

15.º do 67.º A

Lisboa, 16 de Outubro de 1954

Número 1604

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

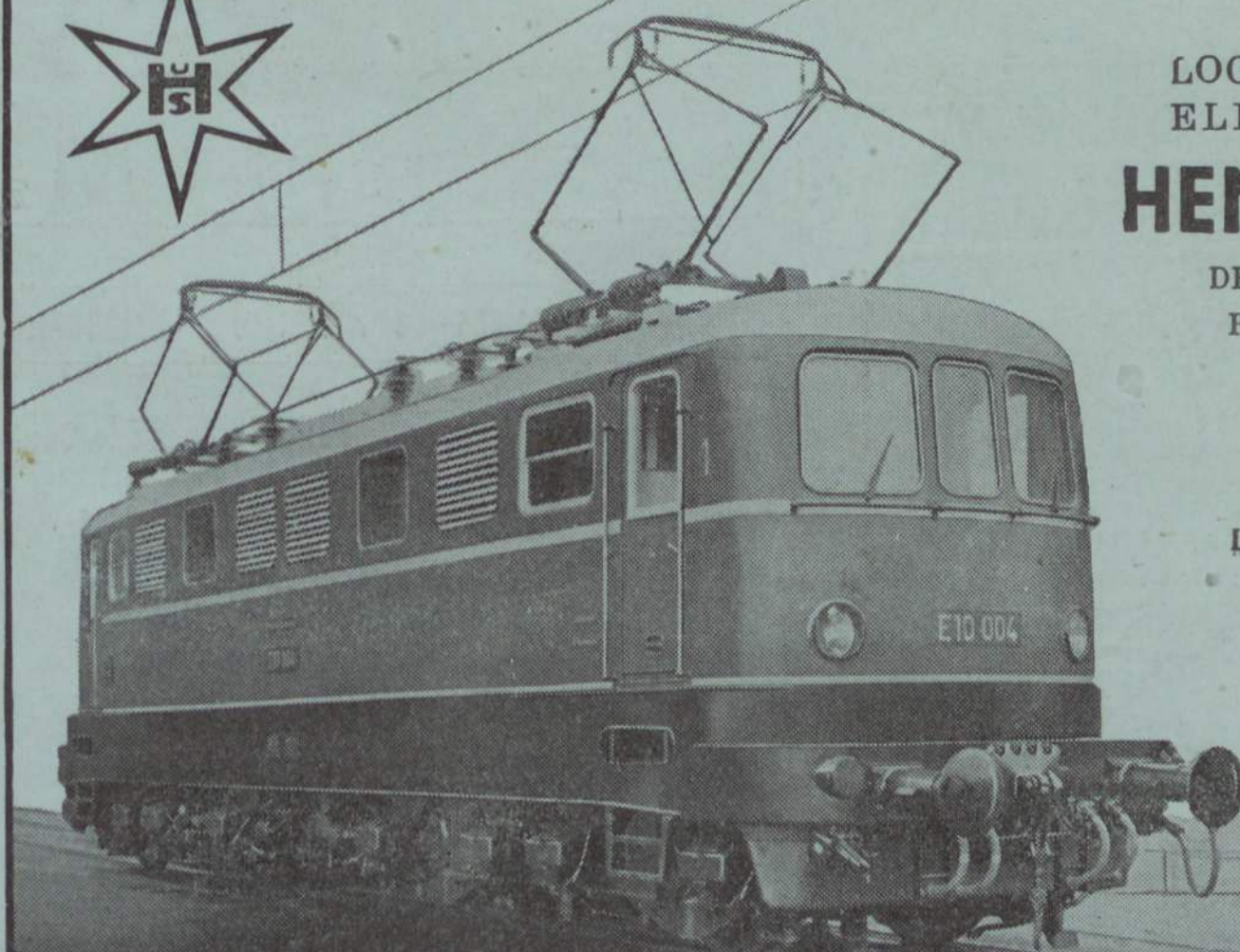
### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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 20158—LISBOA



LOCOMOTIVAS  
ELÉCTRICAS

## HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS  
PARA QUAISQUER  
FINS

Locomotivas do C. F.  
Fed. Alemão

**HENSCHEL & SOHN** KASSEL

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



## 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

Motores a gasolina e petróleo  
**BERNARD e VILLIERS**

Motores Diesel  
**BERNARD — VENDEUVRE**  
de 6 a 90 C. V. — 1.000/1.500 r. p. m.

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

**Bombas**, para todas as profundidades e todas as capacidades

**Grupos moto e electro-bombas**

**Bombas** para poços profundos e bombas submersíveis

**Peças sobressalentes** para todas as máquinas vendidas

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

## Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

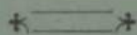
PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

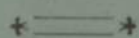
Telef. 20513 e 28758

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, E. C. 2

Direcção da Exploração

**Lobito (ANGOLA)**

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»

LISBOA // LONDRES // LOBITO

## S O R E F A M E

**Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.ª**

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

**AMADORA**

**Construções Metálicas**

## Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria \* Soldadura eléctrica

Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas



# 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

1604



16 — OUTUBRO — 1954



ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal  
(semestre) 30\$00. Africa (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

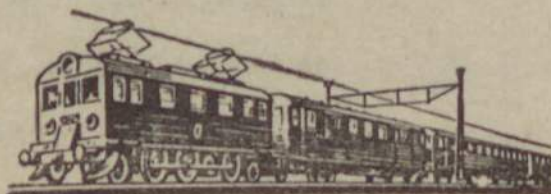
COLABORADORES:

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 Caminhos de Ferro de Moçambique em 1952 . . . . .                             | 289 |
| Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .                                    | 294 |
| As novas linhas de Madrid à Galiza e à França, por CARLOS DE BRITO LEAL. . . . . | 295 |
| Caminho de ferro de Leste. . . . .                                               | 297 |
| Curiosidades da Imprensa Estrangeira por JORGE RAMOS . . . . .                   | 298 |
| In Memoriam — Marius Berthet . . . . .                                           | 299 |
| Jorge de Figueiredo . . . . .                                                    | 299 |
| Parte oficial . . . . .                                                          | 300 |
| Recortes sem Comentários . . . . .                                               | 301 |
| Há 50 anos . . . . .                                                             | 280 |





# OS CAMINHOS DE FERRO

---

## DE MOÇAMBIQUE EM 1952

---

O sr. Eng. A. P. Pereira Leite, Director dos Serviços e Administrador-Delegado dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, ao apresentar ao sr. Governador-Geral daquela Província o Relatório dos mesmos Serviços referente ao ano de 1952, informa:

«As receitas cobradas e consignadas à nossa Administração somaram 546 476 contos, o que representa um aumento de 31 061 contos em relação ao ano anterior e de 84 296 contos, em relação ao ano de 1950, sendo as despesas de 345 682 contos, representando um aumento de 19 702 contos em relação ao ano anterior e de 35 054 contos em relação ao ano de 1950.

«Nas importâncias acima mencionadas não estão incluídas as receitas e as despesas do caminho de ferro da Beira, respectivamente de 224 526 contos e 104 299 contos.

«O capital total da Administração elevou-se a 3 919 874 contos ou sejam mais 281 850 contos que no ano anterior e mais 612 666 contos que em 1950. Deve notar-se que neste capital não se conta com a importância de 812 511 contos, valor do capital do caminho de ferro da Beira.

Em seguida o sr. Eng. Pereira Leite faz este esclarecimento:

«Pode à primeira vista parecer que a entrada de maior numerário do que nos anos anteriores tornou a vida da Administração mais desafogada. Assim não é. Basta notar que o Fundo de Renovação destinado a cobrir esta despesa, que tanto necessário é ter em consideração para manter em bom estado os elementos de trabalho, se encon-

tra desfalcado da importância de 105.257 contos, e a necessidade não só de aumentar certas instalações como também de adquirir mais locomotivas e vagões.»

Em seguida, o actual Administrador-Geral dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, presta homenagem ao seu antecessor, sr. Eng. Pinto Teixeira, nestes termos:

«De 1928 a Outubro de 1952 a Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província esteve a cargo do sr. Eng. Francisco dos Santos Pinto Teixeira. A consagração da obra realizada foi feita pelo Governo da Nação promovendo a Inspector Superior o sr. Eng. Pinto Teixeira e as manifestações de apreço público levadas a efeito pelos seus subordinados são o testemunho da muita consideração e prestígio de que goza dentro da classe ferroviária.»

A presidência da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, que foi exercida, até 18 de Outubro de 1952, pelo sr. Eng. Pinto Teixeira, passou dessa data em diante para a pessoa do sr. Eng. Pereira Leite, tendo-se realizado naquele ano, 40 sessões.

A previsão orçamental para 1952 foi de 564 019 contos, incluindo a importância de 102 325 contos de saldo do exercício anterior.

No fim do ano de 1952 havia em serviço na exploração e construção dos portos, caminhos de ferro e transportes, 22 585 empregados, incluindo o pessoal jornalheiro, europeu e indígena. Deste pessoal 3 621 são



funcionários europeus ou equiparados, sendo 980 de nomeação vitalícia, 357 contratados para lugares do quadro, 769 contratados, 62 estranhos aos quadros e 1453 assalariados; 18 964 indígenas, sendo 4590 de carácter permanente, 14 374 de carácter eventual, dos quais 96 estranhos aos quadros. Do pessoal assalariado europeu e indígenas 5033 são de carácter permanente, sendo 763 europeus e 4270 indígenas; 15 064 de carácter eventual, sendo 690 europeus e 14 374 indígenas. Hierarquicamente eram 112 empregados superiores, 518 graduados, 3290 subalternos e 18 665 de pessoal menor.

A Administração pagou além deste pessoal a mais 433 pensionistas.

Sobre a eficiência dos serviços ferroviários, o Relatório diz-nos o seguinte, que muito nos apraz registar :

«A eficiência e a ordem continuou a ser o timbre dos nossos serviços, não tendo havido por isso queixas do público, antes, pelo contrário, a apreciação tanto dos caminhos de ferro da A'frica do Sul, da Rodésia como de outras entidades, foi constante. E assim esperamos que se continue, se nos for permitido adquirir mais material, que o aumento do tráfego justifica.

Como temos dito nos relatórios anteriores, é de recear que a elevação dos preços de equipamento que tanto se está notando e que continuará a acentuar-se com as perturbações de ordem social nos países produtores, não permitirá que a reserva

para a renovação chegue para adquirir as necessárias unidades para substituir no seu termo de vida as unidades cansadas do equipamento em serviço. Por esta razão, torna-se absolutamente necessário que as apropriações para o Fundo de Renovação sejam superiores à depreciação calculada sobre os preços de compra constantes do inventário, pois o custo das unidades a substituir custam, em muitos casos, mais 200 a 300 por cento.»

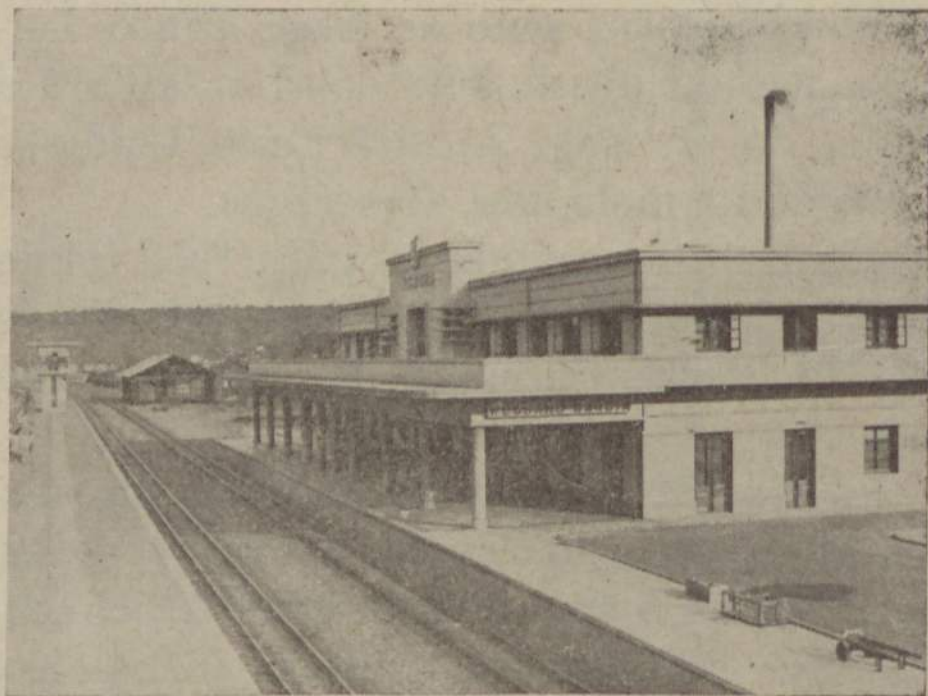
A extensão de linha férrea assente a cargo da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes no fim de 1952 atingia o total 1 606 933, sendo 1465,619 de via normal de 1,067 e de 141,314 de via reduzida de 0,75.

No cais de Lourenço Marques e respectiva gare marítima estavam assentes, no fim do ano de 1952, 82,084 quilómetros e a extensão de linhas de serviço das gares e paticulares atingiu, na rede de Lourenço Marques, 74,879 quilómetros. A extensão de linhas de serviço nas outras redes era no fim do ano de 1952 a seguinte:

Gaza, 6,479; Inhambane, 8,493; Quelimane, 13,096; Moçambique, 35,254; e em Tete, 2,136 quilómetros.

No porto da Beira estavam assentes no fim daquele mesmo ano 31,087 quilómetros de via. Pode-se dizer, portanto, que o total da linha assente em exploração é de 1881,441 quilómetros, em comparação com 1809,093 quilómetros no fim de 1951 e com 1.849,087 quilómetros no fim de 1950. Neste número não está incluída a linha de caminho de ferro da Beira, que tem, neste volume, relatório separado e ao qual, por isso, mais adiante faremos referência.

Em 1952 iniciaram-se os trabalhos e a organização da brigada de construção do Caminho de Ferro de Limpopo, ou seja, como era chamado primitivamente, o caminho de ferro entre o Guijá e a fronteira da Rodésia do Sul. Esta linha foi projectada pela Brigada de Estudos do Caminho de Ferro de Lourenço Marques à Beira, que concluiu em 1951 os trabalhos de campo, tendo procedido, de Janeiro a Abril de 1952, à elaboração do projecto definitivo,



MOÇAMBIQUE — Estação de Caminho de Ferro Ressano Garcia



como a conclusão de todos os trabalhos de gabinete. No dia 3 de Maio desse mesmo ano, a Brigada de Estudos foi transformada em Brigada de Construção.

A extensão de linha percorrida pelos comboios de passageiros foi de 1647 quilómetros no fim do ano em referência. O número de comboios de passageiros, incluindo os mistos, foi de 12 842, em comparação com 12 547 em 1951 e 12 453 em 1950, havendo um aumento de 2,3 % em relação a 1951 e 3,1 % em relação a 1950.

O número de trens-quilómetros foi de 592 453 de comboios de passageiros e de 377 037 de comboios mistos, incluindo naquele número as automotoras, ou reduzindo tudo a trens-quilómetros de passageiros, temos 718 132 em comparação com 699 059 em 1950 e 697 306 em 1951, Houve, pois, um aumento de 2,7 % em relação a 1951 e de 3,0 % em relação a 1950.

O número de passageiros transportados em caminho de ferro foi de 1 143 30, em comparação com 1 300 886 em 1951 e com 1 472 091 em 1950, ou seja menos 12,1 % em relação ao ano de 1951 e 22,3 % em relação ao de 1950.

O número de passageiros transportados por dia nas linhas férreas da Província foi de 3130, ou seja menos 435 passageiros que no ano de 1950.

O número de comboios de mercadorias, incluindo os mistos, realizados foi de 30 926, em comparação com 31 235 em 1951 e 27 809 em 1950.

A média de trens-quilómetros por dia e por quilómetro foi de 2,1, em comparação, com 2,1 e 2,1, respectivamente em 1951 e 1950, sendo a linha de Ressano Garcia a que apresenta maior densidade, 13,1, em comparação com 14,8 e 17,9 nos dois anos anteriores.

O número médio de combóios de mercadorias e mistos por dia foi de 84,7 em 1952 e de 85,6 em 1951 e 76,2 em 1950.

A tonelagem transportada por dia, em caminho de ferro, foi de 10 557 toneladas, em comparação com 11 150 toneladas em 1951 e 11 440 toneladas em 1950.

A receita do tráfego de mercadorias foi

de 173 202 contos, em comparação com 167 712 contos em 1951 e 153 469 contos em 1950.

### Caminho de ferro da Beira

Neste mesmo volume, é incluído, à parte, o Relatório do Caminho de Ferro da Beira referente a 1952.

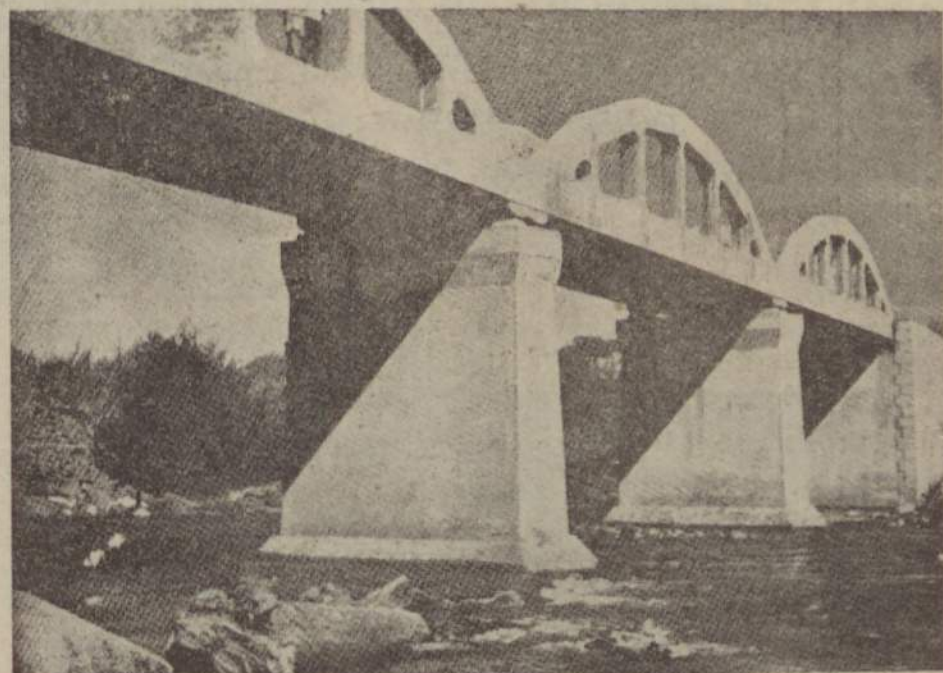
É o terceiro relatório anual apresentado, pois este caminho de ferro, embora tivesse sido adquirido pelo Estado em 4 de Abril de 1949, continuou sob a Administração da Rodésia Railways até 1 de Outubro desse ano, data em que começou, então, a ser administrado, directamente, pelos caminhos de ferro de Moçambique.

O sr. Eng. Pereira Leite ao apresentar este Relatório ao sr. Governador-geral, dá-nos informações de muito interesse sobre o valor económico e de soberania nacional que o caminho de ferro representa.

O capital de estabelecimento, em 31 de Dezembro de 1952, era de 744 875 contos e o valor dos materiais em depósito era de 17 681 contos, enquanto que em 1951 eram, respectivamente, de 681 874 e de 11 499 contos.

Acerca das receitas de exploração, esclarece-nos o sr. Director dos Serviços, elas foram da ordem dos 218 105 contos ou seja um aumento de 14,7 %, sobre a previsão calculada de 190 000 contos.

Por outro lado gastaram-se 103 951 contos, ou seja menos 3,2 % da despesa prevista, que foi de 107 185 contos.



MOÇAMBIQUE - Ponte sobre o rio Malema



Os resultados totais da exploração entrando em conta com as receitas estranhas ao tráfego foram as seguintes:

|                             | 1952            | 1951            |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| Receita . . . .             | 224 525 792\$24 | 185 717 485\$66 |
| Despesa . . .               | 104 298 592\$22 | 109 052 498\$54 |
| Lucro bruto                 | 120 227 200\$02 | 76 664 987\$12  |
| Coeficiente de exploração : | 46,45 %         | 58,71 %         |

A propósito deste expressivo quadro, o sr. Eng. Pereira Leite, faz o seguinte comentário:

«Consideramos estes resultados excepcionalmente bons, que traduzem uma nítida grande melhoria na exploração da linha, tendo assim havido um aumento de receita de 45 107 contos em relação a 1951 e uma diminuição da despesa de 4754 contos em relação ao mesmo ano.

O lucro bruto teve assim um aumento de 56,8 % em relação ao ano anterior e o coeficiente de exploração passou de 58,71 % em 1951 para 46,45 % em 1952.

Em 1950, o coeficiente de exploração foi de 71,36 %, o que mostra, comparando com os acima indicados, a nítida melhoria que se tem operado de ano para ano com a administração dos caminhos de ferro de Moçambique.

«Em grande parte — continua o sr. eng. Pereira Leite — estes resultados foram devidos à maneira eficiente como tem trabalhado o pessoal do caminho de ferro da Beira, quer o transitado da Companhia, quer o do caminho de ferro de Moçambique e vindo dos caminhos de ferro da Metrópole e ainda o admitido de novo, este último, ainda, com pouco tempo de serviço, pois todos demonstraram boa vontade, dedica-

ção pelo serviço e boa compreensão da disciplina.»

Prosseguindo, o sr. eng. Pereira Leite informa-nos acerca dos melhoramentos ultimamente verificados naquele caminho de ferro:

«Em 1952, continuámos, activamente, a melhorar a exploração do caminho de ferro da Beira, não só executando e estudando as obras necessárias para aumentar a sua capacidade, como ainda na preparação cuidadosa do pessoal de exploração, e completando a organização dos diferentes serviços deste caminho de ferro e melhorando a sua eficiência.

«Durante o ano de 1952, continuámos a construção de casas para o pessoal de exploração ao longo da linha, principalmente em Gondola, onde continua crítico o problema da habitação dos ferroviários. Melhorámos algumas estações construindo mais linhas; ficaram praticamente concluídas as obras de abastecimento de água a Gondola, tendo o açude no rio Menda ficado concluído e a tubagem toda assente, além de outras obras realizadas pelo Fundo de Melhoramentos e Renovação.

Sobre a necessidade de dotar, com oficinas próprias, o caminho de ferro da Beira, o sr. eng. Pereira Leite pronuncia-se assim:

«Torna-se, cada vez mais necessário e urgente, conforme já dissemos nos relatórios anteriores, a construção das oficinas gerais do caminho de ferro da Beira e a aquisição de todo o seu equipamento oficial. Não podemos contar com a Rodésia para a reparação das nossas locomotivas, pois em Março de 1953 terminou a assistência que nos têm dado nas oficinas de Umtáli. Portanto, a construção das oficinas gerais é a obra mais necessária e urgente e inadiável do caminho de ferro da Beira. Felizmente em 1952 começámos a construção do primeiro hangar da Beira, ao qual é necessário que se sigam a construção imediata dos restantes edifícios, e consequente aquisição e montagem de equipamento oficial.



MOÇAMBIQUE — A magnífica ponte sobre o Zambeze



As oficinas gerais, juntamente com os depósitos de locomotivas da Beira cuja ampliação já foi executada, de Gondola praticamente concluído faltando apenas a montagem das máquinas ferramentas e a reserva de máquinas da Machipanda já em funcionamento, completam a rede de assistência e reparação do material de tracção e circulante que necessita a linha da Beira para que se possa fazer a sua eficiente exploração:

Transcrevemos ainda estas linhas:

«Temos, também, de contar na linha da Beira, nos próximos anos, com a renovação anual de 20 quilómetros de via, pois os carris sofrem um desgaste grande devido ao intenso tráfego e às características da linha de grandes e difíceis rampas e de curvas apertadas. Os carris retirados em melhor estado servirão para substituição frequente dos carris de pequeno raio que se gastam rapidamente e serão também aplicados na conservação normal da via.»

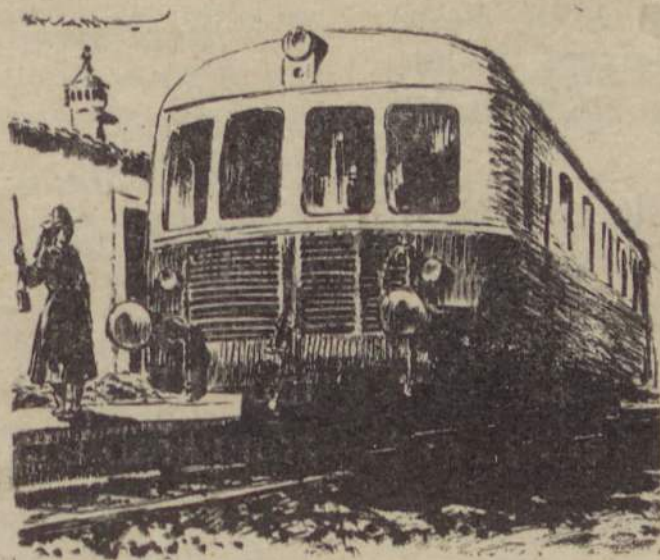
A extensão da linha férrea assente, de via normal de 1,067 m. no fim do ano de

1952, no caminho de ferro da Beira — Beira a Umtáli — era de 327 quilómetros e mais 75,611 de linhas de serviço e desvios, ou seja um total de 401,611 quilómetros.

Em serviço interno transportaram-se 58 483 passageiros e no combinado 209 881, o que perfaz um total de 268.364, ao passo que em 1951 se transportaram em serviço interno 78 971 e 199 201 em serviço combinado num total de 278 172 e em 1950 transportaram-se, respectivamente, 90 985 e 146 725 perfazendo o total de 237 710.

As mercadorias transportadas atingiram o montante de 236 992 toneladas, sendo sendo 262 929 em serviço interno e 2 101 063 em serviço combinado e em 1951 o total transportado foi de 2 148 402, sendo 223 562 em serviço interno e 1 924 840 em serviço combinado. Em 1950 transportaram-se 1726 191, sendo 115 313 em serviço interno e 1 610 878 em serviço combinado.

Eis, em resumo, nas suas linhas gerais, o que nos informa o Relatório, referente a 1952, da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique.





# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Charles Chaplin

Charles Chaplin, que os mais notáveis críticos de teatro e do cinema, estrangeiros e portugueses, consideram e exaltam como o maior actor trágico do nosso século, voltou, com redobrado êxito, à tela do «Eden». Trágico e não cómico, pelo menos cómico no sentido vulgar e inferior da palavra, pois Charles Chaplin, mesmo fazendo rir, nunca deixou de encarar a vida a sério, com profundidade, simpatia humana e sincero sentimento pelos vencidos, pelos que nunca souberam ou puderam dar realidade aos seus sonhos.

*Luzes da Ribalta*, a sua última obra prima, é uma produção de génio. Dele é a história, dele a realização e direcção, dele também o próprio fundo musical.

Charles Chaplin — como todos os trágicos — sabe igualmente fazer rir. O cómico e o sério são para ele, como o foi para o seu compatriota Shakespeare, duas expressões da vida. E a vida, ensinou-nos ele, mais uma vez, em *Luzes da Ribalta*, vale a pena, merece ser vivida. Tudo lhe devemos dar.

## Os discos voadores e o orgulho do homem

O mistério dos discos voadores continua a intrigar, a interessar, a apaixonar os leitores dos jornais, em todo o mundo. Já alguns livros curiosos se têm publicado, até entre nós, sobre tão momentoso assunto. Os próprios cépticos não deixam de ler, com curiosidade, as notícias que as agências de informação enviam para a Imprensa.

Mas de onde virão as naves misteriosas? De Marte ou de Vénus? De outro planeta? Mas se assim é; se, realmente, há discos voadores, como, há pouco, afirmou, em Hamburgo, um cientista alemão, o orgulhoso habitante do globo terrestre está muito atrasado, pois quanto a viagens ainda se mantém, teoricamente, nas profecias de Júlio Verne. E ao passo que ainda não conseguimos inventar e construir a nave que nos há-de transportar à Lua, os felizes cientistas de Marte, esses já ousam visitar e descer à Terra.

Se assim é, na verdade, o orgulho do Homem vai sofrer um rude golpe, mais duro, talvez, do que aqueles que sofrem, em Portugal, os doentes do futebol, quando o seu clube perde por quatro a zero...

## Os nossos artistas



PAISAGEM

Aquarela de Mário Salvador

## Antologia

### Língua portuguesa

*Última flor do Lácio, inculta e bela,  
és, a um tempo, esplendor e sepultura;  
ouro nativo, que na ganga impura  
a bruta mina entre os cascalhos vela...*

*Amo-te assim, desconhecida e obscura,  
tuba de alto clangor, lira singela,  
que tens o trom e o silbo da procela  
e o arrollo da saudade e da ternura!*

*Amo o teu viço agreste e o teu aroma  
de virgens selvas e de oceano largo!  
Amo-te, ó rude e doloroso idioma*

*em que da voz materna ouvi: «meu filho!»  
e em que Camões chorou, no exílio amargo,  
o génio sem ventura e o amor sem brilho!*

Olavo Bilac





BURGOS — Catedral e Rua Maior

# As novas linhas de Madrid à Galiza e à França

Por CARLOS DE BRITO LEAL

EM Espanha, como em Portugal, a rede ferroviária construída no século passado, teve em mira servir o maior número de localidades num mínimo total de distâncias. Não se previa então que o tráfego por estradas viesse um dia a ser um elemento capaz de poder competir seriamente com os caminhos de ferro, obrigando-os, em defesa própria, a terem que modificar os seus traçados lançando-os directamente, segundo a distância mais curta entre duas cidades de importância capital, ainda que distantes, e esquecendo a economia resultante de um menor número de dispendiosas e difíceis obras de arte.

São exemplos típicos desse traçado, em Portugal a linha de Lisboa a Badajoz, pelo Entroncamento e Abrantes; e em Espanha, a disposição das linhas de Madrid para o norte e noroeste do país, que formam uma via comum até Venta de Banhos, onde se ramificam para Bilbao e Hendaia (França) de um lado, e as Astúrias e a Galiza do outro, fazendo assim com que, em virtude do desvio que passa por Valholid, a distância de Madrid a Burgos seja, por caminho de ferro, de cerca de 370 quilómetros, comparada

com a distância por estrada, que é apenas de 240.

A linha directa de Madrid a Burgos, presente-mente em construção, encurtará consideravelmente o trajecto para as províncias do norte da Espanha e para França. Apesar do traçado ser feito através das montanhas do Guadarrama, houve em vista mantê-lo em linha tão recta quanto possível, vencendo audaciosamente uma rampa que do km. 21, a 738 m. de altitude, vai até ao km. 60,6 na estação de Lozoyuela, à respeitável altitude de 1.125 m. acima do nível do mar. Daí a linha desce até ao rio Lozoya, que atravessa ao km. 69 (1.063 m. de altitude) para tornar a subir até ao alto de Somosierra que atravessa por um longo túnel com quase 4 km. de extensão, ao km. 103,5, a 1.303 m. de altitude.

Segue-se então a descida até Aranda do Douro, cujo entroncamento na linha de Valholid a Ariza, é atravessado ao km. 178,4, a 799 m. de altitude. Desde então segue serpenteando até atingir Burgos ficando assim ligada ao antigo e clássico trajecto para o norte e para a fronteira Irun-Hendaia.

Entre os mais importantes viadutos, contam-se o



do rio Lozoya com 242 m. de comprimento e 43 de altura; o do rio Riaza com 240 m. de extensão e 65 de altura e o de Aranda, sobre o rio Douro, com 115 m. de comprimento e 16 m. de altura.

Os túneis são numerosos, dos quais os maiores são o Médio Celemin, com 2.248 m.; o de Mata Aguila com 2.848 m. e o de Somosierra com 3.895 m.

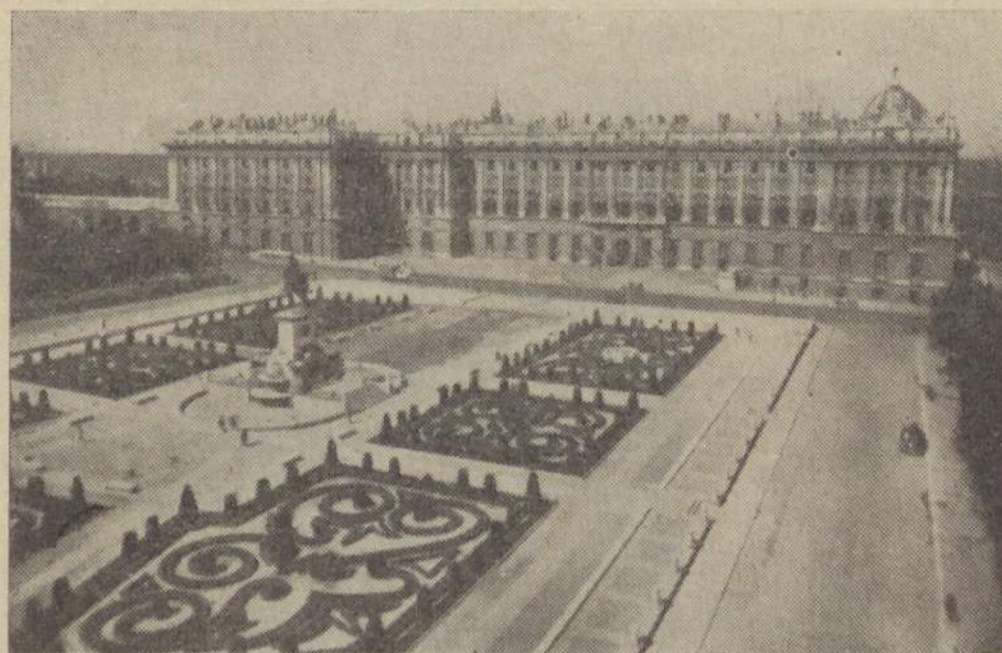
Os trabalhos de construção consideram-se terminados no troço entre Burgos e o rio Lozoya, com os edifícios para as estações já completados; e entre Lozoya e Madrid estão quase concluídos.

O plano prevê o lançamento de via dupla mas o serviço far-se-á primeiramente com via única, para a qual vão agora ser assentes os carris.

A nova linha de Madrid à Galiza por Zamora, Orense e Santiago, virá também encurtar grandemente não só a distância entre a capital espanhola, a Corunha, e todo o extremo noroeste da Espanha, como também com o importante porto de Vigo e o distrito de Pontevedra. A distância a Vigo será reduzida a menos 159 km. e a Santiago a menos 242 km. A actual via para a Galiza por Leão, Astorga, Ponferrada e Monforte de Lemos, ficará liberta de todo o tráfego excessivo que presentemente congestiona essa zona podendo assim garantir uma maior facilidade de escoamento ao carvão e aos minérios da bacia de Ponferrada.

A nova linha terá uma extensão total de 453 km., atravessando uma região muito montanhosa e na sua primeira secção de Zamora a Orense, passa a curta distância da fronteira portuguesa, junto ao distrito de Bragança, a menos de 15 km. de Portelo, na estrada nacional 103, que daquela cidade vai pelas povoações de Rabal e França, até à povoação espanhola de Calabor, perto das termas do mesmo nome.

Sob o aspecto turístico, a linha ficará sendo uma das que mais belos panoramas pode oferecer ao passageiro, numa sequência contínua de precipícios dantescos e altos montes escarpados. Dos seus 182 túneis com um comprimento total de 74 km. e 300 m., o mais comprido é o de Padornelo com cerca de 6 km. de extensão, (mais do dobro do túnel Rossio-



MADRID — Praça e Palácio do Oriente

-Campolide), e que perfura a serra de Gamoneda em frente da fronteira portuguesa.

Aos túneis sucedem-se, sem interrupção, aterros e desaterros, pontes e viadutos, sendo de todos os mais importantes os viadutos de Martin Gil, com 480 m. de comprimento e 45 m. de altura e o de Cabriles, ambos sobre os embalsos do Esla, perto de Zamora. O viaduto de Martin Gil é reforçado por um arco central de cimento armado com uma abertura de 210 m., no seu tipo um dos mais largos do mundo. Em Orense, o viaduto sobre o rio Minho, tem 359 m. de comprimento e 45 m. de altura.

O troço Zamora a Puebla de Sanabria inaugurado em Setembro de 1953 encontra-se aberto ao serviço público com um comboio correio diário que percorre os 107 km. de distância em 2.30 h., servindo 10 estações e apeadeiros e atingindo uma altitude de 952 m. em Puebla de Sanabria.

A parte compreendida entre Santiago e Corunha foi inaugurada em 1943 e a prioridade dada a esta secção baseou-se na necessidade urgente de estabelecer uma comunicação directa entre a Corunha e Vigo, por Santiago, sendo presentemente esta a via para os passageiros que, de Portugal, se dirigem ao norte da Galiza ou às Astúrias, utilizando a carruagem directa de Lisboa à Corunha, de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes.

No troço de 271 km. entre Puebla de Sanabria e Santiago, encontra-se já pronta a parte entre Orense e Carballino, mas aberta apenas ao serviço de mercadorias.

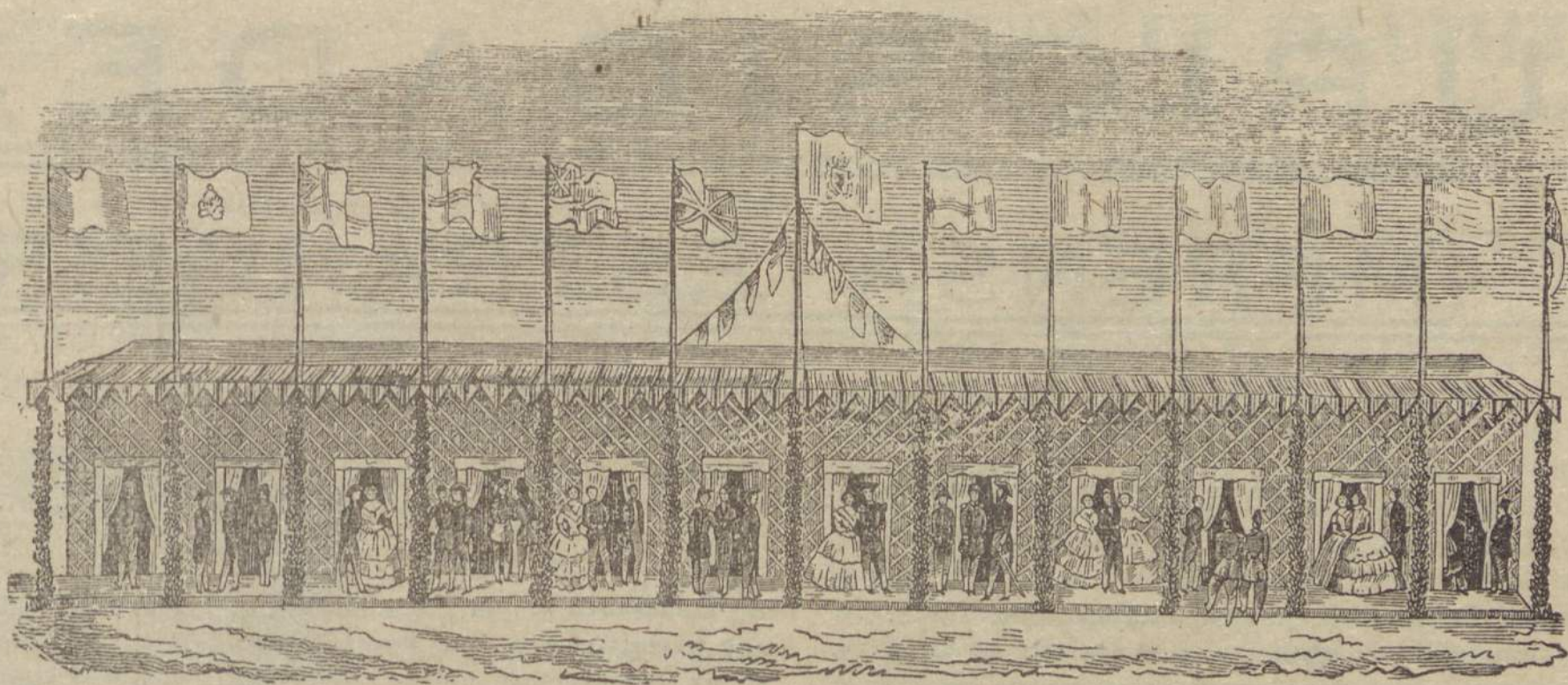
Toda a linha é construída com carris de 45 kg. por m. e as estações são equipadas com sinalização eléctrica, esperando-se que a totalidade do seu percurso possa estar concluída no próximo ano.

Para quem estiver em Bragança e desejar transportar-se à Corunha pela via mais rápida, esta linha será de grande utilidade, com a abertura da fronteira em Portelo e o aproveitamento da estrada a Puebla de Sanabria onde então poderá tomar um dos expressos que hoje seguem por Monforte de Lemos e Lugo, e que depois passarão a utilizar este percurso muito mais curto.



MADRID — Avenida de José António





O Pavilhão Real onde se realizou, no Carregado, o banquete presidido por D. Pedro V, no dia da inauguração do primeiro caminho de ferro em Portugal

# Caminho de ferro de Leste

*Em vésperas, quase, do primeiro centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, achamos, de interesse a publicação de alguns elementos curiosos para a sua história. Do Panorama, de 14 de Fevereiro de 1857, reproduzimos, nesta página, a gravura e o respectivo artigo em que se relata a inauguração do primeiro caminho de ferro de Portugal.*

**N**O dia 29 de Outubro do ano passado foi aberto à viação pública, com as cerimónias usadas em tais actos, o primeiro caminho de ferro em Portugal. O cardeal patriarca, sua alteza a senhora infanta D. Isabel Maria, o corpo diplomático, os altos funcionários, e grande concurso de povo já se achavam reunidos na estação de Santa Apolónia, que é onde em Lisboa principia a linha, quando às onze horas da manhã chegou sua majestade el-rei o senhor D. Pedro V, acompanhado de seu augusto pai, princesas e infantes. Foram recebidos no pavilhão, onde havia três compartimentos ricamente armados; um para a família real, outro para o cardeal e cleresia, e o último para o corpo diplomático e corte. Ao lado, porém, fora da estação, havia um

grande anfiteatro toldado para os convidados. Deu-se princípio ao acto pela benção das locomotivas, que entraram na estação cada um por sua vez, parando junto ao estrado onde sua eminência se achava. Então o cardeal tomando o hissope aspergiu-as, deitando-lhes a benção. Finda a cerimónia duas delas foram engatadas no comboio, que se compunha de dezasseis carruagens, indo na do centro a família real, e na primeira a guarda real dos archeiros. Meia hora durou a viagem do primeiro comboio desde Lisboa ao Carregado. Três quartos de hora depois partiu o segundo comboio, composto de nove carruagens, levadas só por uma locomotiva, conduzindo accionistas e convidados.

No Carregado houve um banquete volante, no pavilhão que para esse fim se preparou na estação provisória. Este pavilhão acha-se representado na gravura que hoje publicamos.

Pelas quatro horas e meia da tarde regressou à capital o comboio real; e às dez da noite o resto dos convidados já se achava em Lisboa, e terminado o festejo. Em todas as povoações do trânsito foram recebidos os comboios, acudindo o povo à linha percorrida com músicas, girândolas de foguetes e arcos triunfais.



# CURIOSIDADES

---

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

---

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Villares, de Palma de Maiorca, é um fervoroso aficionado dos touros mas não tem dinheiro para assistir às corridas. E como resolveu ele o problema? Sempre que era bom o cartaz, deixava o casaco em casa, comprava perto da praça de touros uma grande pedra de gelo e aparecia correndo: «Com licença! Com licença!»

Como não se sabia se o gelo era para a cantina, se para a enfermaria, todos lhe davam passagem. Dentro da praça, ele desfazia-se da pedra e escolhia um lugar para assistir ao espectáculo. Fez assim «de borla» três temporadas. Mas acabou por ser preso.

(De *Aljibe* — Sevilha)

Os aviadores militares norte-americanos que se encontram em Inglaterra queixaram-se de ser explorados pelos senhores. Vão-lhes fornecer nas proximidades das bases casas móveis assentes sobre zorras, com água corrente quente e fria, encomendadas a uma casa de Londres.

(Do *China Mail* — Hong-Kong)

O geólogo canadiano Willinston é considerado o homem mais rico da actualidade. Só uma pedra preciosa que encontrou em Tanganica, em 1948, chegou para que lhe fosse conferido o título de «rei dos diamantes». Pouco depois descobriu outra mina considerada a mais rica do Mundo, cujos direitos de exploração vendeu mais tarde por trinta milhões de libras.

(Do semanário *Asfalto* — Barcelona)

Acaba de ser feita a experiência do electroscópio inventado pelo cientista alemão Hase. Colocaram-se seis electrodos de prata em torno da cabeça de um homem, os quais se ligaram a seis válvulas de raio catódico idênticas às usadas em televisão. As vibrações dos cem biliões de células cerebrais do paciente foram transmitidas por fios e registadas em seis telas colocadas noutra sala do Neurological Institute, em Bristol. O aparelho serve para projectar o pensamento humano na tela. Os resultados excederam todas as expectativas, deixando estupefactos alguns incrédulos. Estamos nas vésperas de se descobrir os mistérios do cérebro humano.

(Da revista *Aniel* — Guadalajara)

Um ladrão, na cidade de Tulsa, enviou ao dono do automóvel que roubara dias antes a seguinte carta: «Conduzi o o carro com o maior cuidado. Nunca andei a mais de 90 à hora, não choquei com coisa alguma, não atropelei ninguém. O seu carro é uma verdadeira maravilha».

Acompanhava a carta as chaves do carro e a indicação do local onde o gatuno o deixara.

(De *La Razon* — Puerto Real)

Construiu-se em Vancouver um gigantesco telescópio que permitirá ver duas vezes mais além das distâncias cósmicas actualmente vistas. Já revelou aspectos inéditos do universo — um dos maiores acontecimentos deste século. Novas Vias Lácteas com biliões de mundos, cada um deles incomensuravelmente maior que o grão de areia que é a Terra apareceram aos olhos assombrados dos observadores. A noção do espaço infinito abrange a multiplicação incessante de Universos contidos em outros Universos.

(Da revista de cultura *Hispania* — Madrid)

Registadores eléctricos localizaram o tecido pulsátil das plantas, isto é, o seu coração. Como no sistema nervoso do homem e dos animais, tanto os calmantes como os estimulantes actuam sobre o sistema nervoso vegetal.

(De *The Antioch Review* — Tenesse)

Um repórter do «The N. York Times» organizou uma estatística curiosa em torno do problema da leitura nas grandes cidades. O comboio, o automóvel e o onibus provam que se lê mais na rua do que em casa ou na biblioteca. Os passageiros procuram sempre a distração de um livro ou de uma revista. Quando chega ao seu destino, o indivíduo fecha o volume, põe de lado o magazine. Este é um dos motivos do extraordinário êxito das publicações que inserem «condensações».

(Da revista bibliográfica *Insula* — Madrid)

Foram postos de parte os processos de determinar a altura das nuvens por métodos taqueométricos e cálculos matemáticos. Construíram-se aparelhos de radiação luminosa: determina-se o tempo gasto por um raio luminoso desde um emissor até um receptor depois de reflectido pela nuvem em observação. O emissor por meio de uma faísca de grande voltagem emite um raio luminoso intenso que é depois captado por um receptor. O tempo gasto é medido com o auxílio de um osciloscópio.

(Da revista *Studio* — Londres)

O dr. Samuel Faslih acaba de comunicar à Associação Médica do México que, segundo os seus estudos feitos em esqueletos de azetcas, «os sacerdotes destas tribos tinham conhecimentos perfeitos da anatomia humana, muito maiores do que os dos médicos de raça branca da nossa época».

(De *Momento* — Trujillo)

Observou-se, agora, que os períodos das marés são mais intensos de nove em nove anos, e a maré mais viva repete-se todos os dezolito anos. Há ainda uma outra cuja amplitude se reproduz exactamente todos os 111 anos. O dr. Bridgnan calculou que todos os 1800 anos a força das marés se torna catastrófica. A última verificada foi em 1420. A nossa geração não assistirá, portanto, à calamidade do ano 3.020...

(De *Star Weekly* — Boston)



IN MEMORIAM

MARIUS BERTHET

No dia 5 de Setembro, após breve doença, faleceu em Paris o Dr. Marius Berthet, antigo Vice-Presidente do Sindicato Nacional da Imprensa Periódica, Técnica e Profissional e Secretário Geral da Federação Internacional da Imprensa Periódica.



Marius Berthet

A ambos os organismos prestou relevantes serviços.

Funcionário superior dos Correios, Telefones e Telégrafos do seu país, doutorou-se em direito, e escreveu várias obras de carácter técnico. Marius Berthet encontrava alegria no trabalho. Além disso, tinha o dom de conquistar amigos onde quer que estivesse. Uma outra qualidade que nin-

guém deixou de lhe reconhecer, a par da sua cultura geral e da sua inteligência, era uma bondade natural.

O jornalismo teve nele também um profissional de rara competência, e porque conhecia, por experiência própria, os seus problemas, as suas dificuldades, as suas grandes lutas, entregou-se à tarefa, que não foi ingloria, de proceder à organização da Imprensa Periódica.

Nomeado Vice-Presidente do Sindicato Nacional da Imprensa Periódica, Técnica e Profissional e, mais tarde, Secretário Geral da Federação da Imprensa Periódica, ele foi, na verdade, a alma dessa Federação. Infatigável, percorreu sucessivamente a Polónia, a Alemanha, a Bélgica, a Holanda, os Estados escandinavios, a Austria, os Estados Unidos, o Canadá, a Itália e a Espanha, tendo há dois anos visitado também o nosso País.

Estando a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» filiada na Federação Internacional da Imprensa Periódica, e tendo sido o nosso Director nomeado seu Delegado em Portugal, o Dr. Marius Berthet honrou esta Redacção com a sua visita. Tivemos então a feliz oportunidade de conhecer, de perto, uma pessoa de irradiante simpatia e de encantador convívio, pela sua distinção, pela sua simplicidade, e por essa alegria inerente a todos os homens que sabem lutar por um ideal justo.

É com muito pesar e saudade que traçamos estas linhas de homenagem a um ilustre jornalista, para quem nunca foram indiferentes as lutas e os problemas da Imprensa.

JORGE DE FIGUEIREDO

foi nomeado Director em Portugal da Agência Havas

Por falecimento do sr. J. Goldstein, director da Havas, a direcção em Portugal da conhecida Agência de publicidade, cujo nome tem, de há muito, universal projecção, foi confiada a Jorge de Figueiredo, um dos seus mais categorizados colaboradores, que desde 1921 prestou relevantes serviços àquela importante organização noticiosa e publicitária. Técnico de larga visão na propaganda moderna onde, sem favor, conquistou marcante posição que o coloca como perito num sector dos mais interessantes, simultaneamente na arte e na ciência de divulgação, Jorge de Figueiredo, ainda pelo seu espírito dinâmico, invulgar capacidade de trabalho e métodos de organização, fica por direito ocupando um lugar que, a todos os títulos, merece. Elegendo para esse alto cargo, tão cheio de responsabilidades, o nome de Jorge de Figueiredo, a Havas não só prestou uma homenagem de justiça como fez uma escolha acertada praticando um acto de bom senso. Dizia Calderon que «não é o lugar que eleva o homem, mas sim o homem que eleva o lugar». Tais palavras vão ajustar-se perfeitamente à poderosa força de iniciativa do homem a quem cabe agora dirigir, sem dúvida com a maior proficiência, a direcção fatigosa da Agência Havas, de tão honrosa tradição. Jorge de Figueiredo está, de facto, no seu novo lugar como *the right man in the right place* e daqui lhe endereçamos as nossas felicitações.



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L.

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

AÇOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES, BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO, LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO, METAIS FOSFOROSOS, RÉDES, SOLDAS, TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Gabineto do Ministro

O «Diário do Governo», I Série, n.º 226, de 11 de Outubro, publica o seguinte:

#### Portaria n.º 15 071

Pelo Comité International des Transports foi elaborada a disposição complementar uniforme n.º 3 do artigo 7.º da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. I. M.), de 23 de Novembro de 1933, que se destina a uniformizar a sua aplicação aos transportes internacionais.

Verificando a vantagem da sua aplicação às linhas férreas do continente:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aprovada, como aditamento das disposições complementares uniformes das convenções internacionais de transporte de mercadorias (C. I. M.), presentemente em aplicação por força da Portaria n.º 14 227, de

10 de Janeiro de 1953, a disposição complementar uniforme n.º 3 do artigo 7.º da C. I. M., a seguir transcrita, para ser adoptada pelas empresas portuguesas de caminhos de ferro do continente na execução dos serviços internacionais de transportes que tenham a exercer nos termos da citada convenção.

Ministério das Comunicações, 11 de Outubro de 1954.—  
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Disposição complementar uniforme n.º 3 do artigo 7.º

DA

Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (C. I. M.) de 23 de Novembro de 1933

(Em vigor a partir de 1 de Outubro de 1938)

#### ARTIGO 7.º

Responsabilidade nas indicações da declaração de expedição. Sobretaxas.

Medidas a tomar no caso de sobrecarga

3. Sempre que as inscrições relativas ao peso da carga que um vagão pode receber tenham os índices A, B e C e mais de um peso figure sob estes índices, a carga normal será determinada pelo peso mais elevado; o limite de carga é igual a esta carga normal, aumentada de 5 por cento. Quando sob estes índices seja indicado um só peso, aplicar-se-á o disposto na segunda parte da alínea d) do § 5.

Ministério das Comunicações, 11 de Outubro de 1954.—  
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

# 'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS  
ELÉCTRICAS, PARA A  
LINHA MELBOURNE—  
TRALALGON,  
[na Austrália]

Uma das 25 locomotivas  
eléctricas, de 2400 H. P.,  
a 1500 V contínuas, for-  
necidas pela «THE EN-  
GLISH ELECTRIC Co Ltd.»  
aos Caminhos de Ferro  
de Vitória

**THE ENGLISH  
ELECTRIC  
COMPANY  
Limited**

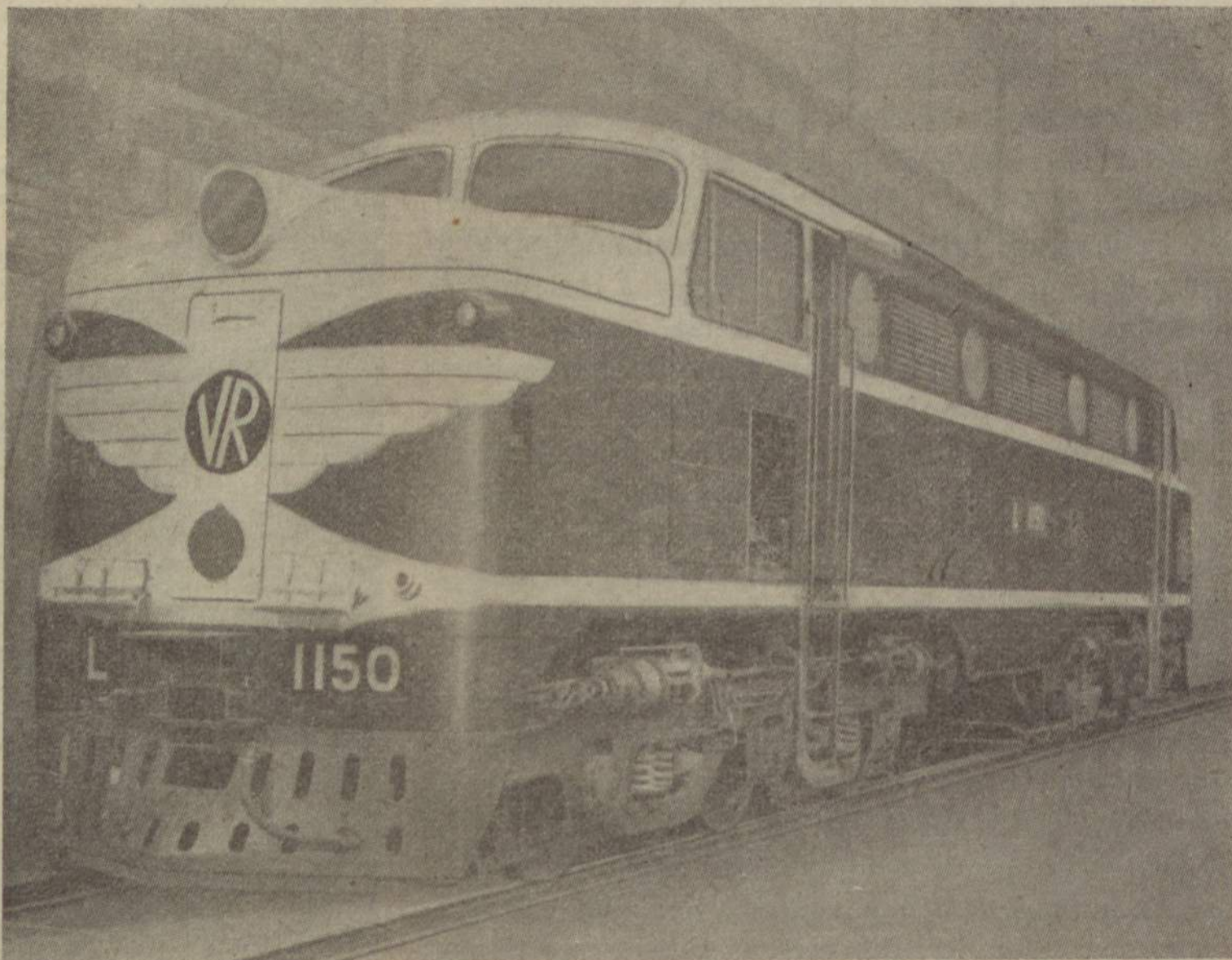
**QUEENS HOUSE,  
KINGSWAY,  
LONDRES W.C. 2**

Fábricas em STAFFORD,  
PRESTON, RUGBY  
BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

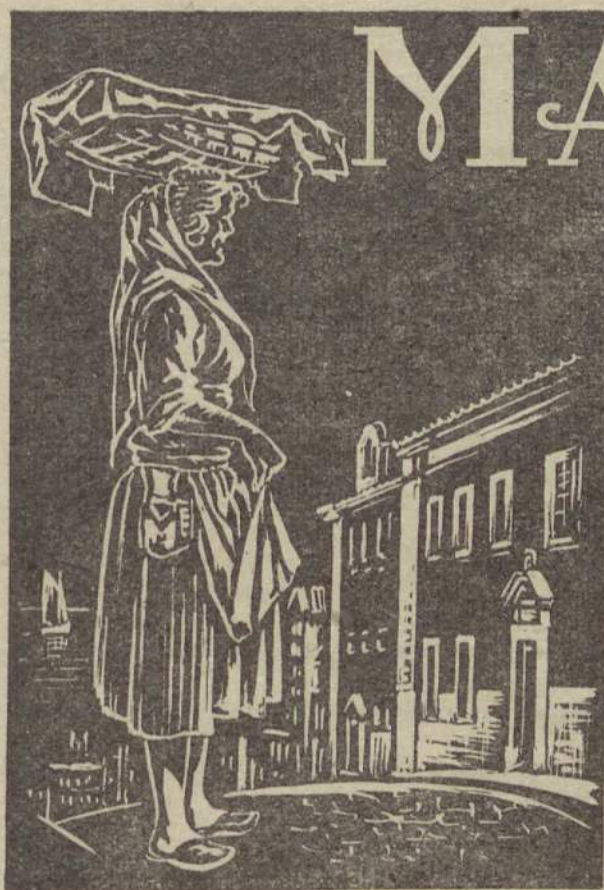
**MONTEIRO GOMES,  
Limitada**

R. de Cascais, 47—LISBOA  
Telef. 3 7083





## 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.



## Recortes sem Comentários

## A indecência das modas actuais

A indecência da moda actual é condenada numa carta que o cardeal Ciriacci, Prefeito da Congregação do Concílio, dirigiu aos bispos do mundo inteiro, exortando-os a empreenderem uma acção vigorosa contra a «chaga» que constitui a imodéstia que reina não só nas praias, mas nas próprias cidades e vilas. A carta do cardeal Ciriacci, agora publicada na «Acta Apostólica desedis», boletim oficial da Santa Sé, lembra que até escritores pagãos, nomeadamente Cícero e Séneca, protestaram contra as modas que constituem atentado ao pudor, e pede aos fiéis que pensem que, sendo o corpo humano templo de espírito são, deve ser protegido de tudo quanto possa profaná-lo. Falando em nome do Santo Padre, o cardeal Ciriacci recomenda aos bispos que façam obra de persuasão, sobretudo na pessoa dos pais, por intermédio do clero, para darem o bom exemplo e mostrarem aos filhos os perigos do relaxamento dos costumes. A carta deplora ainda a divulgação de jornais ilustrados e de espectáculos, especialmente cinematográficos, desmoralizadores.

(Dos jornais diários)

## Estaline foi assassinado?

O «New York Times» publica um artigo em que um jornalista, recentemente regressado duma estadia de cinco anos em Moscovo, declara haver na Rússia muitas indicações circunstanciais que confirmam a hipótese de que Estaline foi assassinado. O referido articulista, Harrison Salisbury, afirma que «não é por forma alguma impossível» que o ditador russo tenha sido morto por um grupo dos seus associados mais íntimos, os quais dirigem agora a União Soviética.

Salisbury acrescenta que parece evidente, para quem observou os acontecimentos em Moscovo, que existia um poderoso incentivo ao assassinio». «Esse incentivo residia nos indícios cada vez mais claros de que Estaline estava a ser dominado por qualquer coisa semelhante a demência e o país se encontrava à beira de um reino de terror, em comparação com o qual, o dos anos depois de 1930 teria parecido trivial».

E o artigo prossegue, afirmando que, embora com 73 anos, Estaline tinha dado sempre a impressão de possuir uma saúde robusta, aos estrangeiros que recebia. «Por outro lado — concluiu Salisbury — se Estaline morreu, de facto, pela rotura de uma artéria no cérebro, em 2 de Março de 1953, isso teria constituído um dos acontecimentos mais providenciais da história, pois salvou a vida de alguns milhares de russos e, especialmente, poupou quase com certeza a vida do pequeno grupo de homens que estavam mais em contacto com Estaline».

(De A Guarda)

## Cal a mais

Continua a notar-se na cidade o hábito, mau hábito, de cobrir com cal branca as vergas e ombreiras de granito das portas das fachadas.

Tal sistema rouba interesse e causa desvalorização aos prédios, razão por que deve ser evitado.

Há, mesmo, algumas portas com motivos artísticos em granito que a cal branca já cobriu e ocultou, lamentavelmente.

Também se devia evitar ou remediar a quantidade de cal que alguns caiadores deixam na calçada da rua, o que é bastante desagradável de aspecto.

(De A Rabeca)



# Há 50 anos

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

## A Estação de Fafe

Está finalmente resolvida definitivamente a questão relativa á collocação da estação de Fafe, suscitada por paixões e interesses locais, menos bem orientados. Convém historiar rapidamente os factos occorridos.

Ha cerca de um anno foi inaugurada a construcção da linha de Guimarães a Fafe no local da estação. Segundo o projecto ficava esta em trincheira de grande cota e maior ainda era a da elevação na avenida de ligação com a villa.

A companhia de Guimarães empenhada com razão em melhorar as condições de tracção fazendo de toda a linha de Trofa a Fafe uma unica secção de carga fez rever todo o projecto, de modo que se reduzisse de 20 a 18 millímetros o limite das rampas.

Na consulta d'esse trabalho o habil e esperançoso engenheiro F. Ferreira Lima, director da construcção, reconheceu a possibilidade de melhorar consideravelmente a estação evitando a sua collocação em trincheira, com vantagem ainda da avenida, mediante o desvio de 80° do local primeiro escolhido.

Essa variante suscitou violenta e injustificada opposição da camara de Fafe. No proposito de conciliar accetou a companhia que o caso fosse submettido a exame de um engenheiro escolhido pela camara, que era o coronel J. J. Pereira Dias. Não podia ser melhor a escolha pela competencia e seriedade do arbitro. Foi o juizo d'este favoravel á solução proposta pela companhia, mas a camara não o accetou e foi buscar outro parecer mais favoravel á sua opinião.

Então surgiram exigencias de tal modo despropositadas no preço dos terrenos que a companhia apresentou ao Governo uma variante em que collocava a estação á quem da villa e longe d'ella a mais de 1 kilometro, na idea de que este alvitre fizesse reflectir os que de animo exaltado contrariavam a adopção do local mais conveniente.

Não era provavel que o illustre ministro das obras publicas, que resolvera as difficuldades anteriores, acceitasse essa solução provisoria deixando a povoação menos bem servida. Bem avisada andou, pois, a companhia apresentando á approvação do Governo a variante que tinha a seu favor o voto do engenheiro o sr. Pereira Dias.

Foi-lhe favoravel o parecer do conselho superior de obras publicas com o qual s. ex.º o ministro se conformou aprovando a variante.

Fica, pois, a estação muito proximo de Fafe, a pequena distancia do primitivo local, em melhores condições porem e prestando-se melhor ao prolongamento para Moreira de Rei, que muito seria para desejar que a companhia emprehendesse.

É digno de aplauso a resolução tomada pelo illustre ministro de accordo com as estações technicas competentes, removendo-se assim os embaraços creados pela paixão menos bem aconselhada.

## INERTOL — ICOSIT — ELASTOBIT

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

As melhores referências nos empreendimentos  
Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil

DEPOSITÁRIOS:

A ALGODOEIRA W. STAM, LTD.<sup>A</sup>

Rua de Entreparedes, n.ºs 60/62 — PORTO  
Telef. 2 7647/8,9

AGENTE EM LISBOA:

A. DOS SANTOS JÚNIOR

Rua Castilho, n.º 57-solo — LISBOA  
Telef. 5 6999

## Material ferroviário

Material circulante — Instalações de derivação  
Cabrestantes para manobra de material rolante  
Planos inclinados (elevadores)  
Placas giratórias — Transbordadores  
Locomotivas  
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas  
Parafusos, «craudaux» e tirafundos

**WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>**

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

**Rua do Alecrim, 12-A LISBOA**

Telefone: 3 4331

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

**JAMES RAWES & C.<sup>o</sup>, L.<sup>TD</sup>**

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

**E. PINTO BASTO & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>**

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

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.<sup>o</sup>**

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



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador  
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

**INTERNATO E EXTERNATO**

**SEXO MASCULINO**

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