

16.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1954

Número 1605

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Secca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA

HENSCHEL

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

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JUDÃO, 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

SOCIEDADE PORTUGUESA DE FRETAMENTOS, L.^{DA}

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

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

Teleg. «FRETAMENTO» // Telef. 65166-65167-64026

Telex: LISBOA-FRETFRET

BROKERS EXCLUSIVOS DE:
Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

S. A. R. L.

(200.000 Ton. D. W. aprox.)

Companhia Nacional de Navegação

S. A. R. L.

(100.000 Ton. D. W. aprox.)

ARMADORES DE NAVIOS

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

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

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

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

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

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

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

STREIFERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França)

Metalis não ferrosos - Cabo de alumínio-aço.

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

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICQUET, Hautmont Nord - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

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

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

107, Rua dos Douradores - Telef. PABX 21381 - 21382
LISBOA

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

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL, AMÉRICAS DO SUL E CENTRAL E ENTRE ANGOLA E O NORTE DA EUROPA



LISBOA - Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO - Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

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 1904
— Libys, 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

1605

1 — NOVEMBRO — 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 MONTES
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

O descarrilamento do «Rápido» do Algarve	305
Jardim e Museu Agrícola do Ultramar	309
Caminhos de Ferro Ultramarinos	309
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	310
Revista das Revistas—Panorama dos Transportes Internacionais	311
Ecos & Comentários.	313
Curiosidades da Imprensa Estrangeira por <i>JORGE RAMOS</i>	314
Recortes sem Comentários.	315
Parte oficial	315
Espectáculos	315
Há 50 anos	316
Ponte sobre o Douro na Barca de Alva	216
«Os Carlos».	317
Imprensa	317



O DESCARRILAMENTO DO "RÁPIDO" DO ALGARVE

UMA NOTA OFICIOSA DO MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES
SOBRE AS CONCLUSÕES DO INQUÉRITO OFICIAL REALIZADO

O Ministério das Comunicações enviou à Imprensa uma nota oficiosa que reproduz o inquérito técnico realizado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres sobre o descarrilamento de 13 de Setembro na linha do Sul, o choque de comboios de 24 do mesmo mês e os descarrilamentos de 1 de Outubro nas linhas da Beira Baixa, do Sul e de Évora a Reguengos.

O inquérito sobre o descarrilamento do dia 13 de Setembro, no comboio n.º 8012, ao km. 261,427 da linha do Sul é assim concebido:

I — Descrição da linha na zona do desastre

Traçado da linha: — No local do descarrilamento e proximidades, a linha férrea apresenta em planta duas curvas de sentidos contrários com os raios de 300 m. e um alinhamento recto intermédio de cerca de 58 metros.

Perfil: — No sentido do Barreiro, a linha é em declive com a inclinação de 16,5 m/m por metro.

Via: — Os carris têm o comprimento de 18 metros e o peso, em estado de novos, de 40 kg. por metro.

Actualmente, o seu peso, devido ao desgaste que têm, deve ser de cerca de 36 kg. por metro. No desenho n.º 1, pode verificar-se o desgaste que apresenta o carril da fila exterior da curva, no qual se deu o descarrilamento da locomotiva.

O desgaste vertical da cabeça do carril anda por cerca de 7 a 8 m/m, o que não se considera prejudicial para a segurança da circulação e está dentro dos limites normais.

O mesmo não se pode dizer do desgaste natural da sua face interior que fica em contacto com os verdugos das rodas dos veículos, não sendo pru-

dente a manutenção de carris em tais condições em curvas de tão pequeno raio.

Tem-se feito notar o inconveniente de carris nestas condições e a concessionária, dentro das suas possibilidades tem melhorado alguns troços da linha entre Funcheira e Tunes, trocando estes carris por outros retirados das rectas.

Os carris retirados das curvas são colocados nas rectas de modo que a face com o desgaste lateral fique na parte exterior da via, operação de uso corrente e que permite uma maior utilização do material.

Pode dizer-se que, quanto a carris, eles ainda estão em estado de servir, mas é aconselhável continuar em toda a zona acima referida o trabalho de substituição daqueles que nas curvas estão nestas condições, fazendo a sua troca pelos das rectas.

No ponto onde se iniciou o descarrilamento — km 261,427, a linha, no que respeita a travessas, pode considerar-se em estado muito regular. Não se verificou nessa zona a existência de travessas em estado tal que pudessem dar origem ao descarrilamento. Na região em que o verdugo da roda dianteira direita do bogie da locomotiva deve ter saltado para fora do carril, a via manteve a sua bitola, o que demonstra a segurança da pregação nas travessas e indica que estas estão em bom estado.

A bitola e a sobrelevação na curva, nesta zona, foram verificadas, nada havendo a dizer a este respeito, o que prova quanto à primeira, por ser a de maior importância, que não havia insuficiência neste particular.

O balastro é de brita e a plataforma não apresenta qualquer depressão que pudesse ter provocado o desastre. O aterro em que se iniciou o descarrilamento está perfeitamente consolidado.

II — Material circulante

O comboio n.º 8012, do dia 13 de Setembro de

1954, constituído por um furgão, três carruagens de 2.ª classe, duas de 1.ª classe e uma carruagem restaurante, era rebocado pela locomotiva 559 com o respectivo tender.

Atrás do furgão seguiam as carruagens de 3.ª classe números 1002, 1008 e 1003, o restaurante n.º 851 e por último as carruagens de 1.ª classe, números 808 e 805.

Todas estas carruagens são metálicas, de construção americana, tipo «Budd».

Nestas carruagens, no furgão e no tender, não se verificou, no exame feito, qualquer defeito ou deficiência a que se pudesse atribuir o acidente.

Verificou-se que as 3 carruagens «Budd» que descarrilaram, largaram os bogies, o que foi a origem do grande número de mortos do desastre. No furgão, os bogies mantiveram-se sob o veículo.

Do exame feito aos rodados da locomotiva, no local e, depois, em melhores condições, na oficina, verificou-se que os rodados motores em número de três, não apresentavam desgaste nos respectivos verdugos, o mesmo sucedendo com o rodado posterior do bissel.

Igualmente as rodas traseiras do bogie se encontravam sem desgaste apreciável nos respectivos verdugos e apenas polidos nos círculos do rolamento.

No rodado dianteiro, a roda esquerda apresentava um verdugo com desgaste normal, mas na roda direita o desgaste era muito acentuado, quase no limite das normas adoptadas. O aro desta roda apresentava a periferia do verdugo mordida por motivo dos choques contra as cabeças dos tirefonds do lado exterior do carril da fila alta da curva, quando saltou para fora deste carril.

A face interior do mesmo aro apresentava-se riscada na zona periférica, devido ao roçamento contra a face exterior do carril da fila alta quando a roda circulou descarrilada.

Do exame feito ao bogie, verificou-se que o seu sistema de rotação, constituído por calotes esféricas e relas que recebem o peso da locomotiva não estava lubrificado, pelo que as placas de escorregamento apresentavam já desgaste pronunciado, criando-se assim dificuldades à rotação do bogie quando da sua inserção nas curvas e um maior ângulo de ataque do verdugo sobre o carril.

A locomotiva apresentava numerosas avarias, provenientes da queda e choque contra o talude da trincheira onde estacou.

III — Velocidade do comboio

No troço da linha entre as estações de S. Marcos e Santa Clara-Sabóia, no qual se situa a zona em que se deu o acidente, não é permitido, aos comboios descendentes, ganhar tempo, nem circularem a velocidade superior a 60 km. por hora.

Parece poder-se concluir pelas afirmações do pessoal do comboio e testemunho de passageiros, que o comboio não seguia a mais de 60 km. por hora.

Efectivamente, isto é confirmado pelos cálculos feitos, tendo em atenção a hora de passagem na estação de Pereiras e a hora a que se deu o desastre.

IV — Resumo do acidente

O descarrilamento deu-se ao km. 261,427.70. Neste ponto notava-se perfeitamente, a meio da cabeça do carril da fila alta da curva, a marca deixada pelo verdugo de uma roda.

Daqui até ao km. 261,424, portanto, numa extensão de 3,70 m., a roda deixou visível um risco que se ia aproximando da face exterior do carril. Neste ponto, deve ter caído, assentando na sapata do carril, do lado de fora da curva, onde deixou marca, caminhando nesta situação até á junta ao quilómetro 261,359,70, num percurso de 64,30 metros. Neste percurso, notavam-se perfeitamente as marcas de esmagamento e os cortes das cabeças dos tirefonds e dos parafusos das barretas e bem assim as marcas de roçamento na face exterior do carril da fila alta da curva. Em vista dos riscos pronunciados e dos vestígios de pancadas verificadas na face interior do aro e no verdugo da roda direita dianteira do bogie da locomotiva, chegou-se à conclusão de que foi esta roda que descarrilou.

Junto do carril da fila interior da curva, carril esquerdo no sentido da marcha do comboio, muitas travessas apresentavam um único sulco produzido pelo verdugo da roda dianteira esquerda do bogie, o que veio confirmar que no percurso acima referido só circulavam duas rodas descarriladas.

A via, até á junta ao km. 261,359,70, como se verificou, manteve-se perfeitamente firme embora, por certo, sujeita a esforços laterais violentos, o que veio abonar a sua resistência.

Nesta junta foram cortados os parafusos das barretas da fila exterior. Daqui em diante a via ficou destróçada.

A locomotiva, quando entrou na curva de sentido contrário, deve ter destruído a linha, galgando para a berma da plataforma o que provocou a sua queda, de lado, contra a trincheira, onde ficou deitada, arrastando o furgão e a carruagem de 3.ª classe n.º 1.002. Desta paragem brusca, resultou que a carruagem seguinte — a n.º 1.008 — tomou uma posição oblíqua em relação à anterior e como estava em cima da via, portanto a um nível superior àquela, depois de largar os bogies, entrou pela caixa da outra, destróçando-lhe metade da mesma e subindo depois pelo talude, o que ocasionou os numerosos mortos e feridos.

A carruagem que se seguia a esta—a n.º 1.003—, também descarrilou encostando à n.º 1008, sem consequências graves e mantendo-se nos limites da plataforma.

Os 3 restantes veículos não descarrilaram.

V — Causas prováveis do descarrilamento

Examinemos as várias hipóteses que se podem formular e dividamos as causas prováveis em dois grupos:

1.º Causas isoladas

1 — *Carril partido* — É inadmissível esta hipótese, pois no local em que o rodado saltou da linha os carris mantiveram-se em perfeito estado.

2 — *Travessas em mau estado e pregação frouxa* — Não é de admitir também, pois na zona do descarrilamento as travessas estavam umas boas e outras em estado regular, oferecendo uma pregação firme, como se verificou. De resto, a bitola da linha, apesar desta estar certamente sujeita a um esforço lateral violento na ocasião da roda saltar, não se alterou, não havendo, portanto, alargamento.

3 — *Deformação da curva* — A curva, como se verificou pela medição feita das flechas, não estava perfeita.

Existem sempre deformações como as que foram notadas na sua directriz.

Não nos parece, porém, que só elas pudessem provocar um descarrilamento.

4 — *Defeitos ou avarias na locomotiva:*

As experiências feitas com o bogie vieram demonstrar que a inscrição da locomotiva, principalmente em curva de pequeno raio, faz-se com dificuldade, o que origina fortes pressões do rodado dianteiro do bogie contra o carril da fila exterior das curvas.

A falta de lubrificação do dispositivo de rotação do bogie veio agravar esta circunstância, concorrendo para dificultar a inscrição na curva e aumentar o ângulo de ataque do verdugo da roda contra o carril da fila alta.

No caso de um carril em bom estado, não parece que qualquer destes factos possa representar perigo para a circulação, mas o mesmo não se pode dizer tratando-se de um carril com um desgaste lateral tão acentuado como o que se verificou naquele em que se deu o descarrilamento.

Na locomotiva não se verificou qualquer avaria que tivesse concorrido para o acidente.

5 — *Perfil dos aros das rodas*

Interessa principalmente o perfil do aro da roda dianteira direita do bogie da locomotiva, porque foi esta roda que galgou o carril da fila alta da curva.

O perfil do aro mostra um verdugo com acentuado desgaste, quase no limite de desgaste regulamentarmente admitido.

Não parece que, por si só, um aro nestas condições, circulando sobre um carril novo ou com pouco desgaste lateral, possa provocar um acidente.

Tratando-se, porém, de um carril nas condições de desgaste muito acentuado, como aquelas que apresentava o carril da fila alta em que se deu o descarrilamento, pode haver perigo em determinadas condições.

Pelos desenhos elaborados, verifica-se que a face inclinada da cabeça do carril e a superfície do verdugo da roda podem encostar perfeitamente, criando uma zona de contacto que facilita a subida da roda se as condições do atrito e impulso lateral forem favoráveis.

6 — *Velocidade do comboio*

Como dissemos atrás, parece que a velocidade do comboio era da ordem dos 60 km/hora e não julgamos que este factor, só por si, tenha contribuído para o acidente.

Julgamos, porém, que, combinado com outros factores desfavoráveis, pode dar uma contribuição valiosa para provocar o descarrilamento.

7 — *Má distribuição das cargas das rodas da locomotiva*

É impossível verificar se a carga sobre as rodas era a normal.

Uma diminuição grande de carga na roda descarrilada podia facilitar o salto da mesma, mas é muito pouco provável que esta circunstância se tenha dado, por os pesos estarem regulados na balança.

2.º — Causas conjugadas

Em face do exposto anteriormente, só se pode explicar o acidente por uma conjugação momentânea dos factores mencionados e outros que, em consequência de uma simultaneidade de actuações, criou um estado óptimo para o galgamento do carril pela roda da bogie.

Considera-se que os desgastes do carril e do verdugo são os dois factores principais que concorreram para se dar o descarrilamento.

Pode dizer-se que o carril e o verdugo da roda, quando encostados, oferecem boas condições para criar um estado favorável a um acidente, principalmente se se der a actuação simultânea dos outros factores.

Assim, são factores contribuintes para criar esses estados:

- a) As irregularidades da curva, que são uma das principais causas das oscilações dos veículos;
- b) A velocidade do comboio, muito próximo dos 60 km. por hora e em declive acentuado;

c) A dificuldade de inscrição da locomotiva na curva pelos motivos indicados, dando origem a uma forte pressão da roda dianteira do bogie contra o carril da fila alta da linha e um maior ângulo de ataque do verdugo contra a face lateral desgastada do carril.

E' também admissível que tivessem contribuído para o descarrilamento oscilações anormais do material circulante, criando fortes impulsos laterais contra o carril e o estado de rugosidade das superfícies do carril e do verdugo em contacto, propício a criar um atrito suficientemente grande para facilitar a subida da roda em movimento.

E' curioso notar que o último Congresso de Caminhos de Ferro tratou do desgaste lateral dos carris nas curvas e chegou à conclusão de que não eram frequentes os desastres provocados por carris nestas condições. Evidentemente que se trata de carris cujos desgastes estão dentro dos limites adoptados pelas várias Companhias de Caminhos de Ferro.

Isto veio confirmar a opinião que expendemos de que só um conjunto de circunstâncias, actuando simultaneamente, levariam à situação desastrosa que se verificou.

Em face do exposto, somos de parecer que o descarrilamento foi devido, principalmente, ao chanfro da cabeça do carril ter atingido um limite perigoso e ao facto do verdugo do aro da roda dianteira direita do bogie ter um desgaste muito acentuado, circunstâncias estas agravadas pela actuação simultânea de outros factores como os que são mencionados.

Nestas condições, julga-se conveniente, para evitar accidentes da gravidade do verificado no comboio n.º 8.012, que sejam tomadas com urgência as seguintes providências:

1.º — Retirar das curvas os carris que tenham desgaste lateral acentuado, estudando-se um limite máximo para o ângulo do chanfro da face lateral da cabeça, que, em nossa opinião, não deve ser superior a 28º;

2.º — Fazer a substituição das travessas da linha que estejam em mau estado.

3.º — Modificar convenientemente o plano de assentamento onde for julgado necessário, adoptando, no troço da linha entre Funcheira e Tunes, 30 travessas por carril.

— Se não puder ser em todo o troço, pelo menos nas curvas de raio inferior a 450 metros;

4.º — Eliminar o desquadramento exagerado das juntas.

5.º — Rectificar as curvas, procedendo à sua piquetagem definitiva;

6.º — Dar a maior assistência à conservação da via;

7.º — Substituir ou rectificar os aros das rodas cujos verdugos apresentem desgaste muito acentuado ou além dos limites consentidos;

8.º — Baixar a velocidade dos comboios para um máximo de 50 km. por hora nos troços perigosos, isto é, naqueles em que as curvas são apertadas e em declive acentuado;

9.º — Manter sempre em boas condições de lubrificação o sistema de rotação dos bogies, fazendo-se uma revisão geral das máquinas de série 500;

10.º — Estudar uma melhoria das condições de deslocamento transversal dos bogies destas máquinas, a fim de facilitar a sua inscrição nas curvas de pequeno raio, caso um estudo pormenorizado do assunto assim o aconselhe;

11.º — Melhorar a fixação dos bogies das caruagens «Budd» às respectivas caixas a fim de evitar o grave inconveniente que se verificou no accidente dos bogies se desprenderem dos leitos, o que em parte deve ter concorrido para a gravidade do desastre.

Outros accidentes

— Choque dos comboios n.º 52, M-30-309 e comboio de serviço J-1, no dia 24 de Setembro de 1954, na estação de Estarreja, na linha do Norte.

Deste accidente que originou avultados prejuízos materiais, tanto nas instalações fixas como no material circulante, não resultaram, felizmente, senão leves ferimentos no maquinista de uma das locomotivas.

Do embate dos 3 comboios resultou o descarrilamento de 39 veículos e a danificação da via, da máquina e da plataforma descendente, de passageiros.

Do inquérito feito, concluiu-se que o factor, desempenhando na ocasião as funções de chefe da estação, concedeu, indevidamente, avanço ao comboio de serviço J-1, contrariando todas as normas de segurança, quando não tinha a linha ainda ocupada pelo comboio M-30309 em manobras, sem ter estabelecido as precauções que o Regulamento impõe.

Da colisão destes dois comboios, resultou que dois vagões descarrilados caíram na linha geral por onde entrou, a grande velocidade, o comboio recoveiro n.º 52, cuja máquina descarrilou, bem como o furgão e mais 18 vagões.

— Descarrilamento de um vagão que fazia parte da composição do comboio n.º 3272, no dia 1 de Outubro de 1954, ao km. 69.400, da linha da Beira Baixa.

O descarrilamento do vagão deu-se num troço

da linha da Beira Baixa, cujos carris foram renovados há pouco.

O veículo percorreu descarrilado 1117 metros de linha, produzindo alguns estragos nas travessas e respectiva pregação.

O acidente foi devido ao vagão circular vazio entre material carregado, descarrilando por motivo de um golpe de freios, circunstância agravada pelo facto de dar na entrada de uma curva de 290 m. de raio e numa pendente de 18 m/m por metro.

Não houve desastres pessoais.

— Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 8175 no dia 1 de Outubro de 1954, ao km. 157,052 da linha do Sul.

Neste combóio seguia à cauda uma carruagem de 3.ª classe. Descarrilaram a máquina, que ficou com grandes avarias, e mais 16 vagões, alguns dos quais praticamente destruídos.

A via ficou avariada em 60 metros.

O descarrilamento foi provocado pela fractura de um pendural da mola da roda do bissel dianteiro da locomotiva n.º 0158, que rebocava o comboio.

Foram feridos, sem gravidade, seis passageiros e dois guarda-freios.

— Descarrilamento do comboio especial de mercadorias n.º 38.471, no dia 1 de Outubro de 1954, ao km. 125,951, da linha de Évora a Reguengos.

Neste acidente descarrilaram 5 vagões e a via ficou danificada numa extensão de 300 metros.

O descarrilamento foi devido a ter-se fracturado o eixo de um vagão.

Não houve desastres pessoais.

(aa Chefe da 4.ª Repartição (Material)
Eng. Chedas Bogarir
Chefe da 3.ª Repartição (Exploração)
Eng. Luís Costa

O Despacho do Ministro das Comunicações

O sr. Ministro das Comunicações no seu despacho, ao deplorar o elevado número de feridos, acentua que deve ordenar-se desde já à Companhia Concessionária a adopção das medidas propostas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, mesmo com prejuízo de outros trabalhos.

Jardim e Museu Agrícola do Ultramar

Deste mês em diante, o Jardim Agrícola do Ultramar e o Museu Agrícola do Ultramar, em Belém, encontram-se abertos ao público, respectivamente, das 9 às 17 horas e das 11 às 17 horas, excepto às segundas-feiras e feriados.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Visitou a Baía dos Tigres o sr. eng. Ferreira Mendes, inspector superior do Fomento, que ali foi observar o traçado da linha de caminho de ferro em construção. Fez-se acompanhar pelo chefe da Brigada de Estudos, eng. Duque Martinho, e pelos engs. Guimarães e Vasconcelos, dos Serviços de Geologia e Minas.

* * *

No gabinete do Ministro do Ultramar foi assinado o contrato para o fornecimento de material, de valor superior a 1.500 contos, para os caminhos de ferro de Luanda e de Moçâmedes. Assinaram os contratos o sr. comandante Sarmiento Rodrigues e os representantes das empresas adjudicatárias.

MOÇAMBIQUE

Foram recentemente descarregadas mais algumas carruagens destinadas ao serviço de passageiros de 1.ª classe dos Caminhos de Ferro da Beira.

Este material, procedente de fábricas inglesas, corresponde em luxo e conforto ao que de mais moderno e melhor se utiliza no transporte de longo curso em qualquer país.

Com um comprimento de 20,57 m., a largura de 2,85 m. e a altura de 5,85 m. as carruagens foram especialmente estudadas para os comboios rápidos pelo que estão calculadas para admitir com a maior estabilidade as velocidades máximas em uso não só nos Caminhos de Ferro de Moçambique, mas também nos da União Sul Africana e Rodésia do Sul.

São do tipo de corredor lateral a todo o comprimento, o qual dá acesso a cinco compartimentos duplos para 4 passageiros e 3 compartimentos simples para 2 passageiros, o que representa uma lotação total de 26 pessoas nas viagens de longo curso.

Os assentos dos compartimentos são convertíveis em camas, e por cima de cada uma, dobrada contra a parede do compartimento, uma segunda cama que abre para ser armada quando necessário.

Num dos extremos do corredor, com frente para a entrada, existe um compartimento para banho por meio de chuveiro com água quente e fria, e no outro extremo a retrete.

Todas as carruagens possuem ar condicionado obtido por um sistema mecânico bastante silencioso, sendo o ar instilado nos diversos compartimentos, através do tecto, de maneira a evitar as correntes de ar.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Em busca de Novos Rumos

Vidal de Caldas Nogueira, portador de nobres ideais e de uma cultura, viva e humana, reuniu em elegante volume, intitulado «Em busca de Novos Rumos», seis pequenos mas admiráveis ensaios. Com o dom da verdadeira linguagem filosófica, Caldas Nogueira revela-se agora, mais do que nunca, uma inteligência criadora e rica de ideias.

De uma das suas páginas extraímos estas linhas:

«Se o nosso País é pobre de petróleo ou de bombas atômicas — 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. As civilizações cimentam-se com valores e muito menos com armas».

Procurando novos rumos, em busca do homem verdadeiramente humano, é que encontraremos, em toda a sua amplitude e nobreza, o sentido e a finalidade da existência.

Pintura e futebol

Leitão de Barros publicou, recentemente, no *Diário de Notícias*, sob o título de «Assistência às paletas e pincéis abandonados», um artigo merecedor da leitura e da reflexão de quantos, no nosso País, se interessam pela vida do espírito, que, hoje, sublinha o grande artista, não existe entre nós. «Nem no teatro, nem no romance, ou na crônica — afirma Leitão de Barros — se encontram cintilações, audácias ou ansiedades que se comparem — mesmo à distância de cinquenta anos — com o que foi a fulguração da inteligência portuguesa no dealbar deste século».

O articulista referindo-se particularmente às artes plásticas — pintura e escultura — recorda que o movimento nacional dessas actividades era extraordinário. Lendo os velhos jornais, verifica-se, com efeito, que as exposições eram acontecimentos sociais e mundanos de alto relevo. D. Carlos e D. Amélia estavam sempre presentes. Expunham com frequência os seus trabalhos ao lado dos grandes artistas. Compravam quadros. Protegiam os pintores novos. Os homens ricos tinham também gosto em contribuir para o alto nível artístico da nossa terra.

Havia teatro e havia actores cultos, como Augusto Rosa e Ferreira da Silva, que transformaram as suas próprias casas em verdadeiros museus. Quando João Rosa subia ou descia o Chiado, toda a gente se afastava respeitosa para que ele pudesse passar como um príncipe.

Hoje, quem liga importância a um Alves da Cunha, a um Assis Pacheco, a um Mário Beirão, quando aparecem na Baixa? Estamos na época da bola. O talento foi posto de parte. Um pontapé bem dado vale mais do que um quadro de Columbano...

Os nossos artistas



Casa da Rua dos Cegos (Século XVII)
Por Mestre Roque Gameiro

Antologia

A GRANDE ESMOLA

«Não compreendo o que faço:
não pratico o bem que desejo,
mas sim o mal que detesto...»

S. Paulo

*Horas da Noite, negras, torturadas,
Quando o Inverno galopa e a neve cai;
Horas fundas de frio, povoadas
De bocas mil a praguejar um ai:*

*Quando o Silêncio mais o Sono descem
Por toda a parte, negros, cor do breu,
E os corpos insepultos apodrecem
Lá nessa guerra a namorar o Céu;*

*Eu, que pecador sou (e dos mais reles,
Que não merece o indulto dum favor),
Beijo os filhos: na graça dessa calma,*

*Eu — que perdi a Fé! — rezo por eles,
Rogando à Caridade do Senhor
A grande esmola de os tocar na alma!*

Vaz Craveiro

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Soldadura oxiacetilénica de carris por pressão

Na importante revista «Ingenieria Ferroviaria» o eng.º José C. Sonvico faz um resumo curioso das importantes vantagens que se obtêm com a eliminação das juntas dos carris, as quais são já bem conhecidas pelos engenheiros da Via e Obras.

Este problema apresenta para os nossos caminhos de ferro um interesse particular, pois são assustadoras as verbas de que se tem de dispor para substituir os carris que pelo seu desgaste reclamam renovação.

Esse desgaste apresenta-se especialmente nas juntas devido aos golpes a que a circulação dos comboios as submete. Mediante a soldadura é possível recuperar esse material, eliminando a parte deteriorada e soldando logo as partes boas entre si.

Por outro lado, a soldadura dos carris é de boa prática também com material novo, porque diminui os pontos de desgaste e suaviza a marcha, com vantagens para os passageiros e para o material rolante.

Informa o citado engenheiro argentino que no seu país conhecem-se e são praticados dois processos para a soldadura de carris: o eléctrico (sistema «flash») e o aluminotérmico. Ambos os processos têm sido utilizados desde há quinze anos e têm dado excelentes resultados.

A máquina para o processo eléctrico encontra-se em «Evita», F. N. Gral. Mitre e o processo aluminotérmico foi empregado especialmente no F. N. Gral. Roca.

O processo a que faremos referência, desconhecido no país, é o oxiacetilénico por pressão. Utiliza-se nos EE. UU. desde 1940, tendo-se já feito até ao presente milhares de soldaduras, que deram excelente resultado tanto na prática ferroviária, como nos ensaios de laboratório. Nas suas linhas gerais este método consta das seguintes operações:

1) Cortam-se os carris tendo em atenção que as faces fiquem isentas de óxido e de toda a matéria estranha. As faces do corte devem ser suficientemente planas como para obter uma boa justaposição.

2) Os carris a soldar são colocados na máquina, bem alinhados com as superfícies a soldar em contacto, sujeitando-se a secção a unir a uma pressão de uns 180 kg/cm².

3) Aquece-se com chama oxiacetilénica a parte a soldar aproximadamente 3 cm. de cada lado da junta até chegar a uma temperatura de uns 1200° C. Entretanto a pressão que se manteve, recalca os carris encurtando cada um de 1 cm. ou seja 2 cm. por junta.

4) Elimina-se o material que sobressai em resultado do recalque. Nas partes, como na patilha e na alma, deixa-se ficar porque nada prejudica.

5) Normaliza-se a zona afectada pelos maçaricos, aquecendo novamente essa parte a uns 800° C.

Facultado pela Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, este tipo de soldadura foi estudado no laboratório de Talbot da Universidade de Illinois.

Os ensaios efectuaram-se empregando um aparelho construído a propósito que submetia troços de carris soldados ao mesmo trabalho de fadiga a que estão submetidos os carris na realidade.

Foram ensaiados carris de dois tipos e o resumo dos resultados obtidos, comparados em percentagem, com carris sem soldar foram os seguintes:

Tipo de soldadura	Relação da resistência do carril soldado e do carril por soldar
Carril de 55,6 kg/m.	100
Com soldadura aluminotérmica	78
Com soldadura oxiacetilénica por pressão	78
Carril de 65 kg/m.	100
Com soldadura aluminotérmica	79
Com soldadura eléctrica «flash»	90
Com soldadura oxiacetilénica por pressão	96

O Ministério dos Transportes Argentinos decidiu realizar provas, construindo a máquina de ensaios nas oficinas Alianza, que consiste numa simples armação de carris para sustentar e juntar os troços de prova a soldar, fracções de 25 cm. de comprimento. A força para os comprimir era fornecida por um macaco hidráulico movido à mão.

O calor era fornecido por quatro maçaricos accionados por outros tantos operários soldadores. O recozido foi efectuado no forno de officina.

Para se fazer uma ideia das qualidades da soldadura obtida submetem-se essas peças a golpes de martelo, obtendo-se a fractura quando a deflexão no centro era de 10 mm.

Repetida essa prova sob a prensa hidráulica, pôde comprovar-se que para ter essa deflexão precisa-se uma força de 200 toneladas. A principal vantagem que este processo apresenta comparado com o eléctrico (flash) consiste no seu menor custo inicial, com a possibilidade de ser fabricado nos próprios países beneficiários.

Os três momentosos problemas dos Caminhos de Ferro Brasileiros

Os poderes públicos estão presentemente empenhados em três problemas, com o propósito muito louvável — escreve o editorialista da Revista Ferroviária — de aparelhar os caminhos de ferro e assim torná-los eficientes, isto é em condições de transportarem, rápida e satisfatoriamente, a pro-

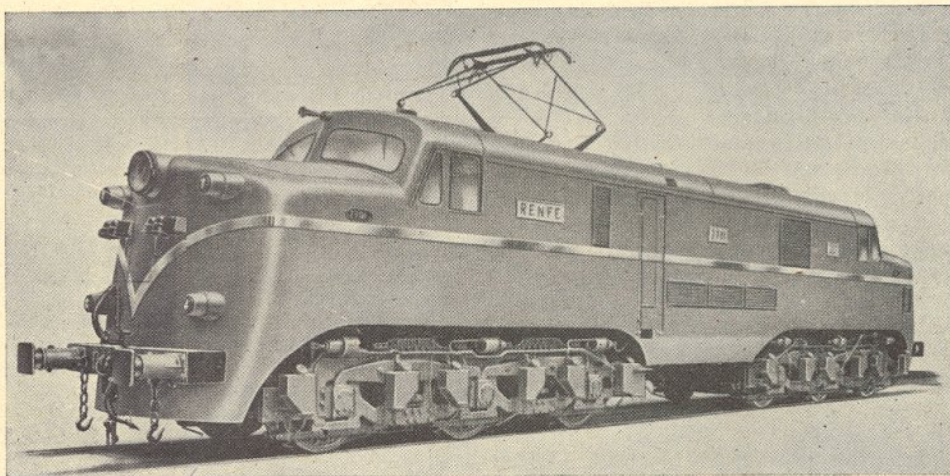
dução nacional. O primeiro problema diz respeito à melhoria das vias permanentes, no sentido de dotá-las de bons traçados técnicos, de balastrá-las convenientemente, de substituir-lhes travessas e carris por outros de maior peso. O segundo refere-se ao equipamento do material rolante, com a aquisição de modernas locomotivas e veículos de transporte. Finalmente o terceiro problema é o referente ao alargamento da via para a bitola de 1,60 m. nos troncos principais do sistema ferroviário nacional.

Chamamos a atenção para esta preocupação do Governo brasileiro, porquanto a ela deve ter presidido um estudo racional, em que não foi esquecido o bom senso das proporções, isto é, pôs-se como problema primeiro e fundamental a situação da via férrea, deixando para segundo lugar a modernização do material rolante.

O colocar-se em problema de fundo a aquisição de material circulante, a despeito da renovação total das vias férreas, constitui ilusão grosseira adentro da economia dum país e da segurança do público transportado.

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA A LINHA UJO-BUSDONGO, EM ESPANHA



Uma das 63 locomotivas Eléctricas de 3600 H. P. a 3.000 V. contínuas, fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC Co. Ltd. à Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles (RENFE)

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

Ecos & Comentários

P O R S A B E L

Maltratar os animais

O senhor Carlos Gomes da Costa, filho do grande marechal Gomes da Costa, falecido em 17 de Dezembro de 1929, é presidente da União Zoófila, associação de protecção aos animais, e concedeu ao «Diário de Lisboa» uma pequena entrevista, contando alguns casos ocorridos no nosso País e em virtude dos quais se constituiu parte em juízo contra os autores de agressões e maus tratos aos animais.

Não felicitamos o sr. Carlos Costa pelo lugar que ocupa na União Zoófila onde terá muito que actuar e passando os dias nos tribunais em defesa da bicharada. E, se quiser perder mais algum tempo, pode procurar as bruxas que mandam tirar os olhos aos gatos pretos, para fazer desaparecer o quebranto dos ignorantes, estúpidos e papalvos que ocorrem a semelhantes casas.

Campismo... ou nudismo?!...

MUITO nos conta o «Correio do Vouga», a propósito da pouca vergonha que vai por essa Lisboa no que diz respeito a falta de pudor. O que parece impossível é que os senhores maridos consentam que as suas mulheres e filhas frequentem estabelecimentos duvidosos e fumem desalmadamente, dando, com isso, a ideia decadente do estado a que tudo chegou.

O semanário «Correio do Vouga» protestou contra a atitude provocadora de certas campistas que tomaram de assalto a cidade de Aveiro e tiveram o desplante de passear por ali o seu despudor. Asperamente, o simpático semanário protestou contra o facto e chamou a atenção de quem de direito para a vergonhosa atmosfera criada na formosa cidade por um bando de gente porca que desconhece as regras da decência.

Pois não faltaram protestos de pessoas que, sem equívoco moral, se atreveram a escrever ao «Correio do Vouga», lamentando a nobre atitude de um periódico sério que pugna pela moral.

Cinco defensores das despídas assinaram uma carta e brindaram o semanário, que não a publicou, mas deu a chegada precisa a esses imoralões. Nessa carta, entre outros dislates, diziam os descarados que *estamos atrasados alguns séculos, que não acompanhamos os outros países do mundo no seu passo largo*, e que os redactores do semanário eram ignorantes e caturras.

Os imoralões, contudo, perderam em toda a linha porque o caso chegou até à Federação Portuguesa de Campismo, que, na sua reunião de 15 de Junho, aplicou, além de outras penalidades, mais a seguinte

pertencente a um cavalheiro do Clube de Campismo de Lisboa, por ter ludibriado o Chefe de Campo do II Acampamento Regional do Norte, dizendo-se titular da Carta Campista devidamente em ordem, e fazendo-se acompanhar por pessoa que não é a mesma que se encontra indicada nos registos da Federação, a qual deu origem, pelo seu procedimento, a ser mandada apresentar no Comando da Polícia de Segurança Pública de Aveiro, e à publicação de um artigo no n.º 1193 de o «Correio do Vouga», o que acarretou grave prejuízo para o bom nome do Campismo e dos seus praticantes».

A Revista Campismo, porta-voz da Federação, publicou o seguinte artigo assinado pelo sr. Guilherme Augusto Simões, o qual, com a devida vénia, transcrevemos:

Vem verificando-se, com ânsia de imitação das mais ou menos estrelas cinematográficas, por parte do sexo feminino, um abandono de recato e pudor que está alarmando em todo o mundo, não só as pessoas circunspectas e as Ligas de Moral de todos os matizes e crenças, como as famílias bem formadas.

Entre nós vê-se, com frequência de espantar, o quase desnudamento ou vestuário vincado e evidenciando as formas, para as fazer realçar, de uma já apreciável quantidade de meninas e até de senhoras-mamãs já com idade para ter... vamos a dizer juízo, mas fiquemos no recato e pudor.

Na prática do nosso desporto é propícia, e digamos mesmo conveniente, a ligeireza e comodidade do traje mas, daí até à sua quase ausência, vai um abismo.

Com o desenvolvimento que o campismo está tomando aparecem muitos aspirantes a campistas, desconhecedores da sua ética que, em público, não são diferenciáveis, fazendo medir pela mesma bitola todos os seus praticantes.

É o caso que, no acampamento realizado há poucas semanas, em Aveiro, um casal campista (mais tarde verificou-se não serem campistas encartados) chocou e feriu a sensibilidade do povo daquela linda e laboriosa cidade com demonstrações «glamorescas» da parte dela e complacência e até colaboração da parte dele.

Evidentemente que a Federação não pode ficar alheia ao que se passa neste aspecto e terá que agir em defesa dos seus costumes em geral e dos bons campistas em particular.

Como acima dissemos, na prática do campismo pode e devem usar-se trajos ligeiros, mas dentro da compostura e da decência.

Por as campistas usarem calção não vai mal ao mundo, embora pese aos puritanos, mas usá-lo em aglomerados urbanos, quando os atravessassem ou andem fazendo compras.

O traje campista é para a prática do campismo; quando fora dela, a mulher deve usar a saia, que a torna não só mais feminil e atraente, mas ainda mais respeitável e esteticamente mais de harmonia com o ambiente.

Já que falámos em estética, há ainda outro aspecto a focar: é o calção não ficar bem a qualquer mulher. No caso da maioria das nossas campistas — há que confessá-lo — e por virtude do tipo físico predominante em Portugal, o calção não fica bem.

A idade também tem uma grande quota-parte em não deixar cair campista, que já não seja jovem — não queremos dizer velha — no ridículo, pela indumentária que usa.

Há, pois, que ter em atenção o lugar, o ambiente e a idade; fora disso é brigar com a sensibilidade da maioria do nosso povo, tão arreigado ainda felizmente, a usos e costumes que são bem nossos e que só lucrámos em respeitar e manter.

Estamos de acordo e parabéns ao «Correio do Vouga» por tão nobre atitude.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Jim Williams, negro norte-americano, devia ser executado na cadeira eléctrica da Penitenciária da Flórida. Depois de amarrado e tendo sobre a cabeça o capacete transmissor da corrente, violenta discussão surgiu entre o director da prisão e o chefe da policia local, pois cada um deles alegava que ao outro competia apertar o interruptor. Argumentaram durante vinte minutos sem chegar a qualquer conclusão e Williams foi retirado da cadeira e levado de novo para a sua cela. O Governador do Estado comutou a pena de morte, baseado no facto de que o condenado fora submetido a tremenda tortura mental.

(Do *South China Post* — Hong Kong)

Estudando as primeiras reacções dos recém-nascidos aos estímulos sensitivos, o dr. Stirner, de Zurique, examinou mais de cem crianças durante as primeiras 24 horas de nascimento antes de ingerirem qualquer alimento e concluiu que o recém-nascido é capaz não só de sentir os estímulos do gosto como também de os distinguir, o mesmo se dando com o olfato. A sensação chega à percepção, onde se produzem representações primitivas que ficam gravadas no mais profundo da memória.

(De *Clavileño* — Madrid)

O museu da Acrópole, em Atenas, possuía as pernas de uma mulher envoltas numa túnica e no museu de Haya encontra-se um busto conhecido pelo nome de Afrodite de Amsterdão, por ter sido encontrado naquela cidade. O dr. Huns pensou que os dois pedaços podiam perfeitamente ajustar-se. Expediu-se para Atenas um molde do busto de Haya. Adaptava-se perfeitamente às pernas. Esta reconstrução permitiu encontrar o original de «Aphrodite» atribuído à escola jónica, e, na realidade, é obra de um artista ateniense que viveu no ano 550 antes da nossa era.

(Do semanário *L'Europeo* — Roma)

Uma expedição italiana conseguiu escalar o monte Austen, a segunda mais alta montanha do Mundo. Foi esta a primeira vez que o homem conseguiu atingir o cume desta montanha, que mede 28 250 pés de altura.

(Da revista *Anaco* — Anzoátegui)

As importações de vinho na Holanda atingiram o ano passado um total de sete milhões de litros. Entre os países de origem figura em primeiro lugar a França com perto de três milhões de litros, seguindo-se depois a Espanha, Alemanha, Itália, Portugal e a Grécia.

(De *Trabajo* — Buenos Ayres)

Dois marinheiros peruvianos projectam atravessar o Pacifico de Ceilão a Samoa, numa jangada toda construída com «balsa» peruviana.

(Da revista *Zenith* — Lima)

Um oficial das forças aéreas americanas estabeleceu um «récord» de velocidade em terra — 680 quilómetros por hora numa zorra de experiência especialmente construída e impulsionada por foguetões.

(Do semanário *Caliban* — Santiago de Chile)

Foi posto à venda no mercado mundial um novo tipo de máquina gravadora, a qual atenderá ao mesmo tempo os telefonemas e anotará mensagens. Esta nova secretária, o mais perfeito «robot» até agora construído, será vendida pelo preço módico de 100 libras.

(De *Western Mail* — Sidney)

Nos E. Unidos vai surgir um dia muito peculiar, muito interessante, um dia dedicado a tréguas: o Dia das Sogras, sugerido por uma agência de publicidade. Será curioso observar os presentes desse dia.

(De *Le Progrés de Lyon*)

O director do Jardim Zoológico de Melbourne está comprando formigas em latas, para alimentar o tamanduá. Cada lata deve conter pelo menos cem formigas.

(De *El Diablo* — Burgos)

Um habitante de Estocolmo fez testamento legando a seu filho, de 28 anos, e a sua filha, de 26, a soma de 15 milhões, que só lhes será entregue quando os dois atingirem a idade da razão: 50 anos...

(De *Corriere di Napoli* — Napoles)

Está em organização em Espanha o Clube dos Cabeçudos, isto é, dos indivíduos cujo crânio tenha um volume acima do normal. O presidente da instituição será o que tiver a cabeça maior...

(Da revista *Manizales* — Manizales, Colombia)

O bombeiro nova-iorquino James Clarke, de 40 anos, foi ordenado sacerdote recentemente por monsenhor Flanelly, bispo auxiliar de N. Yorque. É o primeiro bombeiro a receber ordens sacerdotais.

(De *Journal de Payerne*)

Em Pompeia, uns arqueólogos descobriram uma escultura de 40 cms. representando uma dançarina em fato de banho.

(De *Diez Minutos*, Madrid)

Foi inventado nos E. Unidos um tipo de despertador, que produz um choque eléctrico quando o «dorminhoco» procura travá-lo para continuar a dormir...

(Do semanário *Dawn* — Carachi)

Recortes sem Comentários

Poesia e miséria

RIO DE JANEIRO, 17 de Outubro — A Imprensa refere-se a um caso desolador, que está a chamar a atenção do povo brasileiro: a situação aflitiva em que se encontra a companheira do grande poeta popular brasileiro, Catulo da Paixão Cearense, Maria Augusta, já quinquagenária, desprovida de recursos, vivendo apenas da generosidade de alguns amigos do marido. Por outro lado, vai ter de deixar o velho prédio onde residia e onde morreu Catulo, devido a acção judicial movida pelo senhorio insensível a misérias e às grandezas da poesia, que não rende dinheiro. Maria Augusta tem em seu poder uma valiosa colecção de quadros e de livros e grandes recordações do poeta, mas tudo está transformado numa espécie de bricabraque na casa onde reside sem condições algumas. Para se alimentar, segundo dizem os jornais, lava roupa a viúva do grande poeta Catulo da Paixão Cearense. — (E.).

Banquete de frutas

«Mesa sem vinho é como um dia sem Sol...» — mas não é essa opinião dos inscritos na Sociedade Portuguesa de Naturalogia, com sede na Rua Vitor Oordon, 14, 1.º onde hoje à noite, pelas 21,30 se realiza o banquete comemorativo do 42.º aniversário da colectividade.

Nem vinho, nem peixe, nem carne, como também não haverá bolos nem outras guloseimas próprias dos grandes ou mesmo razoáveis banquetes de confraternização. Apenas fruta da boa, isso sim! — o que levará a assistência ao curioso ágape a ter de pagar à mesma um preçozinho calado pela inscrição, uma vez que fruta daquela, sem mosca nem bicho, está pela hora da morte, não falando já da saborosa laranja que certamente não faltará em tão delicada mesa, mas custa actualmente — coisa que se veja — 72\$00 cada dúzia!

Enfim, bom proveito aos «naturalogistas» e parabéns à colectividade, por mais um ano e que conte muitos.

(De «República»)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Transportes e Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

O «Diário do Governo», III Série, n.º 248, de 21 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção-Geral de 14 do corrente, os projectos de aditamento à tarifa especial n.º 1, passageiros, bilhetes para comboios tranvias, e à tarifa especial n.º 4, passageiros, bilhetes de assinatura, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais é substituída a tabela de preços da 5.ª zona da primeira das citadas tarifas e criados preços do capítulo III da referida tarifa especial n.º 4 da estação de Coimbra para o novo apeadeiro de Adémia.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 15 de Outubro de 1954. — O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — A's 21,30 — Companhia de Circo
EDEN — As 15,50, 18,15 e 21,50 — «Noite que não volta»
OLIMPIA — As 14,50 e às 21 — «A Morte não é o fim»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

RONDA DOS BAIRROS



BENFICA

N

ÃO será Benfica um bairro típico, no sentido rigoroso do termo, mas é um bairro onde não faltam motivos que justificam uma demorada visita.

Bastava o «Parque Silva Porto», no «terminus» da linha dos «eléctricos», para tornar Benfica um local de muito interesse. Sob a égide do nosso grande pintor paisagista do século XIX, neste parque, verdadeiro Paraíso de árvores frondosas e lindas flores, encontra grande parte da população de Lisboa excelente ambiente para passar as tardes calmosas de Verão.

Aos amadores de evocações do passado, Benfica recorda ainda as antigas Quartas-feiras de Cinzas e Quintas-feiras de Espiga, com noitadas de estúrdia no Calça, Charquinho e Pedralvas, até ao romper da manhã, quando as saloias desciam à cidade com as grandes trouxas de roupa à cabeça.

No caminho de Benfica encontram-se o modelar «Instituto de Oncologia», o «Jardim Zoológico» (uma das grandes maravilhas de Lisboa), o «Instituto dos Pupilos do Exército» e a «Escola do Magistério Primário».

Servem este bairro os «eléctricos» da carreira n.º 1; e os autocarros das carreiras n.º 15 e 29.

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Novembro de 1904)

Ventilação das carruagens

Um engenheiro americano publica numa revista da especialidade varias considerações importantes acerca da ventilação das carruagens de caminhos de ferro durante a marcha.

E' sempre incommoda e chega, ás vezes, a ser prejudicial viajar em caminho de ferro por causa da rapidez com que se vicia a atmosphera limitada das carruagens quando as vidraças vão levantadas e por causa do fumo e da poeira quando vão descidas.

Durante o inverno, raras são que não estejam levantadas; as emanações provenientes dos passageiros e ao fumo do tabaco, junta-se ainda os productos da torrefacção dos corpúsculos organicos depositados sobre a superficie dos tubos de aquecimento. De tudo isto resulta que frequentes vezes os viajantes se sentem incommodados, com dores de cabeça, vertigens, irritação nos bronchios, com todos os caracteristicos d'um perfeito envenenamento, devido á larga permanencia na carruagem.

Rigorosamente, sem abertura das vidraças, nem o funcionamento de ventiladores actualmente em uso, são meios sufficientes para fazer entrar ar puro nas carruagens, ainda mesmo que a locomotora seja provida de excellentes fumivoros e da linha se não levante poeira.

O ar que circunda um comboio em marcha contém 1,3 a 2,28 por mil de acido carbonico em consequencia da sua mistura com os productos da combustão. A experiencia tem mostrado que durante a marcha, nas carruagens de passageiros, mesmo quando não vão cheias, a quantidade de acido carbonico em consequencia da sua mistura com os productos da combustão. A experiencia tem mostrado que durante a marcha, nas carruagens de passageiros, mesmo quando não vão cheias, a quantidade de acido carbonico existente é de 23 por mil.

Devemos lembrar que o maximo de acido carbonico admissivel no ar para respiração do homem não passa de um milléssimo.

Se quizermos, pois, que as viagens em caminhos de ferro sejam inoffensivas para os orgãos respiratorios, torna-se necessario introduzir nas carruagens ar puro e abundante, evitando porém o perigo das correntes. E como o volume d'ar de que cada passageiro dispõe nas carruagens de caminho de ferro é muito pequeno, a renovação tem que ser energica, o que não se pode obter se não por meio de apparatus chamados de pulsação. Como força motriz d'estes apparatus pode empregar-se o movimento do comboio, como se emprega o dos paquetes para a ventilação interior.

Para a boa ventilação das carruagens de caminho de ferro, como das escolas, ou dos hospitaes é indispensavel que o ar seja o mais

puro possivel. No caso especial dos comboios convém colher o ar em frente da machina.

Ha linhas em que a ventillação é feita por meio de tubos de cautchuc; neste caso o ar passa atravez da primeira carruagem e d'essa passa para todas as outras, sahindo pela última. Tem o defeito de não ser tão puro quanto é preciso; muitas vezes entra nos tubos fumo, particulas de carvão, gazes que estiveram em contacto com os oleos requeentados da machina, além d'isto, como passa successivamente por todas as carruagens, quando chega á última vae já muito viciado.

Só colhendo o ar em frente da machina e conduzindo-o ás diferentes carruagens por tubos independentes se pode obter uma boa ventillação.

Pode chegar-se a este resultado, installando na frente da chaminé, ao nível da base, umas grandes cornetas que se prolonguem em fôrma de tubos de grande diametro até a parte posterior do tender; ahí esses tubos dividem-se e subdividem-se em tantos outros quanto sejam necessarios para conduzir o ar, independentemente, a todas as carruagens. Estes tubos podem installar-se como os dos fretes continuos.

Evidentemente d'este sistema resulta uma complicação a mais; mas como a composição dos comboios de luxo e dos expressos raras vezes é feita nas estações intermediárias, a installação dos tubos é feita nas estações de origem onde se dispõe de pessoal e tempo necessário para esta manobra.

Claro é que o machinista tem que fechar a entrada do ar na passagem dos tunnels, ao cruzar outro comboio e todas as vezes que perto da sua machina o ar não seja bastante puro.

PONTE SOBRE O DOURO NA BARCA DE ALVA

Estão quase concluídos os trabalhos da grande ponte sobre o Douro na Barca de Alva — obra que se deve á influencia do Comandante Sarmiento Rodrigues, ministro do Ultramar — e que deve ser em breve inaugurada.

Esta ponte põe em rápida comunicação, por Leste, os districtos da Guarda e Bragança, dando seguimento á estrada 221 da Guarda a Miranda do Douro, em acabamento entre Lagoaça e Mogadouro.



«OS CARLOS»**Imprensa****O primeiro grupo onomástico fundado em Portugal****val comemorar o XXIV aniversário da sua fundação**

No próximo dia 4 de Novembro, «Os Carlos», o primeiro grupo onomástico que se constituiu em Portugal, completa vinte e quatro anos de existência. A data e o facto vão ser, como vem acontecendo há muitos anos, comemorados com diversos actos.

Eis o programa das comemorações do XXIV aniversário de «Os Carlos»:

No dia 1 de Novembro (2.ª feira), às 10 horas, romagem ao cemitério do Alto de S. João, onde repousam os restos mortais dos sócios fundadores do grupo: Carlos Mega e Carlos Moura da Silva e o primeiro presidente da «Casa dos Carlos», Carlos Oliveira; às 15 horas, inauguração da Exposição de Enxovais oferecidos pelas famílias dos sócios e outras pessoas amigas, e que serão oferecidos, juntamente com berços, aos homónimos recém-nascidos no dia de S. Carlos, patrono do grupo; no dia 2, às 15 horas, visita dos directores aos hospitais, para distribuição de tabaco aos homónimos ali internados; continuação, até às 23 horas, da exposição de enxovais; às 21,30, sessão cultural de cinema, na sede do grupo, com filmes cedidos gentilmente por The British Council; dia 3, às 10 horas, visita dos directores às prisões civis e distribuição de tabaco, géneros e dinheiro aos Carlos ali encarcerados por qualquer delito; às 15 horas, distribuição de um bodo aos protegidos do grupo, na sua sede social, Praça da Alegria, 38; dia 4, às 9 horas, missa de sufrágio pelos

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Entrou no 102.º ano de publicação o «Jornal do Comércio», da ilustre direcção de Dinis Bordalo Pinheiro, a quem, por tal facto, assim como a todos os seus colaboradores, apresentamos as nossas cordiais felicitações.

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

Carlos falecidos, no altar de S. Carlos, na igreja de Santa Maria Madalena (à Sé); às 20 horas, jantar de confraternização dos sócios e suas famílias. Após o banquete serão distribuídos os prémios aos concorrentes da Primeira Exposição de Fotografias, realizada, na sede do grupo, em 4 de Junho, sendo também entregues as Menções Honrosas assinadas pelo Presidente de Honra dos Carlos, sr. almirante Carlos Viegas Gago Coutinho. Dia 7, às 11 horas, distribuição de enxovais e berços aos Carlos nascidos no dia 4, nas Maternidades ou fora destas.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I LSOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones } 72671
 } 76736

End. Electr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglese e tecos para parque!

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A

PORTUGAL

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{td}

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

E. PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 2, 3.^o, Esq.

(a Santos) — LISBOA

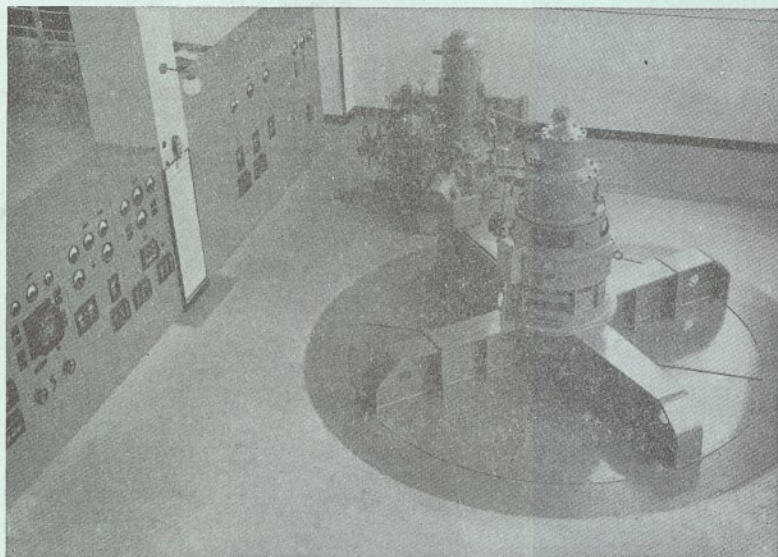
Telefone 6 4972



Material eléctrico na central de Penide, no rio Cávado. Curiosa disposição do alternador com estator todo embutido no pavimento



Fornecimento de centrais eléctricas completas — Postos de transformação interiores e ao ar livre. Protecções para redes. Equipamentos eléctricos para a indústria, etc.

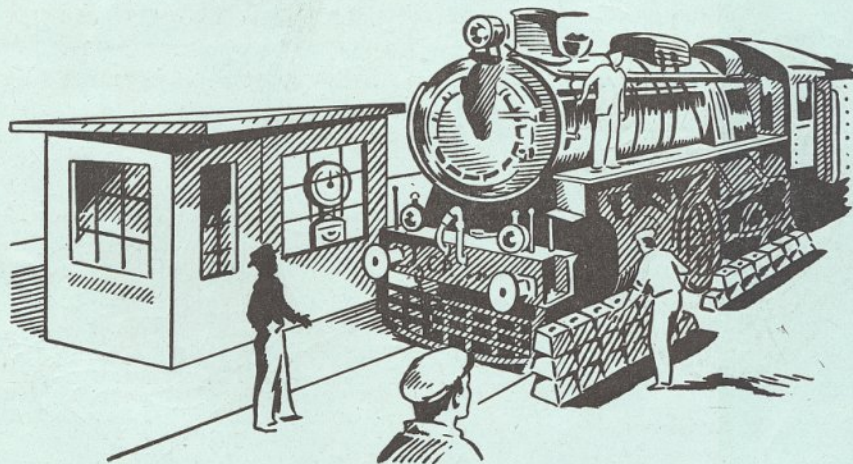


S. A. BROWN BOVERI & C.^A-Baden-Sulça

Representante geral: EDOUARD DALPHIN

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.^o — PORTO — Telefone 2 3411

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



**BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA**

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

TOSSE?

