

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Horbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1287

Agosto 1941

ANO LIII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

DR. MANUEL MÚRIAS

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES

General JOÃO DE ALMEIDA

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ

S U M A R I O

Angra do Heroismo (Açores), Jardim Público. 403

O Caminho de Ferro de Benguela, pelo Eng.º J. Fernando
de Souza 405

Novo regulamento de fiscalização das caldeiras de locomotivas. 407

Caminhos de Ferro Coloniais 410

Ecos & Comentários, por Sabel. 410

A Guerra e os Caminhos de Ferro 411

Linhas Estrangeiras 412

Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho. 413

Actualidades Cinematográficas, por António de Carvalho
Nunes 414

Há 50 anos 415

Parte Oficial 416



Angra do Heroísmo, (Açores)
Jardim Público

O Caminho de Ferro de Benguela

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

TEMOS presente o Relatório e Contas da Companhia de Caminhos de Ferro de Benguela do ano de 1940, do qual nos cumpre dar, como é costume, notícia suficiente.

Apesar das profundas perturbações económicas ocasionadas pela guerra em tôda a parte, as receitas da exploração não sofreram grande alteração, pois atingiram 40.693 contos em 1940 contra 40.285 em 1939, o que representa um aumento de 408 contos.

As variações ocorridas foram de 1.174 contos e 616 para menos em passageiros e diversos, largamente compensadas pelo aumento de 2.199 contos em mercadorias de G. V. e P. V..

As despesas foram as seguintes:

	1940	1939
Ordinárias	24.254	25.062
Fundo de renovação . . .	7.150	7.150
	<u>31.404</u>	<u>32.212</u>

Menos em 1940—808

O fundo de renovação, que em 31 de Dezembro de 1939 tinha um saldo de 24.853 contos, foi reforçado em 1940 com 7.150 contos e como os trabalhos executados somaram apenas 1.748, o saldo do fundo elevou-se a 30.265.

Continua-se a reservar os lucros líquidos para amortização de obrigações. Prosseguem os trabalhos de colonização na ex-

periência feita pela Companhia nos últimos cinco anos.

Também vão aumentando os maciços florestais para fornecimento de combustível, os quais contam já mais de 3 milhões de árvores.

A C/ de Ganhos e Perdas contém a verba de 6.929 contos ou £ 63.000 para amortização de obrigações.

Às receitas de exploração juntam-se 461 contos fora do tráfego, provenientes de juros e descontos e de lucros na venda de títulos.

* * *

No último decénio as receitas subiram de 28.937 contos em 1930 a 40.693 em 1940, enquanto as despesas passaram de 24.066 a 31.409. O rendimento líquido elevou-se de 4.870 contos a 9.289.

A extensão explorada foi sempre a mesma, 1.347 quilómetros, de modo que a receita por quilómetro subiu de 21.482\$ a 30.210\$.

O coeficiente de exploração desceu de 0,831 a 0,771.

Isto apesar das circunstâncias críticas do período atravessado.

O percurso dos combóios foi de 1.161.000 em 1940 contra 1.297.000 em 1939.

O mapa que publicamos na página seguinte mostra as diversas parcelas de que provém a receita,

DESIGNAÇÃO	RECEITAS ORDINÁRIAS		TOTAIS	RECEITA TOTAL
	Quantidades	Importâncias		
Passageiros				
1.ª classe	2.132	302.924\$13		
2.ª classe	40.572	633.110\$68		
3.ª classe	37.950	293.125\$08		
Indígenas	131.489	716.690\$92		
Suplementares	—	58.783\$27	2.004.634\$08	2.004.634\$08
Grande Velocidade				
Bagagens Quilos	342.782	195.629\$04		
Mercadorias »	2.128.261	451.514\$62		
Carruagens e gado	2.125.076	185.471\$31		
Diversos	—	200.168\$34	1.032.783\$31	
Pequena Velocidade				
Mercadorias — tráfego interno Quilos	262.623.631	16.659.988\$80		
Carruagens e gado »	599.031	43.224\$24		
Transportes de serviço. Quilos	85.900.886	190.389\$44		
Minério »	57.296.050	15.353.969\$10		
Tráfego internacional »	7.968.453	2.356.440\$34		
Diversos	—	607.275\$36	35.211.287\$28	36.244.070\$59
Receitas fora do Tráfego				
Aluguer de material circulante		24.130\$40		
Venda de água		51.477\$00		
Telegramas	7.556	165.346\$00		
Armazenagens		9.752\$42		
Receitas hospitalares		21.164\$64		
Receitas eventuais		1.677.548\$16		
Compensação de despesas		495.348\$97	2.444.767\$59	2.444.767\$59
				40.693.472\$26

Para que o estudo fôsse completo deveríamos confrontar os resultados da exploração da linha de Benguela com os das outras existentes na província de Angola: Loanda a Ambaca e um prolongamento, os seus diversos ramais que têm sido anteriormente construídos.

Não me têm vindo à mão as respectivas estatísticas.

Apenas o *Anuário Estatístico de 1939* tem os dados essenciais acêrca dos caminhos de ferro de Moçambique, que somam 1.306 quilómetros, dispondo de 90 locomotivas, 1.496 furgões e vagões e 66 carruagens.

O movimento de passageiros atingiu

606.483 dos quais 9.247 foram de 1.^a classe, e 90.124 de 2.^a, o resto de 3.^a.

As mercadorias somaram 1.508.000 toneladas.

As receitas do tráfego ascenderam a 87.863 escudos, sendo 8.385 de passageiros, 668 de mercadorias g. v. e 77.409 de p. v.

Houve 86.535.687 passageiros quilómetros e 344.172.471 toneladas quilómetros.

O coeficiente médio da exploração foi de 49,22.

As despesas de exploração somaram 43.248 contos.

Há ainda no *Anuário* alguns elementos acêrca dos caminhos de ferro da Índia.

Novo regulamento de fiscalização das caldeiras de locomotivas

É sabido o perigo que oferece uma caldeira de locomotiva em serviço, quando não haja a devida vigilância sobre os seus pontos fracos e a verificação das condições de resistência em que se encontram esses pontos quer por fendas ou corrosão de chapas possam oferecer perigo e se haja recorrido à reparação por soldagem.

As leis respectivas impõem portanto severa fiscalização ordinária e extraordinária, a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O *Diário do Governo* I série de 16 de Julho publicou um minucioso regulamento da matéria que constitui o Decreto-lei n.º 31.394.

Definem-se nêle as caldeiras de locomotivas, instituem-se as regras relativas aos aparelhos de segurança e fiscalização, às provas hidráulicas e às experiências de caldeiras, bem como ao emprêgo de soldaduras. Vêm finalmente as disposições gerais e transitórias que devem ser observadas. Nestes últimos tem-se em conta as dificuldades provenientes do actual estado de guerra.

O novo regulamento é um diploma proficiente e de incontestável utilidade, pelo que mereceu elogio a sua elaboração e promulgação.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

DECRETO-LEI N.º 31.394

Convindo proceder à regulamentação da matéria referente a caldeiras de locomotivas e outros recipientes trabalhando sob pressão, affectos ao serviço dos caminhos de ferro do continente e ilhas adjacentes, cuja fiscalização está a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do decreto n.º 13.510, de 12 de Abril de 1927;

Tendo em vista o disposto no artigo 41.º do decreto com fôrça de lei de 31 de Dezembro de 1864;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovado o regulamento de caldeiras de locomotivas e recipientes sob pressão dos serviços ferroviários,

que fica fazendo parte integrante do presente decreto e que baixa assinado pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 16 de Julho de 1941. —
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Mário Pais de Sousa* — *Adriano Pais da Silva Vaz Serra* — *João Pinto da Costa Leite* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Duarte Pacheco* — *Francisco José Vieira Machado* — *Mário de Figueiredo* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

Regulamento de caldeiras de locomotivas e recipientes sob pressão dos serviços ferroviários

CAPÍTULO I

Definições e designações

Artigo 1.º Consideram-se caldeiras de locomotivas, para efeito do presente regulamento, as que estiverem montadas em máquinas empregadas na tracção de combóios, ou a elas se destinem, e sirvam para produzir o vapor necessário à sua propulsão.

Serão designadas no presente regulamento por «caldeiras de locomotivas».

Art. 2.º As restantes caldeiras empregadas em instalações fixas, semi-fixas ou locomóveis, destinadas à construção ou exploração de caminhos de ferro, serão designadas por «caldeiras de instalações».

Art. 3.º O termo genérico «caldeira» ou «caldeiras» applica-se às duas classes de caldeiras referidas nos artigos 1.º e 2.º e indica que a matéria do ou dos artigos é applicável às duas espécies em comum.

Art. 4.º A fiscalização das caldeiras em serviço nos caminhos de ferro, tanto nas locomotivas como em quaisquer outras instalações de energia, será exercida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. A designação de «empresas» ou «companhias» empregada neste regulamento applica-se exclusivamente às empresas ou companhias de caminhos de ferro.

CAPÍTULO II

Aparelhos de segurança e fiscalização

Art. 5.º Cada caldeira de locomotiva deverá ter duas válvulas de segurança, do tipo apropriado, e tais dimensões que cada uma delas possa evacuar uma quantidade de vapor suficiente para evitar que a pressão do vapor se eleve, em qualquer caso, a mais de 5 por cento além do timbre. O seu diâmetro não deverá, em geral, ser superior a 100 milímetros.

Depois de uma descarga, a pressão não deverá descer mais de cerca de 1 quilograma abaixo do timbre.

Devem estar reguladas de maneira que a sua descarga começará quando a pressão na caldeira fôr igual ao timbre menos 0^{kg},200.

§ único. As caldeiras de instalações cujo timbre seja igual ou inferior a 8 quilogramas poderão ter apenas uma válvula de segurança. Para timbres superiores é obrigatória a existência de duas válvulas.

Art. 6.º As válvulas de segurança deverão possuir um dispositivo que impeça ou denuncie qualquer alteração abusiva na carga ou na tensão das molas, ou contrapesos, susceptível de embarçar ou retardar a sua descarga quando a pressão na caldeira atinge o valor previsto no artigo antecedente.

§ único. As alterações que, por motivo de variação de elasticidade das molas ou outros, as empresas se vejam obrigadas a fazer nesses dispositivos para que as válvulas continuem a funcionar nas condições prescritas no corpo deste artigo deverão ser imediatamente comunicadas à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º As válvulas de segurança devem estar montadas em local onde sejam, tanto quanto possível, visíveis do pessoal que trabalha com a caldeira e onde, ao mesmo tempo, não haja risco de se darem arrastamentos de água durante a descarga.

Art. 8.º Todas as caldeiras serão munidas de, pelo menos, um manómetro indicativo da pressão respectiva. Estes manómetros deverão satisfazer ao prescrito nos artigos 1.º, 2.º, 3.º (corpo do artigo e seus §§ 2.º e 4.º) e 5.º do decreto n.º 29:710, de 19 de Junho de 1939.

Art. 9.º Os manómetros serão aferidos sempre que as caldeiras sofram reparações importantes e, obrigatoriamente, de dois em dois anos.

Art. 10.º Os manómetros que no acto de aferição apresentem diferenças superiores a 2 por cento sobre as indicações do manómetro-padrão deverão ser substituídos ou devidamente afinados.

Art. 11.º Os engenheiros da fiscalização deverão, sempre que o entenderem útil, comparar os manómetros das caldeiras em serviço com o manómetro-padrão e fazê-los substituir quando as suas indicações apresentarem diferenças superiores a 2 por cento sobre as dêste.

Art. 12.º Os manómetros serão graduados em kg/cm². A graduação começará em zero e compreenderá, pelo menos, a pressão timbre mais a sobrecarga legal de prova a frio da caldeira onde se destinar a servir.

Art. 13.º No mostrador da graduação a pressão timbre será marcada com um traço vermelho bem visível.

§ único. Um ponteiro testemunha, montado no mesmo mostrador, servirá para denunciar a todo o tempo se a pressão timbre foi alguma vez excedida.

Art. 14.º Em todas as caldeiras haverá um dispositivo permitindo a montagem eventual do manómetro-padrão.

Art. 15.º A instalação dos manómetros deve ser tal que evite todas as causas de erro provenientes dela, tais como condensações ou arrastamentos de água, entupimento de tubos de condução de vapor, etc.

Art. 16.º Os manómetros serão obrigatoriamente marcados com o número da caldeira, podendo, porém, as empresas juntar-lhe qualquer outra marca ou número, sem prejuízo da primeira.

§ único. Depois da aferição, a caixa do manómetro será selada, com selo de chumbo, em presença do engenheiro da fiscalização.

Art. 17.º As caldeiras trabalhando com vapor sobreaquecido deverão ser munidas de um pirómetro, colocado em posição bem visível para o maquinista. A graduação dos pirómetros será feita em graus centígrados e estender-se-á até 50º pelo menos além da temperatura mais elevada a que po-

derá ser levado teoricamente o sobreaquecimento do vapor na caldeira em que foram montados.

Art. 18.º Na frente das caldeiras das locomotivas, colocados de modo que possam ser consultados constantemente pelo fogueiro e pelo maquinista, haverá dois indicadores de nível da água em que este possa ser observado por transparência.

A extremidade inferior dos indicadores deve estar, pelo menos, 60 milímetros acima da chapa do teto da caixa de fogo interior.

Um traço bem visível sobre uma chapa cravada na frente da caldeira, próximo de um dos indicadores, corresponderá à parte superior do teto da fornalha em contacto com a água.

§ único. As caldeiras de instalações com capacidade inferior a 1^m3,5 poderão ter apenas um indicador de nível.

Art. 19.º Os indicadores de nível, quando susceptíveis de se fracturarem por excesso de temperatura ou outras causas, deverão possuir um resguardo que, sem prejudicar a perfeita visibilidade das suas indicações, impeça que os estilhaços vão atingir o pessoal. Um jogo de torneiras manobráveis simultaneamente permitirá interceptar toda a comunicação do interior da caldeira com os indicadores.

Art. 20.º Todas as caldeiras de locomotivas deverão possuir dois parafusos fusíveis colocados no teto da fornalha. O enchimento fusível terá um diâmetro mínimo de 14 milímetros no fundo da rôsea e a sua extremidade superior ficará a cerca de 20 milímetros da face interna do teto da caixa de fogo em contacto com a água. Serão punçoados com o carimbo da empresa na parte superior.

CAPÍTULO III

Provas hidráulicas e experiências de caldeiras

Art. 21.º As provas hidráulicas serão executadas a frio pelos engenheiros da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, coadjuvados pelos agentes das empresas e com pessoal operário fornecido por elas. As bombas de pressão serão também fornecidas pelas empresas, que procederão à sua montagem.

Art. 22.º As provas hidráulicas das caldeiras devem renovar-se:

- a) De cinco em cinco anos;
- b) Depois de reparações importantes (substituição total ou parcial de chapas, colocação de remendos ou reforços importantes, etc.);
- c) Sempre que sofram operações de soldadura de certa importância;
- d) No fim de mais de um ano de estacionamento antes de entrarem em serviço;
- e) Quando houver motivo de suspeitar da segurança da caldeira.

Art. 23.º As provas hidráulicas deverão ser executadas com a caldeira nua e sem pintura, sem grelhas, nem forros, com as juntas e uniões perfeitamente estanques, e colocada de modo que possa ser examinada exteriormente por todos os lados e no interior das caixas de fogo e de fumo.

No decurso da prova, cuja duração será regulada em cada caso pela fiscalização, esta deverá verificar que se não apresentam fugas ou perdas de água que determinem abaiamentos rápidos e apreciáveis de pressão.

As fugas ou perdas por gotejamento em escoras, tubos, costuras ou pelas juntas não darão, em geral, lugar à rejeição da caldeira. Podem ser quasi sempre estancadas por simples encalques, mandrilagem dos tubos ou refeição das juntas.

Quando, porém, as fugas se produzam por via de fendas em plena chapa ou entre os furos dos rebites, entre os furos dos rebites e os bordos das chapas ou, ainda, entre os alvéolos dos tubos, nas linhas de soldadura e em certas costuras atacadas de corrosão, devem dar lugar à rejeição da cal-

deira, com exigência de nova prova depois das reparações necessárias. As deformações permanentes também podem constituir motivo de rejeição. A fiscalização deverá verificar, sobretudo nos casos suspeitos, que o escoramento tanto dos tetos das fornalhas como das chapas laterais da porta e tubular das caixas de fogo se encontra em bom estado, para o que usará dos meios de investigação necessários. Deverá certificar-se de que as chapas da fornalha não apresentam corrosões nem diminuições de espessura que possam pôr em risco a sua segurança.

Art. 24.º As pressões de prova das caldeiras de locomotivas serão dadas em kg/cm², até ao timbre de 12 quilogramas, por uma sobrecarga de 5 quilogramas. Para timbres superiores a 12 quilogramas a carga de prova será calculada pela fórmula $P=1,2p+3$, em que P e p são, respectivamente, a pressão de prova e o timbre.

Os valores de P serão sempre arredondados para a unidade imediatamente superior em kg/cm² (a).

§ 1.º Para as caldeiras novas a pressão de prova será dada pela fórmula $P=1,3p+3$, em que P e p são, respectivamente, a pressão de prova e a pressão timbre. O valor de P será sempre arredondado para a unidade imediatamente superior.

§ 2.º Para as caldeiras de instalações que tiverem um timbre de 0kg,3 a 5 quilogramas a carga da prova será igual ao mesmo timbre, com um mínimo de 0kg,5/cm². Além de 5 quilogramas a sobrepressão será de 5 quilogramas até 12 quilogramas e daí por diante as previstas no artigo 24.º.

Art. 25.º As provas a quente serão feitas à pressão timbre, podendo ser aproveitadas para as realizar as experiências de funcionamento das locomotivas onde forem montadas, se a fiscalização entender dispensável o desguarnecimento da caldeira.

Os defeitos encontrados deverão ser corrigidos antes da entrada em serviço da locomotiva e poderão provocar a sua rejeição se a sua importância o justificar.

(a) Com o emprêgo desta fórmula obtêm-se valores intermédios entre os exigidos pelo regulamento belga e suíço da 1.ª prova e superior ao suíço de renovação de provas. Assim, para as seguintes pressões timbres obtêm-se as sobrecargas adiante indicadas:

Até 12 quilogramas	5 quilogramas
De 13 a 15 quilogramas	6 quilogramas
De 16 a 20 quilogramas	7 quilogramas
De 21 a 25 quilogramas	8 quilogramas
Etc.	

CAPÍTULO IV

Emprêgo de soldaduras

Art. 26.º Nas reparações das caldeiras é admitido o emprêgo de soldadura eléctrica ou autogénea, conforme os casos.

§ 1.º O pessoal destinado a operações de soldadura em caldeiras será devidamente seleccionado por meio de aprendizagem especial, terminada por exame de aptidão.

Os nomes dos agentes escolhidos serão sempre comunicados à Direcção Geral de Caminhos de Ferro e as provas do exame serão submetidas a ensaios mecânicos e exame radiográfico, segundo programa a estabelecer.

§ 2.º Na execução dos trabalhos de reparação por soldadura observar-se-ão as seguintes regras gerais:

1.º Os adelgaçamentos ou faltas de matéria provocados por corrosões podem ser cheios por meio de soldadura. Como, porém, a acção desta, neste caso, só serve para impedir que os efeitos da corrosão continuem, sem restabelecer em geral a resistência primitiva, a operação de soldadura não dispensa, na maioria dos casos, a colocação de um refôrço cravado, cobrindo largamente a parte afectada pela corrosão;

2.º As fendas em plena chapa, quando esta está consolidada por escoramento, podem ser reparadas por meio de soldadura, seguida de martelamento, obrigando a uma vibração ao longo dela; a soldadura deverá abranger não só a extensão da fenda, mas também uma extensão suficiente para cada lado dos seus extremos, para que se entre na parte sã;

3.º Para as chapas não consolidadas por escoramento admite-se que a soldadura apresentará apenas uma resistência de cerca de 50 por cento da resistência primitiva.

A outra metade deverá portanto ser compensada por meio de refôrço cravado, cobrindo largamente a parte soldada.

Art. 27.º Sempre que entre as reparações efectuadas tenham sido executadas soldaduras ligando chapas ou parte de chapas, depois da prova a frio e de retirada a pressão, será feito um martelamento ao longo da soldadura, de modo a produzir-se uma vibração em toda a sua extensão. Em seguida, após um repouso de dez minutos, proceder-se-á a uma nova prova a frio com uma pressão dada pela fórmula $P=1,1p+2$, em que P e p são, respectivamente, a pressão de prova e o timbre da caldeira.

O valor de P , expresso em kg/cm², arredondar-se-á para a unidade imediatamente superior.

Art. 28.º Para soldaduras de grande extensão poderá ser exigido um exame radiográfico, com ou sem dispensa das provas indicadas no artigo 27.º.

Art. 29.º Não são admitidas:

- a) Soldaduras ligando duas chapas em ângulo vivo;
- b) Soldaduras de fendas ramificadas ou divergindo de um ou mais pontos centrais;
- c) Soldaduras de partes de peças constituídas por metais diferentes.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e transitórias

Art. 30.º Nenhuma caldeira poderá entrar em serviço, depois de submetida a prova hidráulica, sem possuir a respectiva chapa de timbre fornecida pela fiscalização.

Art. 31.º Nos termos do artigo 10.º do regulamento de polícia e exploração dos caminhos de ferro, as empresas deverão ter sempre em dia livros de registo de onde constem minuciosamente descritas as reparações que as caldeiras forem sofrendo.

No cabeçalho da descrição de cada grande reparação ou reparação de conservação serão inscritos:

- a) O número da caldeira;
- b) O número da matrícula da chapa de timbre;
- c) O número da locomotiva em que vai ser montada;
- d) O número do manómetro;
- e) As datas de entrada em reparação e da prova hidráulica, aferição do manómetro e da última prova hidráulica anterior;
- f) O percurso total da caldeira até à entrada em reparação;
- g) O percurso da chapa tubular.

Estes livros serão visados e anotados pelos engenheiros da fiscalização e ser-lhes-ão apresentados todas as vezes que forem requisitados.

Art. 32.º A presente legislação é aplicável, de um modo geral, a todos os recipientes destinados a conter gases sob pressão, qualquer que seja a sua capacidade ou timbre.

Art. 33.º Havendo ainda algumas caldeiras de locomotivas que têm apenas um indicador de nível por transparência e um jogo de torneiras de prova, poderá manter-se temporariamente esta disposição, a despeito do que prescreve o artigo 18.º do presente regulamento, mas deverá ser modificada, nos termos do mesmo artigo, logo que se proceda à substituição da chapa da porta da caldeira, à desmontagem



Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foi fixada em Sá da Bandeira a Brigada de Estudos encarregada da reconstrução da linha férrea de Mossâmedes ao planalto da Huila — de que fazem parte os srs. engenheiros António Cabrita, António Miranda Guedes, Albino da Silva Arôso e Renato de Sousa Pais, e o sr. Fernando Marques da Silva, auxiliar da Missão.

ÍNDIA

A «The West of Índia Portuguese Guaranteed Railway C.^a Ltd.» entregou agora a importância de 4.952-16-11 libras do saldo de contas do Caminho de Ferro de Mormugão, a favor do Governo Português.

MOÇAMBIQUE

Tem-se procedido com muita regularidade à reparação de alguns troços das linhas desta colónia, que careciam de melhoramentos de pouca importância, mas que eram necessários. As despesas não montam a grandes somas.

da respectiva caixa de fogo interior ou da própria caldeira, ou ainda no decurso de uma grande reparação.

Art. 34.º Todas as caldeiras de locomotivas deverão possuir dois injectores de alimentação, que se manterão permanentemente em estado de funcionamento perfeito. Se, além destes injectores, houver outros aparelhos de alimentação, eles deverão igualmente manter-se em perfeito e permanente estado de funcionamento.

Art. 35.º Enquanto se mantiverem as dificuldades de obtenção de materiais, derivadas do actual estado de guerra, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá dispensar as empresas das obrigações que derivam das disposições do § único do artigo 13.º e das do artigo 17.º, bem como dos exames radiográficos previstos no § 1.º do artigo 26.º e no artigo 28.º. Essas prescrições tornar-se-ão porém obrigatórias logo que cessem as causas que aconselham agora a sua dispensa.

§ único. Em caldeiras em que, pela disposição ou distribuição dos seus órgãos acessórios, não convenha, sob o ponto de vista da sua resistência, a colocação do segundo indicador de nível de água, prevista no artigo 18.º, poderá essa modificação ser dispensada, mediante parecer da fiscalização, tornando-se, porém, obrigatória quando a caldeira ou caixa de fogo forem substituídas.

Art. 36.º Continuam em vigor todas as prescrições e disposições do regulamento de caldeiras anexo ao decreto n.º 8:332 que não colidam com as do presente regulamento. Estas substituem e anulam, para as caldeiras das locomotivas e de instalações de energia das companhias de caminhos de ferro, todas as disposições e prescrições em contrário insertas em regulamentos anteriores.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.

Ecos & Comentários

Por SABEL

O Atlântico e a nossa neutralidade ou Teófilo Braga, profeta

No diário A Pátria, de Angra do Heroísmo, encontramos num dos seus últimos números um «Eco» curioso, intitulado «Teófilo Braga, profeta», que vamos reproduzir:

«Há 35 anos, em amena conversa com um amigo seu, jornalista conhecido, o ilustre autor da «História da Poesia Popular» afirmou-lhe:

— O Atlântico é nosso e a necessidade de que sejamos autónomos para não pertencermos mais a estes do que àqueles, e a nossa situação de potência neutra, salva-nos. Nenhum país grande consentirá que outro nos empolgue, porque todos nos desejam neutros. À sombra dessa neutralidade e servidos por homens novos, poderemos preparar em tranqüilidade o futuro e criar ainda um grande império colonial.»

A profecia de Teófilo Braga, que é açoreano, natural de Ponta Delgada, cumpre-se e faz-se realidade magnífica. Não esqueçamos, a propósito, que Teófilo Braga acreditou sempre num destino mais alto da nacionalidade portuguesa e foi dos primeiros que se insurgiram contra o pessimismo de Oliveira Martins.

Exército Brasileiro

FOI recentemente publicado o Estatuto dos Militares do exército militar brasileiro.

A «Revista Infanteria» diz:

«Interessantes são algumas passagens que nos trazem a certeza de que assistiu à codificação dos princípios gerais da vida militar brasileira um espírito essencialmente moderno dentro das normas disciplinares e francamente produtivas.

— «O serviço militar é extensivo às mulheres».

— «O serviço militar é pessoal, nacional, obrigatório e igual para todos.»

São estas, em súmula, as bases do novo Regimento do Exército Brasileiro que no seu art. 45.º, frisa:

— «A carreira das armas não é emprêgo, mas profissão toda feita de abnegação e altruísmo. Assim, os militares de carreira não são funcionários públicos, formam uma classe de servidores da Pátria.»

E no art. 53.º:

— «Os militares em serviço activo não podem permanecer mais de 90 dias sem exercerem função privativa do seu posto ou do posto imediatamente superior.»

O serviço militar é extensivo às mulheres. Calcule-se que 25 % da mulher brasileira se alistava no exército; certamente resultava que se há preferência pela mulher o homem militar tinha de ser licenciado para tratar do arranjo da casa.

Se querem, podemos estar de acôrdo.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXIV

Pela U. P. sabe-se que aeródromos, instalações industriais e ferroviárias da Inglaterra foram atacados pelos alemães durante um «raid» diurno contra aquele país. Bombardeiros alemães destruíram importantes instalações industriais e ferroviárias na zona meridional. Foram, também, provocadas destruições nalguns aeródromos.

— Diz a D. N. B. que no «raid» inglês a Colónia, Duisburg e Bachum a indústria e as instalações dos caminhos de ferro foram pouco danificadas.

— A E. T. diz que no Nordeste da Síria há notícia de que as tropas inglesas, avançando no Irak, atingiram a fronteira turca, cerca de Kamachlle, conseguindo, assim, o domínio da via férrea entre a Turquia e o Irak. Estas forças, ao que parece, são acompanhadas de outras, que estão abrindo caminho para a Síria, vindas do Irak, ao longo do Eufrates.

— A E. T. comunicou que depois do ataque a Colónia e quando os bombardeiros ingleses se retiraram avistavam-se ao longo de uma grande área do bairro industrial duas grandes linhas de focos incendiários, ardendo violentamente. Em frente da ponte suspensa, perto da de Hohenzollern, observava-se «um incêndio violentíssimo». Noutro ponto ardia uma grande fábrica, enquanto colunas de densa fumaça negra, junto da via férrea, indicavam que ardia um grande depósito de gasolina. À medida que os fogos alastravam atingiam depósitos de material explosivo. Quando se deu uma destas terríveis explosões, vários pilotos viram que um grande edifício ia pelos ares.

— Por informação da E. T. tem-se conhecimento de que a reocupação de Berbera deve marcar o princípio da última fase da campanha contra os italianos na Africa oriental, cujo destino está agora claramente indicado. Essa operação é mais uma prova da importância que há a atribuir à posse do domínio do mar.

Este golpe súbito na retaguarda italiana ameaça, também, o caminho de ferro que liga Addis-Abeba a Djibuti. É possível que os italianos se preparem para defender a linha principal dos ataques do lado da Somália Italiana, em direcção a Jijiga e a Diredaúá, mas há a notar que a nova

ofensiva tem todas as possibilidades de vir a desenvolver-se ao longo da fronteira que separa a Somália Francesa da Britânica.

Depois de conquistada esta linha de fronteira, o caminho de ferro fica a poucos quilómetros de distância. Qualquer ataque neste sentido ameaçará Diredaúá, que já está, também, ameaçada pela outra coluna que marcha sobre ela, vinda do Sul.

— A R. R. comunica que se deu início à execução do acordo para a troca de feridos de gravidade, entre a Grécia e a Itália. O primeiro comboio com feridos gregos — dezasseis carruagens especiais — atravessou a Iugoslávia. Na estação de Linbliana, o comboio parou, para ser feita uma operação urgente, a um soldado grego, por cirurgiões italianos. Essa intervenção deu bom resultado.

A «Politika» informa que deixou a Grécia outro comboio com duzentos e cinquenta feridos italianos.

— Segundo comunica a E. T., houve contínua actividade da aviação de caça e bombardeamento, na região de Keren. Foram bombardeadas em vôo mergulhante e metralhadas, tropas e posições de artilharia no monte Sanchil. Foi, também, atacado o caminho de ferro que passa a Sueste daquela posição.

— A E. T. anuncia que os ingleses tomaram Daghabur que fica a 170 quilómetros de Jijiga e a cerca de 250 quilómetros de Daredaúá, no caminho de ferro Addis-Abeba a Djibuti.

— Diz a E. T. que acerca do caso dum Hotel de Istambul os círculos ingleses dizem que, antes da explosão no hotel, fôra posto em prática um atentado contra o ex-embaixador da Gran-Bretanha em Sofia, Rendell, e as pessoas que o acompanhavam. Consistiu em pretender fazer ir pelos ares o comboio em que vinham da Bulgária. Observando as circunstâncias desta tentativa, crê-se que a segunda bomba foi oculta entre a bagagem, antes da partida, e teria passado, portanto, clandestinamente na fronteira.

— Sabe-se pela E. T. que houve bastante actividade aérea na zona de Keren, tendo sido bombardeados e metralhados transportes motorizados, linhas férreas, pontes, tropas inimigas e posições de artilharia.

— Pela E. T. sabe-se que «caças» da União Sul Africana efectuaram, na Eritreia, numerosos ataques à metralhadora contra objectivos no solo. Entre os objectivos atacados contam-se aviões inimigos no aeródromo de Asmara, hangares em Decamere e numerosos depósitos de petróleo naquela zona. Foram metralhados e sofreram estragos comboios de mercadorias que seguiam pela linha de Keren a Asmara. Bombardeiros da R. A. F. atacaram também objectivos militares, em Assab.

— A E. T. noticiou que os ataques realizados

sobre território inimigo, com o maior êxito, estenderam-se de Berlim até Boulogne. Além de aparelhos de tipo mais antigo, dependentes do Comando de Aviação de Bombardeamento, entraram novamente em acção outros mais poderosos, capazes de transportar bombas de grande peso. Os incêndios provocados em Berlim foram extensos e numerosos, especialmente na vizinhança das instalações ferroviárias.

— A ofensiva desencadeada pelos alemães na Finlândia contra os russos, tende a cortar a via férrea de Murmansk, ligação do Ártico a Leníngrado, segundo afirma a O. F. I.

— A R. R. diz que as esquadrilhas do Reich não cessam de bombardear as colunas motorizadas russas, depósitos e caminhos de ferro e que a arma aérea alemã insiste em martelar as forças terrestres inimigas, atacando com eficácia tropas e muitos aeródromos. Continuam os ataques a concentrações, carros armados, depósitos de munições e linhas de caminhos de ferro.

— Informa a D. N. B. que, no ataque aéreo contra Alexandria, a linha férrea ficou destruída em vários pontos. Durante o ataque da aviação do Reich contra Alexandria foi destruída, em vários pontos, a linha férrea. Como esta é de via simples numa grande extensão, as comunicações ficarão interrompidas durante muito tempo. Por esta linha, tem sido transportado para Alexandria numeroso material de guerra, destinado ao Exército britânico que opera na África do Norte.

O referido ataque aéreo provocou uma série de grandes incêndios, na zona do pôrto, os quais só horas depois foram dominados. A estação central ferroviária sofreu grandes danos.

— A E. T. diz que os aviões ingleses atacaram, com êxito, armazéns e postos de munições perto da linha férrea de Palmyra, além de outros objectivos em Rayak.

— A D. N. B. foi informada de que aviões alemães de combate efectuaram um ataque contra a linha do caminho de ferro de Marsa Matruh, que é muito importante para o abastecimento das tropas britânicas da «frente» de Sollum. O ataque foi muito eficaz, e a defesa inimiga não entrou em acção.

— A E. T. comunica que alguns bombardeiros britânicos, aproveitando-se da protecção das nuvens, bombardearam as docas de Bremen e os cais ferroviários ao Sul de Odenburg. Foram atacadas as docas e a estação de «rádio» na ilha holandesa de Tershelling.

— A U. D. diz que os círculos militares alemães informam que as tropas blindadas germânicas, prosseguindo no seu avanço pelo interior do território russo, ameaçam cortar, muito em breve, a principal linha de caminhos de ferro entre Leníngrado e Odessa.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

Segundo uma pormenorizada notícia fornecida por uma revista técnica de Stuttgart, a indústria alemã acaba de lançar no mercado um novo modelo de carruagem de caminho de ferro. Trata-se de uma carruagem monobloco, em alumínio, cujas diversas peças acessórias são electricamente soldadas umas às outras, evitando-se, deste modo, a cravagem com rebites.

Por todas estas circunstâncias o peso bruto de cada uma das referidas carruagens ascende a 3.800 quilogramas; em contraste com os 10.500 quilogramas normais dos antigos modelos. É uma margem de quasi 60 % de peso a menos, aproveitável num conseqüente aumento da carga útil e numa correlativa economia de força motriz.

— Na Feira de Leipzig, relata o jornal «Pest Lloyd», expôs uma fábrica alemã um modelo de uma instalação de agulhas de vias férreas, que provocou grande interesse, pois a instalação permite evitar os desarranjos provocados pelo gelo e pela neve no serviço dos caminhos de ferro. As vias são aquecidas por meio de um distribuïdor e de um cabo movel sem invólucro de chumbo e colocado num canal protector. Os radiadores são fixados nas vias aquecendo todas as partes de maneira igual. Este sistema de aquecimento já foi aplicado, em larga escala e a título de experiência, pelos Caminhos de Ferro do Reich, funcionando, por toda a parte, da melhor maneira. Mesmo em tempo de nevadas de longa duração todas as agulhas foram aquecidas electricamente sem a mínima dificuldade.

BRASIL

O Sr. Ministro da Viação, atendendo uma requisição da Empresa Paulista de Viação S. A., designou o engenheiro, interino Jorge Pinto de Carvalho para a fiscalização de construcção de uma ponte, no Estado de São Paulo.

Dirigindo-se ao Sr. Ministro da Viação, o Sr. Luiz Albano de Burgos Rodrigues pleiteou, «para si ou empresa que organizar», uma concessão, pelo prazo de noventa anos, para execução, uso e gozo de um caminho de ferro que disse querer construir no Estado de Santa Catarina.

— Foi ordenado pelo Tribunal de Contas o registro da distribuição do crédito de 2.500:000\$ à Inspectoria do Tesouro do Caminho de Ferro Central do Brasil, para atender às despesas com aquisição de lenha no 2.º trimestre do corrente ano.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Digressões de artistas dramáticos por terras de província

Como não me encontro em Lisboa, não posso acompanhar de «visu» o movimento teatral de Lisboa, por isso, e não desejando, de maneira alguma, perder o contacto com os leitores da «Gazeta», vou transcrever, em artigo, uma passagem que vem inserta no livro «Poeira do Palco» da autoria do ilustre actor e professor do Conservatório, Carlos Santos, e que vem imenso a propósito, nesta época. Ei-la:

— «Quando chega o verão, e já agora, mesmo durante o inverno, dado o forçado «chômage» que bloqueia grande parte da gente de teatro, as companhias, ou melhor, os «grupelhos» de artistas se deslocam para a província na caça de proventos e novas emoções, cada qual espera sempre, embalado por enganadora fantasia — que raro se converte em realidade positiva — ir ao encontro do público se-quiioso de distrações e que, lógicamente, deveria acolher, com manifesto entusiasmo, um ensejo de ver teatro e conseqüentemente, tonificar o espírito, conhecer o mérito dos artistas, sem o encargo dispendioso duma vinda à capital e com a vantagem de ver, providencialmente interrompidas, as bestificantes palestras da farmácia ou a oratória balofa de onde escorre a influência política do chefe supremo da localidade. Ilusão tentadora que forçoso se torna pôr de lado.

O acaso faz com que, ao chegarmos a uma terra, mal a caravana se põe a caminho das locandas que pomposamente se rotulam de hotéis — quasi todas recomendadas pela Propaganda de Portugal (a) — sejamos melancolicamente informados de que é sempre aquela época a peor que escolhemos para dar espectáculos, porquanto o público freqüentador do teatro está quasi tódo, nessa data, veraneando nas praias e o pouco que ficou ou não se interessa por êsse género de diversões ou não possui numerário para se permitir o luxo de comprar um modesto bilhete. Noutras morreu de gosma, poucos dias antes, pessoa de graduada categoria, que levou ao nojo todos aqueles que até, por sinal, já tinham bilhetes marcados!

Se a peça com que estreamos é um drama, a ausência do público é sempre justificada pela predilecção que há na terra pelo género comédias; se é com comédia que estreamos, somos logo aconselhados a servir-lhes, para futuro, um drama suculento de posta, cabeça e rabo, de preferência entrecortado por algum número de fantasia ou atrativo espectacular que pode muito bem ir de «senhora nua» ao número sensacional de «percevejos amestrados, em alta escola» com os quais, já de resto estamos habituados a contracenar, todas as noites, nas camas dos hotéis.

Outros, por conhecedores experimentados em matéria teatral, levam mais longe seus ponderados conselhos e lembram, para atenuar a catástrofe financeira da «troupe» a rápida montagem da «Rainha Santa», «Os milagres de Santo António», ou a «Cabana do Pai Tomás», em qualquer delas metendo de permeio o «fado do ganga», e isto, bem entendido, dizem êles, para atrair aquela parte do público que aprecia em especial o seu bocadinho de música.

Em geral, parte das peças, em que pômos tão desvanecido orgulho e esperançosos lucros, é já conhecido de tódo o público e isto porque algumas delas fazem parte do repertório dum ilustre amator da terra, quasi sempre «double» de considerado barbeiro, o qual, nas horas vagas, também se permite, de vez em quando, a escanhoar a arte dramática.

Falha o primeiro espectáculo pela pouca concorrência do público, mas isso não seja motivo para desânimo dos cómicos, porquanto os poucos espectadores que nos deram a honra da sua comparência, irão propalar nos centros de cavaço as excelências do espectáculo; e o mérito dos artistas, donde concorrência garantida para o segundo, que, a maior parte das vezes, afinal vem a ser inferior à do antecedente.

Há outros factos imprevistos qual dêles mais curioso, com que as pessoas amigas tentam explicar-nos, para lenitivo da nossa alma torturada, a ausência do «público ilustrado», do tal que não «vem à nossa presença». Temos assim localidades em que o tempo radiante e noites de poética melancolia não conseguem arrancar viv'alma para fóra das casas; outrás em que a chuva impertinente produz o mesmo efeito e vice-versa. A banda do regimento é outro inimigo feroz do espectáculo; dia de musicata no jardim público da terreola, arrasta todos os habitantes para a pasmaceira em frente do coreto, deliciados com os acordes harmoniosos da «Viúva Alegre» ou com a estafada canção «Os teus olhos azeitonas». A feira ou grande mercado, que faz canalisar para a localidade a caravana dos forasteiros, leva-nos a esperança dum espectáculo concorrido. Lamentavel engano! Êsse povo de ocasião fornece-se das mercadorias e, no mes-

mo dia, retira para os respectivos logarejos, deixando o teatro às moscas.

Há o fogo de artifício a propósito de qualquer festança local; a procissão na aldeola ali defronte que para lá desloca a população da terra; o sermão domingueiro em que o prior do alto do púlpito, doutrinalmente aconselha as ovelhas a evitar a pseudo moralidade do espectáculo; a indústria especial de cada terra a braços, sempre naquele momento, com uma crise aflitiva; a praga de gafanhotos que destruiu as cearas; a filoxera que arrazou as vinhas; o baile da associação dos bombeiros, para solenizar a compra de uma auto-bomba, e outros incidentes, qual dêles o mais cómico e picaresco!

Cabisbaixa e sofredora, move-se a «troupe» para as decantadas praias e termas onde, segundo as informações anteriormente recolhidas deve estar passeando os seus ócios a tal gente que debandou das terras donde viemos escorraça. dos e que é, afinal, dizem êles, a única verdadeiramente apaixonada por teatro e muito capaz de enchê-lo até aos cucurutos do galinheiro. Porém essa mesma gente, quando chega a «troupe» já debandou para outros pontos e a que vive nas praias habitualmente, já se passou para outros

logarejos onde, em geral se exhibe o «cauchemar» do cinema!

Como judeu-errante lá segue a caravana, de terra em terra, à cata de público que não aparece, nem mesmo com o reforço dos programas chamados «fins de festa», em que cada qual, à compita, mostra as suas habilidades e prendas, como brinde apetitoso para atraí-lo às delícias do espectáculo.

A continuar esta debandada, meus irmãos, as companhias em «tournée» pela província, só têm ao seu alcance um meio prático de resolver a concorrência do público aos espectáculos:

Levá-lo consigo de Lisboa, empilhado, à laia de sardinhas, de cambulhada com os caixotes do cenário...

Assim descreve Carlos Santos a vida errante dos artistas que vão à procura da «árvore das patacas», por essas vilas e aldeias, e que é uma flagrante realidade. Só quem conhece a sua vida pode apreciar o trabalho que têm.

(a) Nota — Presentemente o rótulo de hotel, pensão e hospedaria, está regulado por lei.

E... até 15 de Agosto, que já estarei em Lisboa, retomando assim o contacto com os teatros.

Actualidades Cinematográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

A TERCEIRA DIMENSÃO

Um filme é sempre mais que mero passatempo, mesmo quando não chega a ter categoria de obra de arte.

Chega êle alguma vez a ter essa categoria? Eis uma pergunta propícia a discussões académicas... Mas a sétima arte não precisa que a defendamos aqui, aliás com argumentos que iríamos buscar ao instinto, de preferência a obtê-los à custa de complicados torneios de espírito.

O certo é que, mercê dos muitos e variados factores que intervêm na factura dum filme, e das suas próprias condições de exploração, é mais fácil sair uma obra de arte das mãos duma rendilheira de Peniche do que dum estúdio de Hollywood.

Contentemo-nos em encontrar, melhor diríamos em surpreender momentos de arte, que valem por um espectáculo daqueles de programa duplo...

Mas a quem não se satisfaça com tão pouco (?), aconselhamos que nunca perca ocasião de admirar a terceira dimensão que o cinema, desde já, oferece. Em vez de esperar pelos resultados das experiências sobre o relêvo é, ao contrário, para além da tela que o espectador tem de lançar as suas vistas.

E então poderá admirar um mundo de impressões novas, tão expressivo como aquele que se goza quando nos deixamos levar no tapete mágico dos documentários de viagens. E tão real como êste.

Se tivermos isto presente, havemos de concluir que o cinema mesmo no tempo do mudo nunca constituiu um espectáculo de feição internacional, isto é, susceptível de tocar a sensibilidade de cada um e de toda a gente, a não ser quando conseguia alçapremar-se a um plano superior de humanidade.

Que importa que os personagens tivessem passado a falar a sua língua, se já antes êles pensavam à sua maneira?

Mas dêste exclusivismo nasceu o interesse pelo que existia para além da tela: os costumes, a vida social, o carácter

inteiro dum povo. Progresso, ou retrocesso, moral ou material, ali estava patente ao público.

É precisamente êsse retrato que constitue um dos mais saborosos aspectos do espectáculo cinematográfico.

Para êle permitimo-nos chamar a atenção do leitor que se deixe levar em demasia pela beleza da protagonista ou pelo interesse do enredo...

CINEMA NACIONAL

No passado dia 7 começaram, nos estúdios do Lumiar, as filmagens de *O Pai Tirano*, comédia produzida e realizada por António Lopes Ribeiro, com Vasco Santana e Ribellino nos protagonistas.

Graça Maria — a Maria da Graça do *Pôrto de Abrigo* — que tantas simpatias despertou no público cinéfilo, vai ter certamente ocasião de radicar, neste filme, desempenhando o papel de Gracinha, a popularidade que conquistou.

Depois de *O Pai Tirano*, António Lopes Ribeiro dirigirá outro filme, *O Pátio das Contigas* — e esta seqüência de trabalho demonstra (res non verba) que o Cinema Português não é tal uma cantiga...

— Terminaram as filmagens dos *Lobos da Serra*, tarefa que se tornou árdua pelos temporais que se desenrolaram na serra da Peneda, cenário que Brum do Canto foi buscar à natureza para um grande número de cenas do filme.

Agora falta só a montagem para ficar satisfeita a curiosidade daqueles que esperam com o maior interesse o novo trabalho do autor da *Canção da Terra*.

— Uma nota curiosa do filme de Leitão de Barros *Ala, Arriba!* prestes a concluir-se, é a interpretação estar toda entregue a pescadores da Póvoa, com excepção do actor Luiz Pinto que desempenha a figura dum Padre.

A protagonista de *Ala, Arriba!* é uma linda poveira, Elsa Belas Flôr.

DE HOLLYWOOD

Ilona Massey, tão apreciada entre nós quando da exhibição da *Balalaika*, é a protagonista do filme *Internacional Lady*, que tem por tema a rivalidade entre as polícias secretas inglesa e americana. São seus parceiros George Brend e Basil Rathbone e Torni Whelan, que realizou *Em Face do*

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Agosto de 1891)

Receitas da Companhia Real

Apuradas as receitas definitivas das linhas d'esta Companhia até o fim de maio do corrente anno apresentam um importante saldo sobre igual periodo do anno findo, pela seguinte forma:

	kl.	1891	1890
Leste e Norte	506	996.425\$245	911.816\$003
Ramal de Caceres	72	22.698\$765	20.450\$408
» Coimbra	2	5.646\$325	4.394\$894
Torres-Figueira	168	73.425\$069	66.824\$725
Cintra-Torres	74	96.913\$326	85.544\$876
Cintura	8	5.607\$833	6.168\$252
Cascaes	24	21.328\$000	14.956\$812
Urbana	4	10.059\$271	—\$—

Total 858 1.232.103\$834 1.110.155\$970

Diferença a favor de 1891 121.947\$864
ou um augmento de 10.98 por cento, promettendo um augmento de receita annual de 292:680\$000 réis ou 1:626:000 francos.

O Metropolitano em Madrid

Constituiu-se já a «Companhia Concessionaria do Caminho de ferro Metropolitano de Madrid» que vae construir a alludida linha ferrea.

O capital está todo subscripto e 25 % d'elle em caixa, segundo manda a lei.

A linha do Metropolitano de Madrid, começa na Cuesta de Areneros seguindo por esta via, e pelas calles de Carranza, e de Luchana, atravessa a Praça de Chamberi, e depois, pelo obelisco, a de Castellana, até a calle de Claudio Coello da e Lagasea até Alcalá, destacando um ramal pela de Goya que

passando proximo da praça de touros, conduz ao cemiterio de Este.

Da Praça da Independencia segue pela calle D. Afonso XII, á estação de Atocha, bairros de las Peñuelas, rondas de Toledo e Segovia, Porta de S. Vicente, e estação do Norte, para voltar á sua origem, fechando o perimetro no passeio de Areneros.

A companhia tenciona organizar um magnifico serviço de transporte de mercadorias, com distribuição aos domicilios. Alem d'isso adquiriu em Guindalera, quinhentos mil pés de terreno, para edificar um bairro, onde haja habitações commodas e saudaveis, ao alcance das classes pobres, as quaes preporcionará meios faceis, e economicos de transporte, para os locaes das suas occupaões. A empresa concessionaria tem tambem garantido o privilegio do transporte de cadaveres em comboios especiaes aos cemiterios actualmente abertos.

O caminho de ferro é construido obrigando-se o Municipio, por escriptura publica, a levantar em cinco differentes pontos da linha, cinco depositos para cadaveres, d'onde estes serão depois transportados para os cemiterios em comboios especiaes com pompa ou sem ella, conforme os desejos das familias.

A concessão foi feita, por 60 annos, findos os quaes a linha passará a ser propriedade do Municipio.

Ascensores de Lisboa

Renderam no mez de junho: o da Estrella 3:937\$600 réis, o da Gloria 2:518\$060 e o do Lavra 790\$280 réis, sendo o total 7:246\$040 réis.

Novo Material

Dizem alguns collegas que os caminhos de ferro do Minho e Douro, e Sul e Sueste vão adquirir novas carruagens e machinas para o serviço dos seus comboios. Esta noticia sabemos que não tem fundamento algum.

Loanda-Ambaca

Foi prorogado até 31 de dezembro de 1893 o praso para a conclussão dos trabalhos de construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca.

Destino, recentemente exibido em Lisboa com apreciável êxito, dirige a referida produção.

— O successo obtido com *As Aventuras de Robin dos Bosques*, na interpretação de Errol Flynar, levou a empresa americana «Republic» a fazer uma nova edição, desta vez em episódios, desempenhando o principal papel o actor Roy Rodges.

O filme, que terá doze episódios de três partes cada, além de ser uma obra de tomo, como se vê, vai-nos mostrar uma competição artistica interessante.

— Carmen Miranda apresenta-se actualmente, em carne e ôsso, num teatro de Holywood, com assinalado êxito.

— No filme ténicolor *Alorna of South Seas*, em que intervém Dorothy Lamour, mostram-se alguns aspectos duma erupção de Krakatoa, o vulcão submarino.

— Norma Shearer entrará, ao lado de Clark Gable, no filme *Cimarron*. A notável actriz está a trabalhar também em *We Were Dancing*, sob a direcção do consagrado Sidney Franklin.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Israel».

MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «O Retiro dos Pacatos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Sangue toureiro».

CONDES — 21,30 — «O filho do Conde de Monte Cristo».

ODÉON — 21,30 — «Sinfonia dos trópicos».

OLIMPIA — 14,30 às 0,45 — «Bandido por um dia».

CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Tudo acontece à noite».

CAPITÓLIO — 21 — Programa duplo.

CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.

PALÁCIO — 21,30 — «Sinfonia dos trópicos».

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 99, II série de 30 de Abril publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 217^m2,50, à esquerda da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 0,406.50 e 0,414.05, nos termos de § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Jafafe, freguesia de Macinhata, concelho de Águeda e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com Manuel Rodrigues Simões e ao nascente e poente com António Rodrigues Santiago.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 104, II série de 7 de Maio publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobranças seis parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 341, 462, 232, 456, 628,50 e 125 metros quadrados, dos perfis 85 a 89 da 1.ª variante de Ponte do Lima, entre os perfis 417 e 491 do 2.º lanço, Lanhães a

Refojos, da linha do Vale de Lima, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar de Faldegães, freguesia de Arcozelo, concelho de Ponte do Lima e distrito de Viana do Castelo, e confrontam a primeira ao norte com Rosa Maria Fernandes, ao sul com Malafaia Neto e caminho de ferro e ao nascente e poente com Joaquim Fiúza Pinto, a segunda ao norte com João Fiúza da Rocha, ao sul com Joaquim Fiúza da Rocha e ao nascente e poente com Rosa Maria Fernandes, a terceira ao norte com António de Sousa Saraiva, ao sul com Rosa Maria Fernandes e ao nascente e poente com João Fiúza da Rocha, a quarta ao norte com Pedro Rodrigues Alves, ao sul com João Fiúza da Rocha e ao nascente e poente com António J. de Sousa Saraiva, a quinta ao norte com Joaquim Martins e caminho de ferro, ao sul com António J. de Sousa Saraiva e ao nascente e poente com Pedro Rodrigues Alves, e a sexta ao norte com Joaquim Martins e caminho de ferro, ao sul e nascente com Francisco Lima e ao poente com o caminho de ferro.

Não são de aplicar às mencionadas parcelas de terreno as disposições dos artigos 4.º e 5.º do citado decreto-lei n.º 22:562, visto que aqueles terrenos estão sujeitos a reversão por terem sido expropriados depois de 1 de Janeiro de 1927.

O «Diário do Governo» n.º 112, II série de 16 de Maio publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 7 do corrente, foram designados para fazer parte da comissão encarregada da distribuição do material ferroviário destinado aos transportes internacionais, criada por portaria publicada no «Diário do Governo» n.º 101, do dia 2, os engenheiros Custódio de Azevedo Nazaré e Fernando Arruda, representantes, respectivamente, das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Beira Alta, os quais poderão eventualmente ser substituídos, também respectivamente, pelos engenheiros Manuel Alves Bastos Botelho da Costa e Jorge Paredes de Almeida Henriques.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

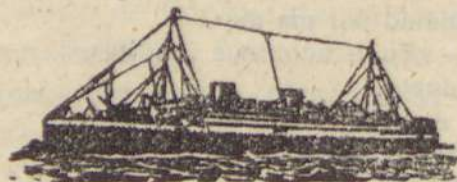
Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar! Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍLIO



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.