

3.º do 67.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1954

Número 1592

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

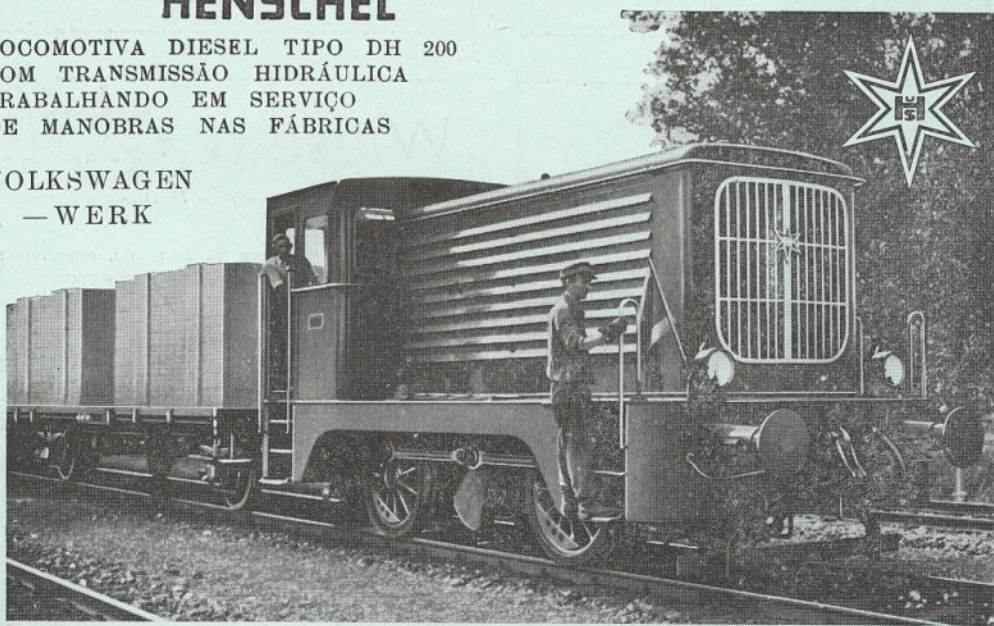
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200
COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE CARLOS EMPIS · RUA DE S. JÚLIO, 23 · LISBOA



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)


CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

liceal, Comercial, Ciclo Preparatório
e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47—LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 62430

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes  Camions para
cargas de 6.000
SIMÕES a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA
Telefones 54012 — 51294

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Wiese & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNAVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vitor — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sifilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alex Salaaanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Janquelra Junior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1908; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CARRERA*, Apartado 4069 Madrid

1592



16 — ABRIL — 1954



ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÉS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| O Porto de Lisboa e a marinha mercante nacional. | 67 |
| Os primeiros comboios na História da Humanidade, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i> | 69 |
| Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais | 73 |
| Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. | 74 |
| Publicações recebidas | 74 |
| Concurso de ideias para o vagão «standard» do futuro | 75 |
| Imprensa | 75 |
| Na assembleia geral extraordinária da C. P. foi aprovado, por unanimidade, a proposta para a emissão de 510.000 obrigações | 75 |
| Três Estádios ou três estilos na vida do homem, por <i>VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA</i> | 76 |
| Congresso Internacional de Caminhos de Ferro | 78 |
| Montepio Ferroviário | 78 |
| Há 50 anos. | 78 |
| Recortes sem Comentários | 79 |

O PORTO DE LISBOA

e a marinha mercante nacional

O que nos diz sobre o assunto o Relatório de 1952 da Administração Geral do Porto de Lisboa

RECEBEMOS o 1.º volume, com as contas do ano de 1952, do Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa.

Como sempre, a sua leitura oferece grande interesse. O porto de Lisboa é uma das expressões mais vivas e eloquentes da vida económica da Nação e destina-se a desempenhar, em próximo futuro, mais altas funções quando, segundo a tese do ilustre Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, em anteriores Relatórios apresentada e defendida, nele se instituir — e tudo virá a seu tempo — uma zona franca para os produtos do nosso Ultramar e do Brasil.

A actual área de jurisdição da Administração do Porto de Lisboa, definida no art. 2.º do Decreto-lei n.º 36976, de 20-7-1948, abrange 110 quilómetros das margens do Tejo, sendo 50 quilómetros na margem direita e 60 quilómetros na margem esquerda, dentro dos concelhos de Lisboa, Oeiras, Loures, Vila Franca de Xira, Almada, Seixal, Barreiro, Montijo, Alcochete e Benavente. É, pois, um dos maiores portos do mundo, sendo também dos mais belos.

Em 1952, ano a que o Relatório presente se refere, entraram no Tejo 5.026 navios, com a tonelagem bruta de 12.667.129 e o movimento de mercadorias é representado por um total de 5.676.234 toneladas, com o valor de 10.072.632 contos.

Antes da última guerra mundial, lê-se no Relatório, a movimentação das entradas de navios no porto, medida pela respectiva tonelagem de uma arqueação bruta, andava à roda de 13 milhões de toneladas:

| | |
|------|------------|
| 1936 | 13.078.503 |
| 1937 | 13.755.566 |
| 1938 | 14.444.200 |

Depois do declínio causado pela guerra, tem-se assistido, terminada esta, à lenta recuperação, de ano para ano, da actividade da navegação marítima no porto. Assim, no ano de 1952 a movimentação de navios entrados já se assinala um novo progresso, sobre os anos anteriores, pela tonelagem total de 12.667.129 toneladas de arqueação bruta, bastante próxima dos números antes da guerra.

Durante o ano de 1952 entraram no porto de Lisboa 783 navios nacionais e 2.032 navios estrangeiros.

No quadro seguinte, respeitante à navegação de longo curso, figuram, com a respectiva tonelagem de arqueação bruta, as principais bandeiras que movimentaram o grande porto de Lisboa:

| | Número de entradas de navios | Ton. de arqueação bruta |
|----------------|------------------------------|-------------------------|
| Inglaterra | 397 | 2.691.110 |
| Portugal | 783 | 2.593.506 |
| Itália | 198 | 1.595.256 |
| França | 116 | 758.703 |
| Argentina | 67 | 740.459 |
| Noruega | 178 | 693.712 |
| Estados-Unidos | 72 | 556.040 |
| Panamá | 73 | 362.887 |
| Espanha | 94 | 347.284 |
| Alemanha | 217 | 339.541 |

Por este quadro, se verifica que a bandeira portuguesa se aproxima do primeiro

lugar, que tem pertencido à nossa velha aliada.

E, segundo se lê no Relatório, é à navegação de longo curso que frequenta o Tejo, tanto nacional como estrangeira, que se deve o aumento da movimentação marítima do porto.

O sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, homem de visão superior, defende a criação de uma grande marinha mercante. Vamos, por isso, arquivar aqui o comentário que o ilustre administrador-geral do porto de Lisboa fez, a propósito, em «Algumas Considerações», com que abre o Relatório:

«Algumas referências se fizeram anteriormente ao Estaleiro Naval da Administração-Geral do Porto de Lisboa, de que é concessionária, desde 1936, a Companhia União Fabril que, diga-se de passagem e uma vez mais, tem nela exercido uma acção de relevo e digna de nota.

E a seguir o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira acrescenta:

«Construído em lugar de estreitos limites e sem possibilidades de ampliação na medida conveniente, este estaleiro deve na boa lógica destinar-se unicamente a trabalhos de reparação de navios. A construção naval, essa terá de fazer-se em outra ou outras zonas do porto».

«É esta uma das indústrias que a razão aconselha a montar em grande no nosso país. Constitui ela uma fonte de riqueza de muito valor para todas as nações, grandes e pequenas, que a exploram».

«País marítimo por excelência o nosso, dominando extensos territórios e com interesses em todas as partes do globo, é de ver que ele não pode viver sem a navegação que não se faz sem navios».

«Das 500.000 toneladas que hoje representam a nossa frota mercante é fatal haver de passar-se para números mais altos até ao ponto de nos igualarmos pelo menos à Holanda ou à Bélgica e mesmo à Suécia ou à Noruega. Por que não de certos países ser grandes armadores e numerar-se entre os grandes países marítimos e nós

continuarmos a figurar, neste aspecto, entre as marinhas secundárias?».

«A política do nosso Governo faz radicar nos nossos cérebros a ideia de que ela nos conduzirá àquele resultado».

E são ainda da autoria do sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira estas considerações oportunas:

«Mas, a existência duma grande frota pressupõe a dos meios de a manter e de a aumentar e reconstituir sempre que necessário. Há para isto que desenvolver e estimular a indústria de construção e reparação naval como se disse no Relatório de 1951, e ainda prover a preparação de técnicos desta especialidade, criando-se os cursos de engenheiros, agentes técnicos, desenhadores e operários de construção naval».

«É claro que não basta criar uma grande marinha mercante. É necessário auxiliá-la em tudo que for possível e justo. Assim, por exemplo, não faz sentido que as mercadorias adquiridas por Portugal a outras nações sejam transportadas em navios estrangeiros para o nosso país nos casos em que é possível dar essa carga aos nossos navios. Desta forma de alimentar uma indústria de que não devemos prescindir resultam importantes economias, entre as quais, de não pequeno vulto, a que se faz em cambiais que ficam no país e que dele saem quando o navio transportador é estrangeiro».

O porto de Lisboa vem sendo enriquecido, em grande ritmo, com melhoramentos importantes. Entre esses melhoramentos figura, no ano de 1952, a construção da doca seca em Pedrouços destinada às actividades da pesca. Outras obras se sucederão a estas, consideradas indispensáveis, como as instalações da acostagem, em Cabo Ruivo, para os navios petroleiros de elevada tonelagem, obras que exigem, naquele ponto, trabalhos de dragagem.

Eis em resumo o que, de maior interesse para esta publicação, nos ofereceu a leitura do 1.º volume do Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa, referente às contas de 1952.

Os primeiros comboios na História da Humanidade

Por CARLOS DE BRITO LEAL

III

O primeiro serviço público de passageiros

NÃO havia horários e os comboios só partiam quando tal era possível; os passageiros eram raros e receavam um desastre grave, porque *aquele cavalinho tocado a fogo* não lhes merecia grande confiança...

George Stephenson, com a sua locomotiva *Rocket*, conseguiu convencer os incrédulos que a máquina de vapor inventada por James Watt, quando adaptada a um vagão, também servia para puxar comboios e podia assim substituir os cavalos de tiro.

A linha férrea de Stockton e Darlington, que havia sido construída numa região mineira do leste de Inglaterra, entre York e Newcastle, apressou-se logo a experimentar essa novidade e verificou que o número de cavalos que puxavam os comboios com carvão de pedra passava assim a ser menor e conseqüentemente o dispêndio com eles incorrido, com a vantagem do transporte ser feito com maior rapidez.

A linha, de via única, fora construída ao longo de uma campina por vezes acidentada e tinha 38 milhas (61 kms.) de extensão, com postos de paragem e cruzamento de 15 em 15 quilómetros.

Havia sido projectada em 1818, mas só iniciou a sua exploração a 27 de Setembro de 1825, abrindo nessa data ao serviço público o transporte de passageiros, que era feito nos mesmos vagões que carregavam o carvão de pedra, sendo de presumir que, finda a jornada, os viajantes se assemelhassem bem mais aos mineiros enfarruscados que trabalhavam nas galerias da mina, do que a simples passageiros de caminhos de ferro.

Mas o tráfego público começara

e pela primeira vez na história dos serviços ferroviários, os comboios passavam assim a transportar também pessoas em vez de somente carga.

De começo, as locomotivas eram apenas empregadas nos comboios com carvão e os de passageiros eram puxados por cavalos, garantindo assim um menor... perigo de vida, às gentes corajosas que não recebiam *viajar de comboio*.

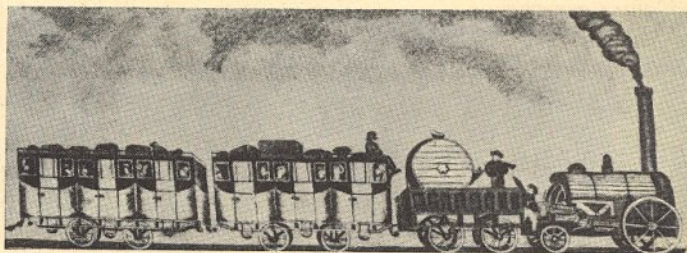
Perante o sucesso verificado na linha de Stockton e Darlington outras companhias logo as formaram em competição com o tráfego que se fazia ao longo dos canais construídos para esse efeito.

A primeira dessas companhias animada de uma maior iniciativa, foi a *Liverpool and Manchester Railway* constituída para competir com o canal de Bridgewater que abrira ao público em 1772 e que em face do aumento de produção das minas e das fábricas já não conseguia transportar com a regularidade necessária toda a carga entre aquelas duas cidades. Dizia-se mesmo que, às vezes, as mercadorias faziam mais rapidamente a viagem da América para Liverpool do que de Liverpool até Manchester, a despeito das elevadas taxas de frete cotadas pela empresa do canal.

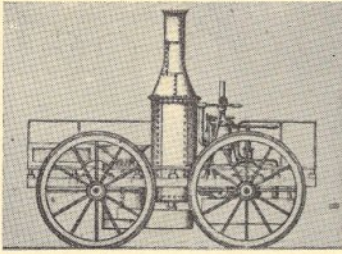
A *Liverpool and Manchester Railway* fora fundada em 1824 e no ano seguinte levou ao Parlamento um projecto de lei, pedindo autorização para iniciar os seus serviços públicos.

Nomeou-se uma comissão para estudar esse pedido, mas esta, perante a grande oposição das

empresas da mala posta e os protestos dos proprietários dos terrenos que se tornava necessário expropriar para construir a linha, acabou, três meses depois, por negar terminantemente qualquer permissão para dar começo



Um comboio da companhia Liverpool and Manchester Railway



A locomotiva Perseverance do engenheiro Timothy Burstall

aos trabalhos. Ficou histórica uma carta escrita a um seu eleitor pelo deputado Tomás Creevy, que fazendo parte da comissão devia por isso manter-se imparcial.

E dizia o deputado Creevy: «Até que enfim! Lá conseguimos estrangular à nascença esse diabólico projecto para um sujo comboio puxado a vapor!»

Mas a *Liverpool and Manchester Railway* não desanimou e pouco tempo decorrido apresentou ao Parlamento um novo requerimento, baseado em outro projecto, que alterava o percurso primitivo procurando assim furtar-se aos protestos levantados, apesar dessa alteração representar, além de um custo muito maior, uma também maior dificuldade de construção, visto tornar-se necessário perfurar mais túneis e construir um grande número de pontes.

Dessa vez a companhia foi mais feliz e o Parlamento autorizou os trabalhos, advertindo contudo que os túneis deveriam ser iluminados a gaz e não seria permitido as locomotivas «acesas» transitarem por eles.

Ainda uma vez mais a companhia se prestou a substituir as máquinas por tracção animal sempre que se tratasse de passar um túnel de extensão maior e os trabalhos começaram com grande entusiasmo.

Tornava-se preciso construir sessenta e três pontes, vários túneis, sendo um deles com cerca de dois quilómetros, um viaduto com nove arcos a mais de vinte metros de altura sobre o vale de Sankey, e a linha teria que transportar uma longa região pantanosa, a Chat Moss, onde só durante uma estação muito seca podiam passar homens e cavalos.

George Stephenson, que se evidenciara nos serviços da linha de Stockton e Darlington, foi convidado em 1826 para engenheiro-chefe da nova companhia ficando a seu cargo não somente a construção da linha com todas as suas obras de arte, como também a direcção de todos os serviços relativos ao material circulante.

Primeiramente os directores não sabiam se deveria adoptar-se um sistema de máquinas fixas que por meio de calabres pudessem puxar os comboios ao longo das várias zonas do percurso, ou utilizar

locomotivas que garantissem um serviço horário regular e eficiente.

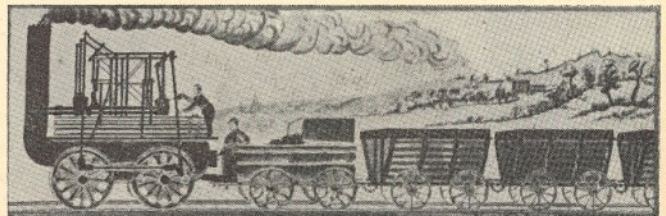
E para obter uma melhor decisão, a companhia abriu um concurso, oferecendo um prémio de quinhentas libras àquele dos engenheiros que apresentasse uma locomotiva «mais aperfeiçoada do que as que até então haviam servido em Stockton e Darlington, devendo pois oferecer uma maior velocidade, com mais potência e um peso menor.

Apareceram cinco concorrentes: George Stephenson com seu filho Robert apresentou a sua *Rocket* com vários melhoramentos que a prática aconselhara, Timothy Hackworth, que era então o engenheiro superintendente da linha Stockton and Darlington e que nesse cargo substituiria Stephenson, apresentou a *Sans Pareil*. A locomotiva *Novelty* foi proposta por Braithwaite e Ericson; a *Perseverance* por Timothy Burstall, e a *Cyclope* concorreu também, utilizando um cavalo que fazia rolar um tapete sem fim ligado às rodas da viatura, tentando desta maneira prescindir do combustível necessário às máquinas a vapor.

As experiências efectuaram-se no dia 6 de Outubro de 1829, num trecho já pronto da linha, situado à distância de 15 quilómetros de Liverpool, e constituíram um acontecimento sensacional, presenciado por uma multidão calculada em mais de dez mil espectadores e policiados por cerca de duzentos agentes especiais voluntários.

Construira-se um grande palanque para os convidados de maior representação e, no dia seguinte, uma gazeta de Liverpool referia-se extensamente ao caso, nos seguintes termos:

«As máquinas fumegantes pareciam voar, oferecendo um dos mais sublimes espectáculos que é dado imaginar-se. Chegava a fazer tonturas o segui-las com a vista e muitos espectadores suspendiam a respiração num receio bem fundado pela vida dos homens corajosos que guiavam essas máquinas num tão grande rasgo de audácia. Torna-se impossível descrever como a todos parecia estranho aquele curioso vulto, expelindo rítmicamente a sua respiração com baforadas de fumo branco e correndo com tão delirante rapidez ao longo de pontes, aterros e túneis, sem se servir de qualquer outro poder



Um comboio da linha de Stockton and Darlington

mágico, além do que lhe era fornecido pelos seus próprios recursos engenhosos».

O prémio de quinhentas libras foi ganho por George Stephenson com a sua locomotiva *Rocket* que, com grande admiração de todos os presentes, chegou a atingir a velocidade fabulosa de... trinta quilómetros à hora.

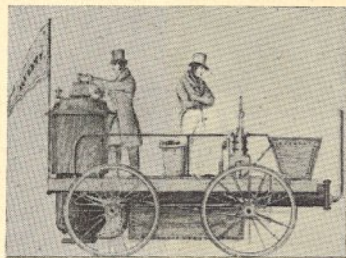
A imprensa tinha razão. Uma tal velocidade era de fazer tonturas às multidões de 1829!

Finalmente, concluídos os trabalhos, a linha era solenemente inaugurada no dia 15 de Novembro de 1830 e aberta ao serviço público regular de mercadorias e passageiros, com um horário previamente estudado, o primeiro que se estabelecia na história das comunicações ferroviárias do mundo.

Nesse dia partiram de Liverpool para Manchester oito comboios que transportaram cerca de oitocentos passageiros e para o comboio inaugural foram convidadas as pessoas da mais alta sociedade inglesa, entre elas o próprio duque de Wellington, que contava então sessenta e um anos de idade e não havia certamente esquecido os passados tempos em que cavalgando pelos montes e vales das nossas linhas de Torres Vedras, militava contra as tropas de Massena.

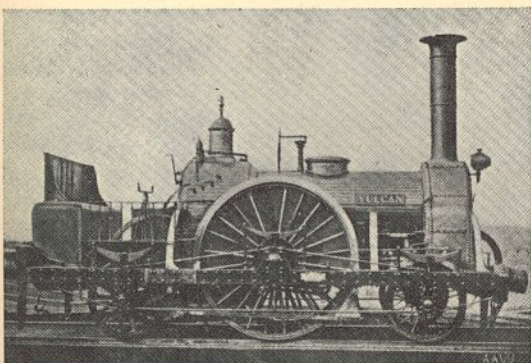
Construira-se propositadamente uma carruagem especial para ele, que os jornais descreveram como sendo uma «imponente obra de arte com pequenas colunas de capitéis lavrados num gosto refinado, ricos dourados com o escudo do duque em cada face e uma varanda em volta. O interior era completamente estofado em seda carmesim, o chão alcatifado e nela tomaram lugar não só o duque de Wellington, como vários lordes e estadistas que tinham vindo de Londres para assistir à inauguração.

Vale a pena transcrever parte do capítulo em que a actriz e escritora Fanny Kemble (1), no seu livro *Records of Girlhood*, tendo sido uma das pessoas convidadas, narra a viagem do comboio inaugural: «Todos nós nos sentíamos possuídos de uma



A locomotiva Novelty dos engenheiros Braithwaite e Ericson

grande curiosidade e aguardávamos ansiosos o momento da partida. Quando a carruagem começou a andar, acelerando pouco a pouco, pudemos então ouvir o soprar do vapor na máquina e os seus guinchos, e dentro em pouco as rodas começaram a girar sobre os carris com uma velocidade surpreendente. Apesar do tempo estar chuvoso, uma densa multidão alinhava-se de cada lado da linha, saudando a passagem do comboio com gritos de entusiasmo e agitando os chapéus e os lenços. Era impressionante ver aquela grande turba a deslizar de cada lado da carruagem com tal tremenda velocidade e o meu espírito recusava-se admitir a possibilidade de seres vivos poderem correr sobre a terra de uma maneira tão veloz. Mas quando me sentia no máximo do meu êxtase, notei que minha mãe se mostrava assustadíssima, disposta a dar tudo o que pudesse para se libertar daquela situação, que a ela lhe parecia prestes a aniquilá-la, bem como a todos os seus companheiros de viagem. Parámos finalmente numa localidade intermédia e pouco depois vimos passar um homem gritando que parassem a máquina, porque um dos convidados tinha sofrido um desastre. Logo outras vozes se ouviram informando com grande excitação, que «mister» Huskisson (2) tinha morrido atropelado, e a confusão que



Uma das primeiras locomotivas da companhia Great Western Railway (G. W. R.)

(1) Fanny Kemble, de seu nome completo, Frances Anne Kemble, pertencia a uma família de grandes artistas teatrais e cantores de ópera. Nascera em Londres em 27 de Novembro de 1809 e ia pois perfazer 21 anos de idade, pouco depois do dia da inauguração do caminho de ferro. Recebera em França uma primorosa educação e, como seus pais e avós, seguiu a vida teatral, tendo debutado poucas semanas antes, a 25 de Outubro, como actriz cantora no teatro de Covent Garden em Londres, no papel de Julieta da ópera de Romani com música de Vaccaj, *Giulietta e Romeo*. Inteligente e formosa, a sua estreia foi um sucesso, que lhe permitiu passar a ser recebida nos salões da melhor sociedade de Londres, explicando-se assim o ter sido também convidada para a inauguração. A data da sua morte, 15 de Janeiro de 1895, havia publicado vários poemas e diversos volumes de memórias, que ficaram na literatura inglesa como valiosas fontes de informação para a história da vida social do seu tempo.

(2) William Huskisson, que faleceu no Hospital Real de Manchester, com 60 anos de idade, no dia da inauguração do primeiro serviço público de passageiros, vítima do desastre a que este artigo se refere, tinha sido ministro das Colónias no gabinete de Pitt (1804-05), no de Portland (1807-09) e fez parte do ministério formado pelo duque de Wellington pouco antes de perder a vida. Era um estadista notável que deixou o seu nome ligado às maiores reformas agrícolas iniciadas nessa época em Inglaterra.

então se estabeleceu não se pode descrever. Os passageiros chamavam-se uns aos outros de carruagem para carruagem para melhor se certificarem de que nada lhes sucedera. Por fim veio a saber-se que ele tinha sido atropelado e tinha uma perna partida com um grande golpe na coxa. Foi Lady Wellington, a quem consegui falar, que me forneceu os seguintes detalhes:

«Quando a máquina parou para beber água, muitos convidados que seguiam na carruagem dos directores, apearam-se e foram ver a locomotiva mais de perto e entre eles, mister Huskinson. De repente apareceu como um relâmpago outra máquina que andava percorrendo a linha lateral em experiências. Gritando: «Parem essa máquina!!! Fugam da linha!!!», todos procuraram afastar-se o mais rapidamente que puderam, à excepção de mister Huskinson que, devido à sua idade, não pôde desviar-se suficientemente depressa e foi por isso colhido e arremessado a distância com uma perna golpeada de uma maneira horrível. Um dos convidados, que é um cirurgião famoso de Londres, correu para ele, ergueu-o e logo lhe atou a artéria com o seu lenço. Em seguida colocaram-no numa carruagem que destacaram do comboio e logo fizeram com que outra locomotiva seguisse imediatamente com ele para Manchester para dar entrada no hospital».

Tão grande foi a impressão por todos sofrida, que o duque de Wellington queria desistir e regressar a Liverpool, só acedendo a prosseguir quando lhe disseram que toda a população de Manchester o aguardava e a sua não comparência poderia dar origem a distúrbios.

«E assim o comboio continuou a sua viagem com todos nós impressionados com o triste acontecimento».

«Só à chegada a Manchester nos informaram que mister Huskinson falecera não resistindo à perda de sangue motivada pelo grande ferimento e

a inauguração fez-se assim num ambiente de luto inesperado».

A despeito do desastre, o serviço de passageiros fora iniciado de uma maneira definitiva e com ele a certeza de que os transportes por caminho de ferro garantiam um meio de comunicações superior a todos os outros até então empregados.

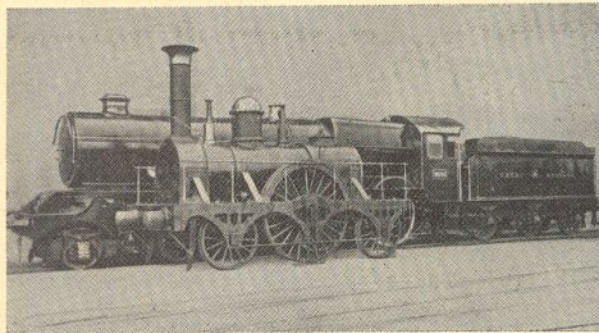
Em seguida à Liverpool and Manchester Railway, cuja linha custara oitocentas mil libras, outras companhias em breve se formaram como a Midland Railway, cujo primeiro serviço público foi inaugurado em 17 de Julho de 1832 com uma linha férrea ligando as cidades de Leicester e Swannington. Entretanto, a construção de outros caminhos de ferro prosseguia febrilmente e a 4 de Junho de 1838 a companhia Great Western Railway (G. W. R.) fazia o seu primeiro comboio percorrer já com uma velocidade de 45 quilómetros à hora, o primeiro troço terminado, de Bristol para Maidenhead.

O serviço ferroviário estava definitivamente estabelecido e todos os países do mundo perante o triunfo de tal meio de comunicação tão claramente demonstrado em Inglaterra, procuravam apenas imitar a iniciativa dos engenheiros ingleses, que assim haviam aberto ao serviço público OS PRIMEIROS COMBOIOS NA HISTÓRIA DA HUMANIDADE.

Longe iam já os tempos em que:

Não havia horários e os comboios só partiam quando tal era possível; os passageiros eram raros e receavam um desastre grave porque *aquele cavallinho tocado a fogo* não lhes merecia grande confiança...

BIBLIOGRAFIA: *History of English Railways*, por John Francis, 2 vols. 1841; *Our Iron Roads*, por F. S. Williams, 1851; *Lives of British Engineers*, por W. W. Towlinson, 1914; *The North Eastern Railway* por E. J. MacDermot, 2 vols. 1927; *The Centenary History of the Liverpool and Manchester Railway*, por C. F. Dendy Marsall, 1950; *History of British Railways down to the Year 1830*, por C. F. Dendy Marshall, 1938; *The Evolution of Railways*, por Charles E. Lee, 1945; *Our Railway History*, por Rixon Bucknall, 1944.



A avôzinha e a neta colossal

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Inauguração da Brasil-Bolívia

O interesse económico do Brasil-Bolívia é, segundo informa a *Revista Ferroviária*, relativo. A estrada terá sido construída para possibilitar o transporte do petróleo boliviano para o território nacional. Mas esse petróleo existirá—existirá, porque, por enquanto, só existe no subsolo, sem maiores possibilidades comerciais—a tão grande grande distância da ponta dos carris em Santa Cruz de la Sierra, e Santa Cruz se encontra a tão grande distância de Corumbá, que a sua vantagem material poderá diluir-se nas delongas do correio pelo percurso imenso para ser realizado em carros tanques e nos onus a que forçosamente ficará sujeito;—antes de atingir Santa Cruz de la Sierra, para ser carregado nos comboios, o petróleo terá de ser trazido, também por via terrestre, através cerca de 300 quilómetros, que são tantos quantos medeiam entre a zona petrolífera do Parapeti e aquela cidade. Considerando-se que nessa distância só existem más rodovias, as chamadas carreteras no idioma local, é fácil compreender o que isso representará de despesas a recairem sobre o combustível. E tudo, apenas, para chegar-se a Corumbá, onde não dispomos de destilarias. Admitindo-se, contudo, que o petróleo já venha refinado, o que tornaria o transporte inevitavelmente mais caro, ainda cabe a pergunta:—Corumbá tem capacidade para consumir o petróleo que lhes poderão fornecer os poços da Bolívia?

Parece que não. Nem Corumbá nem toda a região que a circunda, porque ali ainda não se estabeleceu a indústria capaz de transformá-lo na energia destinada a produzir riqueza. O petróleo, então, ou virá em pequena escala, ou, se vier em escala maior, terá de ser transportado ainda além até alcançar São Paulo. E o que isso representará de mais despesas, só a prática poderá dizer. Eis porque o interesse económico da construção da grande estrada, sendo relativo, poderá ser até duvidoso para o Brasil. Construímos o caminho de ferro e teríamos de o construir, sem dúvida, mas não porque esperemos colher grandes vantagens da sua existência, indo buscar o petróleo por tão onerosos processos através das matas bolivianas, senão pelo compromisso assumido, honrando uma palavra empenhada e indo de encontro ao desejo do labo-

rioso povo andino. O que realizámos, para ele, ficará sempre marcado como uma viva demonstração de colaborar para seu desenvolvimento, lançando um meio efectivo de transporte,—o caminho de ferro—onde até então nenhum outro houvera, entre a fronteira do Brasil, no Arroyo de Concepcion, e as primeiras faladas dos Andes, por todo o baixo oriente boliviano.

* * *

Essa demonstração avulta tanto mais quanto considerarmos a obra do ponto de vista de sua execução material. O que ele representa de esforço e mesmo sacrificio humano, nas penas sofridas pelos nossos patrícios nas inhóspitas regiões por onde a linha foi levada, só mesmo os que ali estiveram poderão dizer, porque só eles sentiram. A estrada foi conduzida por onde a civilização pouco ainda havia penetrado, onde as condições do conforto mínimo—mal existiam e onde o próprio elemento humano era escasso e, no raro que podia ser encontrado, o conhecimento e as aptidões eram praticamente nulas. As circunstâncias criaram, como não podiam deixar de criar, mil e um embaraços até à administração da construção do distante caminho de ferro. O elemento humano não existindo na zona, teve de ser buscado no próprio Brasil, no Estado de Mato Grosso, em São Paulo, e até em Minas Gerais, sendo comum o seu recrutamento na região de Montes Claros; o desconforto só foi superado pelo sacrificio, que só ele poderia corresponder ao chamamento patriótico para atender ao compromisso assumido e o trabalho teve, por isso tudo, de ser redobrado em suas canseiras quotidianas por todos esses anos em que se desenvolveu, desde as primeiras picadas que permitiram os alinhamentos iniciais, até o último carril colocado sobre a ponte provisória do rio Grande, através do qual a primeira locomotiva circulou para alcançar Santa Cruz de la Sierra.

* * *

A Estrada de Ferro Brasil Bolívia encontra-se, agora, em condição de ser utilizada em toda a extensão de mais de 600 quilómetros que medeiam entre Corumbá e Santa Cruz. Não está concluída, é certo, porque muitas obras complementares

ainda terão de ser levadas a efeito para seu termo e essas obras ainda consumirão tempo e dinheiro. Mas de qualquer forma se concretizou, constituindo um acontecimento cujo valor é inegável no muito que representa de trabalho e boa vontade entre povos amigos.

Registrando o facto e fixando tudo quanto o Brasil empregou na sua consecução, ainda queremos fixar, também, o proeminente papel que nele desempenhou a «Comissão Mista Ferroviária Brasil-Bolívia» que, sob a presidência do engenheiro Luís Alberto Whately, com tanta sabedoria, conhecimento e desprendimento a ela se dedicou, plantando no coração da América do Sul, em plena mata boliviana, um marco do quanto pode e é capaz de realizar a engenharia ferroviária brasileira.

Pontualidade inglesa

Em um trabalho que publicou em *The Manchester Guardian*, de Londres, Mr. John Elliot, director executivo das British Railways, fixou os grandes progressos obtidos pelas estradas britânicas sobre o rigor horário dos comboios.

O artigo reúne dados estatísticos relativos aos períodos de quatro semanas terminadas em 4 de Outubro de 1951 e 1952, época, em ambos os anos, de boas condições climatológicas, que se podem considerar como normais sob o ponto de vista de circulação.

No mencionado período de 1952, 47,3% dos comboios expressos chegaram à hora e 70,7% com atrasos menores de cinco minutos, contra 39% e 62,8%, e respectivamente, no mesmo período de 1951; para as demais classes de serviço 78,2% dos comboios chegaram à hora em 1952 e 74,5% em 1951.

Essa franca redução de atrasos foi possível, em grande parte, devido às meticolosas estatísticas que recolhem não só os dados da pontualidade do serviço de cada região em seu conjunto como considera os relativos a certos comboios em particular, investigando as causas dos atrasos.

As grandes diferenças existentes entre umas regiões e outras impedem estabelecer concursos interregionais para estímulo da pontualidade. Assim, entre Londres e a Escócia, alguns de cujos comboios cobrem distâncias de até 560 milhas, na região sul, por exemplo, com comboios geralmente curtos.

As condições de atraso a proporção entre serviços de passageiros e mercadorias e a electrificação são outros factores que dificultam a comparação. A tração eléctrica sempre oferece melhor serviço no que se refere à pontualidade: no período de 6 de Setembro a 4 de Outubro de 1952, 71,4% dos comboios expressos-eléctricos chega-



Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Expedicionário à França em 1917

Em comemoração do 35.º aniversário do seu regresso a Portugal, realiza-se na Colónia de Férias da F. N. A. T. (Costa da Caparica), no domingo 23 de Maio próximo, sob a presidência do seu antigo Comandante, General Raúl Esteves, a reunião anual dos antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário à França em 1917.

Os combatentes reúnem-se no Largo de Cacilhas, de onde partem pelas 11-30 h. em autocarros.

A caminho da Costa da Caparica, serão visitadas as ruínas do antigo Convento dos Capuchos, e apreciadas as surpreendentes paisagens que se desfrutam do seu histórico mirante.

Pelas 13-15 h. realiza-se o grande banquete de confraternização a que devem assistir cerca de 300 antigos combatentes.

A festa será abrilhantada pela Orquestra Artística da F. N. A. T..

Publicações recebidas

Relatório do Conselho de Administração das Companhias Reunidas Gás e Electricidade — (Exercício de 1953)

Recebemos o Relatório do Conselho da Administração e Parecer do Conselho Fiscal, com o Balanço e Contas de ganhos e perdas, referentes ao exercício de 1953, das Companhias Reunidas Gás e Electricidade.

As contas do exercício de 1953 apresentam-se com o saldo da conta de ganhos e perdas no montante de 41.255.885\$18, dos quais 723.830\$76 foram para fundo de «Participação do pessoal nos lucros do exercício».

Acompanhando a obra iniciada pelo Governo, as Companhias Reunidas criaram 10 cursos contra o analfabetismo, que tiveram uma frequência de 400 alunos, dos quais 63 já obtiveram aprovação.

ram à hora e 94% com atrasos inferiores a cinco minutos, contra 45,6% e 69%, respectivamente, para os comboios traccionados a vapor.

Sem embargo, é para se ter em conta o maior número de comboios que circularam conduzidos pelas locomotivas a vapor.

Concurso de ideias para o vagão («standard») do futuro

O «Office» de Investigações e Ensaios da União Internacional de Caminhos de Ferro abrirá, dentro em breve, um concurso denominado «Concurso de ideias para o vagão *standard* do futuro», a que poderão ser admitidos firmas, escritórios de estudos ou particulares interessados, mediante pagamento da inscrição de 2.000 florins holandeses.

O concurso tem por objecto contribuir para o desenvolvimento de novas concepções técnicas no desenho e no fabrico de vagões de caminhos de ferro, susceptíveis de conduzir eventualmente, no futuro, a uma economia geral de utilização maior do que a que é possível conseguir com os actuais vagões «standard». As condições do Concurso esclarecem em que direcções se pode procurar esta maior economia. Um júri, de que fazem parte Peritos dos Caminhos de Ferro e Peritos da Indústria de construção de vagões, examinará as propostas dos concorrentes.

O Concurso prevê prémios que representam um valor total de 120.000 florins holandeses.

As soluções premiadas poderão constituir objecto de estudos e aplicações ulteriores, depois da realização de protótipos, que serão submetidos a ensaio. Respeitar-se-á a propriedade industrial das soluções que vierem a ser preferidas.

Recebem-se inscrições, dirigidas ao Presidente do «Office de Recherches et d'Essais (O.R.E.), Bâtiment III de la Direction Générale des Nederlandsche Spoorwegen, Moreelsepark 1, Utrecht (Pays Bas), de 1 a 30 de Junho de 1954 inclusive. As propostas dos concorrentes deverão ser enviadas antes de 31 de Dezembro de 1954. As importâncias das inscrições deverão ser remetidas, para crédito dos «Nederlandsche Spoorwegen», ao «Tweentsche Bank», em Amsterdão, com a indicação de «Concours O.R.E.B. 12».

A partir de 15 de Maio de 1954 poderá obter-se o texto definitivo das condições do Concurso por pedido dirigido ao «Bureau de 1' O.R.E.», Moreelsepark 1, Utrecht.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — A's 21,30 — «Golgota».
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A Espada e a Rosa».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Thunda, Rei do Congo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Imprensa

« REPÚBLICA »

Assumi as funções de Director-Adjunto do diário *República*, o ilustre escritor e poeta sr. dr. Alfredo Pedro Guisado, que foi companheiro de Fernando Pessoa, tendo feito também parte do grupo que promoveu a publicação da revista *Orfeu*.

Os nossos melhores cumprimentos.

« DIÁRIO DE LISBOA »

No dia 7 de Abril entrou no 34.º ano de publicação o *Diário de Lisboa* e o aniversário deste vespertino, que veio animar o quadro da Imprensa do País com novas modalidades, constituiu um pretexto para que em volta do sr. dr. Joaquim Manso, seu director e fundador, se reunissem todos os seus colaboradores, muitos amigos pessoais e representantes dos diários da capital e do Porto, numa sincera e entusiástica manifestação de simpatia e de respeito.

Ao sr. dr. Joaquim Manso apresentamos a expressão das nossas homenagens e desejos de longa vida, para que possa continuar por muitos anos à frente do seu jornal, onde contamos muitos amigos leais.

Na assembleia geral extraordinária da C. P.

foi aprovada, por unanimidade, a proposta

para a emissão de 510.000 obrigações

No edificio do Rossio, reuniu-se no dia 8 do corrente, sob a presidência do sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. drs. Meireles de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres, uma assembleia geral extraordinária dos acionistas dos Caminhos de Ferro Portugueses possuidores de um capital igual ou superior a 10 mil escudos, para apreciar uma emissão de obrigações, nos termos do decreto-lei 39.531 de 6 de Fevereiro de 1954.

Depois de ter sido lida uma proposta do Conselho de Administração para a emissão de 510.000 obrigações, com o aval do Estado, do valor nominal de mil escudos e ao juro de 4,5%, isentos de imposto, o sr. presidente da mesa fez algumas considerações sobre a proposta, afirmando que a emissão é de utilidade para o prestígio financeiro da Companhia.

A assembleia aprovou a proposta por unanimidade.

TRÊS ESTÁDIOS

OU TRÊS ESTILOS NA VIDA DO HOMEM

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

UMA das nossas preocupações dominantes como jovem docente e como homem que teima em contactar com o público, entregando-se-lhe pela moeda do espírito, é a da formação dos novos, sejam as crianças na vida escolar, sejam os adolescentes em sua fase escultória de valores humanos.

Desconhecer o fâcies psicológico destas idades, com as suas características e interesses predominantes, equivale a viver-se no estado de analfabeto adentro de uma biblioteca pujante de recheio e luz. Por isso que é confrangedor verem-se os pouquíssimos escrúpulos e ausência de conhecimentos de psicologia com que actua essa multidão de escriturários da rádio e dos magazines. A vaidade leva-os a julgarem-se mestres das multidões, pedindo aos incautos lhes confessem os seus problemas, as suas angústias, o seu caso, e receberão em troca um arrazoado de conselhos, ali vozeirados pelo microfone, acolá escribedos nas tais colunas das revistas domésticas. Oçam e leiam: dirão se a razão nos foge!

É também frequente chegar a esses oráculos da era publicitária, em que o reclamo ao amendoim torrado se mistura com as maravilhas da cibernética, o apelo de jovens mal orientados no sentido de lhes ser indicada como que uma panaceia de fazer cultura geral. Este é o termo: cultura geral. Rapazes e raparigas, insuficientemente encaminhados em seus cursos secundários, sentem que o ambiente social lhes pede um certo grau do cultura. Então apelam para esses mestres de saber caseiro. E alguém lhes diga que eles nada sabem! Chamariam estulto a Sócrates por toda a sua sabedoria ser a máxima ignorância... Expliquemos: em todos os tempos houve três classes de homens em relação ao saber, como conteúdo da cultura e, daí, da personalidade. Uns são do tipo sabe-tudo, autênticas enciclopédias vivas, do jeito do nosso Figaro e mesmo dos referidos escriturários da publicidade radiofónica ou magazinesca. Outros são do tipo dirigido e, como imанизados por força de tropismo, estudam em obediência a um fim, buscam o encontro de uma fórmula ou de uma nova substância química, talqualmente o fazem o técnico e o cientista e o artista. Outros

ainda — e esses são os que sofrem o drama angustiante da existência —, atravessando mundos de ideias, dragando os subterrâneos do pensamento, encontram abismos sob abismos ou infinitos sobre infinitos... e eis então os filósofos que, seguindo na pegada de Sócrates, sinceramente confessam nada saber.

Três estádios, portanto. Permanecer no primeiro é a felicidade animal pela vida-fora. Aquietar-se no segundo é a felicidade humana que há-de projectar-se no proveito das gentes. Mergulhar no terceiro é saír da caverna dos homens e aparecer algures num plano abstracto sem pilares de cimento, sem formas que o vulgo admire: é todavia viver autênticamente. Viver ora na mística de Deus, ora na metafísica das ideias, mas sempre fora do mundo das coisas a que o prazer dá aconchego e a que a vulgaridade empresta o ritmo aparente da harmonia.

Prosseguindo em nossa tese, chega-se a uma conclusão: os jovens, querendo vestir uma capa transparente de cultura geral, dirigem-se aos actores do primeiro estádio e deles recebem maléfico conselho e malogrado exemplo. Logo, as novas gerações estão pèssimamente guiadas. O jogador da bola, o cantor de fado, o actor de cinema, o locutor da rádio não podem de modo algum ser as figuras e os modelos para a escultura da sua personalidade. Os adolescentes, preocupados por uma ansiedade quase neurótica, ansiedade que é foco de valores espirituais soberbos, vêm-se frente a frente entre a mediocridade do desporto emotivo e a fatuidade do cinema mórbido. E tudo se perde na orgia dos erros que vitimam a mentalidade de hoje. Assim pouco adiantou que, no século XVIII, surgisse um Rousseau de lupa milagrosa capaz da maior descoberta de todos os tempos — a criança e o adolescente. Sim, a criança e o adolescente na história da educação teriam sòmente dois séculos de existência. A sua descoberta é um milagre da pedagogia, tendo hoje a escola nova colocado neles o seu centro de acção. E aqui está por que eu ía insinuando que a verdadeira forma só na Escola pode encontrá-la o jovem. Fora da Escola, o erro e a estultícia. Dentro da Escola, a personalidade e a cultura. Não importa agora o problema da educação de harmonia com o

tipo e com os interesses do aluno, mas um pouco de análise sobre a importância das disciplinas escolares para arranjo de cultura. Importa-nos querer na Escola um outro Pigmalão da lenda. Sobrepô-la a essoutra escola pública, em que os mestres são o jogador, o cantador, o actor, o locutor e o folhetinista.

Que fazer, por exemplo, quando um desses conselheiros públicos encaminha os jovens para a leitura dos romances policiais, de historietas, de folhetins, de romances de situações, de escândalos de vedetas da tela?

A Escola fará muito, se quiser. Admitimos, porém, que os nossos leitores fiquem desapontados por intrometermos a leitura dos romances e dos folhetins no panorama dos erros apontados. Não vai de desapontamento, porquanto os bons psicólogos apuraram que a atenção, como faculdade básica da aprendizagem, enfraquece na medida em que o indivíduo se entrega a leituras folhetinescas. Claro que a atenção implica esforço e disciplina da vontade. E todo aquele que lê em demasia romances e historietas cor de rosa torna-se preguiçoso, desagregando a sua personalidade para a fazer coincidir com esses bocados tão vazios de vida e de verdade, como os que povoam a literatura de cordel. Quem seja incapaz de esforço, é incapaz de atenção, e consequentemente o seu mundo das imagens, que totalizam a forma abstracta da inteligência (forma indispensável ao homem civilizado), fica reduzidíssimo. Uma inteligência sem imagens e sem conteúdo nada pode construir ao serviço da atmosfera social que a solicita.

Se a leitura vã — e aqui cabe também o cinema na sua maior densidade de produção — desagrega a personalidade e enfraquece sobremaneira a atenção, temos já boa razão para a apodar de nociva. O antidoto será precisamente o meio que contribua para a formação da personalidade e para o robustecimento da atenção e da memória fecundas. Têmo-lo precisamente na Escola. Essa é que é a panaceia ideal. As disciplinas constantes do curriculum escolar da criança e do adolescente têm vitaminas bastantes, se forem aplicadas como estímulos para acordar no aluno a sua forma típica. Foquemos o caso das ciências históricas. A nosso ver, essas poderão suprimir o efeito malévolo da literatura de cordel, desde que, antes de se ler a história das nações, se estude a biografia dos seus grandes homens, na ciência, na literatura, na política, na religião, nas artes e no pensamento. Um autor moderno assevera mesmo que a própria história escolar se estuda melhor nas biografias, visto que a Humanidade é

influenciada e conduzida por homens que têm individualidade. Chega para provar que a História é biografia, e a biografia um género literário que interessa, em especial, à adolescência, ou seja a idade escolar para quem Portugal ainda não encontrou uma literatura apropriada, deixando-a arrastar-se pelo sabor emotivo e ligeiro da novela policial e do folhetim.

A biografia, de preferência a biografia romaneada, género explorado com grandeza por Maurois, Ludwig, Rolland, Zweig e ainda pelo cinema, por aproximar o leitor de figuras reais que algures existem, serve-lhe de incentivo e de mestre por quem o discípulo sente uma paixão quente, que deixa boas cicatrizes na mentalidade em formação. Melhor seria que, na escola, a História fosse comunicada através das biografias, e da Geografia social, política e económica das épocas, sem o rosário de factos e acontecimentos que engrinaldam o fastidioso compêndio escolar.

Quantas vocações poderão despertar só pelo facto de o leitor encontrar num biografado um novo jacto de luz. Se tal homem atingiu aquela cumeada, por que não há-de escalá-la também o leitor? O mesmo não acontece em relação às figuras imaginadas à régua e compasso no estirador dos romancistas. Um Sherlock Holmes ou um Max Tudd, por mais hábeis que sejam, nunca existiram; por isso não elevam o leitor: divertem-no apenas. Outros há que, lendo romances tirados da existência (é o caso das biografias e, diga-se de passagem, o motivo do sucesso do cinema italiano) depressa que verificarão a vida é digna e bela e vale a pena usufruí-la, ao contrário daqueles que, cépticos e amorfos, se recolhem nas páginas de novela, como cocainómanos, sorvendo o seu alcalóide.

Além das biografias de todas as figuras recomendadas da nossa História, e de tantas outras, pertença da universalidade, tem o curriculum escolar esplêndidos meios didácticos para dirigir a tal cultura geral do adolescente. As ciências exactas e as naturais, transferindo-se os seus métodos para a vida prática, dar-lhe-ão a noção do rigor, a educação da atenção, habituando ao esforço e ao domínio da vontade.

E só a didáctica, com estes dois caminhos, nos dá a possibilidade de entregarmos aos novos jovens alguma cultura geral, afastando-se do folhetim, dos consultórios radiofónicos e dos jornais enfeudados à bola. O programa de trabalhos há-de urdi-lo a Escola. Não o fazendo, será cúmplice da mediocridade em que crescem e vivem as novas gerações.

(Do livro no prelo EM BUSCA DE NOVOS RUMOS)

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

**As individualidades que vão representar,
em Londres, o nosso País**

Como anunciámos no nosso último número, ao inserir o programa dos trabalhos, realiza-se, nos dias 19 a 26 do próximo mês de Maio, em Londres, a XVI sessão da Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. Nos trabalhos da reunião de Londres participará a representação portuguesa.

Sabemos que, como representantes da C. P., seguirão para Londres, os srs. Eng. Mário Costa, Dr. Malheiro Reimão, e Eng.^{os} Espregueira Mendes, Branco Cabral, Campos Henriques, Fernando Arruda, Constantino de Carvalho e Júlio José dos Santos.

O Ministério do Ultramar será representado pelos srs. Engenheiros Francisco dos Santos Pinto Teixeira, Inspector Superior de Fomento; Eugénio Salles Lane, Administrador do Caminho de Ferro de Amboim; Fernando Augusto Soares Seixas, Director da Divisão de Exploração de Moçambique; Jaime Amâncio Cruz, Adjunto Electrotécnico da Direcção dos Serviços-Moçambique; Jorge Emílio de Melo Vieira, membro do Conselho de Administração do Porto, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola e Raimundo Rodrigues Serrão, Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola.

O Caminho de Ferro de Benguela enviará como seus delegados os srs. Engenheiros José Duarte Ferreira e Carlos Manitto Torres.

* * *

Tratando-se de um acontecimento de relevo internacional, cuja importância bem merece ser assinalada nas nossas colunas, vamos dedicar ao próximo Congresso de Caminhos de Ferro uma edição especial, que sairá no dia 16 de Maio e para a qual já possuímos colaboração de muito interesse.

MONTEPIO FERROVIÁRIO

Na Assembleia Geral Ordinária desta Associação de Socorros Mútuos do Pessoal Empregado nos Caminhos de Ferro de Portugal e de suas famílias, realizada no dia 27 de Março, foram eleitos os Corpos Gerentes no ano de 1954, ficando na presidência da Mesa da Assembleia Geral o sr. Silvano Augusto Costa, Chefe de Reparação Principal; na presidência da Direcção o sr. José da Costa Ayres, Fiel de Armazém; e na presidência do Conselho Fiscal, o sr. Camilo Lopes, Chefe de Secção.

A Direcção de 1953, louvada, justamente, pelo Conselho Fiscal, realizou obra de vulto, não só procurando o equilíbrio entre as receitas e as despesas administrativas, mas também fazendo a aquisição do prédio da rua de D. João de Castro, n.ºs 29, 29-A e 29-B, em Lisboa, cujo rendimento foi melhorar as reservas matemáticas do Montepio.

Esta Associação possui outro imóvel na rua Augusto Gil. Durante o ano de 1953, o Montepio Ferroviário pagou aos herdeiros dos associados falecidos a importância de 160.790\$50, totalizando assim 4.868.426\$50, volume distribuído até agora por esta instituição.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Abril de 1904)

Zona Central

Continua o movimento de sympathia e interesse, por parte de todas as povoações que figuram nos projectos d'esta rede como destinadas a ser atravessadas ou servidas por linhas ferreas, e mesmo de outras localidades que pretendem que essas linhas se lhes aproximem.

Rara é a cidade ou a villa d'essa região que não se tem posto em campo a favor dos seus interesses, e por toda a parte se realizam reuniões, se fazem estudos, se formulam pedidos, o que é um bom symptoma de vitalidade que se deve á bella iniciativa do illustre ministro que apresentou o projecto.

Em Lisboa realizou-se no dia 13 uma importante reunião, na sala da Associação industrial, onde se fizeram representar os povos de Ceia, Castello de Vide, Penamacor, Fundão, Rio Maior, Torres Novas, Thomar, Coimbra, Gouveia, Covilhã, Manteigas, Louzã, Certã, Villa de Rei, Caldas da Rainha, Proença-a-Nova, e Oleiros, resolvendo-se pedir a introdução de varias modificações no projecto já approved pela Associação dos Engenheiros, modificações que constam da representação, que logo no dia seguinte foi entregue, pela comissão para esse fim nomeada, ao sr. ministro das Obras Publicas.

Segundo essa representação as linhas a construir, seriam, além das indicadas no projecto que já aqui descrevemos, uma, de via larga de Castello de Vide por Niza a Villa Velha de Rodam, o ramal de via reduzida de Coimbra por Miranda do Corvo a Louzã, que não vem naquelle projecto porque não é mais do que a construcção da linha do Mondego, já concedida; o prolongamento da linha da Covilhã para Manteigas, por Teixoso, Orjaes e Aldeia de Matto, caso este prolongamento da linha de Penamacôr por Belmonte a Manteigas, e que a linha de Penamacôr saia da Certã por Proença-a-Nova, Sobreira Formosa, Sarxedas, Castello Branco, Idanha, Penamacôr, prolongando-se ainda por Capinha, Caria ou Belmonte a Manteigas, caso este prolongamento seja mais economico do que o prolongamento da linha do Zezere, desde a Covilhã a Manteigas.

O sr. ministro respondeu que o seu maior empenho era acceder aos desejos dos commissionados, tanto mais que rejubilava pelo facto de lhe pedirem a execucao de um projecto de sua iniciativa, facto raro na vida politica dos ministros, cujos actos são quasi sempre condemnados, mas por maior que fosse a sua boa vontade, não se podia comprometter a fazer passar em côrtes a sua proposta, por ir muito adeantada a sessão legislativa e tornar-se necessario contar com a cooperação e apoio da opposição para a rapida solução d'esse problema. Acrescentou ainda que a presença dos deputados progressistas srs. conde de Penha Garcia e Rodrigues Nogueira era penhor seguro de que a opposição não poria grandes obstaculos á sua proposta e com isso se deviam satisfazer os interessados na construcção dos caminhos de ferro.

A commissão foi depois apresentar eguaes pedidos ao sr. presidente do conselho, que prometteu cooperar quanto lhe fosse possivel com o sr. ministro das obras publicas, no sentido dos desejos dos delegados.

Recortes sem Comentários

Padres revoltados

PARIS, 3 de Março — Consta que cerca de 30 «padres-operários» de um total 103, se recusaram a obedecer à ordem dos bispos para abandonarem os seus empregos civis. Em Limoges, 5 «padres-operários» informaram o bispo de que tencionam continuar com as suas ocupações e a sua missão. Não foi ainda exercida qualquer sanção contra eles pelo bispo. De 4 «padres-operários», de Toulouse, disse-se que um se recusava a obedecer ao édito papal. — (Reuter).

Abuso do tabaco

PARIS, 5 de Março — O dr. Jean Courtial, conhecido especialista francês, do cancro, disse hoje que, de 100 doentes de cancro dos pulmões que tratara, 80 eram grandes fumadores. Acrescentou não ser ainda possível provar que o fumo provocasse o cancro.

Outro especialista, o professor René Auguenin declarou que há dez anos estava firmemente convencido de que o tabaco provocava cancro nos pulmões. Todavia, hoje não estava tão certo disso.

A Liga Francesa Contra o Cancro revelou que essa doença matava uma pessoa de 7 em 7 minutos, em França, ou seja 85.000 por ano. Descobrem-se anualmente 140.000 a 150.000 casos de cancro.

A Liga está a organizar uma campanha em todo o país para intensificar a luta contra a terrível doença. — (Reuter).

Carnaval com 5.000 feridos

RIO DE JANEIRO, 6 — O Carnaval nesta cidade foi um dos mais sangrentos dos últimos anos. Para cima de 5.000 pessoas ficaram feridas e foram socorridas em diversos postos; dezenas de agressões se deram, assim como atropelamentos, furtos e assaltos, além de 13 crimes de morte. A

Polícia, que esteve sempre vigilante, prendeu também 116 carteiristas. Deram-se ainda centenas de casos de embriaguez. Houve fracturas, intoxicações, mordeduras de animais, luxações, envenenamentos, queimaduras, abortos, facadas, etc. A Rádio Patrulha recebeu 589 chamadas e os bombeiros 58. Mais de 335 pessoas se queixaram à Polícia por diversos motivos e mais de 50 mortes violentas se deram nos três dias de Carnaval. Registaram-se também alguns casos de desaparecimentos de menores.

O número exacto de pessoas socorridas foi de 5.669, contra 4.578 do ano passado. — (E.).

Uma libra «genial» leva o dono à cadeia

NEWCASTLE (Natal) — O indígena David Nyusa, de 21 anos de idade, pagou com uma nota de libra artigos que adquiriu na estação de Newcastle e levou o troco, mas o dono do estabelecimento, Aaron, pediu a intervenção da polícia ferroviária.

No tribunal de Newcastle averiguou-se que a nota de libra em questão tinha inscrita as seguintes palavras: Banco Real do Riso — Gerente Genial, O Cavalheiro Jack.

O indígena foi condenado a um mês de trabalhos forçados — (Sapa Reuter).

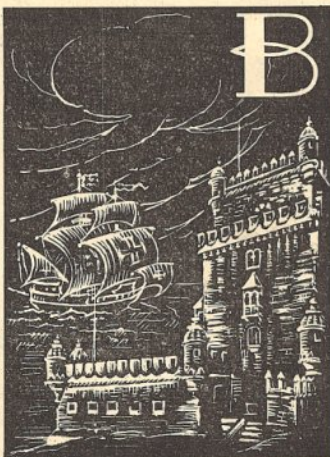
(De Notícias da Beira)

Pára-raios... de madeira

Ao começar o inverno, a municipalidade de Pamplona (Espanha) resolveu fazer reparações nos telhados do edificio do Tribunal.

O operário de tal encarregado verificou, com surpresa, que os catorze pára-raios do edificio não passavam de outros tantos pedaços de madeira, pintados, a imitar os verdadeiros, de cobre, que um funcionário sem escrúpulos

RONDA DOS BAIRROS



BELÉM

BELÉM não é apenas uma imponente sequência de relíquias históricas e artísticas que nos recordam a epopeia heroica de naus e caravelas que desbravaram oceanos: é também um dos bairros mais belos e majestosos da Capital.

Local escolhido para a Grande Exposição do Mundo Português, beneficiou, nessa altura, de grandes melhoramentos que muito vieram realçar as relíquias manuelinas que são os Jerónimos e a Torre de Belém.

Recomendando, aos não iniciados nos encantos de Lisboa, a ronda deste bairro, não podemos deixar de assinalar que em Belém se podem também admirar os museus dos Coches, de Arte Popular e Etnológico Dr. Leite Vasconcelos.

Mas, para além de tantas preciosidades e motivos gratos aos amantes das coisas belas do espirito, o que em Belém constitui principal atracção é a estreita convivência entre a cidade e o Tejo E. para compreendermos até que ponto essa convivência terá influido no nosso destino de argonautas, basta que nos quedemos por instantes a olhar, com olhos de ver, o imponente conjunto da Praça do Império onde tudo nos fala dos novos mundos que demos ao Mundo.

Os eléctricos das carreiras 15, 15-A, 15-B, 16, 17 e 17-A, e os autocarros das carreiras 12 e 14, situam este bairro a poucos minutos da Baixa.

tinha vendido, em 1952, por 800 pesetas, substituindo-os por aquelas imitações.

As autoridades, ao mandarem o criminoso para o tribunal, a fim de responder pelo seu acto, regozijam-se por, entretanto, nestes quatro anos, não ter caído nenhum raio no desprotegido edificio...

(De *Novidades*)

Gibraltar

LONDRES, 13 de Março — As cartas de ameaça contra a rainha Isabel II, recebidas pelos jornais e por diversas personalidades, britânicas, durante estes últimos quinze dias, têm causado grande emoção na capital inglesa. A Scotland Yard está a postos e os melhores detectives dos serviços de segurança foram encarregados de investigar. Todas as cartas estão escritas em papel azul claro e trazem o carimbo do correio, do centro de Londres, mas não são perfeitamente idênticas. Por outro lado, têm-se recebido inúmeros telefonemas, também anónimos, em que vozes misteriosas profere sempre as mesmas ameaças de morte contra a Rainha se ela se detiver em Gibraltar. A Scotland Yard não possui, até agora, qualquer indício susceptível de a orientar nas suas investigações. — (F. P.).

Padre aos 68 anos

O Cardeal Feltjn, Arcebispo de Paris, ordenou, há pouco, um seminarista com 68 anos.

É russo e foi general no exército. Esteve prisioneiro e deportado na Sibéria, donde fugiu para a América e depois para a França.

Como lhe havia morrido a esposa, entrou no Seminário e é agora Sacerdote.

(De *A Voz de Domingo* — Leiria)

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



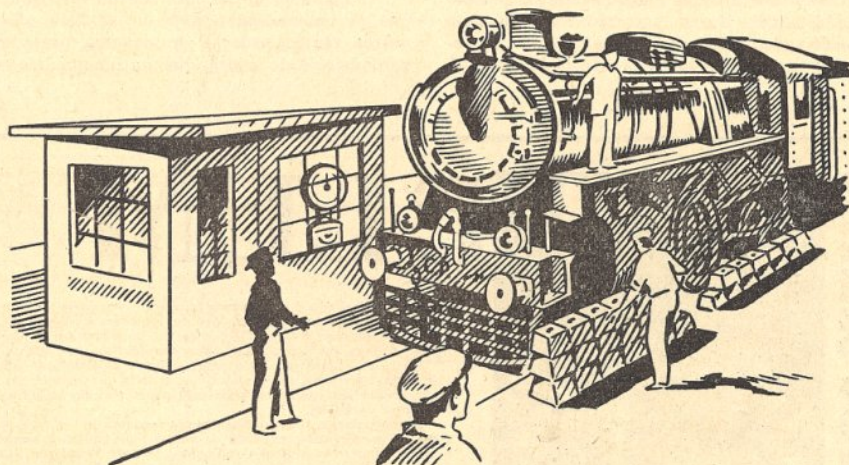
SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FAB-ICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterráneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA — SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e ca-rugens — Eixos de rodas — Perfis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França). Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VAL'URE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICQUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilha, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 2 1381-2 1382 LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 2 7167 — PORTO

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Atafide, 7-A LISBOA



LOBITO — LUVAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qilms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE A EUROPA E A ÀFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: •LOBITANGA- LISBOA // LONDRES // LOBITO

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel
BERNARD — VENDEUVRE
de 6 a 90 C. V. — 1.000.1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)
de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Peças sobressalentes para todas as máquinas vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis, para luz e força motriz — Cabines transformadoras de alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

LISBOA

Telef. 22300 e 31396 PBX

Av. dos Aliados, 156-162

PORTO

Telef. 20513 e 28758

TOSSE?

