

23.º do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1954

Número 1588

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

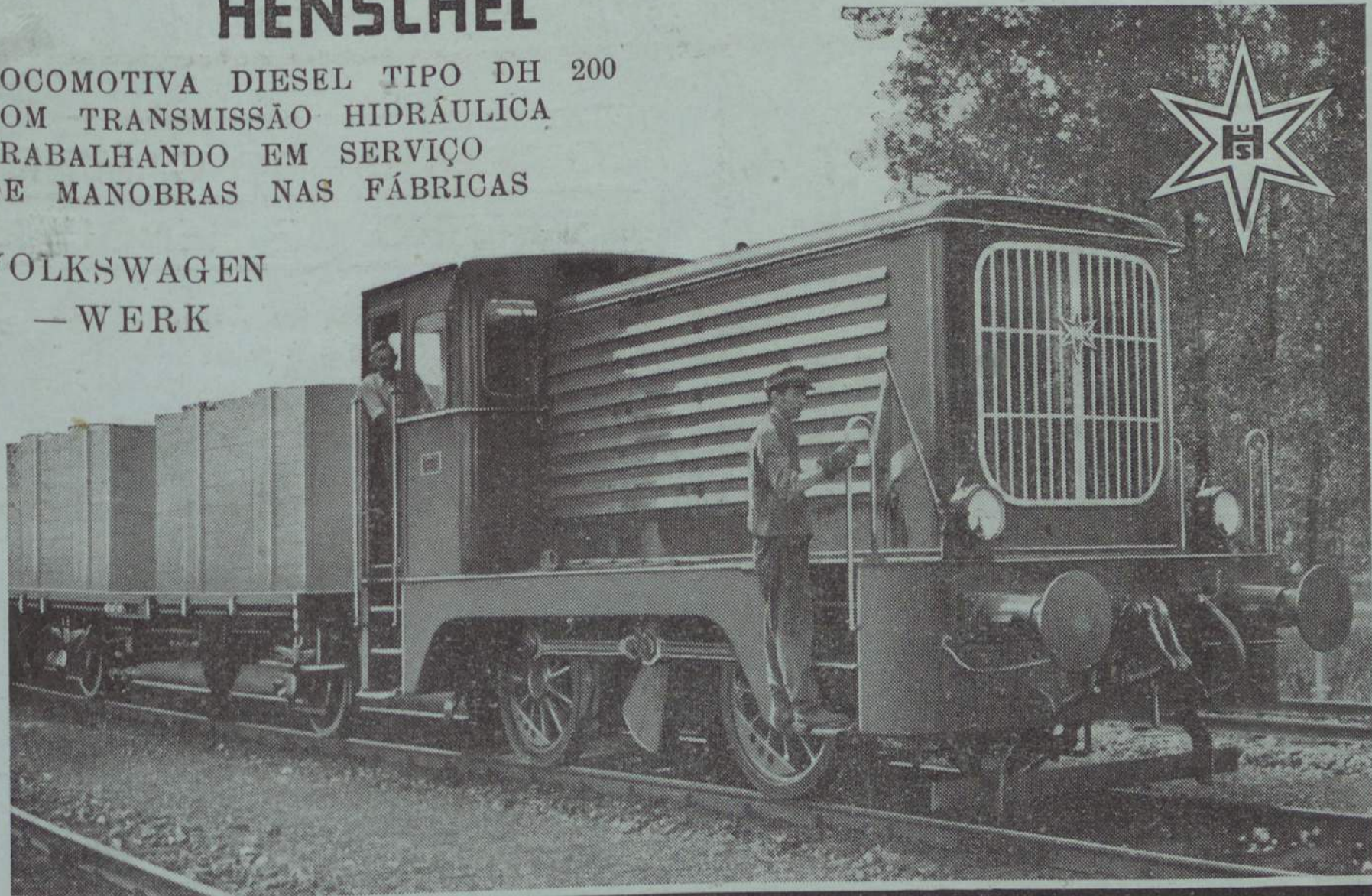
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158 — 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. JULIÃO, 23 · LISBOA

MÁQUINAS E APARELHOS

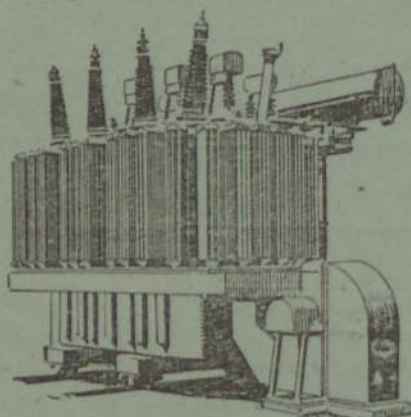
BADEN



SUIÇA

Fornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

Turbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Transformador

Electrificação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emisoras 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 23411

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)

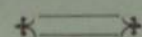
CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

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

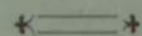
LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 62430

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

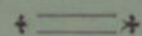
SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



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



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

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 1934
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

1588



16—FEVEREIRO—1954



ANO LXVI

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



S U M A R I O

Os primeiros comboios na História da Humanidade, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	459
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	462
Restaurantes Ferroviários e Pratos Regionais, por <i>GUERRA MAIO</i>	463
Em busca de novos rumos, por <i>VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA</i>	465
Curiosidades da Imprensa estrangeira: por <i>JORGE RAMOS</i> . .	467
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	468
Imprensa	469
Linhas Estrangeiras	469
Vida Ferroviária	469
Recortes sem Comentários	470
Parte Oficial	471
Há 50 anos	472
Publicações recebidas.	472

Os primeiros comboios na História da Humanidade

Por CARLOS DE BRITO LEAL

I

A invenção do carril

DESDE os tempos mais remotos até aos princípios do século passado, o peso e o volume, a quantidade e a rapidez de transporte por terra de quaisquer mercadorias dependiam do número de juntas de bois ou de parselhas de cavalos a empregar nesse transporte. Assim, a maior velocidade de deslocação atingida pelo homem era limitada pela velocidade de um cavalo ligeiro à desfilada num caminho bom e plano, e tanto era o bastante para resolver todos os problemas de comunicações dos diferentes povos entre si.

Foi somente quando cargas pesadas e em grande quantidade começaram a exigir um transporte contínuo e permanente a grande distância e ao longo de um mesmo caminho, que o homem verificou que se tornava necessário imaginar um processo novo que pudesse emancipá-lo dos limites que até então o haviam cingido à tracção animal e ao veículo rodando sobre um chão difícil ou acidentado.

Para tornar o terreno de rodagem mais plano, surgiu a ideia do *carril*, espécie de caminho sobre o caminho, pelo qual passariam a girar as rodas dos carros e logo a seguir procurou-se a maneira de fazer com que essas rodas não pudessem fugir desses carris, ou muito simplesmente, como hoje se diz, *descarrilar*.

A primeira notícia deste sistema de trânsito, aparece nos livros alemães do século XVI, ao descreverem o processo usado nas minas da Europa Central e Oriental para transportar o minério das galerias até à boca da mina. Era no tempo em que o primeiro centro industrial do mundo estava situado junto dessas minas e todos os outros países da Europa pouco cuidavam de indústrias dando-se, como Portugal, à colonização das suas possessões de além-mar ou, como a Inglaterra,

ainda sem fábricas, entregando-se ao apascentamento dos rebanhos que lhe forneciam a lã para a exportação dos seus tecidos, ou à cultura dos campos para a alimentação do seu povo.

Os primeiros carris das galerias das minas



A mala-posta sobre carris de madeira

alemãs eram constituídos por duas pranchas de madeira: uma assente horizontalmente e a segunda fixada verticalmente na aresta da primeira, para que a roda assim não pudesse desviar-se.

Era, com efeito, um verdadeiro «caminho do carril» dando pois origem à palavra inglesa *railway* ainda hoje usada, e que então definia apenas esse sistema de rodagem, independentemente da qualidade do material com que o carril era fabricado. Só séculos mais tarde, quando esses carris passaram a ser de ferro, nós, portugueses, e connosco todos os demais povos em cujos países não tinha havido «caminhos de carris de madeira» — *railways* — o nome de caminhos de ferro ou ainda, como no Brasil, estradas de ferro, passou a ser dado a todo o sistema de transporte efectuado por esse processo.

Eram verdadeiros *railways* esses «caminhos de madeira» que não de ferro, porque, conforme demonstra C. F. Marshall no seu livro *A History of British Railways down to the Year 1830* obedeciam em tudo à concepção da palavra *railway*: (1) a roda, (2) uma via própria e (3) os meios necessários para guiar o movimento.

A partir do século XVII, o centro de produção mineira deslocou-se gradualmente do centro da Europa para Inglaterra em consequência dos novos processos de fundição dos minérios. Durante muitos séculos, a fundição dos metais havia sido feita na Alemanha e na Áustria com carvão obtido com as árvores das grandes florestas situadas nas proximidades das minas, e no começo do século XVIII muitas dessas florestas tinham sido já cortadas, e o carvão começava a escassear e a tornar-se dispendioso. Tornava-se necessário encontrar um substituto e somente a Inglaterra, onde existiam minas de carvão mineral descoberto séculos antes, podia oferecer essa alternativa.

Após inúmeras experiências, os ingleses conseguiram fazer com que o coke resultante do carvão mineral pudesse substituir perfeitamente o carvão vegetal nos processos de fundição dos metais. Mas um novo problema surgia com essa descoberta: como vencer as distâncias entre as minas de carvão e as fundições transportando até elas toda a grande quantidade de carvão necessário, num ritmo contínuo e permanente?

O transporte por via marítima ou fluvial, quando assim era possível, ou por canais, era

sempre moroso e obedecia a contingências de marés e ao bom ou mau estado do tempo.

Simultaneamente, obtinha-se a prova de que a fundição feita com coke era muito mais eficiente e dava uma melhor qualidade de metal e em maior quantidade do que a fundição até ali obtida com carvão vegetal. As minas de carvão no país de Gales, Cumberland, Northumberland e Durham aumentavam o seu rendimento e a produção de carvão de pedra em toda a Inglaterra florescia, enquanto as minas de metais da Europa Central declinavam por não poderem fazer face ao custo elevado do carvão necessário à fundição do seu minério, nem então haver meios de transportar esses metais até onde o carvão podia ser adquirido com um custo menor.

E assim muitas minas pararam a sua exploração e os «carris de madeira» usados pelos seus carros para transporte do minério, mantiveram-se no estado primitivo ou extinguíram-se totalmente, enquanto em Inglaterra esses carris se aperfeiçoavam e se multiplicavam.

Cerca dos meados do século XVIII, quando o nosso futuro Marquês de Pombal era enviado de Portugal em Londres, já um sistema de «caminhos de madeira» ou seja um serviço de comboios sobre carris de madeira puxados por cavalos, ligava as minas de carvão de Durham e Northumberland ao rio Tyne e à costa, para embarque nos navios que, depois, o transportavam para onde era preciso.

Outras linhas de madeira haviam também sido lançadas em Shropshire ligando as minas com o rio Severn e já, procurando libertar-se da tracção animal, os directores de uma das minas do sul de Gales, apresentavam a novidade de fazer com que os vagões com carvão tivessem velas, para que assim fosse o vento a impeli-los, tal qual se tratasse de navegação marítima.

À maneira que as minas junto aos rios, aos canais ou à costa se extinguíam, as linhas de madeira eram construídas penetrando no interior, e a extensão dessas linhas vinha originar novos problemas de engenharia que os seus construtores até então ainda não tinham previsto, tais como aterros e desaterros, o lançamento de pontes e a perfuração de túneis, procurando as distâncias mais curtas e as rampas de pendor mínimo para não cansar tanto os cavalos e demorar menos o trajecto.

E assim os *railways*, os verdadeiros avós dos caminhos de ferro da actualidade, se desenvolveram, ora puxados por cavalos, ora lançados por si próprios em rampas, tendo como força motriz apenas a força da gravidade.

Decorrido pouco tempo, com número crescente de fundições e o maior número de minas de carvão, o ferro passou a ser obtido com maior facilidade e assim as rodas dos carros dos comboios das minas, que até então eram de madeira, passaram a ser de ferro e os carris, as pranchas de madeira a que se dava esse nome, começaram a ser folheadas com uma chapa de ferro para assim terem maior duração e permitirem uma maior solidez. Com as rodas de ferro, alguém descobriu que dando à roda uma chanfradura adaptada a um carril sem qualquer resguardo, poderia evitar-se o descarrilamento, com a vantagem de se poder evitar a acumulação de detritos e de terra que sempre se juntava no ângulo formado pela prancha vertical e a prancha horizontal, dificultando o trânsito. Logo depois, em 1789, os primeiros carris de ferro fundido passavam a substituir os carris de madeira, e em 1797 apareciam as primeiras chulipas unindo os dois carris e finalmente em 1810, era pela primeira vez empregado o carril construído com ferro forjado.

Num artigo intitulado *A Morning's Walk to Kew*, publicado em *The Monthly Magazine* em 1814, Sir Richard Phillips, ao comentar uma

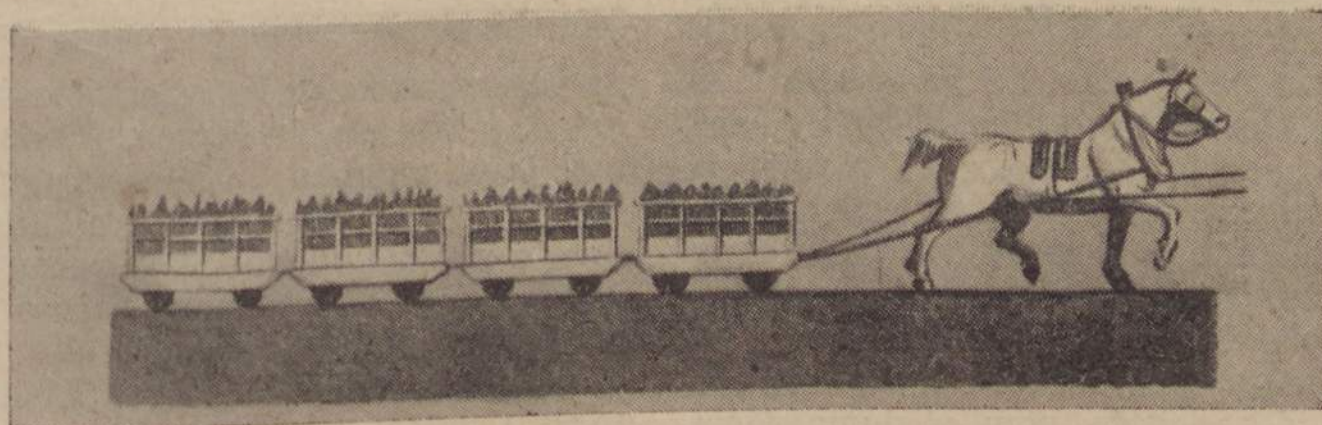
visita ao primeiro *railway* construído em Londres, o *Surrey Iron Railway*, inaugurado em 1803, sugere mesmo que as mala-postas passem também a usar um sistema de carris:

«Com o emprego de carris de ferro, escreve Sir Richard, o esforço empregado pelos cavalos é extraordinariamente menor com a vantagem de uma maior rapidez de movimento, e as fábricas de Wandsworth criando este sistema desde Croydon ao cais de embarque no Tamisa, obtêm assim uma muito maior eficiência e grande lucro comercial. Com pouca despesa seria, sem dúvida, possível construir uma *linha dupla para ida e volta* ao longo das nossas estradas, para serviço das mala-postas de Londres a Edimburgo, a Glasgow e outras cidades. Poderíamos então ver as nossas carruagens de posta, correrem com uma velocidade de dez milhas à hora, puxadas por um único cavalo, ou talvez mesmo uma adaptação da máquina a vapor há pouco descoberta».

Era a primeira profecia da tracção mecânica antevendo o triunfo do trânsito de veículos sobre carris que, anos mais tarde, viriam a constituir o princípio basilar do desenvolvimento ferroviário.

Estava inventado o *carril*, e com ele, formado o ambiente e criados todos os elementos para o aparecimento da *locomotiva*, a que nos referiremos no próximo artigo.

(Continua)



O comboio de Surrey Iron Railway em 1803

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Fernando de Souza e o Caminho de Ferro de Benguela num livro de Gilberto Freyre

Como ninguém ignora, o eminente escritor e sociólogo brasileiro Gilberto Freyre visitou, a convite do sr. Ministro do Ultramar, Comandante Sarmiento Rodrigues, as nossas províncias ultramarinas. Da sua viagem à Metropole, que já conhecia, e ao Ultramar, que o encantou, nasceu um livro admirável, recentemente editado em Lisboa, por «Livros do Brasil, Limitada.» O livro intitula-se *Aventura e Rotina* e contém, como se lê no subtítulo, *Sugestões de uma viagem à procura das constantes portuguesas*. É um grande livro não só pelo número de páginas mas, principalmente, pelo conteúdo, que é rico de observações e de crítica desassombrada e, também, de grande simpatia pelo nosso País. Gilberto Freyre, glória do Brasil, orgulha-se de Portugal e presta justiça à cultura portuguesa. E nessas páginas, de estilo ágil, aprendemos a ter um culto mais fervoroso pelo nosso Passado e pela acção de quantos, na América, na África e na Ásia, construíram uma civilização e prolongaram para além do Tejo a velha mas sempre jovem Casa Lusitana.

O livro lê-se com gosto, de princípio ao fim. Em duas páginas encontramos referências que interessam, particularmente, aos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Uma diz respeito ao Conselheiro Fernando de Souza, e outra ao Caminho de Ferro de Benguela.

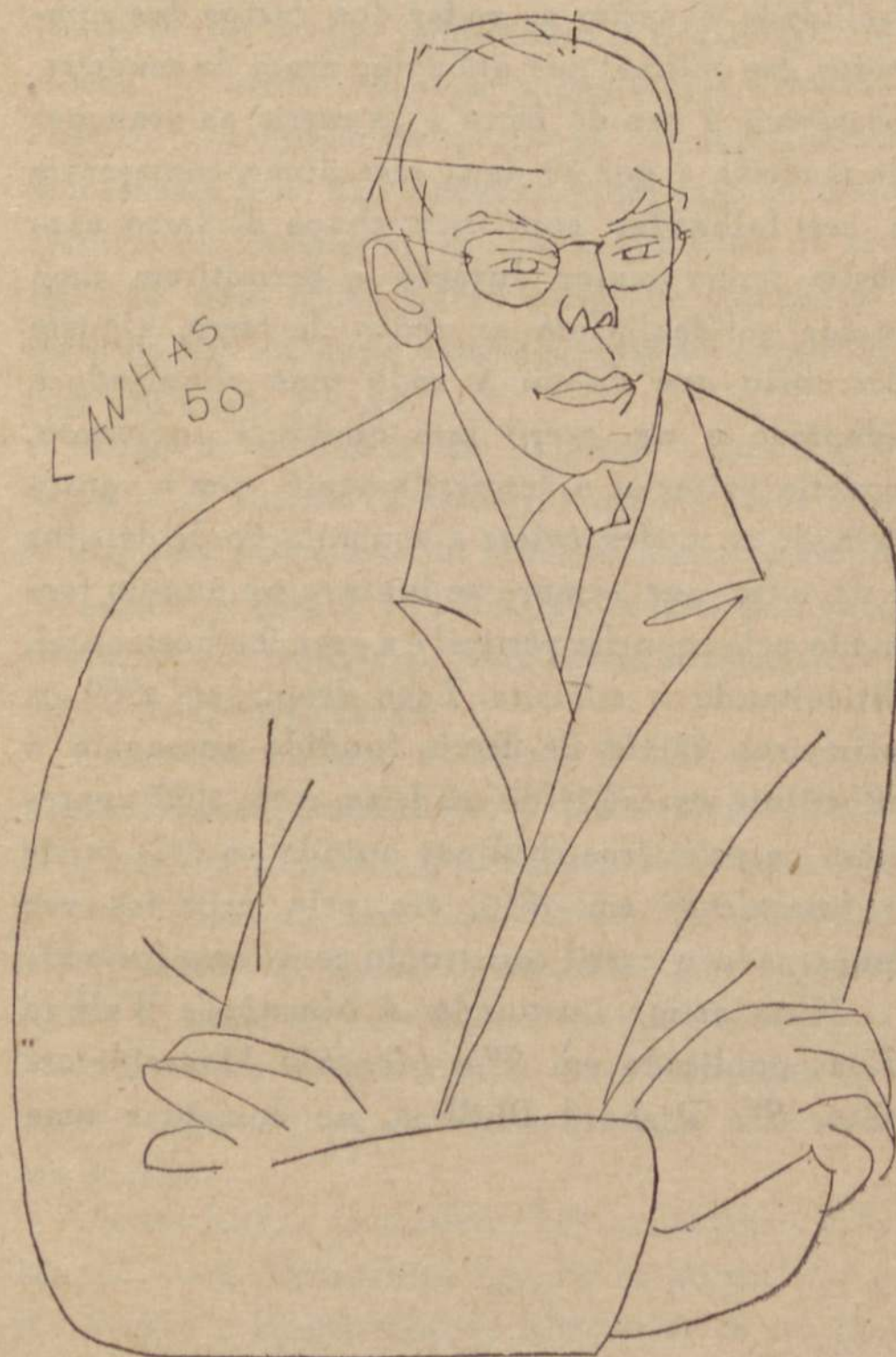
Em Famalicão, Gilberto Freyre foi obsequiado com um almoço por um grupo de amigos do Dr. Nuno Simões. Almoço memorável, sublinhou o ilustre sociólogo brasileiro. «A arte da mesa e da sobremesa portuguesa nas suas expressões mais castiças; e capazes de adoçar a tristeza do próprio Camilo, que viveu aqui com D. Ana Plácido vida de russo de romance.» E, linhas abaixo, da página 163, Gilberto Freyre informa e recorda:

«Um dos convivas do almoço de Famalicão é o actual director de *A Voz*. Recordo-lhe o facto de ter conhecido o antigo director deste jornal, simpático à Monarquia e à Igreja: o Conselheiro Fernando de Souza. Também conheci, nos meus primeiros dias em Portugal, a gente, igualmente apologista da Monarquia, do *Correio da Manhã*. Aí cheguei a publicar um artigo sobre *A Democracia nos Estados Unidos*. Artigo de desencanto com a democracia simplesmente política, tal como eu a vira praticada na grande República norte-americana.»

No fim da página 371 e do começo da seguinte, recolhemos, textualmente, as seguintes linhas:

«De Nova Lisboa falou-me com entusiasmo, em Ribeira de Lima, quando o visitei uma tarde, acompanhado pelo seu cavalheiresco adversário político, Conde d'Aurora, o general Norton de Matos, antigo Governador geral de Angola. Nova Lisboa guarda

Os nossos artistas



Retrato do poeta Amândio Cesar — Lápis de Fernando Lanhas

na sua modernidade alguma coisa do espírito arrôjado de Norton de Matos. Ainda está em formação: mas já se advinha o que será dentro de poucos anos. Pois o ritmo do seu desenvolvimento não é o baiano nem o pernambucano: é o paranaense ou o paulista. Norton de Matos é o que foi no governo de Angola: um paulista.

Nos arredores de Nova Lisboa, visito o Laboratório Central de Patologia Veterinária. Tenho a impressão de estar em São Paulo. De estar naquelas regiões do Brasil onde a ciência está mais a serviço da agricultura, da pecuária, da indústria. A mesma impressão me comunica a Fábrica de Amidos. E é ainda em São Paulo que suponho estar quando visito as grandes oficinas do Caminho de Ferro de Benguela. Só em São Paulo o Brasil pode rivalizar com Angola em adiantamento técnico de viação férrea. Talvez nem em São Paulo.»

Restaurantes Ferroviários

e Pratos Regionais

P o r G U E R R A M A I O

NUMA curta viagem que fiz, há pouco, a Genebra, Lausanne, Berne e Lucerne, tive ocasião de verificar a modalidade prática e inteligente que os Caminhos de Ferro Federais deram aos restaurantes das suas estações. Lá, como em muitos outros países, inclusivé, o nosso, o público afastou-se dos restaurantes das gares, voltando ao farnel ou enganando o estômago com uma ou duas sanduiches e um copo de vinho tomado ao balcão. Outrora, os restaurantes ferroviários tinham farta clientela; as refeições eram copiosas e os preços ligeiramente superiores aos dos restaurantes de fora.

Veio a guerra de 1914/18 e com ela o encarecimento da vida, as ementas reduzidas, o preço aumentado e a supressão do vinho, o que mais encareceu o almoço e o jantar. Em 1930, época feliz da vida barata, os restaurantes e os hotéis baixaram de preço, mas a ementa nos bufetes de gare ficou na mesma e igualmente os preços, sendo necessário que o Governo, por decreto, obrigasse a inclusão do vinho nas refeições para que ele fosse incluído na tarifa da mesa redonda. E' que ali como em muitos outros se considerou que, se a freguesia era menor, os que vinham tinham que pagar pelos que faltavam...

Resultado:—os restaurantes das estações dos Caminhos de Ferro, passaram a ter as mesas vazias e os clientes ao balcão gastavam pouco, embora em maior número.

Em toda a Confederação Helvética o caso resolveu-se a contento de todos, empresários e clientes. Baixou-se o preço das refeições e estas foram simplificadas, o que trouxe de novo não só os passageiros, mas, igualmente, a gente de fora, pois, como é sabido, é livre a entrada e a saída das estações, e por tal desconhecido o bilhete de gare, e a frequência de gente de fora foi de tal ordem, que alguns bufetes tiveram que ser ampliados, fossem os de primeira e segunda classes, fossem os de terceira, todos abrindo para as plataformas e para a rua. E assim o público local vai lá comer, por que o serviço é bom e o preço em conta.

Nos restaurantes das duas classes superiores tem-se um almoço copioso, sopa, dois pratos à escolha, queijo e fruta, por 5 francos, o que na nossa moeda representaria 34 escudos e nos de terceira, por 3,50 frs. compreendendo sopa, um prato de carne ou de peixe, com dois legumes, um dos quais pode ser salada, e sobremesa. Se esta for suprimida o preço baixa para 3 francos, ou sejam uns 20 escudos. E' bom aqui notar que neste país a vida é muita cara, devido ao elevado valor da moeda, mas mesmo assim mais barata que em França.

Não é só nas duas principais refeições que o preço é mais em conta, ou não mais elevado que nos restaurantes de fora, mas também, no pequeno almoço, o qual, enquanto que nestes custa 2 francos, nas gares tem-se por 1,60. Igualmente as bebidas e as sanduiches são contadas por preços de concorrência. Ora em outros países e digamos mesmo em Portugal, permanece a velha mentalidade de que o passageiro não volta tão cedo e quem viaja não olha a despesas, esquecendo-se todos de que o bom nome de uma casa comercial leva anos a fazer, enquanto que a má fama corre célere a todos os ventos.

E' talvez por aquele motivo que, nos hotéis em que me alojei, notei uma propaganda discreta e eficaz junto do passageiro para que ele ali tome as suas refeições. Sendo o preço do quarto, em regra de 6 francos, do pequeno almoço de 2 e de cada uma das grandes refeições de 5 francos; o cliente, que jante, durma e tome o pequeno almoço, sempre copioso e com finíssima manteiga e «confiture», não lhe contam pelo preço exacto da tabela, que seria de 13 francos, mas 11 ou o máximo 12, sendo por vezes de 10, o que equivale a dizer que dão o pequeno almoço de graça. Neste capítulo, o que não estamos atrasados em Portugal! E que errada compreensão que nós temos da vida hoteleira!

Em França também se têm feito notáveis progressos nos restaurantes das estações ferroviárias. Ultimamente criou-se o almoço ou o jantar econó-

mico: *Au tour d'un plat*, nome pitoresco que foi dado à pequena, mas copiosa refeição, que compreende, sopa, um prato guarnecido à escolha, queijo, fruta e 1/2 garrafa de vinho. Custo, 350 ou 400 francos, gorjeta compreendida, ou sejam, na nossa moeda, 25 ou 30 escudos. Estes preços não devem ser tomados ao câmbio do dia, mas ao custo da vida, que é muito mais elevado que em Portugal.

E' bom aqui dizer que os países onde, na Europa, a vida é mais barata, são em primeiro lugar a Austria, depois a Espanha e, a seguir, Portugal, figurando a França entre aqueles onde ela é mais cara.

Uma outra ementa foi ultimamente criada nas estações ferroviárias, a da refeição turística ou regional, composta de pratos afamados e de cozinha local e por isso vemos nas ementas, perdiz sobre canapé, pato bravo, anho de forno, caldeirada, trutas, frango no espeto, lebre à caçadora, e muito outros pitéus capazes de abrir o apetite a quem o não tenha. Na mesma ementa entram os queijos da região — e a França tem-nos magníficos e dos mais variados vinhos de categoria, servidos em pichéis, etc. Tudo isso por 600 ou 700 francos, o preço de um almoço num restaurante médio em Paris. E' claro, gorjeta compreendida, modalidade que há de ser difícil de estabelecer, pois há sempre quem dê gorjetas suplementares e quem as aceite... Mas, em suma, a ideia é boa e faço por isso votos por que ela seja estabelecida, pois é tempo de libertar a simpática e trabalhadora classe dos servidores da mesa dessa espórtula que, às vezes, toma foros de esmola.

Tudo se deve em França à iniciativa do Sr. Vincent Bourrel, secretário-geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, a quem a remodelação

dos serviços muito deve. E, caso estranho, o sr. Bourrel não é um ferroviário de carreira, foi para ali em comissão de serviço e tirado de outro ministério, onde havia anos iniciara a sua carreira administrativa, mas nem por isso a sua obra deixou de ser proveitosa, bem ao contrário, pois com método e inteligência tem sabido fazer uso das suas enormes faculdades de trabalho e dos seus métodos de organizador.

A sua resistência física é considerável. Fiz uma viagem com ele, pelo Maciço Central. Do grupo era ele o primeiro a levantar-se e o último a recolher. E como, numa cidade perto de Rodez, um banquete lhe fizesse perder o último comboio, telefonou para Paris, mandou vir o seu automóvel e pela manhã, como de costume, estava no seu gabinete de trabalho.

No capítulo de criar uma nova freguesia também a Companhia dos *Wagons Lits*, lançou, há pouco e com sucesso, uma modalidade de refeições ambulantes, que os seus empregados servem ao longo do combóio: café com leite ou simples, pão com manteiga, sanduiches, bolos, cerveja e outras bebidas. As sanduiches não são daquelas vendidas até há pouco, nas estações; um bocado de pão, às vezes já duro, e dentro uma fatia de fiambre, delgada como uma folha de papel, ou como as nossas em Lisboa, uma «carcasse», com a mesma talhada de fiambre ou mortadela, a qual custa dois escudos, mas que estariam bem pagas, e com lucro, por 10 tostões. Aquelas são feitas de pequenos pães longos e barrados de manteiga sobre a qual se entala uma grossa fatia de fiambre ou de vitela assada.

Assim é que se cria uma clientela, doutra maneira é estrangulá-la à nascença.



Em busca de novos rumos

Por VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

NEM sempre os bons fins são atingidos com base nos princípios e nos meios mais recomendáveis. Isto a propósito da educação escolar.

Se a ciência da educação é a forja dos povos, devemos alimentá-la com fogo rubro e nascente. Não com o fogo que se ateia de artificialismos convencionais, mas com o calor que se desprende dum naturalismo construtivo, em que o sentimento modera as tendências abstractas do intelectualismo frio e vazio.

Este magno problema não o resolveram os povos em sua ilustrada história da educação, se bem que os gregos, sob a égide de Platão e Teofrasto, tivessem dele uma grandiloqua intuição. Os romanos e medievais ofuscaram-se com a ilustração da sua escola e nem sempre lhe colocaram na base o substracto natural. Para uns e outros o homem era um artifício. Verdadeiramente só depois do século XVI com Luís Vives, Coménio, Rousseau e tantos outros à beira do nosso século é que se estruturou a escola naturalista ou neo-humanista. Notou-se, talvez ainda sob os auspícios da intuição, que os sentimentos do homem são a melhor pedra que o escultor há-de talhar. E só depois da segunda metade do século XIX, a questão se mediu pela visada da ciência. Surgiu a psicologia experimental e a fisiologia. Mas não era tudo. O homem ainda estava fragmentado. E, seja na educação, seja na política ou na economia, quando o material em estudo é sobremaneira analisado e só esta ou aquela parte interessam, corre-se o tremendo risco de preverter a forma, de induzir leis trágicas que não se conformam ao todo global. Por isso não bastava que o homem fosse auscultado pelo psicólogo. Era então mais que oportuno o advento de Giovani, Pende, Viola e Kretschmer, os quais iriam tomar o homem na sua estrutura formal e classificá-lo. Vejo assim na minha frente o homem, e ao lado a ciência que o define — a biotipologia. Melhor será imaginarmos este cenário geomêtricamente simbolizado pela pirâmide quadrada de Pende. Essa pirâmide é um homem. Na base é figurada toda a sua potencialidade hereditária, todos os seus impulsos, capacidades e tendências a aproveitar. Na primeira face, está a sua morfologia, ou seja a conformação física. Na segunda face, inscreve-se a sua fisiologia, ou seja o seu comportamento orgânico, endócrino-vegetativo. Na ter-

ceira face, haveremos de representar a sua natureza psicológica no domínio do afectivo, com os seus sentimentos, emoções e paixões já elaboradas. Na última e quarta face está então toda a psicologia intelectual com a sua forma racional, ou sejam as percepções, as ideias, os juízos e raciocínios, como toda a gente sabe da psicologia *clássica*. Para o biotipologista a pirâmide está determinada. Para mim falta acrescentar que as quatro faces encaminham-se para um ponto: e esse vértice aproxima-se dum Ideal Supremo, para que o homem transiente, em caminhar nietzschiano, *vai indo* hora a hora.

O panorama não é tão escuro quanto parece. Vamos clarificá-lo. O homem é um todo. E onde se harmoniza esse todo? No tempo e no espaço. Faço sentir neste comenos que ao falar da pirâmide simbólica disse que ela interpretava *um homem*, isto é, cada ser humano, e não *o homem*. Quero insinuar que, no tempo e no espaço, onde é e existe a forma humana, temos um somatório de homens e não o homem. A pirâmide ajusta-se a imensas proporções, embora na classificação geométrica continui sempre igualmente denominada. Contudo a possibilidade quantitativa das dimensões gera imensos tipos de figura. A sua categoria, ou melhor a sua essência, essa é sempre igual — uma pirâmide. Paralelamente arranjo para mim mesmo esta explicação quanto ao homem. As suas características morfológicas, orgânicas, temperamentais e caracterológicas, desigualmente doseadas, geram inúmeros tipos com inúmeras dimensões! Todavia, acima da vivência multiforme dos tipos, é a essência da espécie humana.

O escaparate agora mostra-nos ao claro uma figuração de tipos, já não o homem mas muitos homens. Não gostaria de enfiar este artigo com as possíveis classificações biotipológicas tão conhecidas dos estudiosos. Basta citar para o leitor apressado que os homens, há-os gordos e magros, baixos e altos; uns do tipo respiratório, outros do tipo muscular, outros do tipo abdominal, ainda outros do tipo cerebral; uns extravertidos, outros intravertidos; uns filantropos, outros misantropos; uns com complexos de superioridade, ou outros com complexos de minusvalia; uns com grande acuidade sensorial, outros subjectivos ou apáticos; uns emotivos, outros realistas; enfim, uns querendo ser engenheiros, outros querendo ser músicos ou poetas; uns gostando da vida plácida do campo, outros do viver

polícromo das grandes urbes. Uns desejando abraçar o céu, outros clamando por que o céu os abrace! O espectáculo é grande e é belo. Alguém soube pintá-lo com a grandeza do génio e da cor.

E cheguei ao ponto cruciante da minha batalha de sempre. Estão os soldados em forma. Forma de inúmeros tipos. A batalha não exige a todos o mesmo esforço, o mesmo contributo. Cada um dentro da forma tem a sua função. Desigualmente dinâmica, mas igualmente útil. Cabe agora saber quem dirige essa possibilidade de dinamismo, essa função útil. No indivíduo, a vontade; no exército, o comando; na sociedade, a instituição civil. É nesta tese a instituição civil que opera. E, sem me desviar do tema central, lembro que vinha apoiar a educação no desenvolvimento das potencialidades naturais do homem, e já não tão somente no intelectualismo frio e convencional. A instituição aqui é a educação. E nas sociedades modernas, melhor se diria: a Escola.

Peço agora aos meus leitores que recordem o tempo ido da vida escolar, verifiquem hoje como são conformados na escola os seus filhos, analisem os programas escolares de instrução oficial. Seguramente prevejo o resultado desse exame-relâmpago. Acharam de facto que aquilo que está em vigor serve, tem formado homens vigorosos e valeu para ajeitar uma sociedade que nos prestigia lá fora. Sem dúvida, mas tanto ainda não basta. Há desperdício de energias. Há contrariações flagrantes. Há erros estruturais a demolir personalidades. E é deste material — pessoas — que queremos construir.

A escola, quer a nossa quer a doutros países, não pode ditar para a nação inteira programas únicos. A educação, e tão particularmente a primária, terá de tomar a forma regional. O que se ensina na cidade não interessa ao educando da aldeia. Além disso, a educação terá de assentar nas classificações biotipológicas a que nos referimos, actualizando-se e exercendo-se em turmas de indivíduos com o mesmo tipo ou análogo. Não se deve educar simultaneamente um tipo objectivo e um tipo subjectivo. Ninguém esquece que o mesmo estímulo pode provocar respostas díspares em indivíduos di-

ferentes. Num restaurante também cada um se alimenta a seu jeito. Na vida social todos escolhemos os amigos, as relações, as distrações e o trabalho mais ou menos de acordo com o nosso tipo. A selecção realiza-se assim inconscientemente em todos os sectores da vida. ¿Como admitir, pois, que um professor, por obrigatoriedade imposta, eduque ao mesmo tempo, com os mesmos métodos e com os mesmos estimulantes, uma classe inteira de dezenas de rapazes, tipos totalmente diferenciados?!

O desaproveitamento está à vista. A natureza, irreparavelmente contrariada.

Nas cidades, onde há bastante população escolar, seria de aconselhar a experiência de um anteprojecto com apoio na escola funcional e activa tão apaixonadamente divulgada por eminentes pedagogistas. Valia a pena ensaiá-lo à luz das ciências modernas e conforme o nosso padrão de gente.

A educação sujeitar-se-ia às três funções: ao tipo do homem sempre transiente, ao tempo histórico em que se efectiva e ao espaço ou local onde se realiza.

Prova-se assim neste sumário e com os argumentos da ciência que é altura de tentar fugir ao empirismo ou ao intelectualismo que reina no nosso sistema pedagógico tradicional. Quando escrevo pedagógico é para salvaguardar o regime didáctico vigente nas escolas secundárias e superiores. Os programas elaborados e o seu exercício deram da cultura portuguesa uma projecção de relevo. Os fins, portanto, estão certos — e isso por si só reabilita a obra gigantesca dum Governo tão fecundo como o nosso. Os princípios e os meios é que estão errados. Aqueles resolvê-los-á a psicologia e estes modificá-los-á a pedagogia. O que é preciso é vontade e mãos à obra. Se o nosso país é pobre de petróleo ou de bombas atómicas — esse manancial que faz a glória de certos impérios — pelo menos é riquíssimo de material humano e de valores pessoais. Na balança da História pesarão mais esses valores que uma catadupa de foguetões atómicos. As civilizações cimentam-se com valores e muito menos com armas.

(Do livro no prelo EM BUSCA DE NOVOS RUMOS)



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O bacilo de Kock tornou-se inofensivo e conserva as suas propriedades vacinantes desde que o professor Calmete conseguiu transformar um bacilo de Kock bovino, terrivelmente virulento, num micróbio que serve a ciência. O bacilo da tuberculose não penetra pelas vias respiratórias como até há pouco se julgava, mas unicamente pelas vias digestivas.

(Do semanário *Hoy* — Madrid)

O astrónomo Plesner descobriu perto da constelação de Perseu um cometa que, dentro de dois anos, entrará na órbita da Terra. O novo corpo celeste, como quase todos os outros, contém gaz carbónico suficiente para aniquilar instantaneamente todos os seres que respiram na superfície do nosso planeta.

(Do semanário *Lu* — Paris)

A clorofila, fonte de mais de noventa por cento de toda a energia que utilizamos, é o laço entre a energia do sol e a vida. As plantas que nascem à superfície da terra produzem cada ano pelo menos dois quilos cúbicos de açúcar.

(Da revista *Nueva Argentina* — B. Aires)

Os naturalistas da expedição Colson coligiram preciosos conhecimentos sobre a vida dos ursos polares. Ao contrário do que se supunha, não existe em volta do polo sul qualquer mamífero nem pássaro capaz de voar nos mares de gelo.

(De *El Espectador Habanero* — Havana)

Em 1883 era presidente da República Dominicana Ulises Henreau. A fim de regular a dívida que este governo tinha com o da Holanda foi a S. Domingos um holandês de grande corpulência resolvido a obrigar o «Tirano Negro» a cumprir os seus compromissos.

Um dia, depois de várias entrevistas pouco cordeais, o presidente pôs-se em pé diante do holandês, olhou-o de alto a baixo e perguntou:

— Diga-me, senhor Bond, quanto pediria o seu país por um morto do seu tamanho?

(Do semanário *Marianne* — Paris)

Efectuaram-se já as primeiras fotografias de moléculas, graças ao novo microscópio de electrões construído pelo dr. Rusk. A primeira fotografia obtida foi a da molécula da hemocianina, a parte mais ínfima da albumina, com 75.000 vezes de ampliação!

(Do semanário *Universul* — Bucareste)

Segundo o dr. Badain, professor da Universidade de Straford, a Terra daqui a milhões de anos deixará de ser

habitável, pois o frio suprimirá progressivamente todas as formas de vida à sua superfície; mas a humanidade antes disso emigrará em massa para outros planetas. E talvez daqui por séculos incontáveis, um astrónomo de outro planeta apontando no céu um ponto luminoso, possa dizer aos seus discípulos: «Aquele planeta sem vida que ali vêem, é a Terra. Foi lá que a nossa raça teve origem».

(De *La Tribune des Nations* — Paris)

Em Los Angeles, duas irmãs requereram o divórcio do mesmo homem. Helena Blank declarou que casou com Walter Fisher, de 19 anos, em Las Vegas, em Março de 1950, e sua irmã Evelina Blank apresentou provas de ter casado com o mesmo homem em Baltimore, em Julho do mesmo ano. Fisher abandonou a primeira mulher uma hora depois de casado, e a segunda três meses depois. Ambas desconheciam que eram cunhadas até que se encontraram em Los Angeles.

(Do semanário *Protocol* — Paris)

Num inquérito organizado por um jornal sul-africano verificou-se que os sul-africanos sofrem dum «complexo»: esquecer os sapatos que mandam para conserto. Todos os sapateiros visitados pelos repórteres afirmam ter em seu poder sapatos que nunca foram reclamados, depois de reparados, e em todas as sapatarias lê-se o mesmo aviso: «O calçado que não seja reclamado durante 30 dias será vendido para pagamento das despesas de conserto».

(De *Civilization* — Glasgow)

O enxofre está sendo cada vez mais procurado na indústria. No Texas existem minas à profundidade de duzentos metros. O dr. Frush inventou um processo pelo qual o enxofre é bombardeado até à superfície com a ajuda de água quente.

(De *News And World Report*)

Cobriu-se recentemente, a título de experiência, com um piso de borracha, o pátio de uma escola primária em N. Iork destinado ao recreio das crianças. Essa inovação tem por fim dar maior segurança às expansões infantis.

(Da revista *Séve* — Maurícias)

Um entomólogo inglês afirma, como resultado de longa experiência, que as moscas têm linguagem muito curiosa e muito mais clara que os outros insectos. Não se trata de zunido, que é o resultado do movimento rápido das asas, mas sim de sons particulares que constituem verdadeira linguagem.

(De *El Mirador* — Madrid)

Panorama dos Transportes Internacionais

Os aperfeiçoamentos da via férrea em França

O passageiro, que utiliza, em França, a via férrea, fica geralmente bem impressionado com a alta qualidade e a rapidez do material motor, com a comodidade das carruagens, com as vantagens que oferecem os horários e os trasbordos, com a velocidade cada vez maior dos comboios, principalmente nas linhas electrificadas, pelo que os recordes se sucedem, dando a este meio de transporte o superior lugar a que tem inegável direito.

Sendo, porém, raro que o passageiro se interesse pela própria via férrea sobre a qual caminha em comboios cada vez mais seguros, torna-se interessante transcrevermos para as colunas da *Gazeta* o curioso apontamento de Edmond Delage, da Academia Francesa de Marinha, conforme texto da nossa colega paulista «Ferrocarreiros e Tranvias».

«Desde há muito tempo o passageiro francês estava acostumado ao tac-tac, regular como um aparelho mecânico, dos rodados sobre as vias, tão monótono que provoca logo o sono. As vias francesas são excelentes em seu conjunto e, segundo a expressão ferroviária «muito rolantes». Todavia, não deixará de intrigar uma inovação. Já é bastante frequente o não ouvir o tradicional tic-tac das juntas dos carris. O comboio parece deslizar.

É sabido que em todos os países do mundo a linha do caminho de ferro é constituída por carris, que servem para guiar as rodas dos vagões, e que se colocam sobre travessas que descansam no balastro. A superestrutura da via está montada, por seu turno, sobre outra estrutura preparada para que a água da chuva não fique estancada, e o suficientemente consistente para que não se deforme sob o peso dos comboios.

Há cem anos que existe a via férrea, não tendo esta sofrido profundas modificações. Todavia, os carris, que eram de ferro, são agora de aço, e o seu comprimento, que era de 6 a oito metros, passou, seguidamente, a 12, 18, 24 ou ainda 30 metros; o seu peso, que de princípio era de 20 a 30 kg., na actualidade, chega ou passa dos 50 quilogramas por metro.

Em França, a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro adoptou um carril unificado de 50 kg/m. No entanto, a linha Paris-Marselha possui uma centena de quilómetros equipados com carril

«PLM». de 62 kg. Na Holanda, o carril pesa 63 kg. e nos Estados Unidos são de emprego corrente carris com 76 kg. por metro. As travessas feitas de aço ou de betão armado, colocam-se mais juntas que antigamente — afastados de 60 cm. em lugar de 1 metro. O balastro é constituído actualmente por materiais seleccionados, pedras duras, escórias dos altos fornos, bem colimados para que formem, sob as travessas, «moldes» que permitam fazer a «soufflage», invenção devida a Lemaire, ex-Director Geral da SNCF, que corrige os defeitos de nível e as diferenças das travessas por meio de uma dose de areia que se emprega graças a um material apropriado.

Os carris estão unidos entre si e fixadas as travessas por meio de juntas que pouco, a pouco, foram melhorando, graças a diversas invenções; sujeitam-se às travessas por meio de escáculas eléctricas, como nos Estados Unidos ou aparafusam-se por meio de *tirefonds* com cabeça e por vários processos. Mas estes processos clássicos serão considerados muito antiquados comparados com a inovação verdadeiramente revolucionária implantada há três anos pela SNCF. A via francesa vai converter-se, indubitavelmente, na «via sem juntas com união duplamente elástica».

Estes aperfeiçoamentos tornaram possível instalar barras de grande comprimento sem juntas. Permitiram reconhecer que o carril não se dilata livremente, pois que está prensado, no seu aumento ou encurtamento, pelas variações de temperatura e que é capaz de suportar uma certa pressão com as juntas completamente cerradas. Além disso, conseguiu-se aperfeiçoar a soldadura dos carris. Todavia foi mais longe a SNCF, e suprimiu completamente as juntas da via. Um grande engenheiro, Robert Léni, director das instalações fixas da SNCF, que tem impulsionado todas as novas realizações, conseguiu que os esforços se reportem de uma maneira uniforme em todo o seu comprimento, e além disso que o carril seja fixado duma maneira imutável sobre as travessas e que estas fiquem bem sujeitas ao balastro.

Por outro lado, procurou-se uma melhoria no modo de fixar os carris sobre as travessas. Orientaram-se as investigações para os fenómenos vibratórios que se produzem na via quando da passagem dos comboios. Protegeram-se as travessas, princi-

Imprensa

«Diário dos Açores»

Completo 84 anos de publicação o nosso prezado colega *Diário dos Açores*, dirigido pelos srs. Drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro, a quem por esse motivo dirigimos as nossas melhores saudações, assim como a quantos com eles colaboram.

Mendonça e Costa

Iniciou-se na revista *Os Transportes* a publicação de um estudo interessante, intitulado *Notas para a História dos Transportes Colectivos na cidade de Lisboa*.

Nesse estudo, que promete ser minucioso, pois o autor dispõe de bastante material, lê-se uma longa referência a Mendonça e Costa, que tomou, em 1895, perante a Câmara Municipal e a Companhia Carris, uma posição que, hoje, o fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não assumiria. E não a assumiria por que se a Câmara tem procurado e conseguido dotar a cidade com notáveis melhoramentos e realizações, a «Carris», por sua vez, conseguiu fazer do seu sistema de transportes, o melhor, no seu género, existente na Europa.

palmente as de cimento, com uma palmeta realmente elástica, colocada entre o carril e a travessa. Para conseguir uma união elástica, pensou-se numa louça de aço com mola, com uma elasticidade de 2.º. Em 1949, a SNCF fez, a título de ensaio, a colocação de largas barras de 300 metros sobre travessas de madeira e de cimento. Como esta prova teve êxito, repetiu-se em comprimentos de 800 metros sobre vias diferentes. Em 1951, as zonas de barras largas de 300 a 800 metros sòmente se estendiam em 10 km. Esta quantidade chegou a 300 em 1952 e duplicou em 1953. Os ensaios realizados permitem afirmar que com uma via bem constituída e bem conservada, e com juntas apropriadas, particularmente com juntas elásticas e vias pesadas sobre travessas de cimento, é possível manter o carril em compressão ou extensão com toda a segurança, opondo-se aos efeitos da variação de temperatura e sem que o carril sofra deslocamento com excepção das extremidades da barra.

Em vez de melhorar a junta da via, a solução radical consiste em suprimi-la. Obtem-se assim vias muito mais silenciosas. Estas melhorias decisivas podem observar-se entre Metz e Estrasburgo, na linha de Saisons-Paris, na de Granville-Paris, e na de Lyon-Marselha, Valence-Grenoble... Sem dúvida trata-se duma inovação considerável.

Linhas Estrangeiras

INDIA

O Governo da India encomendou na Austria uma série de 60 locomotivas, no valor de 150 milhões de xelins. Com tal encomenda, o valor e volume das exportações austríacas para a India será consideravelmente aumentado. Desde a Primavera de 1952 até à de 1953, as exportações da Austria para a India atingiram já um total de 95 milhões de xelins.

Além deste importante fornecimento, as conhecidas fábricas de vagões e carruagens «Simmering-Graz-Pauker A. G.», estão agora ocupadas com a execução de uma encomenda de 134 carruagens para comboios-rápidos, igualmente por conta do Governo da India.

Nestas carruagens para a India, a ligação entre elas é feita por meio de um fole de couro, por ter sido provado até agora que, entre os vários tipos de material utilizável para tal fim, a pele de boi é que dá ainda os melhores resultados contra as inclemências dos climas tropicais. Os 134 foles para estas carruagens serão fornecidos por uma importante casa especializada de Graz.

Vida Ferroviária

O Inspector Manuel Morgado ou meio século de vida profissional

Completo há dias 50 anos de vida profissional o Inspector sr. Manuel Morgado, da Sociedade Estoril. Os seus amigos, camaradas e superiores, para festejarem o facto, reuniram se num almoço, vendo-se, entre a numerosa assistência, — os almoços de homenagem a ferroviários portugueses constituem sempre um grande acontecimento — os srs. dr. António de Figueiredo e outros administradores e directores daquela empresa.

Nestes cinquenta anos de actividade profissional, honesta e competentemente exercida, a contento de todos, o sr. Manuel Morgado, percorreu quase todo o País, conheceu várias fases dos nossos caminhos de ferro, assistiu à inauguração de melhoramentos importantes, até que, um dia, esse homem de visão superior que foi o falecido Fausto de Figueiredo, reconhecendo nele aptidões notáveis o chamou para o serviço da Sociedade Estoril, onde ainda se conserva.

No almoço que lhe foi oferecido, o sr. Inspector Manuel Morgado teve o ensejo de verificar que as suas raras qualidades morais e a sua competência, como chefe dos serviços da exploração da Sociedade Estoril, eram altamente apreciadas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro felicita o sr. Inspector Manuel Morgado por esta justa homenagem.

Recortes sem Comentários

Prisioneiro de guerra assassinado

Um relato completo, com provas, das atrocidades cometidas pelos comunistas nos soldados que aprisionam, foi feito há pouco numa sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas.

Damos a seguir um resumo de alguns casos que foram tornados públicos nessa sessão que, apesar da sua importância excepcional, não teve a publicidade que merecia.

Segundo o relatório apresentado nos campos de concentração norte-coreanos foram assassinados 29.815 prisioneiros entre os quais se contam 6.113 americanos. Ao conhecer-se que foram libertados, depois do armistício, 3.598 americanos, pode fazer-se uma ideia do que serão esses campos de morte.

Os aviadores americanos eram as principais vítimas dos comunistas. Era preciso «provar» que os exércitos das Nações Unidas faziam a guerra microbiológica e que os aviadores lançavam bombas recheadas de germes do cólera e da peste... Cento e sete aviadores foram acusados de terem lançado tais bombas. Destes, trinta e seis «confessaram» e assinaram textos que os comunistas lhes apresentaram.

Para conseguir essas «confissões», os prisioneiros foram separados dos seus camaradas e reunidos num campo em Pyong-Yang, onde foram interrogados por chineses e norte-coreanos que tinham feito *cursos especiais* na Rússia.

Os interrogatórios e as torturas aplicadas aos prisioneiros seguiam as técnicas soviéticas e os suplícios físicos eram aliados a métodos psicológicos em que os russos são especialistas para extorquir pseudo confissões. Aliás, os russos frequentavam com assiduidade o campo.

Os dois casos que a seguir citamos, escolhidos entre os de quarenta aviadores que recusaram, apesar de todas as torturas, assinar as «confissões espontâneas», são bem de-

monstrativos dos métodos empregados pelos comunistas sobre os prisioneiros que têm a infelicidade de cair em seu poder.

Tenente James L. Stanley, De Decatur. U. S. A.:
«Obrigado a estar na posição de sentido durante cinco horas. Encerrado oito dias numa célula de cimento, com o formato de um caixão. Espancado por um guarda, durante uma hora, enquanto estava seguro por outros dois guardas. A seguir ao espancamento, novamente obrigado a permanecer na posição de sentido durante vinte e duas horas, até que desmaiou. Depois de reanimado, foi interrogado pelo espaço de três horas, enquanto um projecteur de luz intensa era assestado na direcção dos seus olhos. Novos espancamentos e ameaças de morte por persistir em recusar-se a assinar. Esteve, depois, três dias sem qualquer alimento ou água que, também, lhe era negada já há cinco dias. Foi conduzido, finalmente, diante de um pelotão de execução e perguntaram-lhe se queria assinar a «confissão» para salvar a vida. Ante a negativa, foi fuzilado.»

Tenente Robert C. Lurie, de Chicago, U. S. A.:... Interrogado mais de cinquenta vezes. Julgado quatro vezes como criminoso de guerra. Condenado à morte três vezes: de cada vez, prometiam poupar-lhe a vida se confessasse. Morto por espancamento.»

Depois de contar outros casos semelhantes, todos eles horrorosos pela crueldade que exemplificavam, o relator americano apresentou documentos e fotografias comprovativas do que acabara de afirmar.

O conhecimento destas atrocidades são a melhor resposta que pode ser dada aos que duvidam da necessidade do mundo livre empregar todos os seus esforços para combater o comunismo e, ao mesmo tempo, mostra bem que as nações ocidentais não podem acreditar nas promesssas de paz dos comunistas. (SI)

RONDA DOS BAIRROS



MADRAGOA

DIFERENTE de todos os outros bairros, a Madragoa não parece um recanto da Capital, mas uma autêntica aldeia da região de Aveiro. O próprio Tejo colabora nesta ilusão, inundando as esquinas da Madragoa com reflexos prateados que enchem todo o bairro de luz, acentuando contrastes nas fachadas do casario, onde as lonas e as canastras, baloiçando ao vento, salpicam as ruas com pérolas de sal.

Qualquer das carreiras de autocarros n.º 6, 13 ou 27, e as linhas de «eléctricos» que passam pelo Conde Barão, Calçada da Estrela, ou Rua de S. João da Mata, servem para ir à Madragoa, bairro alegre como poucos, e castiço como nenhum.

Quando se aproximam as festas de Junho, toda a cidade de Lisboa espera com alvoroço a marcha popular deste bairro, ansiosa por saber a letra da cantiga que as varinas irão popularizar, com as suas vozes estridentes e melodiosas, ensaiadas todas as manhãs nas lotas renhidas do frigorífico de Santos.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», Série III, n.º 25, de 30 de Janeiro de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 21 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em seu nome e no da Sociedade Estoril, pelo qual os bilhetes de ida e volta da referida tarifa podem ser estabelecidos com validade para a volta por itinerários diferentes, sendo os preços calculados pela soma dos preços dos percursos a efectuar.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 29, de 4 de Fevereiro de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 25 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8, Passageiros — Bilhetes de mercados locais, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual são introduzidas várias alterações aos percursos em que são vendidos bilhetes com a redução prevista pela referida tarifa para alguns mercados e feiras no País e incluídos novos percursos no anexo ao citado diploma tarifário.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil

Portaria n.º 14.723

O «Diário do Governo», Série I, n.º 17, de 26 de Janeiro de 1954, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 3.º do artigo 10.º da Carta Orgânica em vigor, autorizar o Governo-Geral de Moçambique a utilizar para o ano corrente a quantia de 4:398.525\$, a sair do saldo do orçamento privativo da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Mo-

çambique para o ano de 1954, destinada ao aumento do quadro de pessoal para as Divisões de Exploração de Lourenço Marques e de Quelimane.

O «Diário do Governo», Série I, n.º 21, de 30 de Janeiro de 1954, publica o seguinte:

Portaria n.º 14732

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 apontador do movimento, tráfego e tarifas dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da província de Moçambique na classe XVII da tabela anexa ao referido decreto.

O «Diário do Governo», Série I, n.º 24, de 3 de Fevereiro de 1954, publica o seguinte:

Portaria n.º 14735

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 as categorias de apontador de via e obras e apontador da divisão de estudos e construções dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da província de Moçambique na classe XVI da tabela anexa ao referido decreto.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 39.531

O «Diário do Governo», Série I, n.º 27, de 6 de Fevereiro de 1954, publica o seguinte:

No Plano de Fomento, aprovado pela Lei n.º 2 058, de 29 de Dezembro de 1952, foi incluído o investimento de 600.000 contos nos caminhos de ferro do continente, para melhoramentos na via e na sinalização, reequipamento em material circulante e electrificação das linhas do Norte — desde Lisboa até ao Entroncamento — e de Sintra.

Os programas aprovados pelo Conselho Económico para execução do Plano prevêem — dentro do esquema geral de financiamento, constante do quadro XI anexo à referida lei — que, daqueles 600.000 contos, 510.000 sejam obtidos pela emissão de obrigações amortizáveis de 4 1/2 por cento garantidas pelo Estado, parte importante das quais deverá ser tomada — por força da participação financeira que naquele esquema lhes será atribuída — por instituições de previdência e pelo Fundo de Fomento Nacional.

Torna-se, por isso, necessário autorizar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a fazer, de acordo com aqueles programas, a emissão das obrigações referidas e atribuir legalmente a estas a garantia do Estado, por força das receitas do Fundo Especial de Transportes Terrestres aplicáveis a tal fim, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 38.246 e 38.247, de 9 de Maio de 1951.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte

Artigo 1.º E' a Companhia dos Caminhos de Ferro Por-

tugueses autorizada a emitir nos anos de 1954 a 1958 510000 contos de obrigações, com o juro de 4 1/2 por cento ao ano e amortizáveis em quarenta semestralidades, a primeira das quais se vencerá em 30 de Junho de 1959.

§ único. No ano de 1954 a Companhia poderá utilizar a autorização concedida no corpo deste artigo até ao limite de 200000 contos, que será sucessivamente acrescido das importâncias incluídas nos programas aprovados para os anos de 1955 a 1958 pelo Conselho Económico, nos termos do n.º 3.º do § 2.º da base III da Lei n.º 2.058, de 29 de Dezembro de 1952, e de harmonia com o plano referido no § 2.º da base III anexa ao Decreto-Lei n.º 38246, de 9 de Maio de 1951.

Artigo 2.º A's obrigações a que se refere o artigo anterior é dado o aval do Estado, nos termos e condições seguintes:

1.º Quando a Companhia reconhecer não estar habilitada a satisfazer os encargos da amortização e juros nas datas previstas para o respectivo pagamento dará do facto conhecimento simultâneo, quarenta e cinco dias antes do vencimento, ao Fundo Especial de Transportes Terrestres e à Direcção-Geral da Fazenda Pública;

2.º O Ministério das Finanças abrirá os créditos necessários para satisfazer a prestação vincenda, por força das importâncias para tal fim transferidas, antecipadamente, para receita do Estado pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres;

3.º No caso de o Fundo Especial de Transportes Terrestres não ter efectuado aquela transferência e não dispor dos meios necessários, pedirá, com a antecedência de trinta dias, ao Ministério das Finanças que o habilite a realizar o respectivo pagamento;

4.º Nesta última hipótese o Fundo Especial de Transportes Terrestres deve reembolsar o Estado da importância respectiva, com preferência sobre quaisquer aplicações previstas nos n.ºs 3.º, 4.º e 5.º do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 38247, de 9 de Maio de 1951;

5.º As importâncias pagas pelo Estado em execução do aval a que se refere este artigo constituirão créditos do Fundo Especial de Transportes Terrestres sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reembolsáveis nos termos do n.º 2.º do § 1.º da base XVII anexa ao Decreto-Lei n.º 38246;

6.º O Estado goza de privilégio creditório, nos termos do artigo 878.º do Código Civil, pelas quantias que despendem para garantia do cumprimento das obrigações a que se refere o artigo 1.º deste decreto-lei.

Art. 3.º As obrigações emitidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em execução deste diploma beneficiarão das isenções estabelecidas na base XXVIII anexa ao Decreto-Lei n.º 38.246 e bem assim da do imposto do selo e quaisquer emolumentos relativos à emissão e admissão na Bolsa.

Art. 4.º A emissão das obrigações a que se refere este artigo será feita por subscrição pública ou por venda no mercado, podendo a Companhia realizar com instituições bancárias autorizadas contratos para a sua colocação.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 6 de Fevereiro de 1954.
— Francisco Higinio Craveiro Lopes — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

Há 50 anos

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

O presente e futuro dos Caminhos de Ferro em Portugal

O sr. Fernando de Sousa fez no dia 6 do corrente uma conferência, na Associação dos engenheiros civis portugueses, sobre o *presente e o futuro dos caminhos de ferro em Portugal*.

Na primeira parte descreveu a largos traços a nossa rede actual; analysou sob o ponto administrativo, mostrando que nos extremos do paiz predominava a acção do Estado e que a zona central era exclusivamente explorada por Companhias, situação que convinha manter.

Referiu-se á presente situação legal que exige o inquerito para a classificação das linhas e ao plano que está sendo elaborado, da rede complementar do centro.

Ennumerou os progressos ultimamente realizados no material fixo e circulante e na exploração, tendo palavras de caloroso e merecido elogio para a Companhia Real e para a pleiade d'engenheiros e empregados superiores portugueses que tanto tem contribuído para esses progressos.

Referiu-se largamente aos resultados das leis de 14 de julho de 1899 e 1 de junho de 1903, pondo em relevo a rasgada iniciativa do sr. conde de Paçõ Vieira. Mostrou com dados estatísticos a notável progressão do tráfego nas linhas portuguesas e referiu-se á necessidade de providenciar sobre a construção das linhas necessárias na zona central do paiz e á influencia que terá a nova ligação de Vendas Novas a Setil, que poz termo ao isolamento da rede do Sul, pondo-a em comunicação com o norte do paiz.

Salientou a nova orientação adoptada em relação ás linhas de via reduzida pela adopção de raios de 60 a 75 metros nas curvas.

Passou em rápida revista as construções empreendidas e em andamento, e as concessões ultimamente feitas.

Na segunda parte da conferencia mostrou quanto convinha manter na posse do Estado as linhas que explora.

Referiu-se ao modo de completar as redes, opinando pelo emprego em larga escala da garantia de juro na zona central do paiz, a despeito dos inconvenientes que offerece.

Alludiu á importancia futura do aproveitamento da hulha branca pela tracção electrica.

Ponderou a necessidade de melhorar as estações terminus de quasi todas as linhas.

Foi bastante numerosa a concorrência de socios, e o orador recebeu, em applausos da assembléa, mais uma consagração do seu talento de orador e apreço em que é tida a sua prodigiosa actividade.

Publicações recebidas

«Lisboa Carris»

O n.º 21, referente a Novembro e Dezembro de 1953, da revista «Lisboa Carris», mantém o interesse dos anteriores. A capa é ilustrada com um pormenor de um presépio de Machado de Castro, e entre os artigos insertos merecem especial referência os dos srs. Eng.º António Pais de Sande e Castro, sobre o elevador do Carmo; António Jérvys Pereira, em que recorda, com espírito, factos passados referentes a funcionários da Companhia; e o de Francisco Avillez, sobre o «Prémio da jovem pintura».