

15.º do 64.º

Lisboa, 16 de Outubro de 1951

Número 1532

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

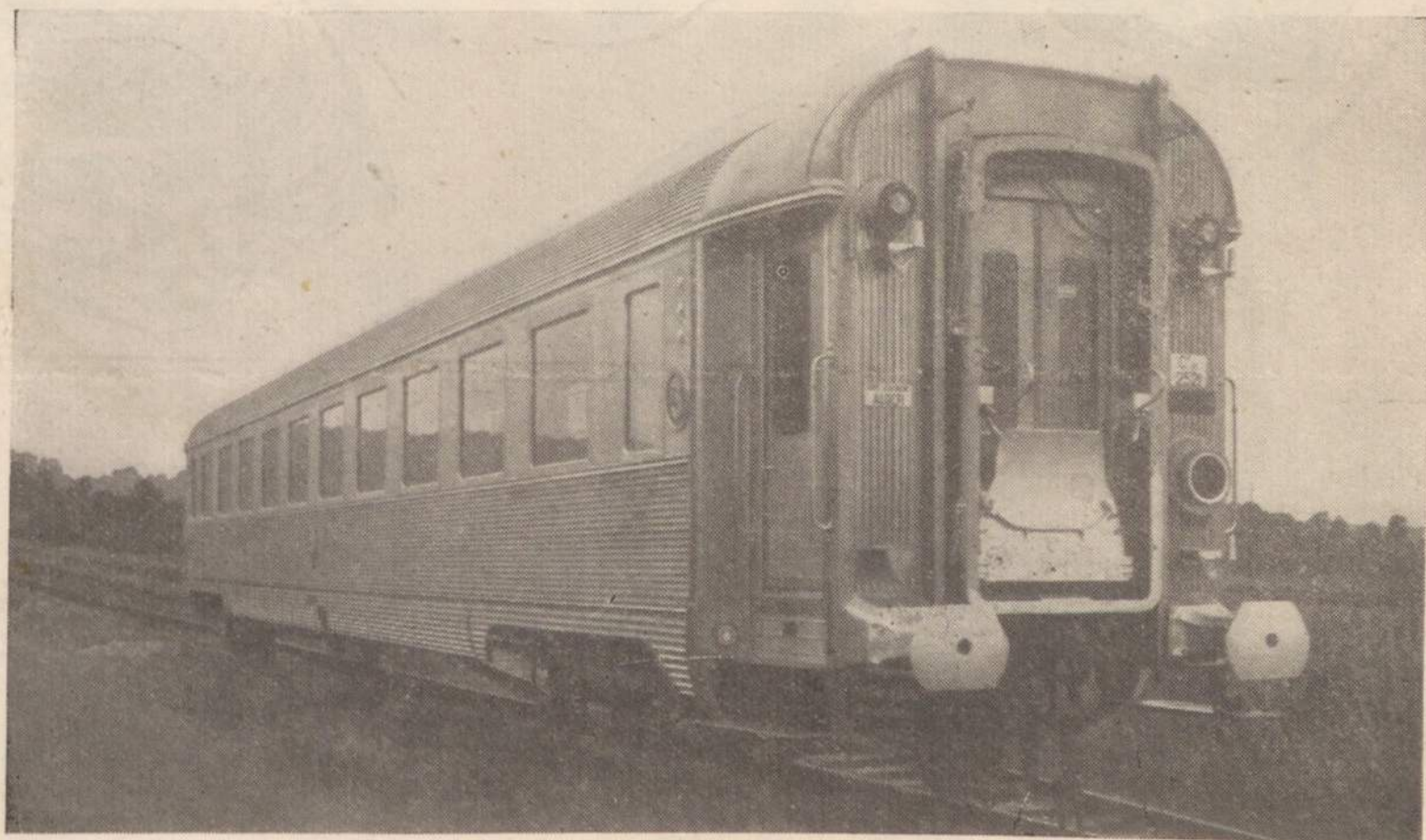
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.
Telefone P B X 20158—LISBOA



Carruagem «Budd» de 3.ª classe fornecida aos Caminhos de Ferro Algerianos

THE **Budd** COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA

DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECCÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8º)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS—RUA DE S. JULIÃO, 23—LISBOA



Tosse ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1532



16—OUTUBRO—1951



ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 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 ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

Breve história da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits».	323
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. . .	330
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . .	331
Recortes sem comentários.	333
Espectáculos.	334
Há 50 anos.	335
A convite do «Boletim da C. P.» visitou Lisboa um grupo de ferroviários italianos.	335
Coronel Lopes Galvão	335
Linhas Portuguesas	335
Imprensa	335

Breve história da Companhia

Internacional dos "Wagons-Lits"

Data de há cinquenta anos a actividade que, em Portugal, vem exercendo a «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens» e injusto seria se não lhe reconhecessemos a importância dos seus serviços prestados nas nossas relações comerciais com a Espanha e a França, sem falar nos serviços de ordem turística, que não são em menor número.

A «Compagnie Internationale des Wagons-Lits», que é hoje uma das mais poderosas organizações ferroviárias do Mundo, possui Agências em Lisboa, Porto e Estoril e «Ticket Offices» nas Gares Marítimas de Alcântara e Rocha Conde de Óbidos e no Aeroporto da Portela de Sacavém.

Os Expressos Internacionais desta Companhia que circulam em Portugal, são o «Sud-Express» e o «Lusitânia-Express», que ligam, respectivamente, Lisboa a Paris e Lisboa a Madrid, assegurando também a Companhia o serviço de camas entre Lisboa e Porto e o de restaurante de Lisboa e Porto, Porto-Entroncamento-Fratel, Fratel-Lisboa, entre Barreiro e Vila Real de Santo António.

Em comemoração das «Bodas de Ouro», chamemos-lhe assim, dos seus serviços em Portugal, inserimos, em seguida, um resumo da História desta importante Companhia.

POUCO tempo antes da guerra de 1870, um engenheiro belga, M. George Nagelmackers, no decurso de uma viagem que fez aos Estados Unidos, ficou impressionado com o conforto que as carruagens-camas, já espalhadas naquele país, proporcionavam nas longas viagens. Concebeu, então, o projecto de introduzir esse uso na Europa.

Mas logo anteviu que na rede europeia, dividida entre numerosas Administrações dos Caminhos de Ferro, a exploração das carruagens-camas, só compreensível em longos percursos, devia ser organizada sobre um plano internacional e realizada por uma Companhia única, especializada, independente das Administrações dos Caminhos de Ferro e possuindo numerosas carruagens em circulação num grande número de linhas.

De regresso à França, Mr. Nagelmackers esforçou-se logo por fazer aceitar a sua ideia

por algumas Companhias de Caminhos de Ferro. Beneficiou desde esse momento de benévolo apoio do Rei Leopoldo II e do Governo Belga. Mas os seus primeiros esforços foram contrariados pela guerra de 1870.

Depois de alguns malogros, obteve a certeza de poder tentar a experiência e em 1872 mandou construir as primeiras carruagens-camas. Eram carruagens de dois eixos, de 9 metros de comprimento, pesando 13.800 kgs. O interior era dividido em três compartimentos de quatro lugares cada, comunicando entre si por um corredor transversal; os assentos eram transformados em camas durante a noite; além disso, a carruagem comportava dois lavabos; a iluminação era assegurada por lâmpadas de azeite; o aquecimento fazia-se por meio de briquetes.

Em 1873, M. Nagelmackers fundou em Liège uma pequena sociedade para a ex-

ploração das carruagens que acabava de mandar construir. Estas primeiras carruagens-camas circularam primeiramente entre Berlim e Ostende. Pouco tempo depois, e ainda em 1873, o primeiro serviço que interessava à França tinha sido posto em prática entre Paris e Colónia, em seguida, foi entre Paris e Viena.

Pouco apreciadas pelo público nos primeiros tempos, as carruagens-camas conheceram cedo um grande favor, e as Companhias dos Caminhos de ferro compreenderam que o seu uso merecia ser espalhado por toda a parte.

O desenvolvimento do negócio conduziu M. Nagelmackers à criação da «Companhia Internacional dos Wagons-Lits, que foi constituída no dia 4 de Dezembro de 1876 em Bruxelas, com o capital de 4 milhões de francos belgas. O rei Leopoldo II figurava à cabeça da lista dos accionistas.

O parque de material da Companhia compunha-se, então, de 58 carruagens-camas, das quais algumas, recentemente construídas, marcavam já um progresso sobre a carruagem de 1872. Notemos, de passagem, que foi nos fins de 1876 que se inaugurou, entre Paris e Menton, o primeiro serviço permanente francês.

No ano seguinte, procurando tudo o que pudesse contribuir para melhorar o conforto das viagens, a Companhia dos Wagons-Lits teve a ideia de proceder a arranjos em três carruagens de 3.^a classe dos Caminhos de Ferro de Anhalt, instalando nelas mesas para que os viajantes pudessem servir-se de refeições transportadas em cestos. Assim se criou a primeira carruagem restaurante.

Este serviço de um novo género, que não existia então em parte alguma, nem mesmo na América, conheceu imediatamente um grande triunfo e carruagens especialmente concebidas para esse efeito, compreendendo uma cozinha, geleiras, etc. foram construídas.

1880 assinala um grande melhoramento no referente ao material rolante. A Companhia dos Wagons-Lits manda construir as primeiras carruagens-camas de bogies,

que são, aliás, também os primeiros vagões de bogies que circularam na Europa. Nesse mesmo ano, criaram-se igualmente as carruagens de intercirculação.

Tinham-se então reunido todos os elementos necessários. A Companhia dos Wagons-Lits criou «O grande expresso internacional,» comboio composto inteiramente de carruagens-camas com uma carruagem-restaurante para de dia, que assegurava as grandes relações entre as capitais europeias. O primeiro destes comboios, o «Oriente — Expresso,» foi inaugurado no dia 5 de Junho de 1883; aproximou Paris de Constantinopla, encurtando o trajecto de trinta horas e realizando a primeira grande ligação ferroviária directa entre a Europa Ocidental e a Europa Oriental.

É a partir de 1883 que a Companhia dos Wagons-Lits, rectificando a sua razão social, se intitulou «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens.»

Os anos seguintes viram estender-se progressivamente a rede dos serviços da Companhia dos Wagons-Lits, à qual a maior parte das Administrações dos Caminhos de Ferro europeus se ligou por contratos de longa duração, confiando-lhe ao mesmo tempo a exploração dos serviços das carruagens-camas e das carruagens-restaurantes, que circulam nas suas redes sem passar as fronteiras e a dos serviços internacionais.

Ao «Oriente-Express» vieram juntar-se outros grandes expressos europeus, principalmente, para só citar aqueles que sobreviveram até 1939: 1883 — Roma-Express; 1887 — Sud-Express, Ostende-Viena e Oriente-Express; 1896 — Nord-Express.

Estendendo a sua actividade a outros continentes, a Companhia dos Wagons-Lits concluiu em 1898 um contrato com o governo Russo, que lhe confiava a exploração do Transiberiano, de Moscovo a Vladivostock. A Revolução de 1917 devia, infelizmente, por consequência, retirar à Companhia esse vasto campo de actividade.

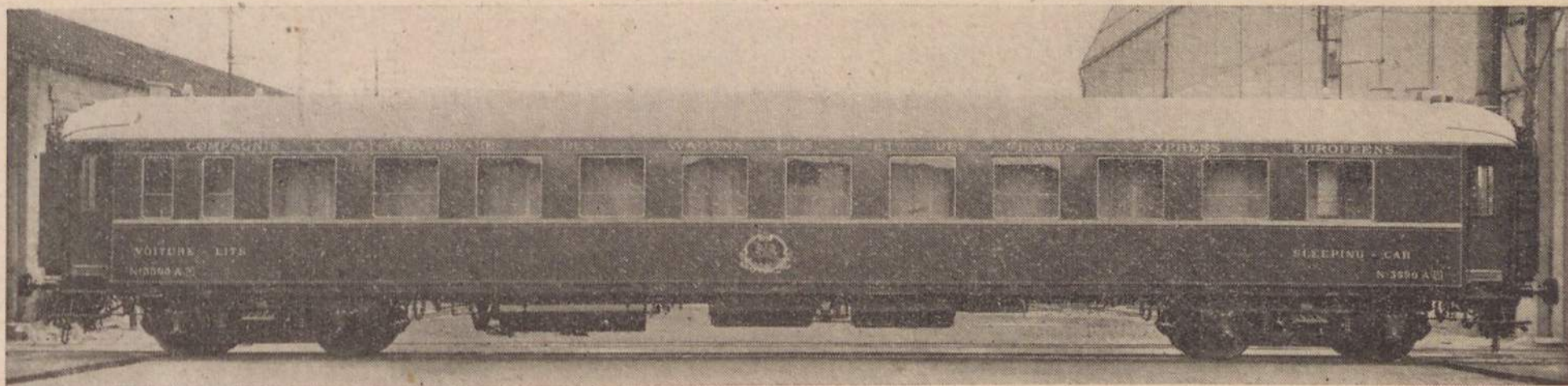
Ao mesmo tempo que ela se implantava

no Continente asiático, a companhia estabelecia-se no Egito e quase em seguida na Africa do Norte. O desenvolvimento tomado pela Companhia dos Wagons-Lits tinha-a levado a aumentar consideravelmente o seu parque de unidades que, em 1900, contava cerca de um milhar de veículos e compreendia carruagens especialmente estudadas e construídas para os climas mais extremos da Sibéria e do Egito. Sem insistir nos progressos realizados pela Companhia dos Wagons-Lits de 1900 a 1914, digamos simplesmente que na véspera da primeira guerra mundial, a rede europeia dos seus serviços cobria todo o continente, com excepção da Suécia e da Noruega, mas compreendendo nela a Rússia, e que o seu parque de carruagens contava 1.600 veículos.

A guerra de 1914, provocou, inevitável-

Inaugurado em 15 de Abril de 1919, o «S. O. E.» ligava Calais e Paris a Istambul, Bucarest e Atenas, servindo, na passagem, Milão, Veneza, Zagreb, Belgrado e Sofia. Este comboio devia tornar-se, em 1930, um comboio internacional pela criação do seu prolongamento asiático, o «Taurus-Express».

Em 1925, a Companhia dos Wagons-Lits concluiu com a MITROPA, Sociedade concorrente nascida das circunstâncias da guerra de 1914-1918, um contrato pelo qual ela cedia a esta última algumas relações internacionais, interessando a Alemanha. Isto em quase nada afectou a vitalidade da Companhia, que continuou a aperfeiçoar e a estender os seus serviços. Procurando alcançar uma nova camada de clientela, a Companhia, que, até então, só tinha posto



Uma das carruagens camas da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits»

mente, uma perturbação grave nesta organização. Todavia, durante as hostilidades, os Serviços da Companhia continuaram a circular em todos os países que não caíram sob a fiscalização directa da Alemanha ou da Austria, e principalmente em França. O armistício de 1918 que, recordemos, foi assinado em Rethondes na carruagem n.º 2419 da Companhia dos Wagons-Lits, permite à Companhia restabelecer a sua organização internacional. A vitória aliada, fazendo entrar na órbita política das potências do Oeste, a França e a Inglaterra, os países do Sul da Europa, provocou a criação de um grande comboio internacional que devia, em seguida, ocupar um lugar preponderante entre os grandes expressos europeus: o «Simplon-Oriente-Express».

ao seu serviço carruagens-camas de 1.ª classe, criou em alguns países novos tipos de carruagens-camas de 2.ª e 3.ª classes, que deviam, pelo menos no que respeita às de 2.ª classe, ser adoptadas na maioria das redes.

Em 1922, a Companhia dos Wagons-Lits pôs ao serviço as primeiras carruagens-camas inteiramente metálicas, que marcam uma etape na construção do material de caminho de ferro. Estas carruagens comportam 16 lugares distribuídos por 8 compartimentos de um só lugar e 4 compartimentos de dois lugares, cada compartimento possuindo um lavabo; a caixa revestida exteriormente de uma pintura de nitrocelulose azul com faixas e inscrições amarelas, dá-lhe um aspecto característico, que é o de

todas as carruagens da Companhia construídas desde então.

Ao mesmo tempo que aperfeiçoava o seu material, a Companhia alargava a sua actividade à Turquia asiática, à Síria e à Palestina e empreendia, mesmo, a exploração de carruagens-camas na China, na rede do Este chinês. O ano de 1926 assiste a mais uma inovação no Continente: a entrada em serviço de comboios com carruagens «Pullman», para as viagens feitas de dia. O primeiro comboio deste tipo é o «Sud-Express» (Paris-Irun-Madrid) a que se seguiu, pouco depois, a «Flecha de Ouro» (Calais-Paris).

Nos anos de 1929 a 1930, a Companhia pôs em serviço novos tipos de carruagens-camas. Em 1930 entrou em serviço o «Taurus-Express», que prolonga o «Simplon-Orient-Express» na Ásia e permite atingir o Cairo, de uma parte, e Bassorah ou Teherão, de outra. 1936 vê a realização da primeira relação directa «Paris-Londres», por comboio de «Wagons-Lits» sem transbordo, atravessando o comboio a

Mancha em ferrybat em Dunquerque e Dover.

Nas vésperas da segunda guerra mundial, no momento do Anschluss, a Companhia dos Wagons-Lits desempenhava no domínio das relações ferroviárias um papel importantíssimo. Efectivamente, o seu Parque de veículos em 1938 era constituído por 1.738 unidades, (806 carruagens-camas; 661 carruagens-restaurante; 133 carruagens Pullman e 138 furgões).

Longa era também a lista dos países da Europa em que a Companhia explorava os seus serviços, entre os quais, figura, de longa data, Portugal. Também os seus serviços se estendiam à Africa (Marrocos, Argélia, Tunísia, Congo Belga, Angola, Egipto), e à Ásia (Turquia asiática, Síria e Palestina).

A estatística do tráfego da Companhia em 1938 dá-nos números de grande interesse.

Passageiros transportados em carruagens-camas: 1.350.000.

Passageiros transportados em carruagens-camas: 400.000.

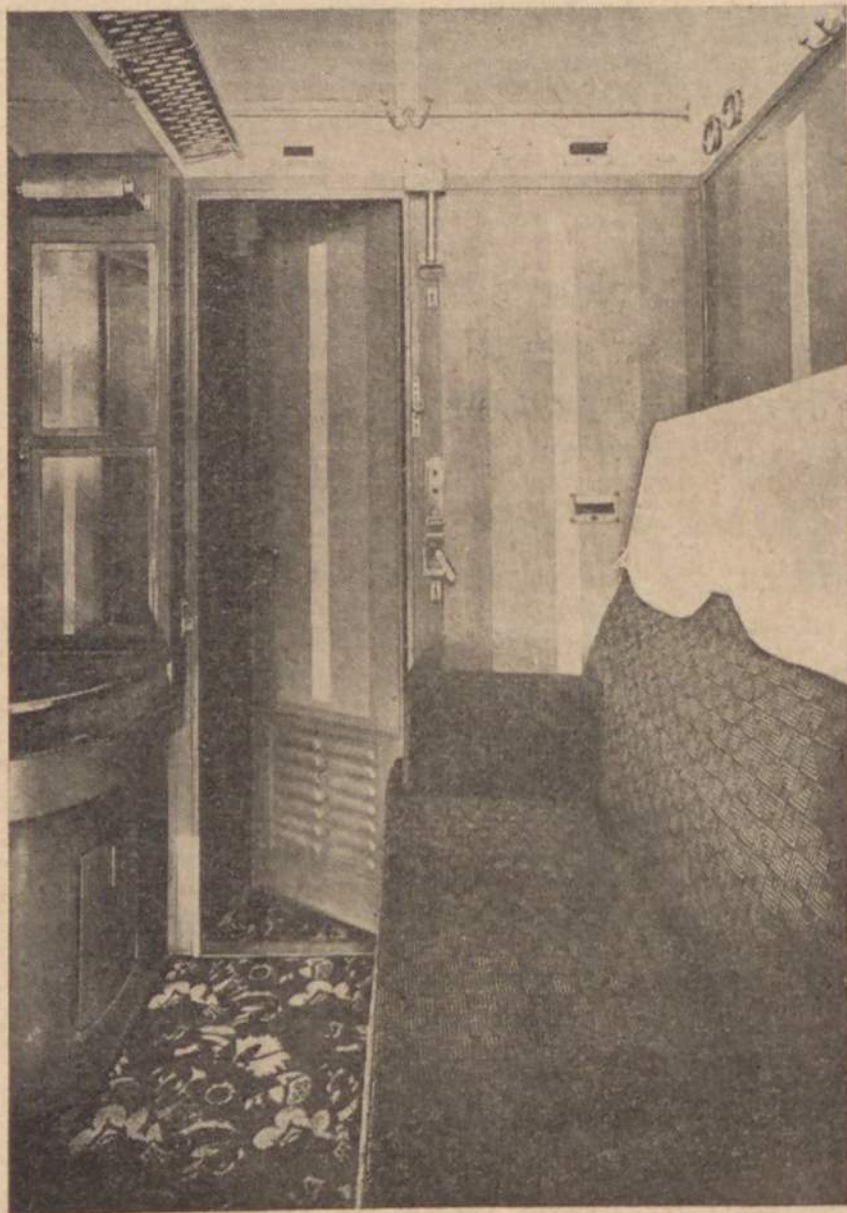
Refeições a preço fixo servidas nas carruagens: 3.500.000.

Total de quilómetros percorridos pelas carruagens da Companhia: 200 milhões.

* * *

A declaração de guerra de Setembro de 1939 paralizou, em larga escala, os serviços da Companhia. No entretanto, pôde retomar uma actividade reduzida em França, em quanto os seus serviços continuavam a funcionar lentamente no interior de vários países, sob a fiscalização alemã, principalmente na Itália, na Sérvia, na Croácia, na Hungria, na Bulgária, na Roménia e na Finlândia.

Bem entendido, os grandes expressos internacionais deixaram de existir; apenas algumas carruagens-camas internacionais puderam continuar a circular ou foram postas novamente a circular, principalmente entre a França e a Itália, e para



Interior dum compartimento duma das carruagens-camas, durante o dia

assegurar as relações, entre países vizinhos, em certos sectores da Europa Central.

Em todos os países que não participaram na guerra, os serviços não deixaram jamais de circular normalmente chegando mesmo o tráfego a intensificar-se. Assim sucedeu na Península Ibérica (onde, por sinal, se criou um novo comboio de carruagens-camas, o «Lusitânia-Expresso») e no Egito, na Turquia e na Africa Central.

Uma utilização inesperada das carruagens-camas foi, a partir de 1941 e até a alguns meses depois da Libertação, posta em prática na França, num certo número de estações (Lyon, Vichy, Clermont-Fernand, Marselha, etc.). Foi a organização de carruagens-camas-hotéis. Destinada a prestar serviço ao público, numa época em que este lutava com grandes dificuldades de alojamento, esta organização estendeu-se a umas trinta carruagens e foi muito apreciada pelos viajantes. Só no ano de 1943, foram em número de 58.000 as pessoas que se aproveitaram destes serviços, das quais 30.000 se destinaram exclusivamente a Lyon.

À medida que os exércitos russos foram fazendo progressos no Este da Europa, e se foi desenvolvendo a acção dos aliados e se intensificaram os bombardeamentos a Oeste, os serviços das carruagens-camas e das carruagens-restaurantes extinguiram-se, sucessivamente, a partir do mês de Março de 1944, em todos os países, cuja libertação se aproximava.

A interrupção dos serviços franceses, que devia ser de curta duração, só foi completa em 22 de Agosto de 1944, quando deixou de circular a carruagem-restaurante Bordeus-Caudan (linha Bordeus-Hendaia). O último serviço da carruagem-cama tinha deixado Paris no dia 7 de Agosto para S. Jorge de Reneins, na linha de Vichy.

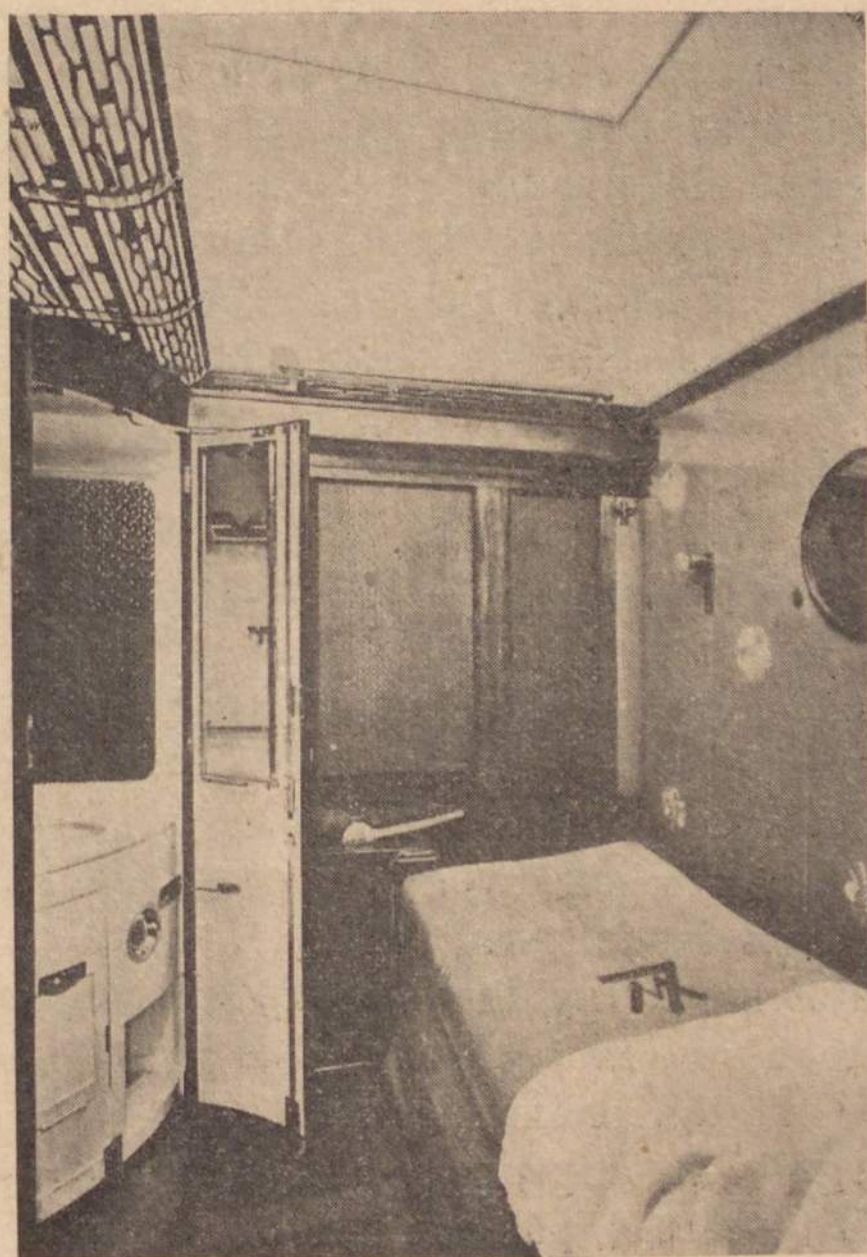
É agora a ocasião de recordar os perigos no meio dos quais, nos últimos meses que precederam a libertação, o pessoal rolante da Companhia tem que assegurar o seu serviço ao lado dos caminhos de ferro, nos comboios bombardeados, metralhados e sob a ameaça constante do descarrilamento

provocado por um corte de via. Cinco dos nossos agentes encontraram assim a morte sob os bombardeamentos, quando estavam no desempenho da sua arriscada missão.

Algumas carruagens da Companhia, repletas, como sempre, de passageiros, foram seriamente atingidas quando ali se registaram graves acidentes (principalmente em Villevert-Neuviale e em Dangé); em todos os casos, os condutores demonstraram coragem e dedicação na salvação dos passageiros, o que lhes valeu numerosos elogios.

Quando a circulação ferroviária paralizou progressivamente, numerosos casos se apresentaram em que as carruagens-camas ou restaurantes se encontraram definitivamente bloqueadas, isoladas de todos os centros e em condições de segurança muitas vezes precários.

Quando se verificou a Libertação da França, os centros de exploração de Toulouse e de Bordéus restabeleceram, a partir de 30 de Agosto, e por sua própria iniciativa, um serviço de carruagens-restaurante



Outro aspecto do interior duma carruagem-cama, durante a noite

entre Toulouse e Perpignan e um serviço de carruagens-camas entre Bordéus e Toulouse.

A interrupção total dos serviços tinha durado apenas 8 dias. Com saída de Paris, o primeiro serviço foi restabelecido no dia 22 de Setembro de 1944: era uma carruagem-restaurante Paris-Orléans. No dia 5 de Novembro partia de Paris o primeiro serviço de carruagens-camas Paris-Lyon. E lentamente as grandes cidades de França começaram a ver restabelecidos os serviços de carruagens-camas. Os serviços de carruagens-restaurantes restabeleceram-se mais rapidamente.

Desde os primeiros tempos de Libertação, o Exército americano na França pediu à Companhia dos Wagons-Lits o fornecimento do material e do pessoal:

— Carruagens-camas e carruagens-restaurantes para os comboios sanitários (chegaram a circular, nestes comboios, cinquenta carruagens). — Carruagens-camas, carruagens-restaurantes e Pullman, com o respectivo pessoal para os comboios de Comando, principalmente para os do general Eisenhower e dos generais Lee, Gray, Burpre, etc.

A medida que iam penetrando nas regiões conquistadas, os americanos foram restituindo a maior parte das carruagens da Companhia que lhes tinham sido fornecidos em França, para as substituir pelas carruagens alemãs, conservando, no entanto, o respectivo pessoal, cujos serviços apreciavam particularmente.

A 27 de Setembro de 1945, 4 meses e meio após o termo das hostilidades na frente ocidental, o «Arlberg — Oriente-Express» entrou em serviço entre Paris e Innsbruck e a 13 de Outubro desse mesmo ano foi prolongado até Viena.

É interessante verificar que as relações ferroviárias internacionais se reataram muito mais rapidamente após a segunda guerra mundial do que depois da primeira.

O restabelecimento do serviço do «Arlberg-Orient-Express» foi seguido, em Janeiro de 1946, pela reabertura da linha do «Simplon-Orient-Express» entre Paris e

Linz. O «Flexa de Ouro» foi restabelecido no dia 15 de Abril de 1946 e o «Estrela do Norte» no dia 6 de Maio.

A partir dessa data os serviços começaram a normalizar-se rapidamente.

O verão de 1951 viu pela primeira vez o «Nord-Express» incluir no seu serviço uma carruagem-cama, fazendo a ligação da França à Noruega (Paris-Oslo).

Hoje, a Companhia retomou, tanto na França como na maior parte dos outros países, a sua antiga actividade. Os grandes comboios, que se tornaram famosos, voltaram a circular quase todos através da Europa, do Médio Oriente e duma parte da África, contribuindo, como no passado, para o conforto e prazer das viagens em caminhos de ferro.

É em parte graças aos êxitos da Companhia sob este aspecto que, para as longas viagens, o caminho de ferro conserva sempre numerosos adeptos, apesar da concorrência da camionagem e do avião.

No entanto, isto só se conseguiu à custa de esforços perseverantes e com a ajuda de todo o seu pessoal, que se aplicou corajosamente a esta tarefa, desde o dia da Libertação.

Logo que os contactos foram restabelecidos com todos os países, pôde verificar-se a importância das perdas sofridas. Apesar da fidelidade e coragem com que os seus representantes e os seus agentes de todas as nacionalidades, mesmo as inimigas, tinham defendido os interesses da Companhia, não se conseguiu evitar a destruição ou a pilhagem duma grande parte das instalações e do material rolante, cujos restos se encontravam dispersos por toda a Europa.

Foi necessário proceder-se à pesquisa das carruagens desaparecidas, cujo número se elevava a mais de 900. Só na França, 55 veículos tinham sido destruídos.

Empreendeu-se, então, a reconstituição do parque do material rolante, que não foi isenta de dificuldades, pois as próprias oficinas da Companhia tinham sido destruídas. Hoje, graças ao trabalho corajoso de todos, principalmente dos seus técnicos e operá-

rios, o material rolante da Companhia, que estava em condições de ser reparado, encontra-se em perfeito estado de funcionamento.

Por outro lado, a Companhia, logo a seguir à Libertação, encomendou 122 carruagens novas, chamadas a substituir uma parte das que se tinham perdido durante a guerra.

Deve assinalar-se, enfim, que a Companhia pôs ao serviço um novo tipo de carruagens-camas, as quais comportam um número mais elevado de compartimentos individuais e cuja disposição e comodidades serão, certamente, muito apreciados pela clientela.

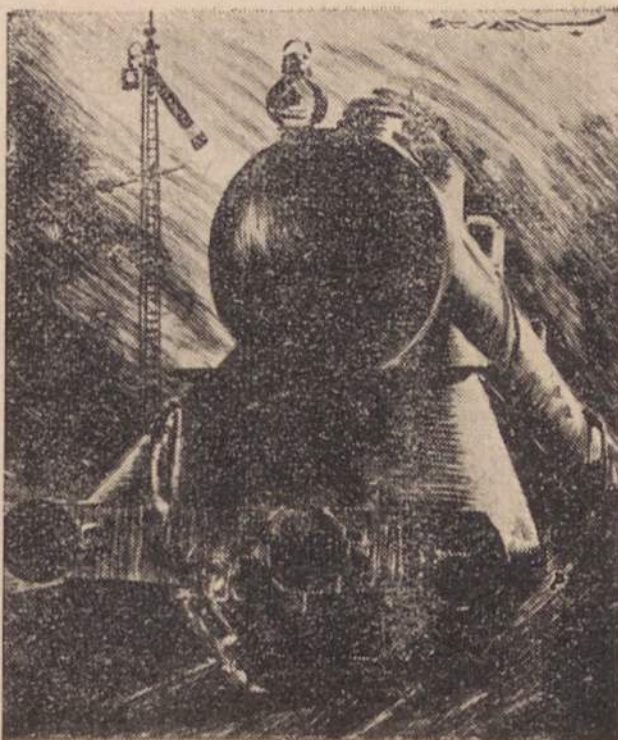
Nesta diligência constante de melhoramentos, tanto no material como na organização dos seus serviços, a Companhia foi sem cessar guiada pelo desejo de aumentar o conforto dos passageiros. Assim, na sua fase de remodelação, criou serviços de venda ambulante nas carruagens de classe.

Uma carruagem-salão, equipada com um bar de luxo, foi atrelada à carruagem-restaurante do «Camboio azul».

O mesmo cuidado se manifesta nos Aeroportos, onde a Companhia está tratando de organizar restaurantes de categoria, aptos a receber, de maneira impecável, uma clientela distinta.

Agora, alguns números interessantes. Em 1938, as carruagens-camas transportaram 1.350.000 passageiros, e em 1950 transportaram 1.700.000. Em 1938, o número de refeições servidas nas carruagens-restaurantes foi de 3.500.000. Em 1950, esse número ultrapassou os 5 milhões.

Animada por grandes tradições, filhas duma actividade que se desenvolveu, sempre com êxito, ao longo de três quartos de século, a Companhia dos Wagons-Lits, foi necessariamente chamada a vencer, adaptando-se às novas circunstâncias, as dificuldades de toda a ordem que os acontecimentos recentes a obrigaram a suportar.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Congresso Internacional da Estrada

NÃO sei se os leitores — admito a possibilidade de merecer a honra de ter alguns leitores — já deram pelo facto, que só pode lisongear-nos: Lisboa vai-se tornando numa bela e apetecida capital de Congressos. Efectivamente, de há três anos para cá, a nossa cidade vem sendo escolhida para a realização de Congressos Internacionais, de larga projecção em todo o Mundo, e com essa projecção a propaganda do país tem lucrado bastante não apenas sob o aspecto turístico, que é também importante, mas também sob o aspecto cultural.

O IX Congresso Internacional da Estrada, que trouxe a Lisboa, na última semana de Setembro, perto de 1.200 congressistas de quarenta países, ofereceu mais uma vez a feliz oportunidade de Portugal se fazer mais conhecido e mais apreciado.

Uma Exposição Documental, organizada pela Junta Autónoma de Estradas, e para a qual o Município de Lisboa deu também a sua colaboração, patenteou aos olhos dos nossos ilustres visitantes a obra verdadeiramente notável que em matéria rodoviária vem sendo realizada pelos técnicos portugueses.

O Delegado holandês barão Van Steenwijk, falando, na abertura solene do Congresso, em nome dos delegados estrangeiros, afirmou que nunca um convite significou tanta hospitalidade graciosa como o do governo português para reunir o IX Congresso da Estrada em Lisboa, acrescentando: «Diz o provérbio: «Todos os caminhos vão dar a Roma». Hoje, dizemos: «Todos os caminhos vão dar a Lisboa.»

O Congresso Internacional da Estrada constituiu, pois, um grande acontecimento no nosso país, não apenas pelo número de Congressistas mas, também, pelo valor das teses apresentadas e significado da reunião.

Queremos fechar esta nota com as impressões que do nosso País colheu o sr. D. José Maria Rivero de Aguilar, antigo ferroviário que ligou, brilhantemente, o seu nome à RENFE, e é no momento actual subsecretário da Estrada das Obras Públicas do governo espanhol. Conversando com um jornalista, afirmou o seguinte:

— Que consequências, que ensinamentos podemos colher da nossa visita a Portugal? O vosso exemplo

pode definir-se, em meu juízo, como uma demonstração palpável do que pode a vontade inquebrantável de realizar, em feliz conjunção com um amor ideal à tarefa que, definitivamente, é o amor pela Pátria.

Cada vez que se visita Portugal, encontra-se um novo avanço, firme e decidido, com ponderação exacta no esforço. Não são progressos espectaculares, sempre efémeros; passo a passo, sem nunca retroceder, levantai uma Pátria que podeis mostrar com orgulho. Os melhoramentos que haveis introduzido nas vossas estradas, que todos podemos apreciar, são exemplo do que tendes realizado nos demais sectores da vida portuguesa».

Encerramento das solenidades

do Ano Santo

MAIS três acontecimentos muito importantes assinalaram a última semana: a realização do Congresso da Mensagem de Fátima, inaugurado, solenemente, na sala das sessões da Assembleia Nacional, sob a presidência do Chefe do Estado; a abertura, nos Jerónimos, duma formosa Exposição da Arte Missionária, e a grande peregrinação a Fátima, nos dias 12 e 13, para encerramento das comemorações do Ano Santo, que tiveram a presidi-la o Senhor Cardeal Tedeschini, Legado «a latere» de Sua Santidade. Se o Congresso da Mensagem de Fátima reuniu, em Lisboa, mais de 1.200 inscrições, se, nos seus trabalhos, se ouviram as vozes eloquentes de alguns dos mais notáveis pensadores católicos de Portugal, Espanha, Suíça, França, Itália e outros países, a peregrinação à Cova da Iria, constituiu, por sua vez, a mais grandiosa e impressionante manifestação de fé a que o povo português, tradicionalmente católico, jamais assistiu. Essa manifestação de fé emocionou profundamente Sua Eminência o Cardeal Legado que, em português, se dirigiu à multidão que, na Cova da Iria, se reuniu em número superior a um milhão de pessoas. E se o discurso do Cardeal Tedeschini foi ouvido com emoção, com emoção foi ouvida também a Mensagem que Sua Santidade, por intermédio da rádio, transmitiu aos portugueses.

Fátima tornou-se o símbolo e o anseio da Paz universal.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Prevenção contra acidentes ferroviários

A *Gazeta* transcreve honrosamente a importante tese apresentada pelo engenheiro mexicano, sr. Francisco Mendes Corvera, dos «Ferrocarriles Mexicanos», ao «VII Congresso Pan Americano de Caminhos de Ferro», reunido na Cidade do México em 1951.

«Todos os meios de transportes sofrem acidentes de maior ou menor importância, porém, em forma mais variada, custosa e prejudicial, ocorrem nas ferrovias porque nas rodovias ao dar-se um acidente, fractura ou encontro, o caminho continua livre para outros veículos. Nos transportes aéreos e aquáticos a margem é mais ampla para que continue o tráfego quando uma unidade sofre algum transtorno ou acidente. Entretanto, nas ferrovias fica suspenso todo o tráfego com o acidente em um trem, locomotiva ou carro.

O transporte por meios mecânicos, a vapor, se bem que lento a princípio, resolveu o primeiro problema excluindo a tracção animal sem lamentar acidentes que tivessem consequências. Posteriormente procura-se aumentar as velocidades e, naturalmente, o descarrilamento de um par de rodas que, em outros tempos, seria coisa insignificante, hoje, por causa da velocidade, arrasta outros carros e ocasiona catástrofes.

Além dos múltiplos problemas que o transporte ferroviário tem de vencer em sua execução, frequentemente surge o obstáculo de um acidente, destruindo locomotivas, carros, linha e mercadorias, e mais passageiros e equipagens dos trens que ficam feridos ou morrem, traduzindo-se tudo isso em perdas monetárias, ou, o que é mais lamentável e prejudicial, em diminuição do prestígio administrativo. O dano recai tanto sobre a administração ou empresas ferroviárias, como sobre os clientes, e toda a sociedade, pois o transporte ferroviário é de vital importância para a vida contemporânea.

Parece-me conveniente analisar as causas deste enorme problema e pretender combatê-lo. As causas mais comuns dos acidentes, são:

- a) Defeitos da via permanente.
- b) Imperfeição do equipamento.
- c) Desobediência às instruções de serviço ou regulamentos, por parte dos funcionários.

Os acidentes por defeitos na via permanente e material rolante e de tracção, também podem ocorrer

por desatenção do pessoal. Por exemplo, se um trabalhador da linha ao percorrer o trecho sob sua guarda não o faz com cuidado e passa distraído sobre um trilho fracturado em uma curva ou sobre qualquer outro defeito que exista na linha, acontece descarrilar o primeiro trem que por esse ponto venha passar.

Este acidente geralmente é atribuído a defeito na linha; entretanto, se o trabalhador tivesse exercido eficaz inspecção e tivesse dado aviso oportuno para que o despachador recomendasse precaução e para que o trem passasse a velocidade reduzida, ter-se-ia evitado o descarrilamento.

Ao contrário, se o trilho se fractura sob a acção do impacto do peso do trem, devido à fadiga do material, o acidente deve ser atribuído a defeito da via.

O mesmo se passa com o equipamento; se durante o percurso de um trem se aquece um bronze sem que o pessoal se preocupe em esfriá-lo, a lubrificá-lo ou trocar o bronze defeituoso, — chegará o momento em que o eixo se fracturará e ocasionará um descarrilamento, e então não se deverá dar como causa defeito do equipamento mas sim a descuido do pessoal.

Nos armazéns de carregamento pode-se originar um acidente ao encher um vagão se se fizer uma má distribuição das mercadorias, colocando de um lado a carga pesada e a leve em frente, resultando que, quando o trem que leva o vagão está em movimento, na sobre-elevação de uma curva, o peso carregado de um lado faz com que tombe o vagão e, ao abrir-se a sua porta, se encontrarão as mercadorias em desordem, sem que seja possível precisar que a verdadeira origem do acidente partiu da hora do carregamento, passando-se a atribuir a excesso de velocidade, a defeito da via, rigidez do truque, etc.

São múltiplas as causas que originam os acidentes e se aqueles que são causados directamente por falhas do factor humano, como sejam a desobediência às instruções, aos avisos de precaução, a esquecimentos etc., juntamos outros que aparentemente são atribuídos a defeitos da via ou do equipamento mas que, na realidade, são devidos a descuidos ou falta de fiscalização na via, na equipagem e no trabalho geral, — chegaremos à conclusão de que uma grande maioria deles dependem do funcionário.

O maior ou menor cuidado no cumprimento do dever, por parte do trabalhador, está ao alcance de sua vontade e sem maiores embargos. Não é qualquer

coisa que se tenha de comprar ou importar, mas que se traz consigo ao alcance da vontade.

De maneira que, se se quer ter um bom trabalho, como necessita a nossa indústria; se se quer evitar os transtornos causados pelos acidentes, os gastos inúteis e vultosos que acarretam e o desprestígio que levam ao nosso sistema de transportes, isso poder-se-á conseguir sem maior esforço.

Penso que somente é necessário fazer-se uma campanha bem organizada e dirigida contra os acidentes dos trens.

A experiência tem demonstrado, sobejamente, que o sistema de castigar o pessoal responsável pelos acidentes não despertou entre os funcionários a necessária reacção. Durante os primeiros 25 anos do presente século, em algumas empresas ferroviárias, os trabalhadores culpados foram punidos com perda de direitos de escala para o exercício de trabalho e depois de muitos meses de privação do trabalho, se permitia a admissão como novos nos últimos lugares da escala de rodízio; sem embargo, apesar deste duplo castigo, não se conseguiu reter a sucessão de descuidos, esquecimentos, choques, avanços de sinal, etc.; em outras ferrovias deixaram de se aplicar as demissões definitivas e as punições consistiam em suspensão temporária do trabalho não maior de 365 dias.

Nas ferrovias da República do México, o Governo, com a ideia de acabar com os graves transtornos causados pelos chamados acidentes de trens, adoptou encarcerar os responsáveis por dano na propriedade alheia ou por descuido punível; contudo, essas medidas tornaram-se nulas para a finalidade almejada porque os choques, avanços e demais acidentes continuaram a ocorrer. Dera-se caso em que funcionários, depois de cumprirem punições, voltaram a reincidir duas e mais vezes.

Isso confirma que a solução não está na superfície, sendo necessário aprofundar as investigações. Por outro lado, se vê que quando é adoptada uma política de harmonia, de entendimento, de amizade, de bom tratamento e estímulo para com os funcionários, estes correspondem plenamente com toda a sua boa vontade, vencendo obstáculos próprios do trabalho e dão mais do que é de sua obrigação. A todos os homens é agradável que os tratem bem e a nossa susceptibilidade coloca-nos no caso de restringir a nossa colaboração quando somos mal tratados (como sempre são considerados os castigos), porém, em troca, também sabemos agradecer com reconhecimento uma simples cortezia, um conselho, um estímulo, etc. — Além disso, a campanha contra os acidentes não se deve esperar somente da parte dos funcionários mas também por parte das empresas, que, como interessadas, devem tomar a seu cargo a direcção desta tarefa.

Sobre o assunto permito-me apresentar à superior consideração deste honrado Congresso a conveniência de que cada empresa ferroviária estabeleça um Comité de Prevenção contra Acidentes composto por pessoas

idóneas, de reconhecida capacidade, com uma experiência maior de 30 anos em cada um dos Departamentos de Transportes, que se dedique a estudar a fundo as origens dos acidentes ocorridos, de maneira que não se torne a repetir uma mesma causa, indicando medidas preventivas, por exemplo:

a) Analisar os sistemas pedagógicos que usam os Instrutores para preparar os condutores, maquinistas, manobreiros, telegrafistas, etc., para ver se são os mais adequados ao pessoal que instruem.

b) Formular um programa de ensino para aspirantes a ferroviários, com métodos mais práticos do que teóricos, para seleccionar funcionários para as várias actividades e dependências.

c) Analisar a causa dos acidentes para evitar repetições.

d) Investigar se as instruções de Transportes e interpretações de sinais dadas pelo pessoal dos trens tem a necessária clareza para que possam ser bem compreendidas por todos os que intervêm nas operações dos trens.

e) Reeducar o pessoal dos transportes, linha e locomoção, de modo que fiquem conscientes da sua responsabilidade, por meio de conferências, folhetos, periódicos, pelo rádio, etc., — esclarecendo-os sobre os meios de aperfeiçoar o seu trabalho.

f) Verificar se as condições das linhas e do equipamento estão em relação com os percursos autorizados para os comboios em seus respectivos horários.

g) Se convém reexaminar o pessoal, etc.

h) Estabelecer intercâmbio de funcionários em viagens de instruções objectivas entre os países do continente americano.

Se concordarmos em que a maioria dos acidentes ocorre por deficiência de factor humano, dever-se-á fazer com que este reaja, despertando nele um vivo interesse para que considere as propriedades das empresas ferroviárias como seus próprios bens, como fonte de sua vida.

Geralmente a disciplina se impõe somente castigando os culpados, porém, dever-se-ia procurar fazer com que, por parte dos administradores, houvesse estímulo para aqueles que demonstram desejo de melhorar o serviço. *Naturalmente os integrantes das Administrações Ferroviárias sempre se preocupam em obter o maior trabalho pelo menor custo, em procurar fazer com que os carros e locomotivas permaneçam o menor tempo possível inactivos, improdutivos, etc., em todas as suas múltiplas estações e, por conseguinte, não seria possível que se dedicassem a prever e tratar de evitar os acidentes, como seguramente seria seu desejo;* sendo que isto me leva a sugerir a designação de pessoas exclusivamente para esta tarefa que, mesmo complexa, deve ser iniciada para que desapareçam os obstáculos que se apresentam nos transportes ferroviários e chamados — acidentes».

(in Revista Ferroviária)

Recortes sem comentários

Não está certo!

O caso passou-se em Safara, populosa freguesia do concelho de Moura, e conta-se em poucas linhas:

A Empresa de Viação Barraquense, com sede em Barrancos, é a concessionária da carreira de passageiros existente entre esta vila fronteiriça e Moura.

Dela se servem, como é natural, as freguesias de Santo Aleixo, Safara e Santo Amador, do concelho de Moura.

A referida empresa possui actualmente 3 carros: um com a lotação de 35 passageiros, outro, com 24 e o terceiro com 14.

Em Pias, organizaram, no sábado, uma excursão ao Algarve. Dirigiram-se à Empresa de Viação Barraquense, que lhes alugou o carro grande e pôs, naturalmente, em circulação o carro com lotação imediatamente inferior.

Ontem, em Safara, pretendiam tomar lugar, na camioneta, nada menos que 16 passageiros. Surgiu, porém, um contratempo: a lotação vinha esgotada. Os proprietários da referida carreira, que são os próprios condutores, avisaram que seguiria a camioneta de menor lotação, que, habitualmente, fica em Safara. Todos se dirigiram para a camioneta, na expectativa de conseguirem o lugar que desejavam.

Devido a um descuido do condutor, as baterias do carro estavam, porém, descarregadas.

Ao verem tal, os proprietários da carreira, num modo que não prima pela correcção que lhes é exigida, afirmaram que a camioneta não podia seguir, e que, consequentemente, não levariam nenhum dos passageiros.

Foi-lhes pedido que, após a chegada a Moura, regressassem a Safara e levassem os 16 passageiros uma vez que esse número constituia mais de metade da lotação. O pedido não foi atendido e os possíveis passageiros tiveram que encolher-se, humildemente, perante a arrogância da negativa.

Parece-nos que não está certo que se desprezem os interesses de uma população, em benefício de quem, beneficiando dela, lhe não dá garantias de reconhecimento ou não tem, para com ela, um mínimo de correcção.

A camioneta de 35 passageiros não deveria ter sido alugada, uma vez que não havia a possibilidade de garantir o normal movimento da carreira.

Para a Polícia de Viação e Trânsito, ou para quem de direito, chamamos a atenção, para que passem a ser evitados estes e outros casos, que, permanentemente, se sucedem na carreira de Moura-Barrancos, com prejuízo das populações.

E. B.

(De Diário do Alentejo)

Castigando a má lingua...

Há dias regressavam de Badsjoz dois indivíduos que na camioneta da estação para a ci-

dade se deram ao gôzo de usar os termos mais soezes em prolongada e tonitroante conversa viperina sem qualquer consideração pelas outras pessoas, algumas delas senhoras.

Atenções

e cuidados...



As máquinas, tanto ou mais do que as pessoas, carecem de ser vigiadas e amparadas, para corresponderem cabalmente ao trabalho que se lhes exige.

Os «carros eléctricos» de que Lisboa se utiliza, necessitam diariamente de:

- Lubrificação;
- Vistoria atenta aos travões;
- Inspeção e lavagem.

Além destes cuidados, procede-se, periodicamente, à reparação geral e pintura total de cada carro, por forma a poder-se exigir a estes grandes servidores dos transportes colectivos um intenso trabalho de 17 horas por dia, em média.

Só nas oficinas de Conservação do material circulante, emprega a Companhia Carris 1.200 homens: uma parcela do total de encargos necessários para garantia da eficiência do seu sistema de transportes.

«AO SERVIÇO DE LISBOA»

7

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Resultado: o ilustre Delegado do Procurador da República que, por acaso, vinha também na camioneta deu lhes ordem de prisão ao chegarem à cidade e, na manhã seguinte, julgados em processo sumário, foram condenados um em 75 dias de prisão e o outro em 50.

Foi o que se chama uma pena bem aplicada e esperamos que o caso sirva de exemplo a quantos têm a troca de palavrões como um dos seus passatempos favoritos.

(De *Jornal de Elvas*)

Uma leoa na cozinha

PALM SPRINGS (Califórnia), 27 — Uma leoa esfomeada, fugiu da jaula, durante um baile num circo, e andou um quarto de hora pelo meio de estrelas cinematográficas e de muitas individualidades, até ser capturada, graças a um cornaca de elefante, a um fotógrafo e ao cantor Allan Jones.

Sonja Henie, William Powel e os directores cinematográficos Mervyn Le Roy e Harry Joe Brown assistiam à festa, oferecida no Ranch Club por Stewart Hopps, por motivo do aniversário de sua mulher.

— Quando o domador saía da jaula, depois do espectáculo — disse Hopps — a leoa esgueirou-se atrás dele e dirigiu-se para a rua. — Os automóveis que se encontravam estacionados em frente do circo desviaram a sua atenção e o bicho começou a saltar por cima deles, como se fosse uma gazela.

A leoa dirigiu-se depois para a cozinha. Foi aí que, armados com cadeiras e agulhões, o cantor Allan Jones, Renaldo Ferrari, de San Francisco, e o fotógrafo Earl Tiesen levaram a leoa de encontro a um canto da cozinha, onde os guardas conseguiram segurá-la com uma corda e levá-la para a jaula.

Mas o herói de todo o incidente foi o cornaca do elefante Rudolf Hernandez.

— «Hernandez raciocinou rapidamente» — disse Hppps. «Trouxe um dos seus elefantes para a entrada do circo e manteve os assistentes dentro e a leoa fora, onde poucos estragos podia fazer».

O proprietário de circo John, Ringling North, contratou imediatamente Hernandez. «São rapazes desta espécie que fazem a grandeza de um circo» — declarou. — (Reuter).

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Isto é uma mulher».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Reposição de grandes filmes.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS, 5

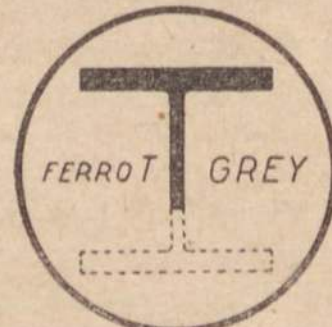
End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 2.1868



"GREY"

VIGAS E FERROS T

AGENTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÓNIAS PORTUGUESAS:



LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



NOGUEIRA, Limitada

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. — LISBOA

TELEF. 2 5364 - 5

FINALMENTE

CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA

The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas

Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira



RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA

Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Outubro de 1901)

Tracção electrica em Lisboa

Em sessão da camara municipal de 31 do passado mez foi presente um officio da repartição do contencioso remetendo o accôrdo realizado entre a companhia Real dos caminhos de ferro portuguezes, as companhias Carris de ferro de Lisboa e Lisbon Electric Tramway C.^o Limited e a mesma camara, representada neste acto pelo sr. dr. Motta Veiga, para o prolongamento da linha até Paço d'Arcos.

Segundo esse accôrdo, são reconhecidos os direitos da Companhia Real, em virtude dos contractos d'esta com o estado, e esta consente no estabelecimento da tracção electrica nas linhas da companhia Carris de ferro, que serão prolongadas até Paço d'Arcos, e bem assim na passagem dos cabos electricos sobre e sob as suas linhas, bem como nos cruzamentos necessários com as suas vias férreas, não devendo nunca ser inferiores os preços da companhia Carris de ferro aos d'aquella companhia nos pontos em que as linhas d'uma e d'outra correm parallelas. A companhia Real dos caminhos de ferro poderá exigir o excesso de despesa de conservação proveniente dos cruzamentos com as suas linhas, no caso da companhia Carris de ferro concordar com a liquidação d'essa despesa; de contrario, esta fará o deposito da importancia fixada pelo ministerio das obras publicas, devendo ser a questão resolvida por arbitros.

Por sua parte, a camara obriga-se a não fazer concessões de novas linhas, enquanto durarem aquelles contractos.

A convite do «Boletim da C. P.» visitou Lisboa um grupo de ferroviários italianos

A convite do «Boletim da C. P.», esteve em Lisboa um grupo de vinte um ferroviários italianos, alguns deles acompanhados das esposas. Como é das tradições não só daquela publicação, que tem concorrido para o estreitamento de relações de amizade e camaradagem entre ferroviários portuguezes e estrangeiros, mas também da Direcção da C. P., que nunca deixa de receber com todas as honras os homens dos caminhos de ferro que visitam o nosso país, o grupo italiano encontrou durante os breves dias da sua estadia em Portugal um ambiente de simpatia.

Recebidos pelo sr. eng.^o Pereira Barata, subdirector-geral da C. P. que lhes deu as boas vindas, os ferroviários italianos visitaram os principais monumentos e locais pitorescos da capital, colhendo do seu passeio as melhores impressões.

Na tarde de 28 de Setembro, os visitantes estiveram no Instituto do Vinho do Porto, onde foram homenageados com um vinho de honra. O sr. António Montês, em nome da Direcção Geral da C. P., saudou os ferroviários italianos.

Entre a assistência, viam-se os srs. Leite Pinto e Angelo Murta, funcionários superiores da C. P. e o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas.

Os ferroviários italianos seguiram para Madrid no dia 29 do mês findo, depois de terem visitado de manhã Sintra, Praia do Guincho, Cascais e Estoril.

Coronel Lopes Galvão

Da Ex.^a Senhora D. Amália Galvão, illustre viúva do nosso saudoso colaborador coronel Alexandre Lopes Galvão, em quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* teve, por largos anos, um grande e obsequioso amigo, recebemos uma carta manifestando-nos, em seu nome e no de toda a família, as referências aqui feitas àquele nosso colaborador, que foi também membro do Conselho Directivo desta revista.

Nada tinha que nos agradecer a illustre senhora, pois nada mais fizemos do que cumprir o nosso dever perante a memória de quem, como o falecido, só tinha prestigiado a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com o seu nome e a sua colaboração.

Linhas Portuguesas

Nos princípios deste mês foram descarregadas, no Cais de Santa Apolónia, de bordo do vapor «Expositor», 3 locomotivas Diesel-Electricas «Alco», adquiridas, nos Estados Unidos, pela C. P., ao abrigo do Plano Marshall.

Por estes dias devem chegar pelo navio-motor portuguez «Monte Brasil» mais duas locomotivas do mesmo tipo que, como as três já referidas, têm a potência de 1.600 cavalos.

Estas locomotivas, que vão entrar já em regime de experiências, destinam-se aos comboios rápidos, visto poderem atingir a velocidade de 120 quilometros à hora.

Até aos fins de Novembro, as cinco locomotivas devem entrar em circulação, devendo no fim do ano ser recebidas, ainda ao abrigo do Plano Marshall, mais 12 de fabricação americana.

Imprensa

«NOVIDADES»

Com numerosas páginas e valiosa colaboração, de entre a qual desejamos destacar um admirável soneto do padre Moreira das Neves, e uma poesia, em inglês, do Cardeal Spellman, o diário católico *Novidades* publicou um número extraordinário, comemorativo do Congresso Internacional da Mensagem de Fátima e das cerimónias do encerramento do Ano Santo, para o estrangeiro, na Cova da Iria.

A página gráfica consagrada ao culto e exaltação de Nossa Senhora de Fátima, na Africa portuguesa, oferece-nos alguns aspectos, de grande interesse, da ida da sua imagem a Lunda.



End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOARua Sá da Bandeira, 84
PORTO

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
 Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
 Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
 Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
 Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
 Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
 Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
 Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
 Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
 Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
 Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
 Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
 Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante
em PortugalÀ venda o 2.º volume,
muito actualizado