladas, sendo, rebocados, nesse caso, por duas locomotivas Diesel de 3 000 cavalos.

**ESTADOS-UNIDOS** A Long Island vai experimentar, em meados do corrente ano, um trecho de linha de 32 quilómetros, entre Bethpage e Ronkonkona, Estado de Nova York, um projecto de 1,4 milhões de dólares.

financiado pelo governos federal e estadual, para propulsão de um carro de passageiros, por meio de turbinas de gás. Espera-se que um par de turbinas de 535 HP, semelhantes às que são usadas em aviação, possa demonstrar superioridade em relação ao sistema diesel-eléctrico, para trechos suburbanos de serviço pesado e de alta velocidade, onde se justifique a electrificação.

**GRÃ-BRETANHA** Promovida para British Railway Board e pelos Institutos de Engenheiros Civis, de Engenheiros Electricistas, de Engenheiros Mecânicos, Engenheiros de Locomotiva e de Engenheiros de Sinalização, realizou-se, de 25 a 26 de Outubro próximo, uma Conferência Internacional, na qual serão tratados exclusivamente os problemas e vantagens de electrificação ferroviária.

A atracção principal é o programa de visitas e de notícias sobre a recém-inaugurada electrificação, a corrente alternada internacional, 25kV, no troço Londres-Birmingham-Liverpool-Manchester.

Vários estudos e relatórios estão sendo preparados para descrever os projectos da electrificação em causa, suas obras de engenharia civil e os problemas e soluções relativos à sinalização e às telecomunicações.

**HELSINQUIA** As novas automotoras modernas usadas pelos Caminhos de Ferro da Finlândia são compostas por duas carruagens de passageiros e um vagão-restaurante. Estes comboios-expresso, dotados com as últimas novidades (cadeiras que rodam, encostos inclináveis, portas automáticas, etc.), tem 157 lugares sentados em segunda classe e 30 em primeira. As indicações são dadas aos passageiros por intermédio de altifalantes e as portas exteriores fecham-se automaticamente.

**ITÁLIA** Foram postos ao serviço em Turim os primeiros «vagões-cangurus», veículos providos de uma plataforma que desce e permite carregar directamente os rebocos dos camiões. Estes vagões cobrem num dia a distância de 883 km. que vai de Turim a Paris enquanto que são precisos três dias para uma mercadoria em vagão normal e seis para o transporte por estrada.

**JAPÃO** Daqui a vinte anos Tóquio terá vinte milhões de habitantes, a região de Nagoia quinze milhões e a de Quiuqui vinte milhões. Ainda que a amplitude das figuras correntes de transportes entre estes aglomerados não possa ser facilmente calculada, crê-se que ultrapassarão a capacidade das duas linhas existentes em Tocaído. Os Caminhos de Ferro Japoneses pensam construir uma linha mais moderna, graças à qual se poderá ligar Tóquio a Osaca (500 km.) numa hora.

# Vida Literária

**FÉRIAS DE NATAL**—*Por Somerset Maugham*—Na excelente colecção «Autores de Sempre», da editorial «Livros do Brasil», apareceu mais um romance de Somerset Maugham: *Férias de Natal*. Assim, ao lado de *Mrs. Craddock*, *O Mágico*, *A Outra Comédia*, *Liza*, *A Pecadora* e *Vêtu Pintado*, que obtiveram um êxito verdadeiramente invulgar, vem agora alinhar este extraordinário romance que constituiu, desde a primeira edição, um dos maiores êxitos da carreira literária de Somerset Maugham. Romance profundo e dessa humanidade tão característica das obras do grande romancista inglês, conta-nos uma história em que palpitam, por momentos, o amor e o crime, o luxo e a miséria,—não em duros contrastes, mas, naturalmente, ao cego embate da onda eterna, na infinita maré da vida. *Férias de Natal* inclui-se entre as obras de maior valor do imortal escritor britânico, que soube encarar a vida com a tranquila bonomia de um céptico e exprimi-la num estilo fluente e incisivo que escrivava a atenção do leitor.

Esta edição de *Férias de Natal* vai por certo obter amplo sucesso junto do público leitor português, não só pelo valor intrínseco da obra de Maugham, como também pela cuidadosa apresentação gráfica que caracteriza os volumes da colecção «Autores de Sempre». A tradução de Leonell Vallandro, revista para Portugal e a capa, muito sugestiva, é da autoria do grande artista Infante do Carmo.

**NAUFRAGOS DA LUA**—*Por Arthur C. Clarke*—Na sequência de *S. O. S. Lua*, lançado na colecção «Argonauta» da editorial «Livros do Brasil» e de que o presente romance, *Naufragos da Lua*, é a conclusão, volta o nome de Arthur C. Clarke ao convívio do público leitor português apreciador da Ficção Científica. Romance de invulgar interesse, só um verdadeiro cientista o poderia ter escrito. E, na realidade, Arthur C. Clarke, ientista e escritor britânico que o Prémio Kalinga distinguiu recentemente, é um homem de ciência na rigorosa acepção da palavra, sendo, ao mesmo tempo, dotado de uma imaginação invulgar.

Romance empolgante, em que a acção decorre fluentemente numa sucessão de episódios plenamente concatenados e plausíveis, *Naufragos da Lua* adquire um vigoroso dramatismo, num desfecho que o leitor mais experimentado seria incapaz de prever.

Tradução de Jorge Fonseca. Uma capa, que supera as melhores da colecção, valoriza extraordinariamente a apresentação gráfica do volume, é da autoria do pintor Lima de Freitas.

**A AVENTURA DA QUÍMICA**—Da pedra filosofal ao átomo—*Por René Marcard*—*A Aventura da Química*, de René Marcard, descreve-nos a prodigiosa odisseia de uma ciência intimamente ligada à vida humana e ao seu progresso. O homem da idade da pedra a quem um dia acudiu a ideia de tratar as peles retiradas aos animais, com o intuito de evitar que a podridão as estragasse e de as aproveitar a fim de se abrigar do frio, foi indisputavelmente o primeiro químico do universo. Jamais esse homem poderia prever que a Ciência que acabara de inventar conduziria os seus descendentes ao fabrico da bomba de Hidrogénio.

Narrando-nos a aventura da Química, desde a pedra filosofal ao átomo, René Marcard pretendeu traçar a génese de uma ciência cuja desinvolução constitui um dos mais importantes factores da civilização em que vivemos. E conseguiu-o em absoluto.

É inquestionável que vivemos actualmente a idade áurea da Química: a idade das matérias plásticas, sobretudo a idade da energia atómica. A velha espe-

rança da pedra filosofal é agora quase uma realidade se a referimos às técnicas da Física nuclear. Resta ao homem escolher a maneira por que há-de aproveitar-se desta ciência que tem o seu quê de bruxaria: contra os terríveis males do século XX... ou contra ele próprio.

*A Aventura da Química*, de René Marcard, n.º 26 da colecção «Vida e Cultura» da editorial «Livros do Brasil», é um volume profusamente ilustrado com gravuras no texto e em extratexto. Tradução do dr. Ramiro da Fonseca.

**UM GOSTO E SEIS VINTENS**—*Por Somerset Maugham*—Na bela colecção «Autores de Sempre» vem a editorial «Livros do Brasil» reunindo as obras mais significativas dos escritores que, dominando o panorama literário do nosso tempo, podem com razão denominar-se clássicos de hoje. Entre eles sobressai, com inteira justiça, o nome de Somerset Maugham, já largamente representado na colecção por intermédio de obras tão valiosas e importantes como *Mrs. Craddock*, *O Mágico*, *A Outra Comédia*, *Liza*, *A Pecadora*, *O Vêtu Pintado*, *Ah King* e agora, *Um Gosto e Seis Vintens*, um romance apaixonante, que se diz inspirado na vida de Gauguin, o genial pintor. Com efeito, o protagonista desta obra de Somerset Maugham, Charles Strickland, tem o valor de um símbolo vivo. Ele encerra a lição e o exemplo de quem, por um impulso e uma necessidade internas, sabe abandonar todos os favores e ócios de uma existência fácil, para se entregar à volúpia da criação artística. *Um Gosto e Seis Vintens* é por isso uma obra apaixonante, de um lirismo áspero e arrebatador. A inclusão deste romance na colecção «Autores de Sempre», da editorial «Livros do Brasil», justifica-se, pois, plenamente, por se tratar de uma obra das mais belas do grande escritor britânico.

E Somerset Maugham, na realidade, um dos maiores escritores ingleses vivos, e as suas criações, posto que vinculadas ao tempo que as viu nascer, ficam entre as criações imorredouras da literatura mundial. Tradução de Roberto Ferreira, valorizada com uma capa muito expressiva de Infante do Carmo.

**PERDIDO NO ESPAÇO 1**—*Por Martin Caidin*—Poucos meses antes da famosa proeza dos *Gêmeos*, em pleno ano de 1964, saía nos E. U. A. um romance de Ficção Científica que se tornou imediatamente um *best-seller* sensacional. Trata-se do romance agora publicado em língua portuguesa pela editorial «Livros do Brasil» na colecção «Argonauta», sob o título de «Perdido no Espaço». O seu autor chama-se Martin Caidin.

Martin Caidin é um piloto que seguiu todos os trâmites do treino para astronauta. Possui a alta bagagem científica e técnica que é exigida como qualificação para esse género de actividade—para a qual se exige muito mais do que saber agarrar os comandos de um avião... —Trabalhou nos centros científicos e de treino da NASA mas... era mais do que um homem apaixonado pela astronáutica: era, também, e de que maneira!, um romancista de Ficção Científica. «Perdido no Espaço», que, por motivos de ordem técnica teve de ser dividido em dois volumes na edição portuguesa, e de que acaba de sair o primeiro, é um dos casos mais retumbantes no panorama de FC dos Estados Unidos. O romance é a história de um astronauta—Pruett—, desde a época em que foi piloto de combate na Coreia até se tornar piloto de um dos mais sensacionais voos cósmicos da História. O realismo humaníssimo com que está retratada a sua figura imaginária, a riquíssima gama de emoções que assoberbam o leitor ao seguir os trâmites da vida de Pruett até

ao momento em que vai partir para o espaço — e, aqui chegado, o leitor fecha melancolicamente o volume para esperar em ânsias a 2.ª e última parte a sair em breve — tornam «Perdido no Espaço, um romance de características invulgaras. Mas, sendo, de ponta a ponta, uma obra de ficção — Pruet e o seu voo são inteiramente imaginários —, «Perdidos no Espaço» firma-se em dados e cálculos reais e, num aspecto importantíssimo na economia do enredo, antecipou a proeza dos Gémeos. Como?, perguntará o leitor curioso. Eis o que não podemos revelar até à edição de «Perdido no Espaço-2», a sair em breve. A tradução de «Perdido no Espaço-1» é da autoria de Eurico da Fonseca, que aos assuntos astronómicos tem dedicado uma atenção constante e bem informada. A capa, uma das melhores de toda a colecção, é da autoria de Lima de Freitas.

**A VIDA QUOTIDIANA NO TEMPO DO RENASCIMENTO** — Abel Lefranc, um dos maiores especialistas franceses do Renascimento, alivia a um saber excepcional os dotes incontestáveis de um verdadeiro narrador. Nos empoirados documentos históricos, nas velhas crónicas, nos estudos minuciosos e pacientes dos batedores de arquivo, sabia captar o traço pitoresco e vivo, a feição autêntica, a cor exacta, e era com esses materiais que compunha verdadeiras ressurreições das épocas progressas.

Esse traço de espírito do grande investigador francês sobressai especialmente em «A Vida Quotidiana no Tempo do Renascimento», que a editorial «Livros do Brasil» acaba de lançar em tradução portuguesa. Foi com inteira razão que Abel Lefranc declarou no vestíbulo desse livro que através de tantos e tão velhos textos nunca deixou de procurar os sinais da vida».

É assim, na verdade. Principiando por evocar o dia-a-dia do Rei, Abel Lefranc passa, seguidamente, a reconstituir o viver diário de várias personalidades representativas de diversas classes, categorias e camadas sociais que constituíam a sociedade de então. Inevitável, pois, entrar em contacto com um ministro em exercício, um cardeal francês, um chefe huguenote. Igualmente imprescindível cruzar os umbrais da vida diária de dois poetas da Igreja — e a escolha teria de recair inevitavelmente em Ronsard e Desportes. O quadro, todavia, não ficaria completo se não se passasse à nobreza rural e a numerosas camadas da burguesia, homens de leis, médicos, etc., cuja influência aumentou incessantemente ao longo do período considerado.

Mas Abel Lefranc não poderia ficar por aqui. Aos estudantes foi reservado um capítulo à parte, assim como foram objecto de especial focagem os camponeses, os artífices e os obreiros.

Através de tantos e tão diversos testemunhos, Abel Lefranc procura retrair, com a modesta segurança do sábio e o hábil poder de sugestão do narrador, a vera efigie desses homens que tiveram o privilégio de viver numa das épocas mais ricas, contraditórias e fecundas da História. Uma época que já se designou — e não sem justos motivos — *idade dos gigantes*.

«A Vida Quotidiana no Tempo do Renascimento», de Abel Lefranc, é o n.º 25 da colecção «A Vida Quotidiana» da editorial «Livros do Brasil» e foi traduzido pela Dr.ª Maria Emília Dinis de Sousa, que do texto nos deu uma versão fluente e escorreita. O arranjo gráfico da capa, muito elegante e sugestivo, com o seu aspecto de vitral renascentista, é do artista Infante do Carmo.

**ENCONTROS SINISTROS** — Por Peter Cheyney — Peter Cheyney é bem conhecido pelos seus esplêndidos romances, repletos de acção e de mistério. A colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» contribuiu decisivamente para a divulgação deste autor em língua portuguesa, publicando, com persistente regularidade, as melhores obras deste escritor inesquecível.

Na sequência de volumes de tão largo êxito como «Este homem é perigoso», «Tudo começou no México», «Bahama negra», «Damas impacientes», «Desapareceu um inventor», «Frasco de Veneno», «Interlúdio Negro», «A Última Bebida», «Duelo na Sombra», surge, agora, na mesma colecção o romance intitulado «Encontros Sinistros» em que Peter Cheyney ascende à sua melhor forma.

O pano de fundo deste romance denso e empolgante são os tenebrosos recessos do mundo da espionagem, no decorrer da II Guerra Mundial. Mais uma vez deparamos com a estranha figura do «Velho», e seus acólitos, numa luta sem quartel cujo código é a impiedade, a coragem, a combatividade e também a inteligência. Agentes de espionagem e de contra-espionagem levam por diante uma luta sem quartel, ao serviço de duas causas. O leitor fica envolvido, a breve trecho, nessa teia apertada, dentro da qual mal se ousa, por vezes, respirar, a tal ponto a intriga é poderosamente emocionante e sugestiva. Nesse mundo de suspeita e surpresa, em que as mais belas mulheres adquirem de súbito o aspecto diabólico dos piores assassinos, e em que homens insignificantes se revelam, de repente, capazes dos gestos mais terrivelmente audazes, são quase sempre sinistros estes «Encontros Sinistros» que Peter Cheyney soube, hábilmente, propiciar. «Encontros Sinistros», n.º 223 da colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» é o que se chama, em gíria editorial, um *romance explosivo*. Uma intriga urdida com rigor impecável. Emoção a jorras. Humor e amor, de vez em quando, intercalando-se, são naturalmente como na vida, no meio destes destinos diabólicos.

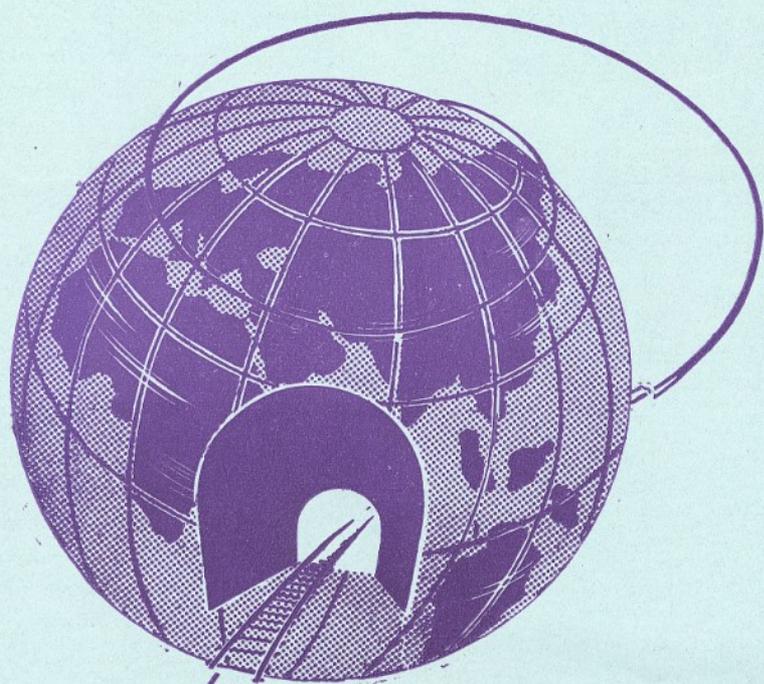
Tradução muito correcta de Fernanda Pinto Rodrigues. A capa, de uma sobriedade e de uma elegância exemplares, é, como de costume, do notável pintor Lima de Freitas.

**A CONFIDÊNCIA IMPERFEITA** — Por André Gide

Há alguns anos publicou a editorial «Livros do Brasil», num só volume da sua magnífica colecção «Miniatura», dois dos mais célebres romances de André Gide: «A Escola de Mulheres» seguido de «Roberto». Na verdade «A Escola de Mulheres» e «Roberto» constituem dois volantes do tríptico agora concluído com «A Confidência Imperfeita» cuja publicação agora se efectua na tradução modelar do notável poeta António Ramos Rosa. O mistério e a complexidade da alma humana, o abismo psicológico em que se despenham as criaturas que têm o que se chama «coragem dos sentimentos» é magistralmente sugerido por André Gide nesta obra excepcional, que, além disso, é uma caracterização perfeita da adolescência feminina e da alma feminina em geral. Com a edição de «A Confidência Imperfeita» fica, portanto, concluído o admirável tríptico iniciado com «A Escola de Mulheres» seguido de «Roberto» que a editorial «Livros do Brasil» já incluíra na popular colecção «Miniatura».

O poeta António Ramos Rosa soube vencer com rara felicidade as dificuldades desta tradução. O estilo de Gide, nuancado e difícil na subtilidade das suas intenções, foi admiravelmente transposto para a língua portuguesa por um tradutor que soube moldar-se às suas dificuldades. A capa desta obra, muito elegante e sugestiva, é da autoria de Infante do Carmo.





O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE