

4.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1954

Número 1593

# 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 Telefonía / 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 2 0158—LISBOA

### AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS HENSCHEL

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA HENSCHEL PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO  
REPRESENTADA ABAIXO TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



**HENSCHEL & SOHN** KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

## SOCIEDADE PORTUGUESA DE FRETAMENTOS, L.<sup>DA</sup>

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.  
LISBOA

Teleg. «FRETAMENTO» // Telef. 65166-65167-64026  
BROKERS EXCLUSIVOS DE:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes  
S. A. R. L.  
(200.000 Ton. D. W. aprox.)

Companhia Nacional de Navegação  
S. A. R. L.<sup>ª</sup>  
(100.000 Ton. D. W. aprox.)

ARMADORES DE NAVIOS

## FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Sociedade Técnica de Hidráulica  
S. A. R. L.

Escritórios e Armazéns:  
Avenida Fontes Pereira de Melo, 14  
Telefones 40798 - 57127/8

LISBOA

## Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL,  
BRASIL, ENTRE ANGOLA  
E O NORTE DA EUROPA E  
— AMÉRICA CENTRAL —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63  
Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique  
Telefone 22342

## Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209  
LISBOA Telefones  $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Teleg.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS  
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à  
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria  
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-  
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

# 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 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924  
Liège, 1906; 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. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

# 1593



1 — M A I O — 1 9 5 4



# 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 AGULLAR

### 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 MONTÊS  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
J. L. COELHO DOS REIS  
ORLANDO GALRINHO PERNES



## S U M A R I O

XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica . . . . .	83
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .	84
Alguns trabalhos de consolidação de Aterros e Túneis . . . . .	85
«Record» mundial de velocidade na França: 243 quilómetros por hora . . . . .	88
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS. . . . .	89
Sugestão para uma Revista de Pedagogia, Psicologia e Higiene, por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA . . . . .	90
Parte Oficial . . . . .	92
Há 50 anos. . . . .	93
Viagens e transportes . . . . .	93
Linhas Estrangeiras . . . . .	93
Congresso Internacional de Caminhos de Ferro . . . . .	93
Recortes sem Comentários . . . . .	94
Imprensa . . . . .	95
O Barómetro Atmosférico . . . . .	95
Publicações recebidas . . . . .	95

# XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica

**Foi publicado o livro contendo as teses e as conclusões desta reunião da Imprensa, realizada em Bruxelas em Maio de 1953 e na qual tomou parte a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»**

**A** CABAMOS de receber, com magnífica apresentação e ilustrada com numerosas gravuras, o livro do XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica, realizado em Bruxelas de 11 a 17 de Maio de 1953, com o alto patrocínio de Sua Majestade o Rei Baudouin.

A esse Congresso e às suas finalidades nos referimos oportunamente, restando-nos agora o prazer de registar que neste volume se encontram reproduzidos todos os discursos pronunciados nas sessões, os relatórios lidos e discutidos, as resoluções tomadas, as visitas, documentadas, com fotografias, feitas pelos jornalistas a Ostende, Liège e Anvers (Antuérpia), bem como as recepções e banquetes de homenagem, verificando-se, com o manuseio deste volume, a importância de que se revestiu aquele Congresso.

A Imprensa periódica do nosso País, foi representada nesse Congresso pelo nosso Director, Carlos d'Ornellas, presidente da secção portuguesa da Federação Internacional da Imprensa Periódica (F. I. P. P.), e por Leal Correia, Director do mensário «O Despachante».

O Livro do Congresso reproduz, a páginas 49 e 50, a alocução que, na sessão inaugural o nosso Director pronunciou, apresentando, primeiro, o texto português, e em seguida a tradução francesa.

Eis as palavras que o nosso Director proferiu:

«Em nome da Imprensa Periódica Portu-

guesa, que aderiu ao nosso organismo, desejo apresentar a V. Ex.<sup>as</sup> a expressão sincera de amizade e simpatia que todos temos pelo Vosso Rei e pelo Povo Belga. Saúdo também o ilustre Ministro de Portugal e os senhores Congressistas que não faltaram à chamada, vindo até ao Congresso para defender os direitos das suas publicações, precisamente no momento em que todos atravessam uma crise grave e insustentável.

Vão debater-se problemas graves para as nossas publicações. A secção portuguesa confia vigilante na ilustre Comissão orientadora dos trabalhos do Congresso, esperançada em melhores dias.

Assim o esperamos com os cumprimentos respeitosos dos delegados portugueses aqui presentes».

Entre as ideias apresentadas e defendidas no Congresso figura a criação, em Paris, da Casa da Imprensa Periódica Internacional, que, segundo o sr. Urbain J. Threau, podia ser mantida por uma Confederação ou União das Federações Internacionais da Imprensa, que bem merecia ser instituída, e na qual se incluíssem, como seus principais elementos de vitalidade, a Federação Internacional da Imprensa Periódica, a Federação Internacional dos Editores dos jornais diários e a Federação Internacional dos Jornalistas.

Registando o aparecimento do Livro do Congresso da Imprensa Periódica, felicitamos mais uma vez os seus organizadores pelo êxito obtido.

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Centenário do cantor António de Andrade

Na antiga rua dos Calafates, hoje do «Diário de Notícias», nasceu em 1854, num prédio que tem actualmente o n.º 57, um dos maiores cantores de Portugal e da Europa — António de Andrade, irmão de Francisco de Andrade, outro artista lírico que honrou igualmente o nosso País. Passou no dia 13 de Abril o centenário do nascimento do grande tenor António de Andrade, e a Câmara Municipal não deixou passar em silêncio a data gloriosa, mandando colocar na fachada do antigo prédio uma lápida comemorativa. A cerimónia, aparentemente simples, teve, no entanto, grandeza. Todos os actos sinceros nunca foram pequenos. Luís Pastor de Macedo e Mário de Sampaio Ribeiro evocaram, em suas palavras, a figura do artista, cuja família se fez representar pelo sr. capitão José Garcia.

Honrando a memória dos grandes artistas, estimula-se, de certo modo, a actividade e o talento das novas gerações.

## Salão da Primavera

O «Salão da Primavera», que coincidiu precisamente com a 50.ª Exposição anual de pintura a óleo e escultura da Sociedade Nacional de Belas Artes, marcou não apenas pela quantidade mas, sobretudo, pela qualidade das produções, em que a par dos mais consagrados pudemos admirar a evolução dos pintores e escultores da nova geração.

António Saúde, José Ferreira Basalisa e Falcão Trigo continuam a demonstrar à saciedade que os verdadeiros artistas nunca envelhecem quer em relação a si próprios quer em relação aos seus camaradas mais novos. Maria Eduarda Lapa, que se notabilizou como pintora de flores, faz-se notar, e agora mais do que nunca, como intérprete da paisagem. Alda Machado Santos e Maria de Lurdes Melo e Castro honraram com sua presença esta notável exposição. Uma jovem de muito e prometedor valor, Maria Helena Patrício Leite, discípula de Domingos Rebelo e de Mário Eduardo Passos Reis, ganhou, e muito justamente, o prémio «José Malhoa». Jardim Portela, sobrinho do grande pintor Portela Júnior, continua a fazer visíveis progressos. Os quadros «D. Catarina de Bragança» e «Perfil» são, realmente, notáveis.

Eduardo Rosa Mendes, a quem foi atribuída a segunda medalha, apresentou-se com três paisagens — que são três formosos poemas líricos. Mestre Fernando Santos, com a composição «Os Reis da Festa»; Luís Salvador com o belo «Retrato da Esposa do aquarelista Mário Salvador» honram também a exposição. E entre os escultores, desejamos marcar a presença de Delfim Maya, de José Farinha e de Pedro Augusto Franco Anjos Teixeira.

## Os nossos artistas



Casa abandonada  
Quadro de José Manuel Soares

## Antologia

### DÁDIVA

Lá muito ao fundo  
Daquela estrada  
Uma luz cintila.  
Será a vida?

A meio da noite  
Escura que existe  
Dentro de nós mesmos,  
Uma luz cintila.

Densa névoa envolve  
Minha sombra indecisa:  
Mas, pura, lá surge  
A luz que cintila.

Tudo a vida nega  
À sede antiga e ardente.  
Só não se apaga nunca  
Esta pequena estrela!

*Luís Amaro*

Simpósio da Compactação dos Solos

# Alguns trabalhos de consolidação de Aterros e Túneis

Quatro memórias da C. P. apresentadas na Ordem dos Engenheiros

*Do «Boletim da Ordem dos Engenheiros», vol. III, n.º 6, de 15 de Março, reproduzimos 4 memórias da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre Alguns Trabalhos de Consolidação de Aterros e Túneis. O texto é acompanhado da seguinte nota, que reproduzimos também textualmente: «A C. P. não tem tido oportunidade de realizar nos últimos anos terraplanagens de grande vulto onde pudessem ter aplicação os equipamentos mecânicos e as modernas técnicas de compactação. Não obstante, quis a respectiva Direcção-Geral contribuir para o Simpósio de Compactação de Solos com as quatro memórias aqui apresentadas, com as quais se exemplifica os processos seguidos nos seus trabalhos correntes de consolidação».*

## I — Obras no túnel do Barracão Linha da Beira Baixa

### CAPÍTULO I

#### Antecedentes

O túnel do Barracão, situado entre os quilómetros 205,908 e 206,306 da linha da Beira Baixa, tem uma extensão de 398,8m com perfil longitudinal em rampa de 15‰, atravessando uma massa granítica bastante alterada, favorecendo a acção das águas muito abundantes nesta zona.

A Secção transversal é do tipo aprovado para os túneis da linha da Beira Baixa medindo 5,00 de largura nas nascenças, 5,50 da altura dos carris ao intradorso da abóbada e 5,90 acima da plataforma.

Foi construído em 1889, por empreitada, pela Empresa Construtora do Caminho de Ferro da Beira Baixa. Algum tempo depois da construção notaram-se deformações no revestimento, pelo que se procedeu a certas beneficiações.

Em 1903 acentuaram-se esses defeitos e foi então nomeada uma comissão de engenheiros para estudar a melhor solução, a qual preconizou o seguinte :

- 1.º — Fazer-se imediatamente a reparação na parte avariada do revestimento, deixando boeiros;
- 2.º — abertura de boeiros nos pés direitos em pontos onde se verificavam deslocamentos importantes;
- 3.º — construção de alguns anéis de reforço da abóbada nos locais em que os pés direitos acusassem deslocamentos;
- 4.º — regularização do leito do regato que passa sobre o túnel e seu revestimento com pedra;
- 5.º — Estudo de uma galeria de drenagem em caso de necessidade;
- 6.º — prestação do maior cuidado no revestimento deste túnel.

As reparações foram feitas também por empreitada.

Pareciam assim solucionadas as avarias deste túnel, até que em Março de 1933 as deformações tornaram a aparecer, tendo então sido resolvido que a reparação se faria por administração directa, dando-se começo urgente às obras de reconstrução, com interrupção imediata da circulação dos comboios.

Ficou desde logo decidido que a reparação se faria com a substituição completa e reforço dos pés direitos e da abóbada em toda a extensão em que se notassem grandes deformações e esmagamento das alvenarias.

A outra solução que se apresentou, nessa altura, de transformar o túnel em trincheira, mais dispendiosa e levando mais tempo que a primeira solução, foi posta de parte.

### CAPÍTULO II

#### Trabalhos Preparatórios

Foram de duas ordens os trabalhos preparatórios: uns dizendo respeito à Exploração e outros interessando directamente à Via e Obras, isto, sem que os primeiros não deixassem de interessar aos segundos, na parte do abastecimento de materiais.

Houve também que prever um certo número de instalações acessórias: iluminação (electricidade), cozinha, dormitórios de pessoal, oficinas, posto de socorros, parques de estacionamento de materiais, estação provisória, além da preparação de um caminho que permitisse a passagem, com relativa comodidade e segurança de veículos de passageiros e de carga até à estação de Sabugal, que dista cerca de 1.000 m.

Houve ainda que efectuar uma distribuição e uma organização do trabalho tal que dentro das condições locais e tendo em atenção a proveniência dos materiais se obtivesse o máximo rendimento, traduzido em rapidez e em economia.

### CAPÍTULO III

#### Trabalhos próprios ditos

Feito o exame ao estado e deformações das alvenarias, marcaram-se as zonas a reparar.

Na parte restante do túnel encontraram-se deformações, algumas certamente do tempo da construção, mas não apareceram pedras esmagadas ou partidas, e a repararem-se essas parcelas de obra-de-arte, por estarem apenas com ligeiras deformações, isso implicaria uma reconstrução total.

Foram reconstruídas completamente três zonas, respectivamente, de 97,3 m; 18,2 m e 19,2 m.

Para melhor travamento e fundação dos pés direitos, construiu-se um ensoleiramento de betão, em abóbada invertida, com 14 m de raio, em toda a extensão do túnel.

Nas zonas reconstruídas, as águas foram convenientemente drenadas por enrocamentos de pedra solta, construídos de forma a conduzi-las para boeiros.

Para a consolidação dos pés direitos, nas zonas não reconstruídas, fizeram-se furos de sondagem na altura das nascenças, convenientemente distanciados, por onde se introduziu argamassa de cimento e areia, para refechar por completo todas as juntas das pedras, de forma a obter-se um bloco bem ligado.

A primeira operação para se executar o trabalho foi a entivação de toda a zona a reconstruir.

Começaram-se estes trabalhos, de início vagarosos, mas com o treino do pessoal, que pela primeira vez os executava, chegou-se a produzir uma média de 5 m de entivação por dia.

Concluída a entivação, começou-se com a reparação dos pés direitos.

Este trabalho foi todo feito por troços de dois metros de largura fazendo-se o ataque em vários pontos, tão próximos quanto possível sem perigar a estabilidade da obra.

Como se deu um estreitamento do túnel, a reconstrução dos pés direitos para a largura normal, deu lugar a que a maior parte dos pontos da abóbada

velha ficasse fora dos novos pés direitos e apoiada em frechais e prumos de madeira.

Por aqui se avalia bem o cuidado que houve de se ter na condução do trabalho de forma a não surgir qualquer contratempo.

Gastaram-se sensivelmente dois meses para reconstruir 270 m lineares de pés direitos, representando um total de 1.150 metros cúbicos de alvenaria e cerca de 500 metros cúbicos de betão, o que, atendendo-se ao espaço acanhado em que se trabalhava e à natureza do trabalho representa um êxito apreciável.

Fora da entivação, reconstruiu-se um troço de pés direitos onde não se tornava necessário mexer na abóbada.

Feita a reparação dos pés direitos, começou-se a parte arriscada e melindrosa do trabalho: a reconstrução da abóbada.

Operou-se o seu desmonte em zonas de dois metros, aproximadamente, desmonte acompanhado da entivação necessária para evitar desmoronamentos, alargando-se ao mesmo tempo, para obter o perfil corrigido.

Ultimado o desmonte procedeu-se à reconstrução, empregando cambotas de madeira.

A operação de desmontar e reconstruir levava, por cada zona de 2 m, o mínimo de 10 a 12 horas para os primeiros cortes e de 8 a 10 para os seguintes. Embora o trabalho fosse mais fácil e seguro, quando levado seguido, teve-se que adoptar a solução de fazer ao mesmo tempo 14 cambotas para reduzir ao mínimo possível o prazo de interrupções da circulação de comboios.

É evidente que essa solução obrigou a utilizar pessoal de todas as categorias em grande número, o que acarretou maiores despesas e desperdícios, mas não houve que hesitar quanto a isso, porque a Companhia tinha o maior interesse na conclusão da obra, visto se aproximar a época de maior tráfego nesta linha.

#### II — Trabalhos de protecção da linha, por motivo da construção da Barragem no Tejo, em Belver

Com a aprovação da Companhia e da então Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, foi apresentado um projecto pela H. E. A. A. (Hidro-Elétrica Alto Alentejo) para alteamento da linha da Beira Baixa entre os kms. 23,276 e 23,206 e da ponte da Ribeira de Eiras ao km. 23,906 daquela linha, por causa da construção da barragem de Belver no rio Tejo.

Além do alteamento da vida e da ponte, para não serem atingidas pelo regolfo da referida barragem, compreendia o citado projecto o revestimento dos aterros de acesso à ponte com alvenaria hidráulica e a eliminação dos aquedutos para não trabalharem em conduta forçada.

Pela C. P. foram executados os levantamentos da linha e da ponte e todos os restantes trabalhos que



directa ou indirectamente pudessem colidir com a segurança da circulação de comboios; pela H.E.A.A. foram levados a efeito todos os outros, embora com regime especial de fiscalização pela Companhia.

Os levantes da via atingiram o máximo de 1,50 m e o da ponte foi de 1 m.

Na via fez-se a substituição do balastro de terra por pedra (brita) e elevou-se, entre os kms. 23,580.08 e 24,206.10, por levantes sucessivos de 20 cm, e disfarces da mesma natureza, para permitir a circulação dos comboios.

A ponte, tratando-se duma viga contínua de 3 tramos com um comprimento total de 82 m, foi levantada, ao mesmo tempo, e com cuidados especiais, para que todos os apoios se mantivessem de nível.

O antigo enchimento dos cofres foi substituído por betão magro, pelo que foi necessário ressalvá-los com pontões metálicos provisórios, que acompanharam os sucessivos levantes da ponte e das suas concordâncias.

Ao iniciar-se o levante da via verificou-se que os aterros de acesso à ponte eram quase só constituídos por terra.

Muito embora o projecto prevísse o seu revestimento, apresentou-se à Companhia um problema para resolver e que era o de que estando o aterro em contacto com a água, que appareceria por infiltração, a terra viria a embeber-se, com todos os inconvenientes fáceis de prever, mas muito difíceis de mais tarde remediar.

Foi esse assunto apresentado à H.E.A.A. pedindo para que o aterro fosse substituído por pedra arrumada à mão e, por fim, se protegesse tudo com o revestimento previsto, com o que aquella Empresa concordou.

A substituição de um aterro de terra por outro de pedra numa linha em exploração requereu, como é fácil de supor, muitas cautelas e cuidados, visto que tendo de manter-se sempre a linha na razante, teve de tirar-se toda a terra e meter-se pedra, como se se fizesse, por baixo da via, uma grande muralha de alvenaria com 8 m de altura, com a agravante de termos de manter a circulação dos comboios.

### III — Reconstrução do aterro entre os quilómetros 4,102 e 4,114, na linha da Beira Alta, desabado parcialmente em Junho de 1946

No dia 24 de Junho de 1946 entre os quilómetros acima referidos na linha da Beira Alta, ruiu quase repentinamente numa extensão de uns 12 metros e, em aproximadamente metade da sua largura e altura, um aterro cuja cota de trabalho era de perto de 9 m, na parte mais alta.

A ocorrência produziu-se devido a infiltração de águas provenientes de um cano de pedra, que passava no aterro e era pertencente à toma de água da estação da Figueira da Foz.

Tal infiltração não era visível exteriormente, e daí talvez o ter estado durante tempo apreciável, a água a actuar ali no seu trabalho de ruína do aterro, que é de terreno argiloso, sem que nos pudéssemos aperceber do facto.

Para garantir a circulação dos comboios foi executada a ripagem da linha que ficou assente na parte do aterro que não desabou.

O aterro avariado foi refeito com camadas de terra de 0,20 m de espessura regadas e cilindradas e o talude respectivo foi revestido com uma plantaça para a fixação das terras, tendo a canalização também sido devidamente reparada.

A linha foi posta outra vez no seu primitivo lugar e a circulação dos comboios passou-se a fazer com normalidade até agora.

### IV — Consolidação do aterro entre os kms. 151,485 e 151,530 da linha do Norte, por meio de drenagem e plantação de eucaliptos

Em meados do ano de 1946 o aterro do lado direito da linha do Norte entre os kms. acima referidos, começou a assentar e a escorregar, apresentando fendas na base onde surgiu uma grande nascente.

Para aguentar o aterro fez-se um dreno de aproximadamente 110 m de extensão com secção trapezoidal, tendo 6 m de altura e 1,30 m de largura na base e em declive para as duas extremidades.

O dreno foi aberto paralelamente e à esquerda do caminho de ferro a uns 10 m do eixo das duas linhas, cortando diversos veios de água.

A cerca de 40 m da extremidade Norte do dreno abriu-se outro dreno normal ao primeiro e que se prolongou até próximo do eixo das linhas.

Na extremidade deste dreno e em esquadria com ele abriu-se outro com 2 braços de 5 m para cada lado. Todo o conjunto esgota pelas extremas do primeiro dreno.

Esses drenos foram cheios com pedra arrumada até 1 m do solo e o resto com terra.

Foram plantados depois eucaliptos em todo o aterro.

Conseguiu-se assim estabilizar o referido aterro, utilizando os dois processos atrás indicados, conservando-se bem até à data.

Citou-se este exemplo entre muitos análogos espalhados pela extensa rede das linhas da C. P.

# «Record» mundial de velocidade na França:

## 243 quilómetros por hora

A velocidade considerável de 243 quilómetros por hora foi atingida no domingo 21 de Fevereiro de 1954 por um comboio de experiência, composto por três carruações e puxado pela locomotiva eléctrica C C 7121.

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) realizou esta prova extraordinária, que lhe confere o «record» mundial de velocidade sobre carril, entre as estações de Govrey-Chambertin e Vougeot (nomes familiares dos apreciadores dos célebres vinhos de Borgonha!) — na linha de Paris a Lyon.

Convém assinalar que a máquina CC 7121 não tinha tido nenhuma preparação especial, bem como as três carruações que faziam parte do comboio. Algumas centenas de carruações deste tipo estão em serviço na S. N. C. F. e a CC 7121 em nada difere das 37 locomotivas eléctricas que se encontram em exercício sobre os 512 quilómetros da linha Paris-Lyon e que em breve serão completadas por 21 máquinas idênticas.

A excelência das fabricações francesas foi assim claramente posta em relevo. Note-se que a RENFE e os Caminhos de Ferro Holandeses em particular não tinham esperado por esta consagração para fazerem à França importantes encomendas.

Para os técnicos da S. N. C. F. o «record» mundial de velocidade — muito embora orgulhosos do facto — é, apenas, um acessório. As experiências levadas a efeito tinham por objectivo

principal medir, com o auxílio de aparelhos registadores muito precisos, as possibilidades e a margem de segurança do material e da via. A este respeito são absolutamente satisfatórias e demonstraram além disso que o conforto não diminuiu com a grande velocidade: o conforto é o mesmo que oferecem os comboios que andam todos os dias à velocidade horária de 140 quilómetros.

Não se trata, também, da S. N. C. F. estar preparando um aumento de velocidade comercial dos seus comboios, pelo menos num futuro imediato. Os caminhos de ferro franceses já são, na sua exploração corrente, os mais rápidos do mundo. Percorrem diariamente mais de 20 mil quilómetros a mais de 100 km. por hora, mais de 30 mil quilómetros a mais de 90 km. por hora, com médias comerciais muito apreciadas dos passageiros. Exemplos: Paris-Dijon (315 km.) em 2,32 h. a 124 km. em média; Paris-Lyon (512 km.) em 4,10 h. a 123 km.; Paris-Bordeaux (518 km. sem paragem) em 5,10 h. a 112, em média, tendo este último percurso sido realizado pelo Sud-Express Paris-Lisboa; Paris-Lylle (251 km.) em 2,28 h. à média de

102 km.; Bâle-Paris (526 km.) em 5,17 h. a 100 km. em média; Paris-Nice (1.088 km.) em 11 h., à média de 97 km., etc.

Esta experiência, em conclusão, põe em relevo a superioridade técnica ferroviária francesa da tracção eléctrica e além disso abre o caminho de novos progressos do caminho de ferro.



A locomotiva CC 7121 e o respectivo comboio de experiência

# CURIOSIDADES

---

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

---

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Setecentas mil crianças recebem diariamente sete decilitros de leite na Suécia. A distribuição de leite pela população escolar atinge esta cifra notável devido a uma organização impecável subordinada a uma lei recente que é escrupulosamente observada.

(do semanário *Vaincre* — Paris)

O dr. Borgan publicou as suas observações sobre tuberculosos curados sem intervenções cirúrgicas, unicamente submetidos a repouso. Verificou-se que em várias partes do pulmão houve formação de tecido fibroso, como se os doentes tivessem sido operados. Trata-se, pois, de casos de cura espontânea da tuberculose.

(do semanário *Mundo* — Madrid)

Está provado que os peixes ouvem e cantam. Empregando diversos aparelhos, o professor Frisch verificou que os peixes ouvem sons de 13.000 vibrações por segundo, e que a 85 metros de distância percebem sons que escapam ao ouvido dum homem colocado a 50 metros. Nas costas de Ceilão muitos peixes cantam as suas pequenas canções de berço...

(da revista *American Scientist*)

De Paris a Alger gastam-se 35 minutos — o tempo que se leva a ir de Vincennes à Porta Maillot em «metro». A América está construindo agora um novo tipo de avião com a velocidade impressionante de três mil quilómetros à hora.

(da revista *Imágenes* — Madrid)

Faleceu na China um dos homens mais velhos do mundo: Li-Chan-Yun, com... duzentos e três anos. Segundo teria declarado, atingiu aquela idade porque conservou sempre o espírito tranquilo—exactamente a razão por que muita gente morre cedo. Os agitados, em regra, duram muito.

(da revista *Coup d'Œil* — Marselha)

Foi recentemente experimentado na Noruega um planador anfíbio, que pode ser cheio como uma câmara de ar de automóvel, desmontado, dobrado e levado numa mala de mão. Pesa 30 quilos e tem nove metros de comprimento.

(da revista *Popular Science* — N. Iorque)

Todas as palavras de língua americana quer sejam de origem indígena, francesa, espanhola ou inglesa sofreram uma profunda transformação semântica. Muitas vezes a mesma palavra tem um sentido na América e outro na Inglaterra. Agora, toda a gente poderá compreender os

«americanismos» da língua inglesa graças a um dicionário anglo-americano composto por William Craig.

(do *Morning Post* — Londres)

A fotomicrografia está auxiliando a purificar a água. Mapas da forma como circula a água através dos depósitos, análises químicas diárias, investigações bacteriológicas, tudo concorre para combater o tifo epidémico. As chapas fotográficas documentam a evolução dos micro-organismos na água.

(do semanário *Concorde* — Paris)

Irving, famoso actor inglês, cuvia um candidato à sua companhia teatral que se submetia à prova declamando um monólogo. Quando este terminou, Irving exclamou: — O senhor faz-me lembrar extraordinariamente o célebre actor Mattews!

Antes, porém, que o jovem actor pudesse exteriorizar o seu contentamento, Irving explicou: — Mattews usava sapatos perfeitamente iguais aos seus...

(do semanário humorístico *Gutierrez* — Madrid)

Faleceu Pit, o papagaio célebre do Jardim Zoológico de Budapeste. Pertencera à esposa do famoso compositor Jolitey. Só comia pão embebido em bom vinho, dizia «bom dia» e «sou seu humilde criado», contava até três e cantava uma ária do «Trovador». Vivía das suas rendas, por testamento da senhora Jolitey, administradas escrupulosamente pelo Estado húngaro.

(do semanário *Sábado* — Madrid)

Os novos aviões gigantes para transporte de passageiros terão trinta metros de altura e noventa de largo com cento e vinte de envergadura, doze motores de cinco mil cavalos, raio de acção de dez mil quilómetros, transportando quatrocentas pessoas em cabine-cama de Londres a Nova Iorque, a uma altitude de dez mil metros e à velocidade de oitocentos quilómetros à hora.

(do diário *Paris-Soir-Dimanche*)

O Instituto das Índias, em Amsterdão, organizou uma exposição intitulada «As Índias Holandesas durante a ocupação japonesa». Recolheu-se importante material, que é uma documentação eloquente deste episódio da guerra pouco conhecido dos holandeses.

(de *The Army Times* — Londres)

O professor Wezani, de Haifa, acaba de obter a fabricação duma nova substância que terá em grau superior todas as propriedades do «nylon». A planta que serve de base à fabricação desta substância pode ser cultivada na Palestina.

(de *Natal Daily News* — Natal)

# SUGESTÃO PARA UMA REVISTA

---

## de Pedagogia, Psicologia e Higiene

---

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

AINDA em continuação das teses anteriores deste ensaio e tendo acabado a leitura da IV série das Conferências sobre Neuro-psiquiatria Infantil, soma de alguns trabalhos notáveis do prof. Vítor Fontes, investigador e psicólogo que, dirigindo o Instituto Aurélio da Costa Ferreira, empresta à ciência da infância um talento e um saber incontestáveis, recorro bem a propósito um meu exame na Faculdade de Letras, em que o prof. Del-fim Santos me punha subtilmente a questão de indicar da minha biblioteca dois livros que, na história da pedagogia, tivessem paralelo com o Antigo e Novo Testamento da Bíblia. A resposta encaminhou-se e eu abeirei-me da sugestão daquele eminente Mestre, indicando respectivamente a República de Platão e o Emílio de Rousseau. Para satisfazer, porém, a alegoria proposta, faltava localizar na evolução da pedagogia o aparecimento do Messias. Onde surgiu e quando? Se o Novo Testamento é o Emílio, então o Messias apareceu no centro da Europa, bem tardiamente, algures no século XVIII. Quem será, pois, o Messias? O próprio Emílio, como símbolo da criança, e já não do homúnculo que a Idade Média julgaria possesso do demónio. Rousseau descobriu a criança. A psicologia e a pedagogia dos dois últimos séculos estudaram-na e compreenderam-na.

Desse magno programa de compreensão da criança, extensivo aos anormais, fazem parte as organizações como o Instituto Aurélio Ferreira. E os devotos zeladores desse Messias, que anuncia as grandezas e as misérias da humanidade — grandeza ou miséria na medida em que o educador bem ou mal encara o problema vivo da criança — têm cons-tituído desde Rousseau uma cadeia forte de elos, tais como Pestalozzi, Fröbel, Binet, Claparède, Decroly, Montessori e, em nossa terra, entre os mais prestigiosos, Vítor Fontes.

No momento em que, país fora, o governo da nação se empenha numa campanha de alfabetização integral com escolas primárias para crianças e adultos, a qual pelo seu conteúdo moral e social já pertence à história grandíflua da Revolução Nacional, mas em que o recrutamento dos agentes do ensino

é feita, mercê das circunstâncias, em moldes talvez provisórios, é flagrante a voz judiciosa das ciências psico-pedagógicas, aqui interpretada claramente pelo professor Vítor Fontes: «a tarefa do professor das primeiras idades precisa ser revista para que a colaboração psicólogo-professor seja de segura utilidade».

Por nossa parte custa-nos ainda aceitar a separação do psicólogo do professor nas primeiras idades escolares. Temos que o professor nos primeiros graus de ensino não pode deixar de ser estruturalmente psicólogo. O que se deve exigir em primeiro lugar ao professor das primeiras idades é o conhecimento das faculdades psicológicas, intelectuais e afectivas, sobretudo destas últimas, dos seus alunos para os poder ensinar nos primórdios das noções mais gerais e na formação da sua conduta. Diz-se, e é verdade, que não é preciso ser professor para ensinar a ler, escrever e contar. Para obtenção destas três espécies de conhecimento podemos afirmar que uma didáctica não é fundamental; aprende-se a ler, escrever e contar pelos métodos didácticos tènicamente mais aperfeiçoados, como também em regime de bofetões, palmatoadas e outros castigos físicos e deprimentes. Isto é verdade quanto à aquisição de noções, isto é, quanto à parte instrutiva. O mesmo não sucede, porém, no referente à educação e formação caracterológica.

Se para ensinar a ler e a escrever poucos ou nenhuns conhecimentos pedagógicos são essenciais, para compreender a alma infantil, de forma a poder segui-la, orientando-a, evitando os desvios do seu condutismo, numa normalização estável da afectividade, torna-se necessário um conjunto de circunstâncias para que contribui, não só uma predisposição especial, mas conhecimentos psicológicos muito pormenorizados».

Tenho para mim que os erros resultantes da ausência do psicólogo no professor, e tantas vezes no próprio médico (não esqueçamos todavia que a medicina psicossomática já veio rasgar novos caminhos para proveito das ciências humanas) se devem à preocupação intelectualista e tecnicista das nossas escolas. As ciências desagregaram o homem, dividi-

ram-no demasiado. E a análise duma forma tão coesa como a vida do corpo, da alma e do espírito havia de trazer necessariamente uma conclusão deficitária, senão mentirosa, sobre o homem como essência ou como existência.

Nesta escola, observa-se o homem a jeito de amostra da natureza biológica; naquela, estuda-se a função dos seus órgãos e a fisiologia dos seus sistemas; naqueloutra, interpreta-se a sua existência temperamental e caracterológica; e ainda noutra, é tomado como valor económico, político ou religioso.

Compôr assim uma antropologia, de visões tão distantes e unilaterais, é fazer do homem cobaia de ciências e de técnicas que o retalham e o destróiem.

Em vez de muitas escolas e das mais díspares antropologias é preferível que o estudo não afugente o homem de si próprio, iludindo-o ou cegando-o. Para isso, como meio caminho andado, torna-se necessária, como sugere o prof. Vitor Fontes a respeito das Faculdades não possuírem secções especializadas de psicologia, a criação de Institutos de Psicologia, geral e aplicada, onde as ciências pedagógicas ocupem lugar proeminente. E, dada a dificuldade que adivinhi para a administração dum país em proporcionar novas escolas, e no sentido de levar a todos os professores, médicos escolares, alunos e encarregados de educação a verdadeira mensagem sobre a higiene mental da criança e do

adolescente e sobre o seu evoluir psicossomático, seria de encarar, com a ajuda do poder oficial, a publicação periódica duma *Revista de Pedagogia, Psicologia e Higiene*, a distribuir obrigatoriamente por todos os professores, em especial do ensino primário, técnico e liceal. Dirigida pelos professores da secção pedagógica das Faculdades de Letras e colaborada por quantos saibam emprestar à formação dos novos uma autêntica cultura, essa revista iria mesmo junto dos alunos e das famílias para evitar os erros graves da educação e a ignorância com que actuam os seus responsáveis.

O que o prof. Vitor Fontes, numa das suas citadas conferências, escreve com destino ao pediatra, sublinho eu como norma para essa tão desejada publicação:... *fazer desaparecer certos conceitos muito espalhados nas camadas sociais da nossa população, conceitos que levam muita vez a perder a mais conveniente oportunidade para o tratamento de certos prejuízos psicológicos da infância* e, acrescente-se, da adolescência — prejuízos que irão repercutir-se no adulto através de ansiedades, neuroses e desequilíbrios que fazem da sociedade organizada uma instituição penal, de repressão, em lugar duma forma estrutural de valores sadios e construtivos.

(Do livro no prelo *Em busca de Novos Rumos*)





# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil

**Portaria n.º 14 823**

O «Diário do Governo», Série I, n.º 72, de 6 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1931, incluir a categoria de praticante de fiel de depósito do quadro do pessoal permanente da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da província de Angola na classe XIX da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 6 de Abril de 1954. — Pelo Ministro do Ultramar, *Raúl Jorge Rodrigues Ventura*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de todas províncias ultramarimas. — *R. Ventura*.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 90, de 16 de Abril, publica o seguinte:

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

**Capital 20:000.000\$**

Sede social: Calçada do Duque, 20 — Lisboa

**Assembleia geral ordinária dos srs. Accionistas**

Nos termos dos artigos 37.º e 39.º dos estatutos desta Companhia, aprovados pelo decreto de 5 de Julho de 1951, publicado no «Diário do Governo» n.º 153, 3.ª série, da mesma data, é convocada a assembleia geral ordinária dos srs. Accionistas possuidores de um capital igual ou superior a 10.000\$, segundo os preceitos do artigo 31.º dos mesmos estatutos, para se reunir em Lisboa, na estação do Rossio, 1.º andar, no dia 7 de Maio próximo futuro, pelas 15 horas.

**ORDEM DO DIA**

1.º Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1953, do relatório do conselho de administração e do parecer do conselho fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;

2.º Preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes e eleição da comissão a que se refere o artigo 25.º, nos termos estatutários.

Para os srs. Accionistas poderem tomar parte nesta assembleia geral devem as acções nominativas ter sido averbadas e as acções ao portador ter sido depositadas até ao dia 28 do corrente nos seguintes lugares:

Em Lisboa: na sede da Companhia e no Banco Fonecas, Santos & Viana;

No Porto: na filial do Banco Lisboa & Açores.

Os documentos legais estarão patentes no serviço da contabilidade central da Companhia desde o dia 28 do corrente.

Os bilhetes de admissão à assembleia geral serão passados pelo conselho de administração da Companhia em vista das acções averbadas ou dos recibos dos depósitos das acções ao portador.

A assembleia geral constituiu-se e poderá válidamente deliberar nos termos dos artigos 30.º a 41.º dos estatutos.

Lisboa, 15 de Abril de 1954. — O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *António Júdice Bustorff Silva*.

A SAIR:

*Manual*  
do  
*Viajante*  
em  
*Portugal*  
1.º VOLUME

PEDIDOS À

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7-1.º-LISBOA

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1904)

## Iluminação electrica

As companhias ferroviarias, que pouco a pouco vão sendo levadas a ampliar ou estabelecer installações electricas, e que estão pensando na transformação que tem de fazer-se brevemente no seu material circulante pela adopção de locomotoras e carruagens automotoras electricas, transformação cada vez mais necessaria nas linhas suburbanas que demandam communicacões rapidas e frequentes, vão entrando tambem no caminho do fornecimento e transporte da energia electrica para illuminação das estações.

A companhia dos caminhos de ferro franceza do Norte installou uma sub-estação de transformação na estação de Amiens para transformar a corrente continua da fonte electrica d'essa estação em corrente alternativa monophasica enviando-a assim a 5 km. de distancia, a Longean onde se utiliza para a illuminação da estação ferroviaria da mesma companhia.

Com a mesma fonte electrica illumina portanto duas estações.

## Viagens e transportes

Encontram-se bastante adiantados os trabalhos da construção, na importante freguesia de Oiã, da nova estação do caminho de ferro, que virá substituir o apeadeiro ali construído há vinte anos, a solicitação do falecido Conde de Águeda.

A propósito da nova estação, lemos no excelente semanário «Soberania do Povo», que se publica em Águeda, o seguinte :

«Oiã, pelo valor do seu comércio, indústrias e agricultura e ainda pelo crescendo das suas edificações, subordinado ao aumento da sua população, tem jús a ser considerada como uma das melhores freguesias do concelho de Oliveira do Bairro, senão a melhor.

A estação do caminho de ferro, em Oiã, vem valorizar não só esta povoação, facilitando o recebimento de mercadorias como a exportação dos produtos das suas indústrias e agrícolas, assim como dos lugares próximos, além da facilidade de deslocação dos seus habitantes, necessidades estas que não podiam ser superadas por um simples apeadeiro».

# Linhas Estrangeiras

**ESPAÑA** Numa obra de grande conjunto, estão a ser electrificados, em Espanha, simultaneamente, 1.400 quilómetros de caminhos de ferro.

O orçamento desta obra é de três milhões de pesetas, o que representa a importância da obra e o esforço que os espanhóis estão desenvolvendo no seu ressurgimento económico. A electrificação destes 1.400 quilómetros representa uma economia de 460.000 toneladas de carvão que, queimadas nas estações termo-eléctricas próximas às zonas mineiras, poderão dar um rendimento de 460 milhões KW-hora, isto é, mais do dobro do que exigirá o tráfego ferroviário nos 1.400 quilómetros que estão sendo electrificados.

Só a economia de carvão nestes primeiros 1.400 quilómetros, que se estão electrificando, há-de equivaler a 200 milhões de pesetas anuais. E como a experiência em vários países, e na própria Espanha, demonstra que a tracção eléctrica aumenta em 25 por cento a velocidade dos comboios, e em 37 por cento a capacidade das linhas, deduz-se que, além dum serviço mais cómodo, limpo e moderno, a rede espanhola nacional ferroviária (Renfe) obterá economia e lucro de quase um milhão de pesetas.

**SUÉCIA** As primeiras experiências de utilização de corrente monofásica na propulsão ferroviária na Suécia, foram levadas a cabo entre 1905 e 1907.

Em 1910 foi resolvido no Parlamento a electrificação do troço de 129 quilómetros, chamado a Linha do Minério, no extremo norte da Suécia, tendo sido aberto ao tráfego em 1915.

## Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Além das individualidades que indicámos, no nosso último número, e que irão representar o nosso País no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, a realizar em Londres, de 19 a 26 do corrente mês, seguirá também o sr. engenheiro Mário Dias Trigo, na sua qualidade de membro da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro.

# Recortes sem Comentários

## Restituição de Gibraltar

MADRID, 6 — Devem realizar-se em todo o país demonstrações populares pedindo o regresso de Gibraltar à Espanha, quando a rainha Isabel visitar Gibraltar nos dias 10 e 11 de Maio no regresso da sua viagem pela Comunidade Britânica.

Os jornais espanhóis já se lançaram numa campanha emocional de protesto contra a projectada visita da jovem rainha e do duque de Edimburgo, como última escala da sua viagem à volta do Mundo.

Os pontos de vista britânico e espanhol, relativamente a esta visita a Gibraltar, que foi conquistada pela Grã-Bretanha em 1704, estão tão separados entre si como estão afastadas as costas do estreito de Gibraltar. Para a Grã-Bretanha trata-se de uma simples visita de um soberano reinante a uma colónia da Coroa. A Espanha, pela sua parte, vê a visita como tendo sido planeada deliberadamente pelo Governo britânico como um desaire diplomático para ela e como uma vigorosa resposta aos seus pedidos de regresso de Gibraltar.

A Espanha de Franco aproveita sempre com satisfação uma oportunidade para manifestar os seus queixumes relativamente a Gibraltar e esta oportunidade enquadra-se bem na sua política. O general Franco disse recentemente: «Se ficarmos calados acerca de Gibraltar, isso poderá ser interpretado como querendo dizer a nossa aceitação de algo que nunca aceitámos».

Na verdade, a Espanha nunca aceitou com satisfação a cessão de cerca de duas milhas quadradas do seu território continental à Grã-Bretanha pelo tratado de Utrecht de 1713, o qual dizia: «O rei católico, os seus herdeiros e sucessores, cede pelo presente tratado à Coroa da Grã-Bretanha a posse total e completa da cidade e castelo de Gibraltar, juntamente com o porto, fortificação e fortes a eles pertencentes».

Já houve até hoje 14 cercos do «Rochedo». Mas a Grã-Bretanha resistiu sempre com êxito a estas tentativas dos Espanhóis para recuperarem Gibraltar.

Desde que o general Franco subiu ao Poder em Madrid, no ano de 1939, tem conduzido uma propaganda contínua para o regresso de Gibraltar e profetizou que na devida altura esta cairá nas mãos da Espanha «como um fruto maduro».

Em 1951, Franco sugeriu que a Grã-Bretanha e a Espanha discutissem o problema na base da Espanha recuperar o domínio do «Rochedo», mas fazendo um empréstimo das bases navais e aéreas à Grã-Bretanha. Esta sugestão foi bem recebida em Espanha, mesmo nos círculos que não estão normalmente de acordo com o regime.

A maior parte dos Espanhóis não está particularmente interessada em Gibraltar como uma questão estratégica ou económica. Mas sentem o facto de que uma parcela, por mais pequena que ela seja, da Espanha continental seja mantida como uma colónia por outra potência europeia, o que coloca a Espanha numa posição de inferioridade moral. Trata-se, acima de tudo, de orgulho ferido, especialmente na classe média, que dá sólido apoio à campanha do general Franco.

Para a Grã-Bretanha Gibraltar é um ponto vital de comunicações na sua complexa defesa da Comunidade. A sua perda levantaria problemas técnicos de carácter militar.

Gibraltar, por si mesma, é uma cidade de «Alice no País das Maravilhas», com uma rua principal de aspecto enganadoramente modesto. Salões do tipo do «Far West» americano, com orquestras, estradas poeirentas e portas de vaim bastantes altas, aguardam o seqüioso marinheiro quando «a esquadra está no porto».

Gibraltar possui um activo comércio de fornecimento de carvão que abastece por mês 70 barcos. Possui ainda um comércio bastante activo em marcas de cigarros britânicos e americanos e em meias de nylon.

Os seus 30.000 residentes militares e civis possuem entre

RONDA DOS BAIRROS



«Venham ver a minha Alfama Cheia de beleza e graça...»

# ALFAMA

ALFAMA, essa reliquia que o terramoto respeitou é, como não podia deixar de ser, bairro de nobilíssimas tradições.

Uma visita a este bairro, tomando na rua da Prata os eléctricos da Graça (Sé), ou Campo Pequeno-Caminho de Ferro (carreiras 10 e 3), ou, no Terreiro do Paço, os do Poço do Bispo, ou Belém-Xabregas (carreiras 3 e 16), constituirá, para os não iniciados, um passeio turístico de inesquecível encanto.

As ruas, escadinhas, becos, travessas e largos, ligam-se entre si, numa pitoresca sucessão de casario que constantemente nos recorda nomes e datas de glórias antigas.

Mas visitar Alfama é ainda, e acima de tudo, entrar no próprio coração de Lisboa, sentir palpitar e vibrar um povo que ainda vive para a contemplação do Mar Oceano, e sonha todas as noites com caravelas e naus. De manhã cedo, para as fábricas e para as fainas da vida ribeirinha, todo o bairro se despovoa, numa sinfonia de trabalho que é outro motivo de encanto.

E à noite, nos recantos típicos, e nos largos beijados pela luz do luar, há sempre quem nos recorde esta verdade que tão bem expressa ficou na letra duma das marchas populares que mais alvorço despertaram na Capital:

«Dizem que Alfama é um beijo  
Que a terra furtou ao Mar...»





# Imprensa

Entrou no 64.º ano de publicação o semanário «Correio do Ribatejo», que se publica em Santarém sob a direcção do ilustre jornalista e advogado sr. dr. Virgílio Arruda.

Fundado, então com o nome de «Correio da Estremadura», pela saudoso João Arruda, que foi um grande jornalista e um admirável escritor de viagens, este semanário continua a manter a linha tradicional de órgão defensor dos legítimos interesses da cidade e do distrito.

Ao sr. dr. Virgílio Arruda, digno herdeiro de um nome e de uma obra, enviamos cordiais felicitações pelo aniversário do seu excelente «Correio do Ribatejo».

## O Barómetro Atmosférico

Por oferta do sr. J. Dias Cardoso, de Torres Novas, recebemos dois interessantes e úteis Barómetros Atmosféricos, que, com elevada exactidão, medem a pressão atmosférica e prevêem o estado do tempo.

Com excelente apresentação, o seu funcionamento desperta natural curiosidade.

Agradecemos os exemplares que nos foram gentilmente oferecidos.

si cerca de 8.000 automóveis — o que é indício do dinheiro que aflui à cidade. Os seus habitantes de diversas raças que falam todos espanhol, mas nem todos são de origem espanhola, falam algumas vezes de uma autonomia que transformaria Gibraltar noutra cidade internacional, como por exemplo Tânger. Mas a Espanha está decidida a fazer flutuar novamente a bandeira vermelha e amarela sobre o «Rochedo» e tais soluções são consideradas como estritamente utópicas.

Os comentadores mais optimistas de Madrid pensam que dentro de mais cinco anos o problema de Gibraltar será solucionado pela entrada da Espanha na Organização do Tratado do Atlântico Norte e na Comunidade de Defesa Europeia, e que passando as bases de Gibraltar a ficar sob a jurisdição desses organismos, isso permitiria que a administração civil regressasse à Espanha.

Outros vêem um grande futuro para Gibraltar como centro turístico e local de férias para os Europeus desejosos de se estenderem ao Sol, nas lindas praias do Sul da Espanha.

Mas os Espanhóis não perderam o seu sentido de humor acerca desta questão. Um dos principais jornais diários de Madrid, o *A. B. C.*, publicou recentemente um desenho do caricaturista Mingote, que apresentava um severo professor inglês explicando ao aluno: «O Rochedo de Gibraltar expande-se para Norte formando um território que permanece nas mãos da Espanha...». — (R.)

### Ministro boateiro

TAIPEH, 13 — O general Chang Kai Chek demitiu o ministro sem pasta K. C. Wu, «por fazer constantemente circular os mais fantásticos e absurdos boatos» e «ter caluniado o Governo». Uma declaração que o general fez publicar diz que K. C. Wu, quando governador da Formosa, «praticou várias irregularidades, pelas quais deverá responder». — (F. P.)

# Publicações recebidas

Centro de Cardiologia Médico Social  
de Coimbra — Suas actividades  
durante o ano de 1955

Da benemérita instituição que é o *Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra*, recebemos o Relatório referente às suas actividades durante o ano de 1955.

Logo na primeira página encontramos estas informações, que dão bem a medida da sua importância social e da devoção com que os seus dirigentes e colaboradores se dedicam a essa obra tão humana e tão bela:

«Fechou-se o ano de 1955 com 444 inscrições no dispensário, 1989 consultas e 4997 tratamentos. 1039 tratamentos no domicílio e 547 visitas domiciliárias feitas pela assistente social. 3748 pessoas foram atendidas no Centro. Concederam-se 182 peças de roupa, colocaram-se 17 cardíacos em melhores condições de trabalho, foram concedidas muitas centenas de medicamentos e mais 13 mil escudos em subsídios pecuniários. Sem falar nos problemas de ordem sanitária, higiénica, social, familiar, profissional e moral que a assistente social por si só resolveu ou ajudou a resolver».

Valoriza este Relatório um notável trabalho do sr. Dr. João Porto, director do Centro de Cardiologia, intitulado «Necessidade de promulgação de um programa geral e nacional de readaptação profissional», sendo igualmente interessantes as informações que, sobre as suas actividades, nos dá em capítulo especial a sr.ª D. Maria da Luz Sanches Pinto, dedicada Assistente Social desta instituição.

Companhia de Seguros Comércio  
e Indústria — Relatório de 1955

Da Companhia de «Seguros Comércio e Indústria», recebemos o Relatório da Administração, com o Balanço e o Parecer do Conselho Fiscal, referentes a 1955 ou seja ao 46.º ano de exercício.

A excelente posição seguradora é-nos demonstrada por um mapa referente aos valores da produção desde 1944 a 1955.

Desde a fundação desta Companhia até ao fecho do exercício de 1955 já foram pagos sinistros no valor de Esc. 305.248.325\$50.

# BAETA

## JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

## 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

OS VINHOS

## MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

**Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da**

ARMAZÉM

**A Z A M B U J A**

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

**Travessa da Glória, 19**

Telefone: 2 6317

**L I S B O A**  
**P O R T U G A L**

## HOTEL ALENTEJO

O mais moderno  
Hotel do país, no  
melhor local da  
linda cidade de  
**ELVAS**

■  
Todo o conforto.  
Quartos magníficos,  
ampla sala de  
jantar e cozinha de  
1.ª ordem

**ELVAS**

TEM, FINALMENTE,  
UM GRANDE HOTEL

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARRÉIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

**JAMES RAWES & C.º, L.ª**

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4/5

**E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª**

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.º**

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

PRODUTO V. A. P. - PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

## GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correlo, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

**VENTURA D'ALMEIDA & PENA**

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) - LISBOA

Telefone 6 4972



# "GREY"

## VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e provincias ultramarinas



**NOGUEIRA Limitada**

**LISBOA**  
R. dos Douradores, 107, 1.º  
Telef. P B X 2 1381-82

**PORTO**  
134, Rua do Almada, 136  
Telef. 7107

# MAQUINAS E APARELHOS

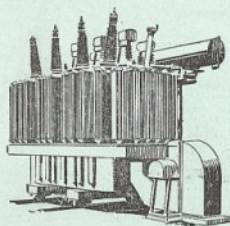
BADEN



SUIÇA

**F**ornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

**T**urbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Transformador

**E**lectrificação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emissoras de radiodifusão, válvulas para rádio, etc., etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

## EDOUARD DALPHIN

R. DE SÁ DA BANDEIRA, 481, 2.º-D. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 2 3411

# CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª*

AGENTES EXCLUSIVOS:

**S O D I L**

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª

Rua da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

**CEL**

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

# TOSSE?

