

16.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1957

Número 1677

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

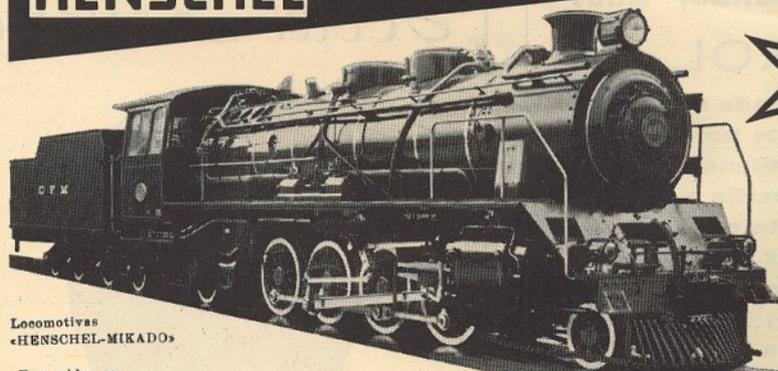
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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 Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 30168 — LISBOA

# HENSCHEL



Locomotivas  
«HENSCHEL-MIKADO»

Fornecidas ao  
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

**Programa de fabricação de locomotivas:**

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção  
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas  
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors  
Locomotivas diesel hidráulicas.

**HENSCHEL & SOHN** · KASSEL

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



Os anúncios  
nos «eléctricos» e  
autocarros da  
**Companhia Carris**  
são

## ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



### Plásticos Rochas, Lda. PLAROL

**Fábrica especializada na manufatura de plásticos por extrusão**  
**Tubos de polietilene ■ Fios, cordões, fitas perfis e tubos de P V C e de acetato de celulose para diversos fins ■ Mangueiras para regas**

ARTIGOS DE CONFECÇÃO — Batentes ■ Válvulas para torneiras ■ Vedantes

ARTIGOS DE ALTA FREQUÊNCIA — Novidades para Escritório ■ Brindes, Etc..

Fabrico de 1.<sup>a</sup> qualidade

Avenida João XXI, 3 C e 3-D

Telef. 725302

End. Teleg. «PLAROL»

**LISBOA - 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 —

# 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  
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

DEPOSITO LEGAL  
- NOV. 1957



# 1677

## 1 — NOVEMBRO — 1957

# ANO LXX

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL  
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA  
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA  
General JÚLIO BOTELHO MONIZ :

## DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT  
ALVARO PORTELA

## REDACÇÃO

GUERRA MAIO  
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS DE BRITO LEAL

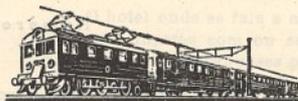
## COLABORADORES

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES  
Eng.º ARMANDO FERREIRA  
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
Eng.º Major ADALBERTO F. PINHO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA



# S U M Á R I O

Arsenal do Alfeite . . . . .	405
«Um bom velhote que cortou os bigodes com máquina eléctrica», crónica ferroviária de LEITÃO DE BARROS . . . . .	406
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT . . . . .	407
Imprensa . . . . .	408
General Frederico Vilar . . . . .	408
O descarrilamento de uma carruagem do Lusitânia-Expresso . . . . .	408
Há 50 anos . . . . .	409
Linhas Portuguesas . . . . .	409
Vida ferroviária . . . . .	410
Recortes sem comentários . . . . .	411
Parte Oficial . . . . .	412
Espectáculos . . . . .	412
A Sociedade Comercial Conde Barão, Lda. . . . .	412
Linhas Estrangeiras . . . . .	413
Problemas de turismo . . . . .	414
La Revue des Voyages dedicou um belo número especial ao nosso País. . . . .	415



# Arsenal do Alfeite

## A sua actividade no ano de 1956

**E**STÁ publicado o volume com o Relatório e as Contas do Arsenal do Alfeite referente ao ano de 1956.

Tem por fim este Arsenal, na sua qualidade de Organismo Industrial do Ministério da Marinha, construir, reparar e conservar os navios da Armada. Com administração autónoma, é-lhe permitido também, pela sua lei orgânica, construir para entidades particulares. É o maior e o mais bem apetrechado dos Estaleiros portugueses, tendo-se nele construído as maiores unidades feitas em Portugal para a Marinha Mercante, sem prejuízo das suas funções principais, que são construir e reparar navios da nossa Armada.

Ganhou justo e grande prestígio o Arsenal do Alfeite, não só com as suas reparações mas também com a construção de novas unidades, a ponto de a construção de dois arrastões: «Portisham» e «Portaferry» ter sido encomendada por um armador inglês.

Os maiores barcos construídos em Portugal até à data da sua construção saíram dos Estaleiros do Arsenal do Alfeite e foram o «Sameiro» e o «São Mamede», navios-tanques, o «Sam Brás», navio-petro-

leiro da Armada e, em 1956, o navio-tanque «Frati», o maior de todos.

As principais características deste navio-tanque são as seguintes: comprimento entre perpendiculares — 153,01 m; comprimento fora a fora — 163,72 m; boca máxima na borda — 21,01 m; pontal a meio do convés — 11,58 m; deslocamento — 23.000 ton.; dead weight — 16.500 ton.; velocidade — 13,32 nós.

No dia 6 de Agosto procedeu-se ao lançamento à água deste barco, com a presença dos srs. Ministro da Economia e da Marinha, Administrador do Arsenal do Alfeite e Presidente do Conselho da Gerência da Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques.

Do discurso do Ministro da Marinha, sr. Almirante Américo Deus Rodrigues Tomás, que presidiu ao acto, reproduzimos o seguinte trecho:

«Muito justificadamente começo por felicitar o Arsenal do Alfeite — felicitações que muito gostosamente dirijo a todos que nele labutam — pela construção magnífica do navio que hoje lançou às águas do Tejo. Desde que no fim do ano de 1942 pôs ao serviço da Marinha de Gurera e do abaste-

cimento do País em combustíveis líquidos, então realizado em condições da maior precariedade, o navio-petroleiro «Sam Brás», bem podia o Arsenal do Alfeite manter içada no seu mastro de honra a flâmula de construtor, entre estaleiros portugueses, dos navios de maior tonelagem. Ao «Sam Brás», capaz de transportar, em cada viagem, cerca de 4.100 toneladas de combustível, seguiram-se o «Sameiro» e o «São Mamede», que transportam 10 mil, segue-se agora o «ERATI», que eleva para 16.500 toneladas a capacidade de transporte de maior dos quatro navios-tanques aqui construídos. E de esperar é que, dentro em breve, a ascensão continue e que o Arsenal, além de construir, mais uma vez ainda, o maior navio saído de estaleiros nacionais, possa, ao fazê-lo, construir um navio que seja também, ainda que em paralelo com outro, o maior navio português. Eu sei que isto não basta para que o Arsenal do Alfeite se sinta satisfeito, por muito naturalmente ter ambicionado e continuar ambicionando, fazer mais e melhor. Devo dizer-lhe que compreendo perfeitamente os seus anseios e, mais, que não só os compreendo como, também, os sinto. Saber aguardar é, porém, embora nem todos o saibamos, uma grande virtude e não desesperando prematuramente, acaba sempre por se atingir aquilo que na ambição existir e justo».

Além do «Erati» foram lançados à água, durante o mesmo ano de 1956, dois navios patrulhas-costeiros — o N. R. P. «Santo António» e o N. R. «Santa Luzia», um alvo de alta velocidade e quatro batelões especiais para transporte de matérias para a Companhia de Cabinda.

Numerosas foram as beneficiações e as reparações realizadas nos navios, assim como não foi pequena a actividade técnica desenvolvida no Arsenal do Alfeite.

Lê-se na «Introdução» deste Relatório o seguinte:

«Decerto, motivos fortes e ponderosos não permitiram ainda que fosse publicada

a nova organização administrativa estudada pela comissão nomeada por Portaria de 2 de Outubro de 1954, publicada no *Diário do Governo*, II série, n.º 236, de 7 do mesmo mês, e cujos trabalhos foram entregues em Janeiro de 1955, como se vê da «Introdução» do Relatório desta Administração de 1954. A vida industrial do Estaleiro continua, por isso, a ressentir-se, no seu rendimento técnico-fábril, da falta de uma organização que permita ao Arsenal do Alfeite obter esse rendimento nas melhores condições de tempo e de dinheiro».

No parecer, fundamentado, do Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, torna-se necessária essa reforma. E o Conselho de Administração, para evidenciar as razões que lhe assistem, reproduz um trecho, respeitante ao Arsenal, do «Relatório e declaração geral do Tribunal de Contas sobre a Conta Geral do Estado do ano de 1955», publicada no *Diário do Governo* — Suplemento — II Série, n.º 75, de 30 de Março de 1957. Com efeito, o Douto Tribunal de Contas chegou também à conclusão de que «o regime administrativo em que o Arsenal tem vivido até aqui não se coaduna, por motivos independentes da sua vontade, com a observância dos preceitos que, em matéria de contabilidade pública e disciplina financeira lhe são impostos por lei, pelo que se afigura que só uma providência de ordem legislativa poderá resolver este assunto...»

A certa altura do seu Relatório, o Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite informa-nos do seguinte:

«A capacidade financeira do Arsenal do Alfeite, aliada ao seu regime administrativo, continua insuficiente para dar satisfação às necessidades das reparações dos navios da nossa Marinha de Guerra, e a falta de uma ou mais docas secas para a realização dos trabalhos que respeitam à conservação das obras-vivas — limpeza de fundos, etc. — ainda torna essa situação mais precária. Nos 17 Relatórios anuais até

agora publicados, desde a criação do Arsenal do Alfeite, diversas vezes se tem feito referência à insuficiência do Plano Inclinado para assegurar os trabalhos da conservação das obras-vivas.

«O aumento constante do número de navios, de 1939 até esta data, tem agravado naturalmente a situação. Para os navios de superfície, além do que se disse, as possibilidades de querenagem são ainda diminuídas pela nova orientação que foi determinada para a beneficiação e conservação da frota submarina».

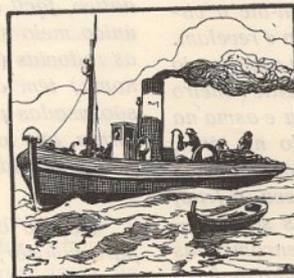
Linhas mais abaixo o Relatório informa-nos que, durante o corrente ano, no capítulo de Construções Novas, se regista como factos mais importantes, a encomenda para um país estrangeiro de um casco de um navio-tanque de 19.500 ton. dw com um certo número de instalações e acabamentos, incluindo as exigidas para o reboque do navio para o Estaleiro que fará os acabamentos e a montagem do motor propulsor, etc., e o prosseguimento das negociações com uma empresa Armadora Portuguesa para a construção de um

navio tanque de 27.000 ton. dw, a turbinas.

Mas a realização desta última construção exige — lê-se ainda no Relatório — além de outros preparativos para melhorar o rendimento do trabalho, o aumento do comprimento da carreira de construção de 176 m para 215 m, e a modificação do seu extremo, bem como o prolongamento da via de um dos guindastes que serve a carreira, trabalhos esses que vão entrar em curso brevemente.

Em pouco mais de 17 anos, o Arsenal do Alfeite tem prestado relevantes serviços ao País, quer na reparação de mais de um milhar de navios da Marinha de Guerra, quer na reconstrução de alguns e quer, sobretudo, na construção de navios-tanques, de um navio hidrográfico — o «D. João de Castro» — de vários navios para a fiscalização da pesca e de algumas vedetas para passageiros.

Por esses resultados, felicitamos o ilustre Conselho de Administração, a que preside o sr. Eng.º Joaquim Perestrelo de Vasconcelos.



## ARQUIVANDO

## «Um bom velhote que cortou os bigodes com máquina eléctrica»

Crónica ferroviária de LEITÃO DE BARROS

Está a findar o ano comemorativo do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses. Acontecimento de grande projecção nacional, aqui temos vindo assinalando e registando tudo quanto tem corrido para o brilhantismo das comemorações.

Quando, em Outubro do ano passado, se iniciaram os actos centenários, todos os jornais consagraram interessantes artigos aos nossos caminhos de ferro. Um desses artigos saiu no «Diário de Notícias», na popularíssima e apreciadíssima secção dos *Corvos*, cuja deliciosa prosa, sem nunca ter saído assinada, todos sabem ser da pena inconfundível de Leitão de Barros.

Há artigos que nunca envelhecem, que nunca perdem oportunidade e interesse. É o que acontece com o artigo de Leitão de Barros que, publicado o ano passado, vamos seguidamente arquivar, com a devida vénia, nas colunas da *Gazeta dos Caminhos Ferro*:

*Faz agora cem anos um bom velhote, com louca bigodeira de fumo branco: chama-se Caminho de Ferro Português. Últimamente cortou os bigodes com máquina eléctrica, aperaltou-se e rejuvenesceu. Merece que lhe demos um abraço de velho amigo.*

\* \* \*

*O comboio está para o arvoredado como os fios telefónicos estão para o céu: Estragam-lhe a virgindade, mas ao mesmo tempo dominam e revelam. Há muito tempo que quando se pensava nesse meio de locomoção nós evocávamos, mentalmente: cheiro a carvão, esguicho de água na máquina e asma na caldeira, argueiro num olho, apanhado no túnel, pessoal de barba crescida, lixo, «salas-enxovia» de espera, pivete a queijo saloio, a esteva, a feno, a pureza rural, a rapazes que vêm «às sortes» — além da inconfundível atmosfera de encomendas postais em pequena velocidade. O caminho de ferro seria cómodo — mas era porco.*

*Depois, teimoso: tinha horários que obrigava os outros a cumprir e a que ele faltava. O restaurante resumia-se, como se sabe, ao macarrão deambulante em «2.ª xérie» — e depois maçãs verdes distribuídas em açafate. Rápida e chegava então o homenzinho do cofre, que despachava, sempre sem troco, a liquidação do ágape veloz... Os estofos tinham a bela patina sebácea de deputados e*

*comerciantes e aquela indizível «cor Isabel» — a da camisa de certa rainha porca, patriótica, que prometeu não pôr roupa lavada senão depois de acabada a guerra das Duas Rosas...*

\* \* \*

*Tudo era talvez assim. Por isso, logo que o automóvel deu independência de cheiro, ar, direito de partir a qualquer hora e a possibilidade de parar a qualquer momento, para as senhoras irem ver a paisagem atrás das urzes floridas — a multidão fugiu-lhe. (Vejam que a diferença essencial entre o comboio e o automóvel é que há coisas que naquele só se podem fazer com ele a andar e neste outro só mesmo estando ele parado). Eis, porém, que surge o imperador camião de vômito negro, a camioneta do bilhete de visita nas traseiras (40 quilómetros de velocidade não máxima mas mínima), a bicicleta cega, a vespa tonta, o carro de bois neurasténicos, o rebanho medieval, a «charrette» fantasma, o tractor funcional. Então a estrada é um número de circo — a «gincana da morte» — e quem quiser ter algumas probabilidades de chegar ao Porto num foguete tem que acolher-se à C. P.. E, desde esse momento, o velho dos cem anos, acariciado de novo, modernizou-se, embelezou-se, pôs-se «pin-up», fez a barba, limpou as «privadas», plateou as fachadas, estofou os «maples», e surgiu, convidativo, fácil e barato, a ser, não o melhor — mas o único meio seguro de locomoção num país em que as rodovias (a despeito do milagre da Junta Autónoma) têm ainda extensos traçados primitivos e são usadas por veículos de auto-estrada da Califórnia, que tomam, em Portugal, cinco sétimos das faixas de rodagem do século XVIII.*

\* \* \*

*Quando os operários portugueses se curvaram para colocar, há 100 anos, as primeiras vigas de madeira para assentar calhas de ferro — aproveitando a posição, os mais moços davam-lhe pontapés no alvo exposto. E como o capataz inglês pedisse sempre mais «sleepers» (nome dessas tábuas) — ao pontapé dos caminhos de ferro e à travessa de madeira se ficou a chamar chulipa.*

*Pois também grande pontapé, e para a frente, levaram últimamente os nossos transportes ferroviários! Em breve será um justo orgulho nacional o que é já hoje uma grande comodidade geral.*

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## O Faial e a nova ilha

A Ilha do Faial, conhecida também, no mapa turístico, pela designação de «Ilha Azul», vive presentemente horas de angústia e pavor, com a erupção vulcânica, que dura há 6 semanas, perto do sítio do Capelo, a 300 metros da costa, e onde se formou uma ilhota, que vai crescendo de proporções de dia para dia. A propósito, lembra-se que em 1810, em frente da Ponta da Ferraria, na Ilha de S. Miguel, também se deu uma violenta erupção submarina, de que resultou a formação de uma ilhota, na qual os ingleses desembarcaram e colocaram o pavilhão da Grã-Bretanha. Mas o domínio estrangeiro dessa ilhota foi efêmero, porque, em Outubro desse mesmo ano, a *Sabrina*, era esse o nome da minúscula ilha, desaparecia repentinamente. O vulcão submarino da Ilha do Faial é, porém, uma coisa muito mais séria. Por isso fazemos votos para que suceda ao ilheu do Capelo o mesmo que aconteceu à ilha *Sabrina*, de S. Miguel: submergir-se por completo de um dia para outro, e de que nada resta dele, nem uma pedra, mas, apenas, a recordação de um grande pesadelo.

## Portugal e o Paquistão

O Ministério dos Negócios Estrangeiros enviou à Imprensa diária o seguinte comunicado: «No quadro das cordiais relações existentes entre o Paquistão e Portugal e a convite do Chefe do Estado português, o Presidente da República Islâmica do Paquistão major-general Iskander Mirza, visitará oficialmente o nosso país, de 11 a 14 de Novembro próximo. O Presidente virá acompanhado de sua mulher, Begum Iskander Mirza. Dos membros da sua comitiva fazem parte altas personalidades do Paquistão».

Ninguém, em Portugal, leu indiferentemente o comunicado do Ministério dos Negócios Estrangeiros. Trata-se de um acontecimento importante, de grande projecção nacional e internacional. As relações de amizade entre o nosso País e o Paquistão, que têm sido recíprocas e inalteravelmente leais, vão ser agora, com a visita do Major-general Iskander Mirza, reafirmadas e consolidadas. Nada mais directo e eficaz para as boas relações entre os povos do que o conhecimento mútuo da sua história e do papel que representam no progresso da humanidade.

## Paisagem açoriana



A ILHA DO PICO VISTA DA CIDADE DA HORTA

## CANÇÃO DO SOL

*Sol bendito! Luz do amor!  
Ao nascer de cada dia,  
Tu molhas a terra mãe  
De ternura e de alegria.*

*Sol de Inverno! apetecido  
Pela terra entameada!  
Abrem-se as portas da casa,  
Entra o Sol de cambuhooda.*

*Chega o Verão e o Sol bendito  
A saúde traz consigo,  
Riso, fulgor e encanto,  
Afago ao pobre mendigo.*

*Passa a alada legião  
Em bandos, a chilrear ..  
Povoam-se, ao Sol bendito,  
As mansas praias do mar.*

*Luz do Sol, sejam bendita  
E bendito o teu Calor!  
Agasalho da pobreza...  
Luz bendita, luz do Amor!*

JÚLIO ANDRADE  
(Açoriano, da Ilha do Faial)

## General FREDERICO VILAR

Ao atingir o limite de idade, a Presidência do Conselho e o ministro da Defesa Nacional prestam justa homenagem a este ilustre militar e membro do Conselho de Administração da C. P.

Por Portaria da Presidência do Conselho e assinada pelo Ministro da Defesa Nacional e interino do Exército, foi louvado o sr. General Frederico Maria de Magalhães Meneses Vilas Boas Vilar, «porque, durante os seus quarenta e quatro anos de serviço nas fileiras do Exército, que agora abandona, por ter atingido o limite de idade, se evidenciou sempre, quer na guerra, quer na paz, quer ainda em graves perturbações da vida interna do País em que foi chamado a intervir, como um militar de rija ténpera, de grande aprumo moral, e de exemplares qualidades de carácter, constituindo-se nas mais difíceis circunstâncias para os seus camaradas de superior ou inferior hierarquia como um exemplo vivo de lealdade e de recta correcção de proceder, e ainda pela dignidade, bom senso e zelosa dedicação com que se desempenhou das importantes responsabilidades que recentemente lhe foram confiadas nos departamentos da Defesa Nacional e do Exército, pondo à prova qualidades de colaboração e de competência que o caracterizam como chefe militar muito distinto e prestigioso».

Felicitemos muito sinceramente o sr. General Frederico Vilar, ilustre membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por esta muito justa homenagem que lhe acaba de ser prestada por portaria da Presidência do Conselho e assinada pelo sr. Ministro da Defesa Nacional.

### SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.<sup>DA</sup>

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º - LISBOA

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM  
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE  
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-  
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE  
SACAVÉM

## Imprensa

### «Jornal do Comércio»

Com um número especial de 28 páginas, o «Jornal do Comércio» completou no dia 17 de Outubro 104 anos de actividade.

Para comemorar o centenário da sua fundação, o «Jornal do Comércio» mandou executar uma medalha da autoria do escultor João da Silva, que será adquirida mediante prévia inscrição, com desconto para os seus assinantes.

A todos quantos trabalham no «Jornal do Comércio» e em especial aos seus ilustres directores, srs. Dinis Bordalo Pinheiro e Dr. Fausto Lopo de Carvalho, apresentamos os nossos parabéns.

### «Vida Ribatejana»

O número especial da «Vida Ribatejana», de Vila Franca de Xira, publicado recentemente, não representa apenas um grande esforço e uma grande soma de trabalho, mas também um novo triunfo editorial do seu director, nosso velho amigo e ilustre camarada Fausto Nunes Dias.

As primeiras páginas assim como a capa são dedicadas à visita da Rainha Isabel II e do Príncipe Filipe, Duque de Edimburgo, ao Ribatejo, onde foram recebidos entusiasticamente com uma festa típica, na qual colaboraram os grandes lavradores da região e do Alentejo e centenas de campinos.

Numerosos artigos, ilustrados com sugestivas fotografuras, completam o texto que, dada a índole do jornal, é consagrado a todo o Ribatejo.

### O descarrilamento de uma carruagem do Lusitânia-Expresso

Terminou o inquérito para o apuramento das responsabilidades do acidente ferroviário, ocorrido em Vila Franca de Xira, com o descarrilamento de uma carruagem espanhola que fazia parte da composição do «Lusitânia-Expresso».

O delegado da *Renfe*, vindo a Portugal para esse efeito, concordou com as conclusões dos técnicos portugueses que atribuem a causa ao facto de o aro de uma das rodas ter aliviado.

Os depoimentos colhidos, e que constam do processo de inquérito, são unânimes em afirmar que, em todo o percurso até Vila Franca de Xira, ao contrário dos boatos propalados então, não foram notados quaisquer ruídos anormais no rolamento da referida carruagem, e que nas estações onde o comboio teve paragem nada mais foi notado pelo pessoal da Companhia, além de ter-se desligado a mangueira do freio em Vale de Santarém, tendo a composição seguido a sua marcha, depois de convenientemente ligada.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Novembro de 1907)

## Vendedores nas estações

Quem lida em cousas de commercio considera já axiomatica a affirmação, de que a fórma com que se apresenta o producto, concorre poderosamente para facilitar a collocação e a venda do mesmo producto.

Uma garrafa do vinho mais generoso, com o paladar mais agradável, que tenha com a idade a sublimação dos seus éters naturais, dentro d'uma vazilha vulgar, é suplantada por outra com vinho inferior mas com rotulos bem feitos, com capsulas que se ajustem elegantemente sobre o gargalo como luva em mão elegante, com marcas distinctas, com collares e garganilhas apparatusas.

Quem não sabe que o estojo, o escriptorio, accrescenta o brilho das joias e realça as suas fórmas?

Ha productos até, que quasi se recommendam só pelo involucro, a despeito do velho e sceptico dito portuguez «por fóra cordas de viola e por dentro pão borolento»

Tamanha é a importancia que se dá hoje á apresentação dos diversos artefactos, que se não regateiam sommas consideraveis nos empacotamentos.

Com o desenvolvimento da viação accelerada e o habito que se vai creando das viagens, o movimento das estações ferroviarias, o seu serviço, a sua actividade commercial e industrial, tem um interesse crescente e representa uma parcella cada vez maior na vida das nações modernas.

As estações ferroviarias não se consideram já como simples edificios onde os comboios possam parar para recolher ou deixar passageiros, bagagens e mercadorias, mas monumentos modernos onde se reúne ao util o agradável e commodo; construcções em que se procura conciliar as necessidades do serviço especial a que se destinam com as eternas regras da arte.

Um general celebre dizia que bastava, para conhecer o grau de disciplina e instrução d'um regimento, passar revista á sua banda de musica.

Ao viajante experimentado, sabendo vêr e tendo visto mundo, bastar-lhe-ha, para fazer ideia d'um paiz, examinar as suas estações ferroviarias no seu conjunto e nos seus pormenores; no seu material e nos seus agentes ou empregados; no serviço de bagagens e no dos fuchinas ou moços que levam as maletas de mão; nos cuidados da limpeza das carruagens e nas caças á gorgeta; no que lhe servem nos restaurantes e no que exibem os vendedores ambulantes nas plataformas e nos caes das estações.

Observemos com elle estes vendedores nas nossas estações ferroviarias.

Trazem em geral, para offerecer ao passageiro que se não utiliza do restaurante do comboio, agua, fructas e doces.

Como se faz a venda? Quem vende? Como estão vestidos os vendedores? Como apresentam os productos? Não poderiam vender outros objectos? Não seria útil para o publico que os vendessem?

Não haverá quem ensine aos camponeses que marginam nas nossas linhas ferreas, como se vendem as uvas nalgumas vias ferreas de Italia? Não haverá quem lhes mostre os simples e rudimentares pequenos cabazes, feitos com quatro varetas de veiga de salgueiro ou vime mal dobrados, mas gracios, forrados de jarra, em que repousam dois cachos frescos, que provocam o appetite do passageiro, mais pela fórma e pela côr do que pelo aroma e sabôr?

Não haverá quem ensine ás nossas raparigas de aldeia como se armam e se apresentam os pequenos ramalhetes de flôres de jardim ou de flôres da serra, que as senhoras viajantes adquirem ao passar?

Não haverá quem lembre aos vendedores das estações quanto teriam a ganhar, armando as suas pequenas exposições, em carritos elegantes e limpos que percorressem as plataformas emquanto os comboios estão parados, e tendo nelles, as fructas, os doces, os bilhetes postais illustrados, as garrafas de aguas mineaes, os cestitos com pequenas merendas completas?

Não haverá quem promova que se venda aos passageiros em pequenas garrafas abertas, de vidro branco e baratissimo, meio empilhadas em bunho ao modo de cabaz que fórma arco, os vinhos de pasto das nossas variedades tão caracteristicas, como se faz em França, na Italia e na Suissa?

Não haverá quem leve ás estações os pinhões da Marinha em pequenas buquetas com fórma de pinha, os pecegos d'Amarante e de Alcoçaba, as laranjas do Cidral e Setubal, as peras de Leiria e do Fundão, os figos do Algarve, as amendoas de Foscôa, a ameixa de Elvas?

Não haverá ao menos quem resuscite as antigas tradições do Portugal das freiras e dos conventos, vendendo os celebres doces, as especialidades assucaradas que imortalizaram Tentugal, Santa Clara de Coimbra, Beja, Evora, etc., etc.?

Sabendo-se que Milão exporta para todo o mundo os seus doces seccos nas suas formosas caixinhas de cartão ou lata, que a Suissa exporta para todo o mundo os seus chocolates, não valeria a pena tentar vender nas estações em pequenas porções, em recipientes bonitos esses primores de pastelaria, fructo do estudo consciencioso dos frades gulosos de cinco seculos?

A nós affigura-se-nos que o assunto é mais importante do que parece, e que merecia por isso a attenção das companhias ferroviarias e do publico.

E' com estas bagatellas que muitas vezes se attráe a concorrência. A Suissa deve em grande parte a não ter descurado bagatellas assim, a sua prosperidade actual.

Bem avisadamente procederiam as empresas ferroviarias cometendo a alguém competente a policia estetica, digamos assim, das suas estações, embora tivessem nos primeiros annos de iminuir a receita cobrada pelas licenças para venda nas plataformas.

Esta autoridade regularia o trajo das pessoas que vendem nas estações, superintenderia nas installações de vendas de refrescos, jornais, fructa, etc.; interviria nas tarifas de preços; vigiaria sobre as qualidades dos objectos vendidos; prohibiria as cousas sujas, as cousas que dão a nota triste, lamuriante e desoladora, as velhas a vender agua, que se parecem com os vendedores de cautellas, que a gente não sabe bem se nos offerecem decimos da loteria ou nos pedem esmola.

O. S.

## LINHAS PORTUGUESAS

Com a maior regularidade, vão prosseguindo os trabalhos da electrificação da linha Lisboa-Entroncamento, tendo-se completado mais uma etapa importante: a da ligação da corrente eléctrica, pelo respectivo cabo, até à estação de Setil. Por esse motivo, já podem circular comboios eléctricos em mais de metade do tracto Lisboa-Entroncamento.

A título de experiência, uma das modernas locomotivas eléctricas, adquiridas pela C. P., para comboios de maior percurso e tonelagem, fez já o tracto de Campolide a Setil.

# VIDA FERROVIÁRIA

## Confraternização ferroviária

Em Vila Nova de Famalicão, uma comissão composta pelos Srs. Celestino Marques, Ernesto Duarte, David dos Santos Oliveira, Aleixo Ribeiro Pontes, Miguel Correia de Faria, Joaquim Rodrigues da Cruz e Carlos Ferreira Patrício, levou a efeito uma festa de confraternização entre os ferroviários da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão.

Por alma dos ferroviários falecidos foi celebrada Missa, na Igreja Matriz, pelo Padre Joaquim Fernandes, Prior daquela Vila, que proferiu na altura própria uma brilhante alocução.

Realizou-se a seguir um almoço, ao qual assistiram cerca de 50 antigos funcionários da extinta Companhia e que foi presidido pelo Sr. Eng.º Ricardo Spratley, administrador, ladeado pelos Srs. António Ferreira da Silva Brito, Visconde de Ermida, director; Rev.º Padre Joaquim Fernandes, e Srs. Carlos Patrício, Joaquim Brandão, António da Cunha, Joaquim Rodrigues da Silva, Fernando Carvalho e Rosalino Martins Moreira, funcionários superiores.

O expediente, composto de muitos telegramas e cartas de saudação de colegas e superiores, entre eles um do Sr. Marcelino Silva, chefe de circunscrição aposentado, foi lido pelo Sr. David dos Santos Oliveira que, usando da palavra, se referiu à excelente camaradagem que sempre uniu os ferroviários e à benevolência e compreensão dos seus superiores, Srs. Eng.º Ricardo Spratley, Visconde de Ermida, etc.; fez notar a presença da bandeira da Tuna do Cami-

nho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, vinda especialmente do Museu Ferroviário de Lisboa para figurar na sala onde decorria o almoço. Esta bandeira tem a data de 1905 e, bordada a ouro, a locomotiva n.º 10.

Usaram ainda da palavra os Srs. Joaquim Brandão, Rev.º Padre Joaquim Fernandes, Laurentino de Melo e Visconde de Ermida, referindo-se todos à acção daquela antiga companhia, à boa compreensão e boa harmonia que norteou todos os seus funcionários, sempre prontos a sacrificarem-se pelo seu progresso.

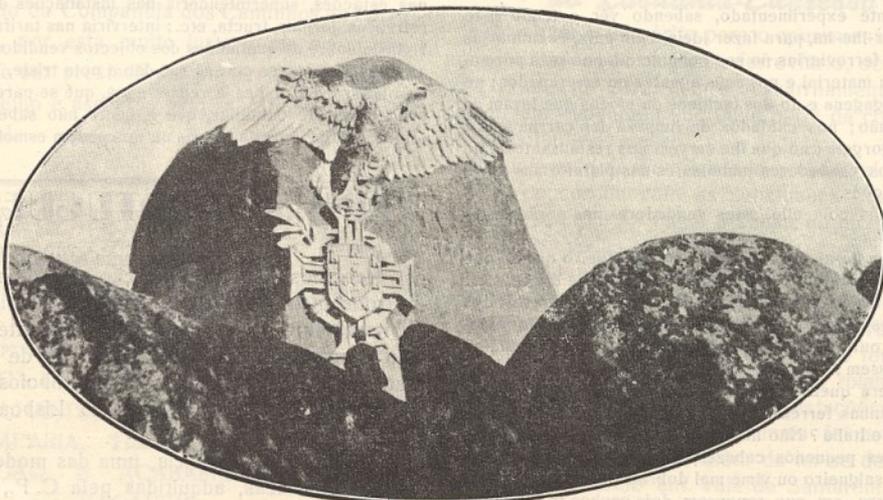
Por fim, terminou a série dos discursos o Sr. Eng.º Ricardo Spratley, afirmando que se encontrava presente para confraternizar e não para receber elogios; explicou as causas da transferência da antiga Companhia para a C. P., devida em grande parte às dificuldades surgidas com a concorrência da camionagem.

O almoço decorreu com muita animação, tendo sido todos os oradores muito aplaudidos.

## Chefe da Estação de Guimarães

O actual Chefe da Estação do Caminho de Ferro de Guimarães, sr. Altino Dias Pereira, foi recentemente elevado de 2.ª classe à categoria de 1.ª.

A Estação, por sua vez, que há tempos havia baixado de categoria, voltou a ter a classificação de 1.ª classe.



PENHA (Guimarães) — Monumento aos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral

# Recortes sem comentários

## A ingratidão

Nada mais feio no homem do que a ingratidão. No homem como na mulher. O homem que não reconhece o auxílio, o bem prestado em certo período da sua existência por outrem de quem foi, certamente, amigo, pratica uma acção desprezível, a todos as títulos merecedora da maior repulsa.

O ingrato despreza amizades, favores recebidos, e, como as toupeiras fugidas ao sol, espregueia os lugares sombrios da intriga e da maledicência, onde possa satisfazer o seus desígnios torpes, onde, enfim, se possa governar...

Há destes exemplares, há desta fauna em Alenquer.

O leitor conhece-os como ginjas. Não seria preciso concurso a prémio para dar com eles. Estão perto, muito perto dos lugares de comando, para obedecerem prontamente à primeira voz. Subir uma escadaria, a trote, se for possível ou emprestar o automóvel para condução à estação mais próxima, tudo isto é nato na pessoa ingrata, com tanto que satisfaça os seus instintos baixos...

Cautela com o homem ingrato, que é capaz de tudo na vida!...

De «A Verdade», de Alenquer

## As Senhoras e as «Lambretas»

Tal como na Metrópole, as Senhoras em Angola não podem viajar de motos ou «scooters» montadas à amazona. Em Luanda foi distribuído a esse respeito o seguinte comunicado do Comando do Corpo de Polícia, que transcrevemos com vista às poucas Senhoras que nesta Cidade utilizam tais meios de transporte:

«E' vulgar os condutores dos motociclos transportarem nos mesmos senhoras em precárias condições de segurança, isto é, fazendo uso do assento com as duas pernas para o mesmo lado, quando devem ir sentadas como os cavalheiros.

Verificou-se na Metrópole que tal hábito ocasionou desastres graves, grande número mortais, pelo que foram adoptadas medidas de repressão urgentes. Assim, previnem-se os motociclistas que idênticas medidas vão ser postas em execução pela P. S. P.

De «Angola Norte»

## Coitada da gramática!

Num estabelecimento cá da região, está exposto o seguinte letreiro:

«Aqui vende-se Tinta Raposo para Tingir roupas e Tintas para qualquer fim Oleo para maniquia e Oleo de linhaça para Tintas Mercurio para curar frides Algodão enrama Aguarrás Lexibia para lavar roupa e todas as Miudesas».

Não há dúvida que é um belo trecho de literatura!

De «A Comarca da Sertão»

## Piquenique na Penitenciária

GREEN BAY (WISCONSIN), 20 — A penitenciária do estado de Wisconsin inaugurou no passado Verão piqueniques ao ar livre para os detidos e suas famílias.

E' certo que estes piqueniques se realizam dentro dos terrenos da penitenciária, mas permitem que os presos se encontrem completamente à vontade com as suas mulheres e filhos, sentando-se lado a lado nas mesas para tal fim colocadas num vasto terreno relvado, onde existem baloiços e outros divertimentos para as crianças.

Só os presos que tenham bom comportamento beneficiam desta concessão. As famílias podem trazer toda a comida que quiserem e os piqueniques realizam-se nos sábados de manhã e, aos domingos, durante todo o dia. — (ANI).

## Epilogo ou recomeço?

Segundo informações recentes, também em Moscovo apareceram os *Teddy boys* (e as *Teddy girls*, claro) cujo nome em russo ignoro qual seja. Também na capital soviética bandos delirantes de jovens dançam alucinadamente o *rock and roll* e praticam uma série de actos de loucura sem freios... Para lá do «pano de ferro» como para cá: dia a dia se descobre melhor que o fenómeno se generaliza.

Que significa esse fenómeno? Deve tratar-se de reflexo extremamente doloroso nas consciências e nas sensibilidades das gerações novas, da crise total de uma Civilização que perdeu a bússola e se extravia em mil paradoxos e em mil becos sem saída. Os que chegam à vida e encontram apenas a incerteza, o perigo, o desconcerto, o alarme perpétuo, o repúdio de todas as disciplinas fundamentais, o cepticismo a de-

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

# CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.<sup>DA</sup>

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos  
e Consulares

### Aviso

O «Diário do Governo», n.º 225, I série, de 4 de Outubro de 1957, publica o seguinte:

Por ordem superior se torna público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, o Governo da Grécia notificou o Governo Suíço da sua adesão à Convenção relativa à constituição da Eurofima, Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário, assinada em Berna em 20 de Outubro de 1955.

Nos termos da alínea a) do artigo 11.º da referida Convenção, esta entrou em vigor para a Grécia a partir do dia 16 de Agosto de 1957.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 30 de Setembro de 1957. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra*.

molir por sistema todos os valores, a incapacidade de definir e acatar todas as balizas — mostram-se logicamente possuídas de um desespero completo e de uma fúria cega de «bota-abaixo». E exibem o seu imoralismo e a sua demência. Tanto podem deixar-se seduzir pela euforia suicida à maneira de James Dean, como agitar-se na trepidação animal das danças selvagens, como naufragar na fadiga cínica, desencantada, enfastiada das personagens de Françoise Sagan. Os seus mestres foram os Sartre, os Camus, os Kafka — os profetas da Náusea, do Arbitrário, do Absurdo. Que admira vê-los precipitarem-se numa espécie de *demissão do humano* — em que só lhes apetece, pequenos imitadores do velho Erostrato, deitar fogo aos templos, escarnecer tristemente de tudo, reduzir a estilhaços os derradeiros símbolos e os derradeiros baluartes da Civilização que se degrada e se renega?

Fenómeno geral. Fenómeno que toma, cada vez mais, a aparência de um desmanchar de feira — de um desses vastos movimentos de epilepsia colectiva que exprimem e denunciam os grandes colapsos históricos.

(João Ameal — *Diário de Notícias*)

### Acabaram-se os dentes postiços

ROMA, 15 — Os dentes e as suas raízes conservados a uma temperatura de 70º negativos, podem ser enxertados noutros seres. Esta importante descoberta deve-se ao prof. Fuso Brajo, da Universidade de Perusa, que apresentou os seus principais aspectos no Congresso Internacional de Odontomatologia reunido nesta capital.

Na maioria dos casos os molares superiores, uma vez extraídos, possuem raízes sãs e perfeitas. Com elas o dr. Brajo efectuou experiências de conservação mediante «superconge-

## A Sociedade Comercial Conde Barão, Lda.

### inaugurou um novo salão de vendas

A Sociedade Comercial Conde Barão, Lda., inaugurou, no dia 14 do mês findo, um salão de vendas na Avenida António Augusto de Aguiar, 21. Ao acto assistiram representantes de várias sociedades comerciais e industriais, elementos do meio automobilístico e outros convidados. No amplo salão, onde o bom gosto do artista Domingos Saraiva apresentou sugestivas decorações, expõem-se os mais modernos e elegantes carros, entre eles o «Standard 10», o «Vanguard statecar» apetrechado para campismo, e o automóvel de desporto «Triumph».

Os convidados, entre eles os representantes da imprensa, foram recebidos pelos sócios daquela Sociedade, srs. Borges de Castro, engenheiro Pedro de Oliveira e Manuel Fontoura.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

EDEN, — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Amores de um Canalha».  
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Flechas de Ódio».

lação» e de enxerto da raiz palatina, resistente e volumosa.

O enxerto foi já praticado em duas pessoas. Todavia o professor esclareceu que o grupo sanguíneo do indivíduo em que se efectua o enxerto tem de ser idêntico ao da pessoa a que pertencia o molar de que foi retirada a raiz palatina. — F.P.

### Raptado pela namorada

Do Porto noticiaram o seguinte: A Polícia de Vila Real prendeu Maria Pitrez dos Santos, de 24 anos, do lugar de Ascariç, Adouse, acusada de ter raptado o namorado, um jovem de 17 anos, de nome José Armindo de Carvalho.

A família deste não vê com bons olhos o namoro, pois alimentava outros projectos quanto ao casamento do filho. Mas a Maria de tal maneira o assediava, que a família do José, à cautela, decidiu enviá-lo para casa duns parentes residentes em Lisboa, julgando que a separação faria arrefecer o entusiasmo da namorada. Esta, porém, não se deu por vencida e, metendo-se a caminho, foi até à capital e conseguiu regressar à terra acompanhada do homem dos seus sonhos. A coisa deu brado naquelas redondezas, e como ninguém conseguisse lobrigar o José de Carvalho, que a Maria deve ter a bom recato, a família do rapaz apresentou queixa na Polícia, que vai agora procurar desvendar este singular caso sentimental e descobrir o paradeiro do raptado.

*Dos jornais*

### Rei da Noruega

Faleceu no dia 21 de Setembro, com 85 anos, o Rei Haakon VII, da Noruega, que reinou durante 52 anos no seu país.

Sucedeu-lhe seu filho, o Príncipe Olavo V.

# Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** Calcula-se, segundo estimativas da Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, que o «deficit» de exploração atingirá no fim do ano corrente uma cifra superior a 2 biliões de marcos.

Verifica-se um aumento do «deficit» em relação ao ano anterior (1956), que tinha sido de 900 milhões de marcos.

**FRANÇA** As novas locomotivas Diesel Eléctricas de 1800 cavalos, série 060 DB da S. N. C. F., do tipo CC, foram construídas em virtude da substituição progressiva da tracção vapor pela tracção diesel nas linhas da Região Oeste situadas ao Sul do Loire (triângulo Tour-Nantes-Bordeus). Equipadas com caldeiras para o aquecimento dos combolos, comportam um regime de «pequena velocidade» e um regime de «grande velocidade» que diferem pelo agrupamento dos motores de tracção.

A caixa tem em cada extremidade uma conduta. Situada no meio da caixa, a caldeira de aquecimento divide esta em dois compartimentos motores idênticos e contendo cada um deles um grupo electrogé-



Locomotiva 060 DB 18 CV.  
Diesel - Eléctrica (1955 57)

no, um compressor, uma instalação de refrigeração, um armário de aparelhagem.

Cada bogie está equipado com três motores de tracção.

São as seguintes as principais características das novas locomotivas: Peso em ordem de marcha — cerca de 105 T.; peso aderente, cerca de 105 T.; comprimento 19m,814; limite de velocidade 130Km/h.

esforço máximo da coroa da roda, no arranque — 27 T. 5.

Cada grupo electrogénio é constituído por um motor diesel MGO tipo V 12 SHR, desenvolvendo a força de 900 cavalos, à velocidade de 1500 rotações por minuto; uma geradora principal e uma geradora auxiliar Alsthom.

Esta locomotiva é construída por Alsthom em colaboração com as Oficinas de Loire: 20 unidades acabam de ser encomendadas pela S. N. C. F. (Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses).

—A S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) acaba de concluir nas suas oficinas de Sotteville, próximo de Ruão, a construção de uma carruagem «pendular», cuja concepção se deve aos seus Laboratórios de Estudos do material.

Esta carruagem, além de apresentar um grande número de realizações originais, constitui um protótipo experimental que permitirá prosseguir pesquisas no sentido de melhorar a estabilidade dos veículos e o conforto dos passageiros.

As experiências deste protótipo e a sua entrada em serviço terão como resultado essencial preparar futuras soluções. Poderão igualmente provocar pesquisas e iniciativas da parte da indústria e serem eventualmente utilizáveis por outras redes, dado que os caminhos de ferro europeus continuam a fazer estudos em comum.

O princípio desta inovação é o seguinte: quando uma carruagem circula a grande velocidade em curva, tende a ser atirada para o exterior pela força centrífuga. Poder-se-ia teoricamente compensar esta acção por uma inclinação suficiente da via, mas está-se limitado a uma inclinação praticamente admissível.

Com efeito, é necessário prever que os comboios de mercadorias circularão com pequena velocidade e até mesmo que hão-de parar em plena curva. Um declive acentuado teria então o inconveniente de sobrecarregar o carril interior. De facto, admite-se até 150 mm de inclinação sobre as vias rápidas, o que corresponde a cerca de 0,10 g de aceleração não compensada. É um máximo. A título de exemplo, na linha Paris-Lyon a velocidade de 140 Km à hora é admitida em curva de 950 m. com uma inclinação de cerca de 14 cm., o que corresponde a cerca de 0,07 g. não compensado.

O passageiro deve suportar esta aceleração lateral centrífuga. O problema é o mesmo para a circulação nas linhas transversais de curvas muito pronunciadas se se pretender aumentar as velocidades actuais.

Uma solução consiste em tornar a caixa oscilante como um pêndulo em volta de um eixo longitudinal situado por cima do seu centro de gravidade. Uma experiência feita em Fevereiro de 1947 na linha de

Paris-Étampes a 160 km. em curva de 800 m. com um compartimento oscilante colocado no interior de uma carruagem, permitiu ver que as acelerações laterais do compartimento eram, com efeito, consideravelmente diminuídas. Quando a própria carruagem dava lugar a oscilações de 0,24 g. muito desagradáveis, as oscilações do compartimento eram de 0.068 g., quatro vezes mais fracas, e, por consequência, admissíveis. O compartimento móvel tomava exactamente a inclinação da resultante do peso e da força centrífuga. Como estes resultados foram animadores, tomou-se a decisão de fazer a experiência com uma carruagem completa. Os norte-americanos também fizeram, em 1942, a experiência com uma carruagem chamada «Precopendulum», de princípio análogo, mas na qual a inclinação do veículo se fazia por meio da flexibilidade das molas e não por uma verdadeira suspensão pendular.

Para resolver completamente o problema, era preciso resolver paralelamente os seguintes pontos:

— Para circular a grande velocidade, é necessário melhorar o conforto do passageiro e que o veículo não obrigue a via a exagerados esforços laterais. Procurou-se no ensaio efectuado diminuir os esforços laterais dinâmicos, tornando as quatro rodas dos bogies independentes para anular o movimento de oscilação. Pensa-se evitar o desgaste que se verifica, com o emprego das rodas independentes graças à leveza do bogie.

— Na mesma ordem de ideias, orientou-se o estudo para a realização de uma carruagem auto-motora a-fim-de-tão ter que empregar a tracção por uma locomotiva cujos esforços laterais são mais elevados que os de uma automotora. Todavia, na primeira realização que vai ser submetida a ensaio, os motores eléctricos não foram colocados na carruagem e as primeiras experiências serão feitas com uma locomotiva eléctrica; no entanto, substituir-se-ão na automotora os motores ausentes por volumes equivalentes com o fim de se colocar nas condições do peso definitivos.

— Finalmente, o problema da travagem, inseparável da velocidade, conduzir ao emprego dos freios de discos que permitem uma melhor libertação do calor provocado pela travagem. O fraco peso das rodas, 4,5 toneladas, restitui, a um nível moderado, a energia gasta na travagem a 200 Km à hora.

A carruagem pendular de S. N. C. F. é um veículo de 2 bogies sobre os quais oscila a caixa. Esta caixa assenta nas extremidades de uma grande travessa de aço. Para as velocidades previstas, deu-se à caixa a possibilidade de inclinar 18° para a direita e para a esquerda; a sua secção é de ângulos arredondados e apresenta uma forma particular de modo a poder oscilar sem sair da bitola. A altura do eixo longitudinal de oscilação é de 1,750 m por cima da via, e está previsto que o centro de gravidade da caixa oscilante estará a 70 cm. por baixo deste eixo

de oscilação. O peso total da carruagem é de 37 toneladas. Foi preciso, para não ultrapassar este peso, em grande parte constituído pelos mecanismos, fabricar uma caixa oscilante muito leve, o que se obteve por meio de uma construção de uma liga leve soldada com argon. A carruagem que se fabricou a título de experiência, permite o transporte de 32 passageiros. São as seguintes as suas principais dimensões: distâncias entre os bogies — 16,800 m; comprimento da caixa — 22,570 m; comprimento total: 22900 m.

## SUIÇA

A extensão da rede dos Caminhos de Ferro Federais suíços elevava-se, no ano passado, num território de cerca de 41.000 Km<sup>2</sup>, a 2.910 Km. dos quais 57% de via simples. Praticamente, pode dizer-se que a electrificação da rede está concluída, pois restam apenas 65 Km de linhas exploradas a vapor, ou seja 2%. O número de gares e de estações é de 833. Quanto ao material de tracção compreende 634 locomotivas eléctricas, 217 locomotivas térmicas e 110 tractores. O parque conta 2.231 carruagens de 4 eixos, 1.454 de 2 ou 3 eixos e 651 furgões de bagagens. Finalmente, para o transporte de mercadorias, os Caminhos de Ferro federais dispõem de 19.838 vagões. Este enorme equipamento é conduzido e vigiado por 38.384 funcionários, empregados e operários.

— A estação principal de Berne, capital da confederação helvética, vai ser substituída por um edifício moderno. Já começaram as obras de demolição e os trabalhos de construção das novas instalações, que devem demorar aproximadamente 10 anos. O custo destas obras está calculado em 150 milhões de francos suíços.

## Problemas de turismo

### Recepção nos salões do Turismo Francês em Portugal, em honra do uma missão oficial francesa

O sr. Jacques Grasset, delegado, em Portugal, da Direcção Geral do Turismo Francês, e sua esposa, ofereceram, nos Salões do Turismo, na rua Áurea, 242-3.º, na tarde de 14 de Outubro, uma recepção em honra de uma missão oficial francesa que veio a Lisboa estudar problemas relacionados com a indústria hoteleira.

A recepção foi brilhante e concorrida. Estiveram presentes os srs. embaixadores da França, Holanda e Bélgica; ministros da Suécia e da Suíça; Eng.º Roberto de Espregueira Mendes e Prof. Doutor João Faria Lapa; Dr. Francisco Cortês Pinto, representantes da indústria hoteleira, organismos turísticos estrangeiros e imprensa.

## La Revue des Voyages

dedicou um belo número especial ao nosso País

Entre os seus colaboradores figuram o Dr. Eduardo Brasão e Eng.º António Branco Cabral

A magnífica publicação parisiense *La Revue des Voyages*, dirigida por Jean-Paul Caracalla, dedicou o n.º 26 a Portugal. Número luxuoso, de apresentação artística, de leitura atraente e colaboração distinta. Gravuras admiráveis. Dois ilustres colaboradores portugueses: Dr. Eduardo Brasão, Secretário Nacional, e António Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O primeiro assina o artigo de abertura: *Le Portugal, pays du tourisme*; o segundo subscreve, sob o título de *Ah le beau train*, algumas interessantes notas de reportagem. Dois nomes femininos muito conhecidos e admirados em Portugal: Suzanne Chantal e Christine Garnier. Uma distinta escritora portuguesa: Herme-garda Marques Pinto, autora de um substancioso artigo sobre Moçambique. Um outro nome também muito conhecido em Portugal: Remy, que nos fala de Goa e das suas quatro igrejas.

*La Revue des Voyages* oferece-nos ainda artigos e imagens dos Açores, da Madeira e de Angola. Sobre os Açores fala-nos Paul Morand, escritor notável que soube ver, poeticamente, as nossas ilhas. Angola é-nos descrita por Suzanne Chantal, portuguesa pelo coração e pelo seu casamento com o distinto jornalista José Augusto dos Santos, director da Casa de Portugal em Paris.

Não há dúvida que *La Revue des Voyages* prestou, com este luxuoso número especial, uma expressiva homenagem e um grande serviço não só à Metrópole, mas também às nossas Ilhas Adjacentes e províncias ultramarinas. E se a escolha dos colaboradores foi muito feliz, não menos feliz foi também a escolha das fotografias, reproduzidas, em grande parte, a cores.

As viagens turísticas concorrem para o conhecimento mútuo de povos diferentes, principalmente quando elas são descritas por escritores que fazem da literatura e da arte um instrumento de simpatia humana.



Equipamento original das automotoras ALLAN em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico para motores industriais, marítimos e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

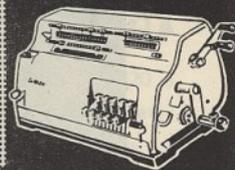
**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 - LISBOA

# Everest

A CALCULADORA DE DE 10 TECLAS PARA TRABALHO INTENSO!

COM TRANSPORTE DE RESULTADOS ACUMULADOR APAGADOR NA ADIÇÃO



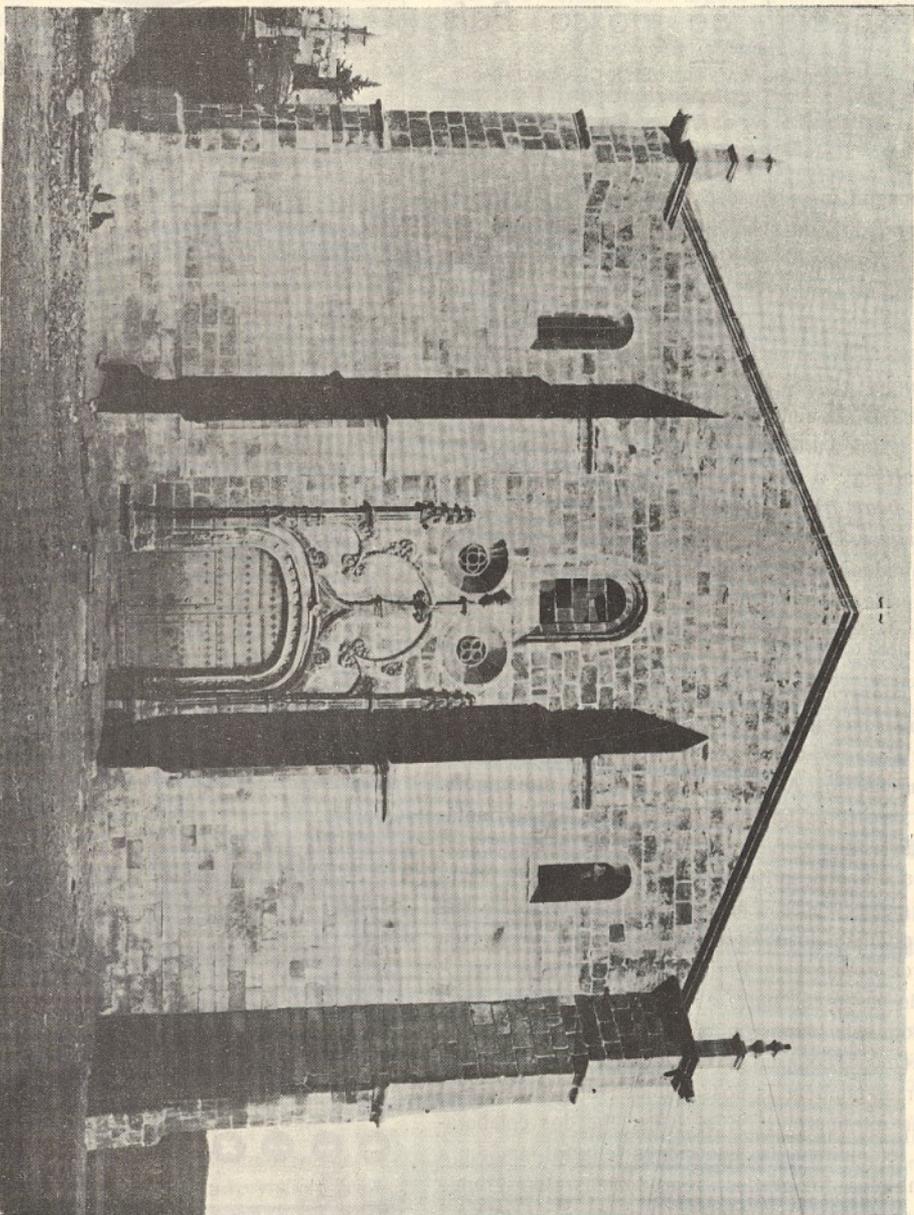
FUNCIONA SÓMENTE COM A MÃO DIREITA

REPRESENTANTES:

**AGÊNCIA COMERCIAL SUECA.LDA**

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 - LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

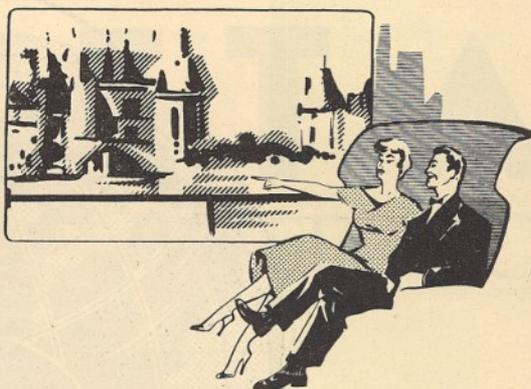


FREIXO DE ESPADA-A-CINTA — A imponente Igreja Matriz, na vila (Monumento Nacional)



**TIMKEN**  
BRITISH TIMKEN LTD.  
CAIXAS DE EIXO  
PARA  
CAMINHOS DE FERRO  
REPRESENTANTES  
**C. SANTOS LDA.**  
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41  
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



## Vá a **FRANÇA** de comboio

Gozará o encanto da Viagem...  
sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem, tomar a sua refeição, dormir, passear com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais centros turísticos, as nossas excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

**CONFORTO  
RAPIDEZ  
ECONOMIA**



Reduções de 20 a  
40% nos bilhetes  
turísticos e  
de grupos.

INFORMAÇÕES:

# CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57, MADRID • Telef. 47 20 20



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

**TERRAÇOS, PAREDES, ETC.**

**CONTRA A HUMIDADE**

Para colar

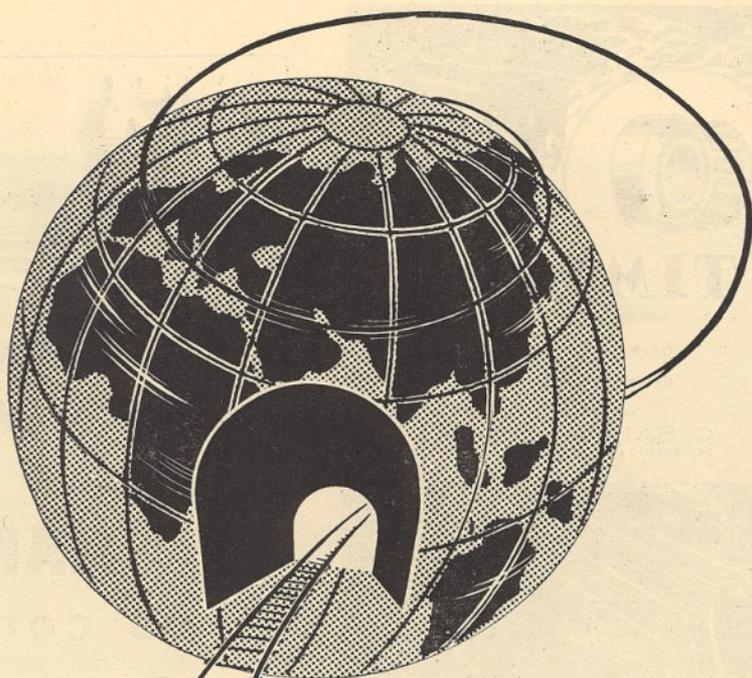
**TACOS (PARQUETS)**

**Fábrica em Sacavém**

Escritório em Lisboa:

**RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º**

Telef. **7 30156** (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE