

15.º do 66.º

LISBOA, 16 de Outubro de 1953

Número 1580

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

HENSCHEL

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

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



COMPANHIA EUROPEIA 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

End. Telag. EUROPEIA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNAVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

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

LARGO DO CONDE BARÃO, 47—LISBOA

(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 6 2430

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONÓMICA 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 3 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 — Bóca 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

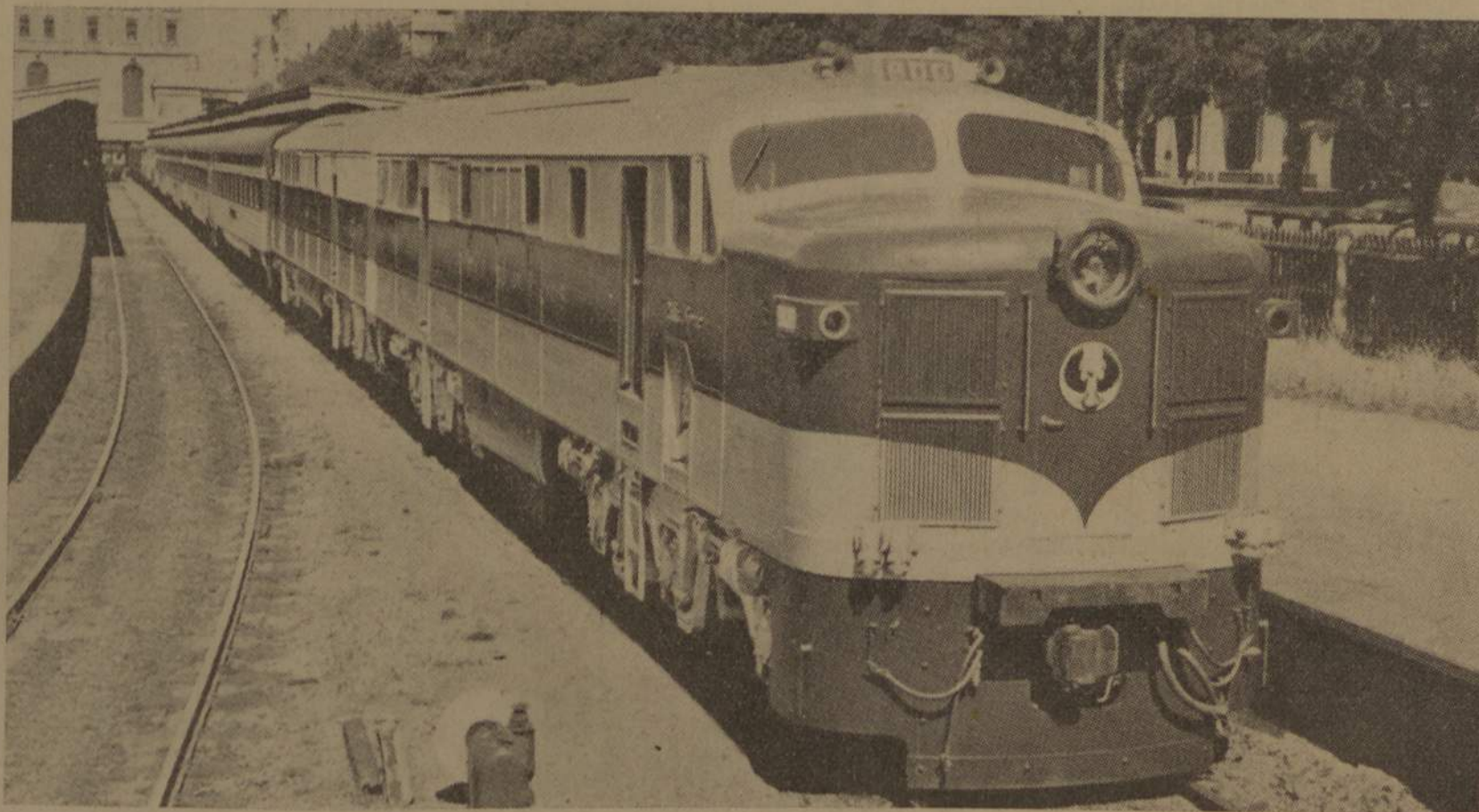
Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS
ADELAIDE A TAILEM BEN, NA AUSTRALIA



Uma das 10 Locomotivas Diesel Eléctricas, de 1760 H. P.
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC C^o. Ltd.
aos Caminhos de Ferro do Sul da Austrália

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083

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

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

COLABORADORES:

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
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

«Jornal do Comércio» e o seu centenário	276
Problemas da Via Férrea, por <i>ORLANDO GALRINHO PERNES</i>	277
Linhas Portuguesas	281
Teleférico para a Pena	281
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	282
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	283
Recortes sem comentários	284
Linhas estrangeiras	285
Publicações recebidas.	286
Imprensa	286
Caminhos de Ferro Ultramarinos	286
Centenário da fundação do «Jornal do Comércio»	287
O XXIII aniversário do Grupo «Os Carlos»	287
Há 50 anos	287
Excursão de ferroviários italianos a Portugal	287
Parte Oficial.	288

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Agentes no Norte: MATTOS CERQUEIRA, Lda., R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1580



16—OUTUBRO—1953



ANO LXVI

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: (Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

"Jornal do Comércio"

O NOSSO CARTÃO DE CUMPRIMENTOS PELO 1.º CENTENÁRIO DA SUA FUNDAÇÃO

O *Jornal do Comércio* completa amanhã o primeiro centenário da sua fundação. Com efeito, foi no dia 17 de Outubro de 1853 que apareceu o primeiro número do mais antigo diário do País, pois *O Comércio do Porto*, de que muito justamente a capital do Norte se orgulha, só um ano depois começou a publicar-se.

O *Jornal do Comércio* teve, porém, um antecessor: o *Paquete Commercial*, aparecido em 1852 e que no ano seguinte tomaria o nome de *Folha Commercial da Praça de Lisboa*, para, pouco depois, tomar o título, mais expressivo e feliz, de *Jornal do Comércio*.

A necessidade de alargar o seu campo de acção e de lhe introduzir novas secções, levou os seus proprietários a alterar, mais uma vez, o título deste órgão da Imprensa para *Jornal do Comércio, Agricultura e Indústria*, e, mais tarde, para *Jornal do Comércio e das Colónias*, título este que se manteve durante bastantes anos, até que, finalmente, voltou a chamar-se *Jornal do Comércio*.

A Imprensa do País está de festa com o centenário do *Jornal do Comércio*. A sua longevidade é um título de glória não apenas para o próprio diário que amanhã completa cem anos de existência, mas, também, para todos os diários e publicações periódicas, pois essa longevidade constitui a consagração do nobre exercício do jornalismo, que exige, de quem o pratica, entusiasmo constante, espírito de sacrifício e isenção.

À longa existência do *Jornal do Comércio* estão ligados alguns períodos, dos mais intensos, da história política e económica do País e pela sua Direcção e Redacção passaram, numa sucessão fulgurante, figuras de alto relevo so-

cial e literário, algumas das quais pertencem ainda, felizmente, ao número dos vivos.

O *Jornal do Comércio* tem a honrá-lo uma brilhante folha de serviços prestados não apenas a uma classe, o que por si só já seria muito, mas, também, a vários sectores da vida nacional. O *Jornal do Comércio* pode orgulhar-se dessa folha de serviços.

Quando, há anos, Dinis Bordalo Pinheiro assumiu a direcção do *Jornal do Comércio*, de que é também editor, o velho diário passou por uma grande transformação e dir-se-ia ter remoçado. Dinis Bordalo Pinheiro, herdeiro de um nome ilustre e irmão do saudoso Pedro Bordalo Pinheiro, que deixou um lugar jamais preenchido no coração de quantos o conheceram pessoalmente, soube imprimir àquele jornal a marca inconfundível da sua inteligência, do seu espírito de iniciativa e da sua mocidade.

Os jornais, como as árvores, quanto mais velhos mais profundas raízes estendem no solo e na existência. A velhice, para eles, em vez de ser uma expressão de decrepitude, é, pelo contrário, uma afirmação de vitalidade.

O *Jornal do Comércio* possui tradições, tem sido uma escola de grandes profissionais da Imprensa e impõe-se como um exemplo de dignidade.

Na véspera das celebrações do seu primeiro centenário, desejamos apresentar a Dinis Bordalo Pinheiro, seu Director e Editor, aos seus administradores, ao quadro da sua distinta Redacção e a todos quantos lhe prestam a sua colaboração brilhante, a expressão muito sincera das nossas felicitações, da nossa camaradagem e da nossa admiração.

Problemas da Via Férrea

CONSIDERAÇÕES SOBRE JUNTAS DE CARRIS

Por ORLANDO GALRINHO PERNES

V

AS juntas constituem os pontos fracos da via. A superfície do rolamento do carril apresenta descontinuidades planimétricas e altimétricas, de modo que os choques que se produzem à passagem das rodas desconsolidam a via e provocam deformações nos carris, que se podem tornar permanentes e aumentam o seu escorregamento longitudinal.

I — Tipos de Junta

Divergem as opiniões sobre o sistema a adoptar tanto no apoio das juntas, como na sua configuração.

A junta pode ser:

- 1.º — Banalizada;
- 2.º — Em falso;
- 3.º — Apoiada sobre duas travessas (geminada);
- 4.º — Apoiada sobre uma travessa.

A junta banalizada, isto é, situada ao acaso, qualquer que seja a posição relativa das travessas, só pode ser adoptada numa via equipada com carris longos pesados, sobre travessas muito aproximadas.

A junta em falso é de uso mais generalizado, porque é mais elástica e evita o corte da travessa pelo carril em junta apoiada, quando se não usam chapins, pois que o choque da roda na junta é dividido pelas travessas adjacentes. Note-se, no entanto, que apesar dos choques se atenuarem pela flexão dos carris, o desgaste entre o carril e a barreta, produz a desarticulação do conjunto, aumentando, consequentemente, a intensidade dos choques, que desgastam os topos dos carris.

A junta em falso satisfaria plenamente, se se dispusesse de uma ligação que atenuasse consideravelmente o inconveniente apontado.

A junta geminada parece ser a que melhor satisfaz, quando as travessas se encontram intimamente ligadas (aparafusadas), conquanto o ataque seja mais eficaz se for mecânico.

Este sistema é usado pelos Caminhos de Ferro Suíços, Neerlandeses, Italianos do Estado, Alemães, Sul Africanos, Búlgaros, Romenos, Jugoslavos, Austríacos e Suecos.

A junta apoiada sobre uma travessa de dimensões vulgares, na realidade não satis-

faz, pois que a travessa sob a junta suporta a maior parte da carga e está, por consequência, sujeita a uma grande fadiga.

Em via de 1,670 parece-nos dar bom resultado uma junta apoiada sobre uma travessa de dimensões especiais, por exemplo com 31 x 15 x 275 e as travessas adjacentes aproximadas o mais possível, de modo que permitissem *um ataque manual eficaz*.

A elasticidade pretendida deve ser dada pelo balastro.

Os Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha usam uma travessa de junta com 31 x 13 x 259, em via de 1,435 com um elevado coeficiente de travessa (16.800 kgs. para C = 5 kgs./cm³).

Nestas condições, prescinde-se da geminação das travessas, exigida pela junta perfeita (tipo c), podendo-se dizer que as barretas desta junta ficam apoiadas sobre três travessas, atendendo ao seu comprimento (830^{mm}), havendo melhor distribuição de esforços.

O corte na travessa evita-se com o uso de chapins, contribuindo o fôrro para a suavidade do rolamento.

II — Perfil e comprimento das Barretas

As barretas devem impedir o movimento transversal ou vertical dos carris, permitindo contudo a sua dilatação térmica.

A sua forma e dimensões não devem quebrar demasiado a resistência e rigidez dos carris.

As forças exteriores que actuam nas barretas têm origem na cabeça e patilha do carril e nos parafusos.

Os esforços verticais exercidos a meio e transmitidos pela cabeça, fazem trabalhar as barretas como vigas simplesmente apoiadas pelos seus extremos, sobre as patilhas, dependendo os pontos de aplicação daquelas forças do estado das superfícies de contacto entre os carris e as barretas.

O momento flector máximo produz-se na secção mediana e não ultrapassa 85% do momento flector na secção correspondente do carril e é em geral 40 a 80%.

Chama-se coeficiente de momento na junta, à relação em que

$$r = \frac{M_B}{M_C} < 0,85$$

M_B = momento flector máximo num par de barretas

M_C = momento flector máximo no carril sob a mesma carga.

O valor numérico de r é inversamente proporcional ao somatório das folgas entre as superfícies de contacto das barretas e dos carris.

Conclui-se, portanto, que é *vantajoso apertar os parafusos nos extremos das barretas*, porque, quando M_B é pequeno, algumas travessas vizinhas da junta suportam a carga da roda sobre a junta, o que é pernicioso para a conservação da via.

O aperto dos parafusos torna as folgas menores, tornando-se r maior.

As barretas lisas são preferíveis às barretas angulares, porque naquelas as tensões máximas são por vezes sensivelmente 50% menores, ao passo que nas angulares, o eixo neutro da secção sob o momento flector vertical tem uma certa inclinação sobre a horizontal, devido à sua assimetria e a tensão máxima na secção aumenta proporcionalmente ao ângulo de inclinação deste eixo neutro.

É vantajoso, por conseguinte, que o ângulo de inclinação do eixo neutro seja o menor possível, porque, além disso, a barreta de cantoneira, de eixo neutro inclinado, flecte lateralmente sob cargas verticais, deslocando-se progressivamente, dando aso ao abaixamento excessivo da junta.

O comprimento das barretas não tem influência sobre o seu momento flector e por conseguinte as barretas longas não aumentam a rigidez da junta.

Todavia, nas barretas de 6 parafusos, o efeito do aperto destes é atenuado e a pressão do contacto entre as barretas e os carris é menor do que em barretas curtas, de 4 parafusos.

Além disso, a folga entre o carril e as barretas é menor e a flexão não elástica da junta diminui, satisfazendo assim às condições apontadas.

Os parafusos devem ter um diâmetro relativamente fraco, permitindo orifícios de pequeno raio na barreta e no carril, beneficiando consideravelmente a elasticidade do metal do parafuso.

A posição dos parafusos é função da dos tirefões e o aperto pode ser dado exteriormente ou interiormente.

Algumas empresas colocam alternadamente as porcas dos parafusos no interior e no exterior da via, de modo a diminuir a possibilidade de fractura de todos os parafusos, por peças pendentes do material circulante.

Ainda outras alternam, em anos sucessivos, a sua posição.

A primeira vantagem é demasiado teórica e não tem sido observada na prática. Assim parece não haver inconveniente em se adoptar a posição no interior da via.

Uma boa concepção teórica e prática da secção da barreta, pode-nos levar a preferir uma de menor secção, suportando menores tensões máximas que uma de maior secção.

O par de barretas deve ter pelo menos a mesma área da secção do carril, não significando, no entanto, que a rigidez daquelas e as tensões desenvolvidas devem ser da mesma grandeza das do carril, pois que neste são cerca de metade.

Como a altura da barreta é limitada pela alma do carril é difícil estabelecer

uma ligação robusta, em especial quando o carril tem um peso inferior a 50 kgs. por metro.

No quadro abaixo poder-se-á verificar que a relação s/S se aproxima da unidade sendo s a secção da barreta e S a secção do carril.

É de notar que, de uma maneira geral, é costume reforçar a parte inferior da barreta para lhe aumentar a secção, contribuindo, também, para atenuar o escorregamento dos carris e manter o afastamento das travessas.

Porém, esse refôrço da parte inferior provoca o abaixamento da fibra neutra, suportando a parte superior grande fadiga.

No carril português de 45 kgs/m foi considerada a junta forrada, que tem a barreta interior angular e a exterior duplamente angular, o que contribui consideravelmente para aumentar a secção do par.

Uma boa barreta deve obedecer às seguintes condições:

- 1.^a — ter uma boa superfície de apoio sobre a patilha do carril e sob a cabeça;
- 2.^a — oferecer uma folga suficiente entre a barreta e a alma do carril, para permitir o ajustamento repetido da barreta até um limite de desgaste determinado;
- 3.^a — apresentar uma distribuição equitativa de metal acima e abaixo do eixo neutro para absorver os esforços dirigidos tanto de baixo para cima, como em sentido contrário;
- 4.^a — possuir a máxima resistência para uma determinada secção adoptada

Relação entre a secção de um par de barretas e a do carril correspondente

PAÍSES	Portugal	Austria	Itália	Suécia	Holanda	Argélia	Bélgica	Japão
Peso por metro . . .	45,125	49,05	46,03	43,2	63	50	50	50
Par de barretas . . .	49,58	41,86	46,90	55,24	81	66	64	60,29
Carril	57,85	62,48	59,26	55	81	63	63	64,35
Tipo de barreta . .	Angular	Lisa reforçada	Lisa reforçada	Angular	Lisa	Angular	Lisa tipo C	Angular
Relação s/S	0,857	0,667	0,791	1,000	1,00	1,00	1,00	0,937

5.^a — ter o eixo neutro inclinado o menos possível, sobre o horizonte;

6.^a — realizar uma robusta ligação dos topos dos carris adicionando a tensão dos braços à dos parafusos centrais;

7.^a — ter a estabilidade suficiente para amortecer os choques;

8.^a — ter a configuração necessária para compensar os desgastes dos planos inclinados do carril à medida que esses desgastes aparecem;

9.^a — permitir variações no comprimento dos carris;

10.^a — manter ao mesmo nível as duas extremidades dos carris;

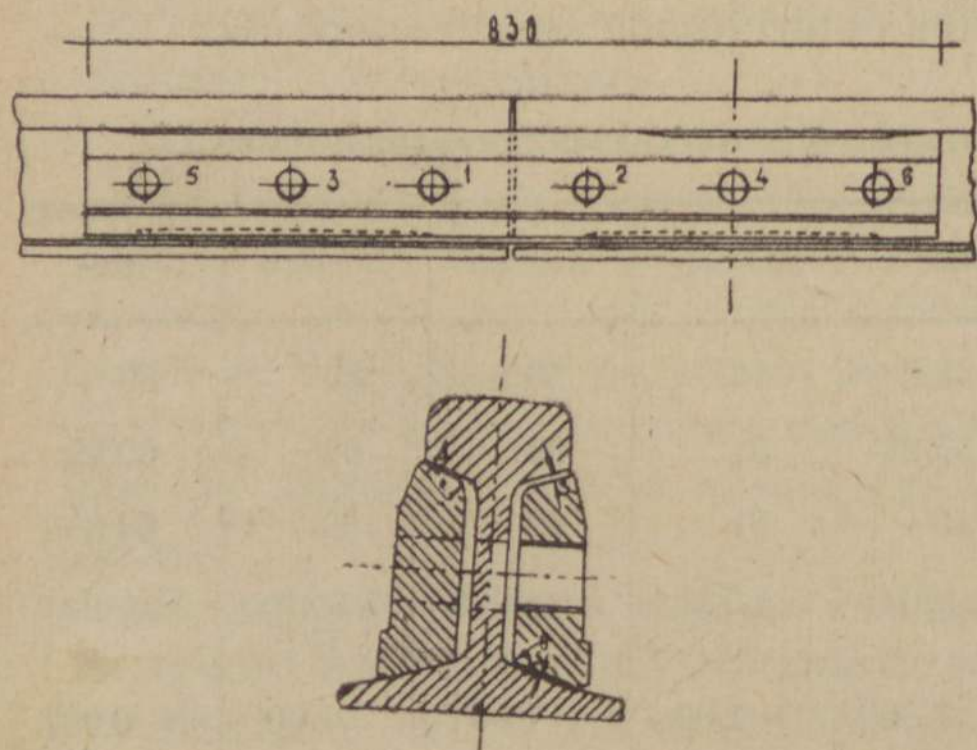
11.^a — não exigir grandes despesas de conservação;

12.^a — Ser fácil de montar e desmontar.

O momento de inércia do par de barre-tas é em geral 30 % a 40 % do momento de inércia da secção do carril, atingindo 50 % e 100 %, respectivamente, nos Caminhos de Ferro da Pensilvânia e Sul-africanos, graças no entanto, a reforços que as tornam *assimétricas*.

Acentue-se, que na barreta belga «tipo C», considerada excelente, aquela relação é da ordem dos 50 %, parecendo não ser uma exigência primacial atingir 100 %.

Em face de todas as considerações sobre barretas e parafusos, a junta Cesar (tipo C), apresenta vantagens sobre todas as juntas que conhecemos, porque possui o maior somatório de condições favoráveis.



Junta C da S. N. C. E.

Esta barreta compreende:

1.^a — uma parte mediana ou parte eclis-sante pròpriamente dita;

2.^a — dois braços elásticos.

A sua parte superior apresenta uma folga de 1 m/m. quando os braços da barreta não se colocam em tensão pelos parafusos, aproxima os braços da alma do carril, obrigando a parte inferior a deslizar sobre a patilha, até que a parte superior fica em contacto com a espalda superior do carril.

Os braços flectem simultâneamente, horizontal e verticalmente, constituindo deste modo fortes molas, que conjugam a sua acção com a das anilhas elásticas postas em tensão pelos parafusos 1 e 2 e obrigando a parte média a suprir o desgaste existente, impedindo o abaixamento da junta e comprimindo fortemente os topos dos carris.

O contacto longitudinal é limitado a 150 na parte média que corresponde à parte mediana de uma barreta ordinária onde o desgaste é maior.

Nos extremos esse contacto é de 50 m/m, na parte inferior, o que permite um desgaste pouco sensível e de 10 m/m superiormente afim de que os extremos se desgastem na mesma proporção que a parte eclissante (150 m/m), para manter a margem de tensão dos braços e impedir a sua tensão pelo aperto dos parafusos 5 e 6.

A barreta César, simétrica, além de satisfazer a grande parte das condições exigidas por uma boa barreta, apresenta além disso as vantagens da barreta longa, que dá a melhor continuidade à via e, devido à sua forma e elasticidade, pode-se adaptar a uma junta com carris diferentes.

A junta perfeita permite realizar a a junta apoiada sobre travessas duplas, com chapins ou sobre uma travessa especial, com as de contra-junta a uma distância mínima, que permite um ataque manual eficaz.

Em suma, a Junta César marca um nítido progresso sobre as juntas ordinárias,

sobretudo quando se usa a via clássica com carris de comprimento médio.

III — Posição relativa das juntas dos carris

A junta concordante é a mais generalizada, conquanto os Estados Unidos da América e o Canadá usem juntas alternadas e banalizadas.

Na junta alternada com carris curtos, verifica-se que:

1.º — os pontos fracos da via são duplicados;

2.º — o trabalho de conservação assim como as oscilações dos veículos, são aumentados;

3.º — é necessário maior número de travessas pois as travessas de junta são mais aproximadas;

4.º — os choques e as vibrações dos veí-

culos são duas vezes mais frequentes, embora menos intensos;

5.º — o material tem uma tendência a ressoar com cada espécie de oscilações;

6.º — o movimento de berço é acentuado quando há deficiências ao ataque da junta.

Contudo a *intensidade do esforço* que provoca as oscilações forçadas é *menor com juntas alternadas do que com juntas concordantes*, havendo portanto vantagem em adoptar aquele sistema com carris longos soldados, sobre travessas com pequeno afastamento.

Sendo vantajoso o emprego das juntas alternadas nas curvas de pequeno raio mas não sendo prático adoptar juntas quadradas, simultaneamente com juntas alternadas, é de recomendar o seu emprego generalizado, em linhas assentes em regiões acidentadas onde predominam as curvas de pequeno raio.

Linhas Portuguesas

Anunciou-se, na Alemanha, que a firma «Krup Stahlbau Reinhausen» concluiu um acordo com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para o fornecimento de uma ponte de caminho de ferro, destinada à linha da Beira Alta, utilizada pelo «Sud-Express».

Esta obra de arte, que deve medir 1.100 metros de comprimento e pesar 3.507 toneladas, custará cerca de 50 mil contos.

Acerca desta notícia, os gabinetes dos srs. ministros da Defesa Nacional e das Comunicações tornaram públicos os seguintes esclarecimentos:

Com intervenção do Estado foi, na realidade, firmado recentemente um contrato entre a Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro e uma importante firma alemã da especialidade para a substituição, não de uma, mas de todas as pontes metálicas do caminho de ferro da Beira Alta, reparação que estará concluída no prazo de catorze meses, isto é, no último trimestre de 1954. O período de duração das actuais pontes está, de há muito, ultrapassado, facto que impede a utilização das modernas máquinas naquela linha e obriga a que os comboios, mesmo os de pequena composição, não possam atravessar as pontes a velocidade superior a 5 quilómetros por hora.

Logo que a substituição esteja concluída, a exploração da linha melhorará, extraordinariamente, permitindo que a duração dos percursos, sobretudo em relação aos comboios internacionais de longo curso, seja sensivelmente reduzida. Por outro lado, a composição dos comboios poderá ser muito aumentada, com grande vantagem para a capacidade de tráfego e para as condições económicas e militares da exploração.

Teleférico para a Pena

Na opinião da Câmara Municipal de Sintra é viável a sua instalação

Na sessão de 3 de Setembro da Câmara Municipal de Sintra, à qual assistiram os srs. Dr. César Moreira Baptista, presidente; capitão Américo dos Santos, vice-presidente; visconde de Asseca, José Maria Tavares e Rui da Cunha, vereadores, foi presente e lida uma comunicação da comissão encarregada do estudo da proposta em que a Companhia Sintra-Atlântico solicitava a concessão para a instalação de um teleférico que ligasse aquela vila à Pena.

Nessa comunicação, a Companhia proponente informou desinteressar-se da proposta apresentada por, presentemente, a mesma não ter viabilidade.

A Câmara entende, porém, que a instalação do teleférico em causa tem viabilidade, em todos os pontos de vista, incluindo o económico, e propôs superiormente, fundamentando devidamente a proposta, a resolução do assunto, a fim de ser dada a concessão da sua exploração, por um prazo razoável, a uma empresa que ofereça garantias de idoneidade moral e material.

A Câmara resolveu que, feito o estudo, o mesmo seja remetido ao sr. ministro das Comunicações.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Lisboa, grande capital europeia

Com a realização, nestes últimos anos, de vários congressos internacionais, Lisboa conquistou, finalmente, a categoria e o título de grande capital europeia. Airosa e clara, com raízes no passado — de que tanto se orgulha, — e orgulhosa também do seu presente, confia com optimismo no seu futuro. Todos os estrangeiros que a visitam, mesmo apressadamente, nunca deixam de se confessar conquistados pelo sortilégio dos seus encantos.

A três grandes congressos internacionais nos queremos referir hoje, nesta página: o dos médicos, o dos architectos e o da reunião Internacional dos Organismos Officiaes de Turismo. Cada um desses congressos trouxe a Portugal centenas de illustres individualidades, que, encantadas com as belezas naturais, os monumentos e o clima, também ficaram agradavelmente impressionados com a hospitalidade da gente portuguesa.

Os médicos estrangeiros que vieram a Lisboa, por alturas do seu Congresso, puderam admirar, além dos encantos da cidade e seus arredores, dois magníficos edificios que colocam Portugal na primeira plana dos países mais actuais: O Instituto de Oncologia e o novo Hospital Escolar.

A architectura portuguesa e o seu interesse artístico e nacional

O Congresso Internacional de Architectura constituiu também um notável acontecimento e foi de algum modo a consagração dos architectos portugueses. Com efeito, os architectos estrangeiros, entre os quais alguns russos, não só apreciaram a architectura histórica do nosso País, mas também a architectura inspirada na tradição nacional.

Conclui-se daqui que o que é verdadeiramente belo e contém uma ideia ou um sentimento elevado nunca envelhece.

Hotéis e paisagens de Portugal

Integrado na realização do VIII Congresso da União Internacional dos Organismos Officiaes de Turismo, foi aberta nos Salões do S. N. I. uma bela exposição de fotografias reproduzindo paisagens, monumentos e hotéis de Portugal. Ao vê-la, ficamos com a certeza de que Portugal é um país maravilhoso e que a indústria hoteleira já é, finalmente, alguma coisa.

Os nossos artistas



Gladiolos — Aguarela de Alice Manarte

Congresso Internacional dos Organismos Officiaes de Turismo

Nada menos que 48 países estiveram representados no VIII Congresso da União Internacional dos Organismos Officiaes de Turismo. O acontecimento é de molde a envaidecer-nos. Portugal já deixou de ser um país desconhecido, principalmente desde a segunda Grande Guerra, quando milhares de refugiados vieram encontrar na parte mais ocidental da Europa a tranquilidade de um lar amigo e a doçura de um clima incomparável.

Portugal, no ponto de vista turístico, é excepcionalmente dotado: clima, praias, termas, história, monumentos architectónicos, museus, vinhos, doçaria e cozinha regional.

Falta, agora, que a iniciativa particular dote com mais hotéis, não só Lisboa mas as principais terras da província.

Neste momento em que o turismo está na ordem do dia, há que prestar homenagem à memória de Fausto de Figueiredo, o criador do Estoril, e à C. P., a quem se deve a organização dos Expressos Populares, que deram a conhecer Portugal aos portugueses.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Henri Jouvenel foi durante muitos anos chefe de redacção do *Matin*. Um dia, chamou como de costume todos os redactores do jornal: — Então, que há de novo?

Imediatamente Jouvenel acendendo um cigarro:

— Nada, responderam-lhe.

— Ora até que enfim chegou o dia em que vamos fazer um jornal excelente!

(do semanário *Na Prora* — Trieste)

O bacteriófago foi há pouco descoberto pelo professor Herelle do Instituto Pasteur: é um corpúsculo vivo, muito mais pequeno que os micróbios, vive no intestino do homem e alimenta-se da sua substância. Para combater as epidemias do cólera já se fazem ingerir aos doentes ampolas bacteriófagas.

(da *Revue de France* — Paris)

Perguntaram um dia a Ponson du Terrail o que significava «Rocambole», nome da célebre personagem do romance universalmente conhecido.

— Encontrei-o num dicionário de horticultura: alho de Espanha, cuja semente abre o apetite. E assim chamei ao meu herói.

(de *Literaturnaia Gazeta* — Varsóvia)

Em Inglaterra funcionam já centros de distribuição de sub-produtos atómicos a baixo preço para médicos e cientistas. Dos laboratórios de Amersham sai para os hospitais o iodo radioactivo destinado a auxiliar o estudo por menorizado da mecânica do corpo humano.

(do semanário *Oggi* — Roma)

A ciência ao atingir o zero absoluto adquiriu espantosos conhecimentos sobre as leis da termodinâmica. Como se sabe o zero absoluto está a 273,18 graus centígrados. Levando por diante tanto quanto possível o abaixamento da temperatura mediante o magnetismo das moléculas e continuando depois a magnetização dos núcleos dos próprios átomos, atinge-se um centéssimo-milionéssimo de grau acima do zero absoluto.

(da revista *Réforme* — Paris)

Produziram-se incidentes sangrentos no palácio de Burd Agassair que acaba de falecer com 103 anos. Os 24 filhos e as 29 filhas do falecido puseram-se a disputar a herança. O tumulto foi terrível. O governo albanês ordenou um inquérito rigoroso, e em Tirana esta desordem única na sua história é o assunto de que falam os jornais.

(do *Eleftheron Vima* — Atenas)

Na composição de certos aços que se usam para os cruzadores entram muitos elementos entre os quais o cromo,

o estanho, o cobre e a platina. Estes corpos, porém, estão distribuídos de maneira desigual pelo globo e algumas regiões detêm o monopólio de certos metais. O manganês, que é de primeira importância para a fabricação do aço existe somente no Brasil e na Costa do Ouro.

(de *Europäische Revue* — Estugarda)

O mais pequeno automóvel utilitário foi lançado pelas fábricas de conhecida empresa americana. Pode ser accionado com o pé ou com a mão. Cento e cinquenta à hora, consumo de 3 litros aos cem quilómetros e «chassis» estreito permitindo que o carro entre por uma cancela que não tenha mais de 65 centímetros de largura.

(de *Mundo Argentino* — B. Ayres)

Segundo um sábio húngaro a insignificante quantidade de água duma gota de orvalho bastaria para inutilizar 78.000 lâmpadas e o simples vapor emitido por uma colher (das de chá) de água quente pode dar cabo de mais de cinco milhões de lâmpadas.

(do *Sie Und Erg* — Zofingen)

No Congo Belga a moda ajudou a combater a malária do seguinte modo: a pele das serpentes é muito procurada nos mercados, e os indígenas criam em cada casa estes répteis alimentando-os com certas espécies de peixes, que por sua vez consomem grandes quantidades de ovos de insectos que encerram o germen da malária e o transmitem.

(do diário *Basler Nachrichten* — Basileia)

Julga-se que o precioso exemplar da Bíblia roubado da Biblioteca do palácio de Windsor, se encontra em poder dum judeu receptador de raridades, em Haya.

(do *Temoignage Chrétien* — Paris)

Uma senhora de Surrey escreveu ao editor do «New Boston Herald» a pedir que suspendesse o seu anúncio para conseguir um quarto sem mobília, pois, ao fim de quatro meses consecutivos de publicação, apenas recebeu resposta dum doente dum manicómio, na Flórida, a oferecer-lhe o dele.

(de *La Risa* — Barcelona)

O grande inventor Edison deixou uma mensagem de 10 palavras que garantia poder repetir póstumamente a uma pessoa de sua escolha. Este documento está em poder de Joseph Duninger. A pessoa, que, invocando o espírito de Edison, registre a mensagem receberá 15.000 dólares legados pelo sábio, depois da verificação oficial deste facto.

(do *Lincoln Mercury Times*)

Recortes sem Comentários

Isto passa-se na Suécia...

A uma pergunta, formulada pela Imprensa sueca: — «Que se passa no país no espaço de 24 horas?» — respondeu, nos seguintes termos, um dos maiores diários de Estocolmo:

«Em 333 nascimentos, três pares de gémeos. Há 165 casamentos, 21 divórcios e 202 falecimentos. Bebem-se 746.000 litros de cerveja, fumam-se... 10.900.000 cigarros, 86 pessoas são punidas por embriaguês, 150.000 pessoas vão ao cinema, expedem-se 21.000 telegramas, estabelecem-se cinco milhões e meio de ligações telefónicas, os correios distribuem... 3.900.000 encomendas e o Governo arrecada 7.500.000 «coroas» de impostos...».

Só em 24 horas!...

(De *O Despertar*, de Coimbra)

500 desempregados em Luanda

Um jornal ultramarino dava-nos há dias esta triste informação:

Calcula-se que haja hoje, só em Luanda, cerca de 500 desempregados europeus, o que deve constituir «record» em toda a história da colonização de Angola.

O facto leva-nos pois a sugerir, mais uma vez, no interesse de todos, que se procure ao menos não se agravar a situação, com a vinda de mais gente sem possibilidades de encontrar aqui ocupação.

Que venha sim, e muita, mas quando seja possível assegurar-lhe uma situação de desafogo, quando se abrirem a uma exploração racional as largas chanas que vão irrigar-se no Sal de Angola, quando as férteis terras de entre Cuanza e Bengo vierem a transformar-se em lindas fazendas irrigáveis, capazes de absorverem milhares de braços portugueses.

Mas, até lá, suspendamos a vinda de novos colonos que, desde que não encontrem ocupação, só vêm abalar o nosso prestígio de povo colonizador, e agravar uma situação, já hoje bastante grave, no que respeita à vida dessa gente que para aí anda desocupada.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

Um incunábulo de 1640 vendido por 4.100 libras

LONDRES, 6 — O marquês de Linlithgow mandou vender em leilão um exemplar do «Catholicon», de Mogúncia, publicado em 1460 e que atingiu o preço de 4.100 libras esterlinas. Os peritos admitem que se trata da primeira obra não religiosa que foi impressa e crêem que é um trabalho de Gutenberg. — (F. P.).

(Dos Jornais)

Um enxame de abelhas fez parar o comboio «Foguete»

GRANJA DO ULMEIRO (Alfarelos), 6 — Deu-se hoje um caso inédito nos anais do caminho de ferro. Quando o chefe da estação de Formoselha pretendia «abrir o disco», sinal que, a cerca de um quilómetro da estação, devia indicar a via livre para a passagem do comboio «Foguete», o disco não funcionou. Por tal motivo o comboio parou naquele local, como ordenam os regulamentos. Verificou-se, depois, que o facto de o disco não funcionar era devido a um enxame de abelhas que se tinha introduzido no mecanismo do mesmo.

Um inspector de Via e Obras, que seguia no comboio, certificou-se do acontecido, depois do que o «Foguete» se pôs em marcha.

(Do *Diário de Notícias*)

Tabernas ao Domingo

Na Guarda há um regulamento camarário que prescreve o encerramento das tabernas nos Domingos, ao meio dia.

Este regulamento estava, desde há muito, a ser cumprido, sem inconveniente para ninguém a não ser para a caixa dos taberneiros.

O Grémio do Comércio da cidade pediu à Câmara a revogação deste regulamento, no que diz respeito às tabernas, de maneira a estas voltarem a estar abertas todo o dia, nos domingos.

Porém a Câmara indeferiu o pedido. A experiência ensina que a taberna fechada ao domingo, pelo menos durante a tarde, é uma medida moralizadora, de que beneficiam muitas famílias a quem a taberna aberta leva frequentemente à miséria.

A Câmara da Guarda defende a família.

Honra-lhe seja.

(De *O Almonda*)

Caminhos de ferro em miniatura

Há caminhos de ferro em miniatura em mais de 250.000 lares americanos, manejados por homens ou crianças. O primeiro combóiozinho é normalmente comprado para o bebé da casa. Mas há algo de atraente nos caminhos de ferro que faz com que o dono da casa acabe por se colocar de joelhos para ver melhor e depressa segue os filhos no desejo de dirigirem o combóiozinho.

Máquinas, vagões e linhas são vendidos por fabricantes especializados, a preços baratíssimos. No entanto, muito dos apaixonados por este tipo de passatempo preferem construir o seu próprio equipamento ferroviário.

Engenheiros e empregados do caminho de ferro auxiliam muitas vezes os clubes juvenis a construir combóios em miniatura.

(Do Boletim da Imprensa dos Estados Unidos)

Vai acabar o Mundo!...

VIENA, 8 — Tendo ouvido dizer que ia acabar o mundo, muitos habitantes de Muerzzuschlag, pequena localidade da Essiria, na Austria, levantaram as suas economias do Banco e fizeram uma grande festa de despedida da vida, outros abandonaram as mulheres para passarem as «últimas horas» com raparigas conhecidas e o dono de uma taberna ofereceu bebidas gratuitas durante toda a noite.

Alguns dos habitantes ofereceram os seus haveres, tornados generosos pelo pensamento de «não o levarás contigo». Muitos pediram dinheiro emprestado e gastaram dinheiro de que não esperavam ser obrigados a restituir, e outros dançaram durante toda a noite, enquanto alguns choravam e rezavam.

Tudo isto aconteceu, quando a filial de uma seita religiosa indicou aos seus sequazes «a data em que acaba o mundo».

A Polícia está agora tentando encontrar a solução de certos problemas domésticos e financeiros resultantes da «última paródia». — R.

Linhas Estrangeiras

ARABIA SANDI Foi recentemente inaugurado na Arábia Sandi, entre o golfo persa e a capital, um serviço rápido de comboios, com carruagens Budd.

O expresso diário é constituído por três carruagens Budd, de aço, com serviço de restaurante, que percorre as 350 milhas do trajecto em 9 horas.

A estação de Dhahran foi reconstruída, sendo actualmente um imponente edifício de betão, com bufete e salas de espera.

Em 18 locomotivas instalaram-se aparelhagens



O revisor de bilhetes numa carruagem Budd, de 2.ª classe, do comboio rápido que presta serviço entre o golfo persa e a capital da Arábia Sandi

de rádio-telefone. O sistema permite as seguintes comunicações: contactos locais entre todas as estações; entre o despacho central de Dammam e os comboios que circulam em qualquer linha.

ESPAÑHA

Reuniu-se, há pouco, em Granada a Conferência Hispano-Luso-Francesa de Caminhos de Ferro para combinar horários entre os três países, reduções de duração das viagens e facilidades de serviços de passaportes e alfandegários em todas as fronteiras. Entre as reduções de viagens conta-se já a de Lisboa-Madrid-Paris por Irun, que passa a ser de menos 4 horas.

— O plano geral de reconstrução da rede geral dos caminhos de ferro espanhóis, que se encontra em execução, importa em 12.661 milhões de pesetas.

Trata-se da renovação de 6.000 quilómetros de

via férrea, melhoria e ampliação de estações aquisição de locomotoras e carruagens, electrificação de 1.100 quilómetros de linhas. Além de material encomendado no estrangeiro, serão construídas em Espanha cem locomotivas eléctricas e seiscentas carruagens.

ÍNDIA

Em 7 de Março inaugurou-se em Nova Delhi a Exposição comemorativa do Centenário dos Caminhos de Ferro Indianos.

A Exposição, que reflecte não só o progresso dos caminhos de ferro mas também o papel que desempenha no desenvolvimento económico do país, ocupou uma área de 16 hectares. Numerosas pinturas manuais descreviam os meios de transporte antigos e modernos empregados na Índia.

Entre os objectos expostos de maior interesse figuraram modelos de vários tipos de ponte utilizados nos caminhos de ferro indianos. Fazendo parte da exposição, que num só dia registou a entrada de 50.000 visitantes, foi montado um caminho de ferro em miniatura com cerca de 3 quilómetros de linha, em que andaram modelos das locomotivas e carruagens de Darjeeling.

Numa nota acerca dos progressos dos caminhos de ferro realizados na Índia, distribuída por ocasião da referida Exposição, lê-se o seguinte:

«Durante os últimos cinquenta anos, a rede dos caminhos de ferro alargou-se mais de 1.000 vezes. Hoje dispõe de 55.000 quilómetros de via servindo uma área de 1.177.000 quilómetros quadrados, a maior rede de caminhos de ferro da Ásia. Tem 6.273 estações, das quais a de Sonapur, no Bihar, tem o cais mais comprido do mundo — 736 metros. A ponte mais comprida (a ponte de Sone) tem 95 tramos de 30 metros cada um; o maior túnel tem 1.200 metros de comprimento.

Os Caminhos de Ferro Indianos tem quase um milhão de empregados de todas as categorias, que vencem 1.230 milhões de rupias (7.380.000 contos) de ordenados e salários—o maior número trabalhando para uma mesma empresa, na Índia. Também são os mais importantes compradores da Índia, sendo de 976 milhões de rupias (5.856.000 contos) o valor do material comprado durante o ano passado. Nesta rede viajam 2.340 passageiros em cada minuto, seja, a maior aglomeração em qualquer rede do mundo. O número de comboios que circulam diariamente é, em média, de 3.877 transportando 2.131.000 passageiros. Se fosse possível juntar todas as carruagens de passageiros que existem hoje na Índia formar-se-ia um comboio com 200 quilómetros de comprimento.

Calcula-se que 18.675 vagões são carregados diariamente com 262.828 toneladas de mercadorias diversas. A quantidade total de carvão consumido nos caminhos de ferro indianos excede 10 milhões de toneladas por ano. O Governo empregou nesta rede de caminhos de ferro a quantia de 8.600 rupias (51.600.000 contos).

Publicações recebidas

Memórias da Ordem dos Engenheiros

O fascículo II do volume I das «Memórias da Ordem dos Engenheiros», agora distribuído, contém colaboração valiosa dos ilustres engenheiros Pedro Celestino da Costa, Albano do Carmo Rodrigues Sarmento, Alexandre R. Ferreira Chaves, António Damião M. Melo, Agnelo Caldeira Prazeres, Álvaro Queiroz de Moraes, José Manuel Leitão, José Melo Cunha, José Gomes Alvarez, Luís Guinapo Feronha e Dr. Bernardino de Pinho.

Entre os assuntos versados neste fascículo, todos eles de interesse, avultam os seguintes: «Perspectivas de Engenharia Sanitária em Portugal», pelo eng. P. Celestino da Costa e «Necessidade, viabilidade e experiência actual dos processos do tratamento de águas, esgotos e eixos», pelo eng. Agnelo Caldeira Prazeres.

Liga Portuguesa de Profilaxia Social — Conferências (7.^a série)

Num grosso volume, a *Liga Portuguesa de Profilaxia Social* reuniu mais uma série de notáveis conferências proferidas com o seu alto patrocínio.

O presente volume, que abre com algumas palavras do sr. dr. Alvaro Rosas, arquiva as conferências pronunciadas no Clube Fenianos Portuenses de 25 de Junho de 1938 a 15 de Abril de 1939, por algumas das mais ilustres individualidades de que a Medicina do nosso País muito justamente se orgulha ou que, noutros sectores nacionais, como o Brigadeiro Manuel Gonçalves da Silveira Azevedo e Castro, como o dr. João de Deus Ramos, pedagogo, ou o dr. Armando de Lacerda, professor de fonética, ocupam posições de relevo e que foram levar à Liga Portuguesa de Profilaxia Social uma colaboração preciosa.

De entre as conferências reunidas neste volume, desejamos, pelo seu alto significado social, distinguir as do Prof. Augusto Monjardino, sobre a função das maternidades; da Dr.^a D. Domília de Carvalho, acerca da assistência de menores a cinemas e a espectáculos teatrais e da Dr.^a D. Maria Celeste Coelho Ribeiro da Costa sobre a educação feminina, como fonte de rejuvenescimento dos povos.

Album de la Exposicion Objetiva Nacional (Venezuela)

O Presidente Provisional dos Estados Unidos da Venezuela, coronel Marcos Perez Jimenez, ordenou a publicação de um album, que ficasse como uma recordação da Exposição Objetiva Nacional realizada, recentemente, em Caracas.

Venezuela é uma nação em pleno progresso económico e social e o documentário presente,

enriquecido com uma série de esplêndidas fotografias, dá-nos um resumo das numerosas obras efectuadas nos últimos quatro anos. O leitor, ao percorrer as páginas deste album, fica habilitado a julgar o critério com que foram invertidos os dinheiros públicos, nestes últimos anos, e até que ponto a acção oficial influíu no desenvolvimento social e cultural da República.

História da Tauromaquia

Com o fascículo n.º 25, desta obra monumental, a que Jayme Duarte de Almeida, um dos seus principais organizadores, vem dando um grande interesse literário e artístico, terminou o capítulo destinado ao «Arquivo Biográfico» das individualidades com prestígio no meio tauromáquico nacional (aficionados, escritores, críticos, pintores, empresários, toureiros, etc.) bem como de todos os cavaleiros, bandarilheiros e espadas portugueses com alternativa e moços de forcado que chefiaram grupos, iniciando se o Vocabulário de todos os termos técnicos e de gíria, usados em tauromaquia.

O interesse artístico deste fascículo é valorizado com dois magníficos «hors-texte», que reproduzem, o primeiro, desenho de cabeças de toiro, e o segundo o retrato, a óleo, de Diamantino Viseu, pelo notável desenhador e pintor Alvaro Duarte de Almeida.

Imprensa

«DIÁRIO POPULAR»

Entrou no 12.º ano de publicação o «Diário Popular», da direcção actual do ilustre escritor e jornalista, dr. Francisco da Cunha Leão, a quem apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações, extensivos ao quadro redactorial e a quantos, noutros sectores, contribuem para o seu prestígio.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

A firma alemã «Krupp Stahlban Rheinhausen» recebeu do Ministério do Ultramar de Portugal — segundo notícias provenientes de Bona, uma encomenda de seis locomotiva pesadas do tipo «Garrat», que se destinam aos caminhos de ferro de Angola.

Esta encomenda está orçada em 32.000 contos.

— No Ministério do Ultramar foi assinado um contrato, no montante de 8.500 contos, relativo ao fornecimento e montagem da estrutura metálica e construção de paredes da oficina central das Oficinas-Gerais do Caminho de Ferro de Luanda.

Centenário da fundação do «Jornal do Comércio»

A Comissão Executiva das comemorações do primeiro centenário da fundação do «Jornal do Comércio», que decorre no próximo dia 17 do corrente, desejando que toda a Imprensa do País se associe à homenagem a prestar ao mais antigo diário português, por cuja redacção têm passado, na qualidade de directores ou colaboradores, algumas das mais ilustres figuras nacionais, solicita, por este meio, a todos os directores dos jornais da província, ilhas adjacentes e ultramar, o favor de, na referida data, enviarem ao sr. Dinis Bordalo Pinheiro, director e proprietário do «Jornal do Comércio», um telegrama de saudações ou de cumprimentá-lo pessoalmente, consagrando se, assim, um século de trabalho e de serviços aos interesses superiores do Império.

* * *

Decorrendo amanhã o primeiro centenário do «Jornal do Comércio», a grande Comissão da Imprensa e a Comissão Executiva, constituídas com o fim de prestar homenagem ao mais antigo diário português, vão na tarde desse mesmo dia, pelas 16 horas, cumprimentar o seu ilustre Director, sr. Dinis Bordalo Pinheiro.

A concentração das duas comissões faz-se à porta do «Jornal do Comércio», Rua de D. Luís d'Almeida e Albuquerque, n.º 5.

A COMISSÃO EXECUTIVA

Excursão de ferroviários italianos a Portugal

Com o patrocínio do Ufficio Centrale Dopolavoro, de Roma, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a colaboração do «Boletim da C. P.», organizou-se uma nova excursão de ferroviários italianos a Portugal, a qual, desta vez, foi dividida em dois grupos: o primeiro, constituído por 34 pessoas, entre as quais algumas senhoras, chegou a Lisboa no dia 15 de Setembro, e o segundo, composto por 23 pessoas, — agentes e famílias — e chefiado pelo sr. dr. António Puoti, funcionário superior do Dopolavoro, chegou a Lisboa no dia 23.

E pela terceira vez e no espaço de três anos que o nosso País é visitado por ferroviários italianos, e o facto, que nos honra por constituir uma prova de interesse e simpatia dos italianos por Portugal, deve-se, em grande parte, à política de boa camaragem e amizade que o «Boletim da C. P.» vem desenvolvendo com êxito apreciável entre ferroviários portugueses e de outros países.

Ambos os grupos foram excelentemente recebidos pelos seus camaradas portugueses e o programa de visitas e passeios, integralmente cumprido, compreendia Lisboa (Aeroporto, Parque Eduardo VII, Montes Claros, Jerónimos, Museu dos Coches, Estádio Nacional), Sintra, Cascais, Nazaré, Alcobaça, Batalha e Cova da Iria.

Os excursionistas levaram do nosso País as melhores impressões.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Outubro de 1903)

Linhas portuguezas

Novo director — Tomou posse do cargo de director dos caminhos de ferro do Sul e Sueste o distinto engenheiro sr. Antonio Lourenço da Silveira, que ali foi substituir o sr. conselheiro Justino Teixeira.

O sr. Lourenço da Silveira, era chefe de divisão de via e obras da direcção fiscal dos caminhos de ferro, tendo sido chefe da construção de linhas que hoje se acham abertas á exploração na rede ferroviária que vae dirigir.

A competencia do novo director garante a sua administração.

O sr. conselheiro Justino Teixeira, que interinamente desempenhava o logar de director, continua no seu cargo no conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado e na fiscalização da construção dos novos caminhos de ferro.

Locomotivas — Por todo o mez de novembro são esperadas em Lisboa mais duas locomotivas *compound* de n.ºs 70 e 71, para a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

O XXIII aniversário do Grupo «Os Carlos»

No dia 4 de Novembro próximo, o grupo «Os Carlos» completa 23 anos de existência. Vai, portanto, entrar no XXIV ano de actividade e para celebrar o facto organizou o seguinte programa:

Domingo, 1

A's 15 horas — Exposição de Enxovais oferecidos pelas famílias e pessoas amigas, para serem distribuídos aos Carlos recém-nascidos no dia 4, dia de S. Carlos, Patrono do Grupo.

A's 16 horas — Homenagem do pessoal da Secretaria ao ex-secretário do Grupo, sr. Carlos Pardal Cardoso.

Segunda-feira, 2

A's 15 horas — Visita dos directores aos hospitais onde distribuirão tabaco aos homónimos ali internados.

Terça-feira, 3

A's 10 horas — Visita dos directores às prisões, e distribuição de tabaco, géneros e dinheiro aos Carlos encarcerados por qualquer delito.

A's 15 horas — Distribuição de um bodo a 500 dos seus protegidos, a qual se realiza na sede, Praça da Alegria, 38.

Quarta-feira, 4

A's 9 horas — Missa de sufrágio pelos Carlos falecidos, no altar de S. Carlos, na Igreja de Santa Maria da Madalena.

A's 20 horas — Jantar de confraternização dos Carlos e suas famílias no Salão Nobre da sede.

Domingo, 8

A's 10 horas — Distribuição de enxovais e berços aos Carlos nascidos no dia 4, nas maternidades ou fora destas.

A's 15 horas — Visita cultural ao novo Museu Escola de Arte Antiga nas Portas do Sol.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 228, de 29 de Setembro de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 6 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual os grupos de excursionistas, viajando ao abrigo do capítulo I da referida tarifa, poderão ser constituídos por qualquer número de pessoas não inferior a dez ou pagando dez bilhetes inteiros.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção Geral do Fomento

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

Aviso

O «Diário do Governo», Série III, n.º 231, de 2 de Outubro de 1953, publica o seguinte:

Concurso público para a execução da empreitada de construção do 4.º troço, entre Matala e Vila Artur de Paiva, na linha de leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Faz-se público que no dia 28 de Dezembro de 1953, pelas 15 horas, se procederá na Direcção-Geral do Fomento, na

Praça do Príncipe Real, 18, em Lisboa, e na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, em Luanda, à recepção e abertura das propostas para o concurso acima indicado.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar no Banco de Angola, à ordem do Ministério do Ultramar, o depósito provisório de 850.000\$, ou na tesouraria do Caminho de Ferro de Luanda o correspondente em angolares, mediante guias passadas respectivamente pela Direcção-Geral do Fomento e pela contabilidade da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro de Luanda, até à antevéspera da data do concurso.

Este depósito pode ser substituído por garantia bancária, aceite pelo Estado e válida até à efectivação do depósito definitivo.

As garantias submetidas à aceitação superior por intermédio desta Direcção-Geral deverão ser entregues com uma antecedência de, pelo menos, dez dias em relação à data do concurso.

O programa do concurso e caderno de encargos podem ser consultados todos os dias úteis, durante as horas de expediente, na Direcção-Geral do Fomento e na Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, em Luanda.

SE CASA PÕE CASA...

SE TEM CASA SEGRE-A NA

U L T R A M A R I N A

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia de Circo.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Sangaree»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A grande mentira»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



Domingos de Lisboa

MUSEU DE RAFAEL BORDALO PINHEIRO

(CAMPO GRANDE)

PARA bem se conhecer a obra do grande Mestre de caricatura e cerâmica que foi Rafael Bordalo Pinheiro, é indispensável visitar o seu Museu: um dos mais interessantes da Capital.

Toda a sociedade portuguesa e brasileira dos últimos decénios do século XIX, vista pelo lápis sorridente daquele grande Artista, se encontra exposta nestas salas, dando-nos uma invulgar sensação de vida, graças à maneira criteriosa como o Museu se encontra organizado.

De uma visita ao «Museu de Rafael Bordalo Pinheiro» colhem-se impressões que dificilmente serão esquecidas.

ABERTO TODOS OS DIAS, EXCEPTO ÀS SEGUNDAS-FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DAS 11 ÀS 17. ENTRADA GRÁTIS.

PASSAM JUNTO DESTA MUSEU: ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS 2 E 2A
AUTOCARROS DA CARREIRA 7



COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8953

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A

✧ — ✧

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

✧ — ✧

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

✧ — ✧

Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

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 —

Tosse?

