

3.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1943

Número 1323

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

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



VOUZELA — Vista parcial



ESTATUETAS
E FANTASIAS

NÃO SÃO PRODUTOS
— DA —
“Estatuária Artística”
— DE —
COIMBRA

OS MODELOS QUE NÃO TENHAM
AS MARCAS INDICADAS

Rua Rosa Falcão, 28 — Rua do Arnado, n.º 147
Telefone n.º 3768



IMAGENS
RELIGIOSAS

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

B A D E N — S U I S S A

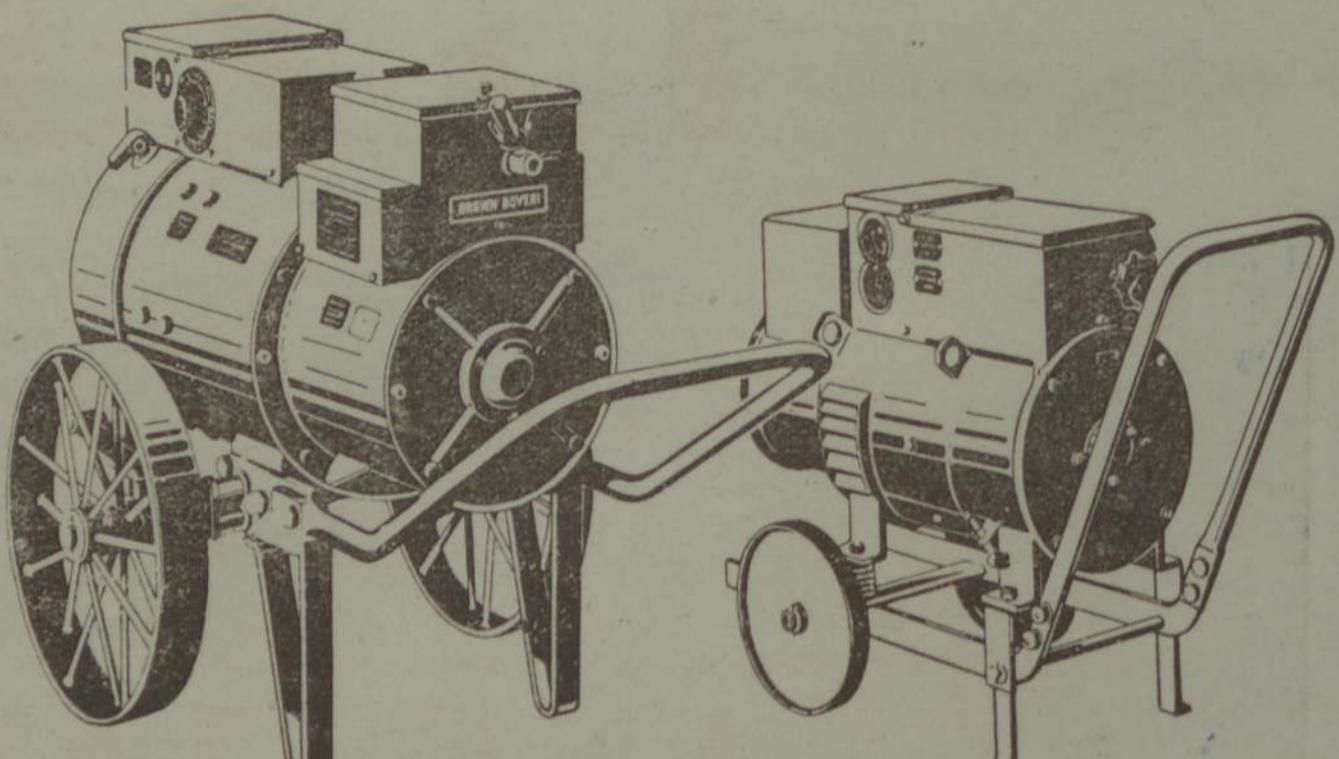
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

1323

1 — FEVEREIRO — 1943

ANO LIV

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

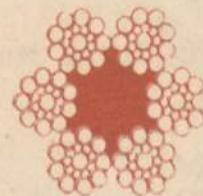
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

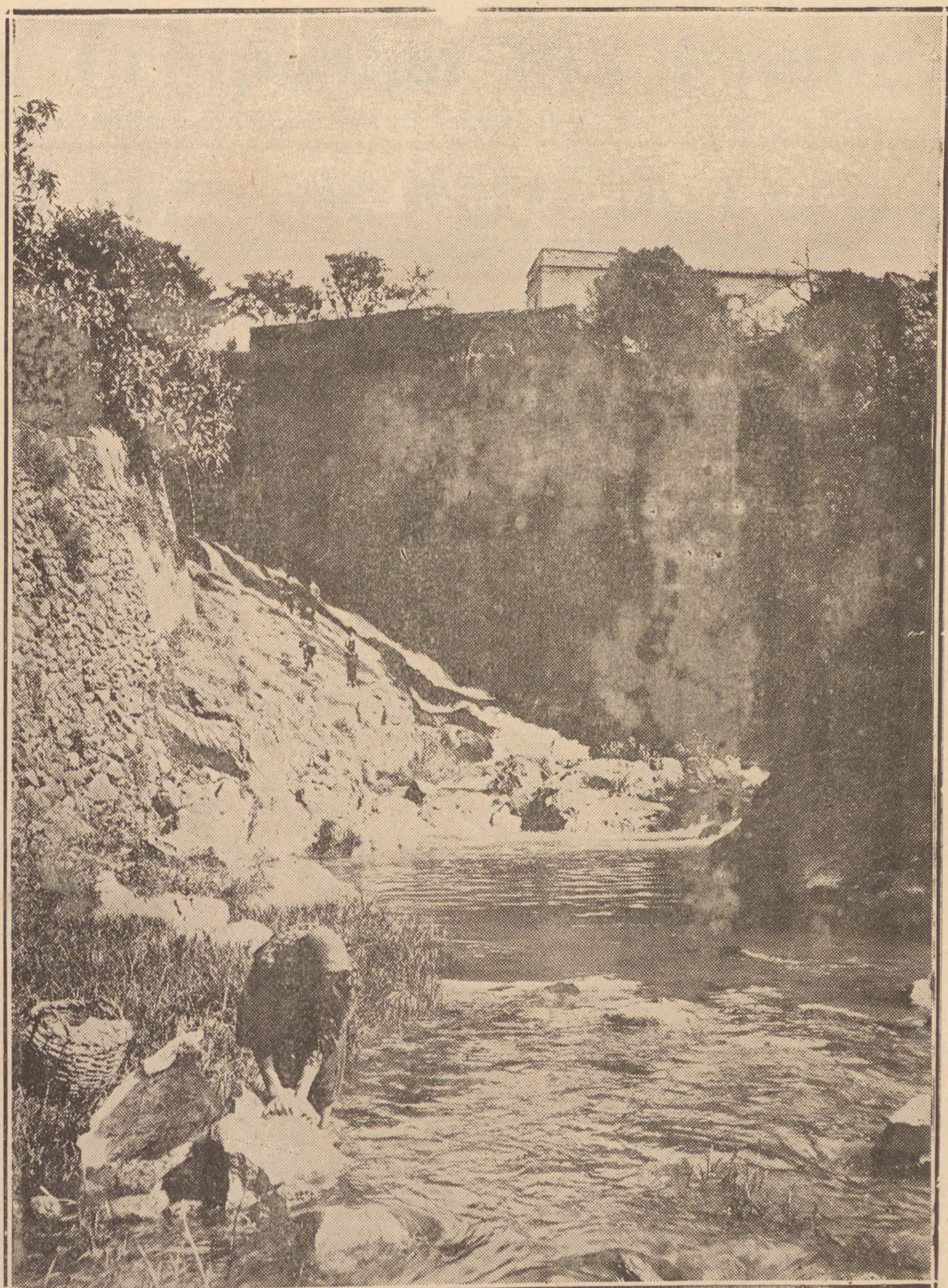
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



S U M Á R I O

Algarve, (Alte), Fonte Grande	117
A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e as suas mais importantes realizações no exercício de 1942, por Carlos d'Ornellas.	119
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	120
Linhas Portuguesas	121
Imprensa	121
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	121
Sapadores de Caminhos de Ferro	122
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	122
Caminhos de Ferro Portugueses	122
Brindes e Calendários	122
O «Container» novo material de transporte por Felix E. Lorand	123
Notas da Quinzena	128
Publicações recebidas	129
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral por Miguel Coelho	130
O horário de trabalho e os vencimentos dos ferroviários da C. P.	131
Há 50 anos	132
Parte Oficial	133



ALGARVE—(ALTE)—Fonte Grande

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

e as suas mais importantes realizações no exercício de 1942

POR mais de uma vez temos afirmado nesta revista que, a-pesar-da época anormal em que vivemos, eriçada de variadíssimas dificuldades e, com frequência, de desconcertantes surpresas, algumas realizações notáveis se têm conseguido levar a efeito nos caminhos de ferro do País.

Não é levados por um exclusivo sentimento de optimismo que fizemos e continuamos a fazer esta afirmação. Muito menos, dada a nossa posição, por simples lisonja ou cortezia.

Não são, felizmente, escassos os elementos que possuimos para, sobre êles, podermos afirmar que alguma coisa de interessante e de notável se tem feito nas linhas de caminho de ferro. Como, habitualmente, nos anos anteriores, vamos, neste começo de 1943, dar um balanço, embora resumido, do que, em matéria de melhoramentos, as nossas Companhias de Caminho de Ferro conseguiram realizar durante o ano de 1942.

Comecemos pela Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. Não foi pequena a sua actividade, como se vai ver. Nas linhas desta Companhia, há a registar, em primeiro lugar, como trabalho extraordinário, a substituição de carris de 30 Kgs/m em 600 metros de via na linha de Guimarães, por carris usados de 36 Kgs., retirados das linhas do Minho e Douro e cedidos nos termos do

Decreto n.º 30.357, pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Em seguida, como facto mais assinável, há que registar a montagem, nalgumas locomotivas, de «grelhas de sacudir» (grelhas «à secousses») que se têm revelado da maior utilidade, para o emprêgo de briquetes do Pejão, não se tendo generalizado o seu emprêgo a todas elas devido às intermitências com que é fornecido este combustível, por falta de aglomerante próprio, para o seu emprêgo como combustível para locomotivas.

Foi este caminho de ferro o primeiro no País que adoptou o emprêgo d'estes briquetes como único combustível das suas locomotivas.

Há, ainda, a registar a instalação de energia eléctrica na estação de Pedras Rubras, não só para iluminação da mesma, como para a elevação de água para alimento de máquinas.

E se a falta de combustíveis forçou, como não podia deixar de ser num país de reduzida extracção de hulha negra, a Companhia a uma nova redução de comboios, esta redução foi, todavia, feita de maneira a não afectar a economia nacional.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXVII

A «E. T.» informa do Cairo que na região do Bir el Kibir houve apenas ligeira actividade de aviação na destruição de linhas férreas e foram bombardeadas Tunes e La Goulette. Deflagraram incêndios no parque de locomotivas e carruagens da estação de caminhos de ferro de Tunis.

— A «D. N. B.» no comunicado do G. Q. G. do Führer, informa que a aviação alemã bombardeou as importantes estações de desembarque da via férrea de Murmansk.

— A «E. T.» em comunicado de Nova Delhi informa que em vários pontos da Birmânia, a aviação, em patrulhas ofensivas, incendiou vagões de caminho de ferro e realizou ataques de metralhadora, de pequena altitude a barcaças japonesas de abastecimentos. Informa ainda que bombardeiros americanos atingiram com várias bombas uma ponte perto de Maudalay e que quando os aviões abandonaram o alvo, a parte central do tabuleiro da ponte estava no fundo do rio. Por ela se fazia todo o tráfego ferroviário e por estrada, através da região de Maudalay.

— «R. R.» informa em telegrama de Ancara que as primeiras notícias russas àcerca das incursões da aviação alemã sobre a região de Moscovo relatam que causaram graves danos nas instalações ferroviárias e nos aeródromos situados na vizinhança da cidade.

— «E. T.» diz que aviões do comando de cooperação com o Exército atacaram locomotivas e outros objectivos ferroviários, no Norte de França.

— A mesma Agência informa que aparelhos americanos atacaram dois comboios mistos, próximo de Dixmude. Ambas as locomotivas ficaram envoltas em nuvens de vapor, em conseqüên-

cia de terem sido atingidas as caldeiras. Um pequeno comboio de camiões, transportando pessoal, e um automóvel do Estado Maior foram atacados, ao Norte de Ostende. O automóvel voltou-se e caiu por uma ribanceira.

— «Radio Roma», em telegrama de Ancara, informa que no Líbano foram suprimidos mais comboios de passageiros, em virtude da falta de material rolante. A linha Beirute-Tripoli, recentemente inaugurada, é, hoje, sómente utilizada por comboios militares.

— Informa também «R. R.» que chegam notícias de que continuam, em toda a Palestina, as guerrilhas contra os ingleses, sendo cada vez mais frequentes os actos de sabotagem contra as linhas telegráficas e dos caminhos de ferro.

As patrulhas inglesas exercem estreita vigilância. Porém, os grupos de nacionalistas são numerosos, não tendo as autoridades outro meio senão prender elementos tidos por suspeitos.

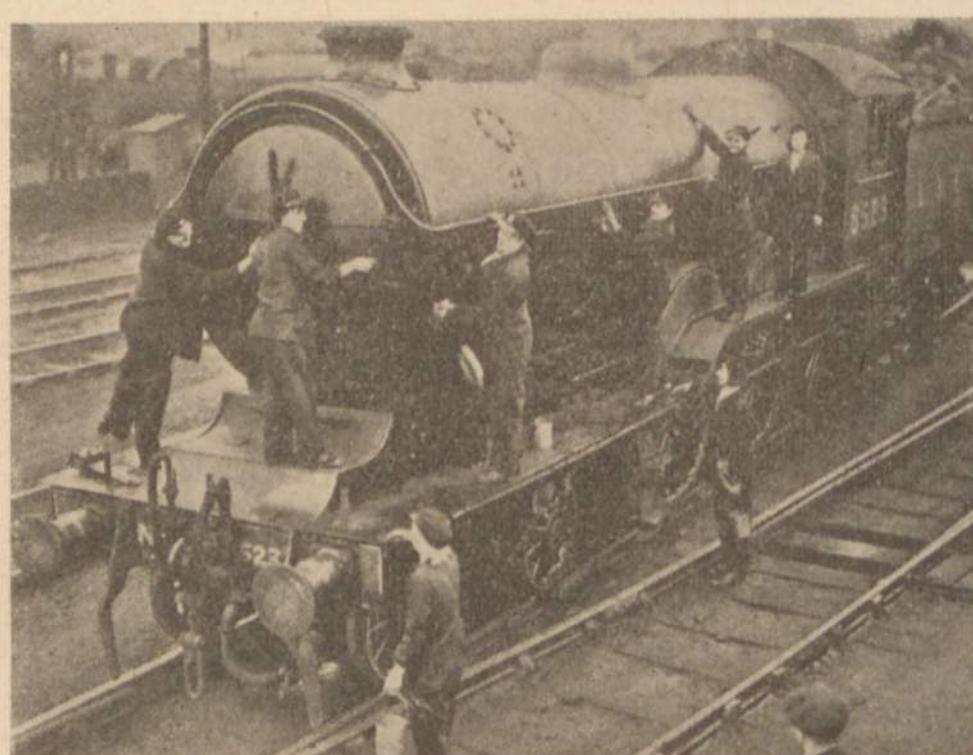
— A «D. N. B.» diz que continuam os combates em volta de Velikie-Luki e a Sueste do lago Umen. Entre 1 e 10 do corrente mês as formações do Exército aniquilaram, capturaram ou imobilizaram com os canhões, na frente Leste, 624 carros inimigos. Os soviets perderam uma grande quantidade de material rolante, na continuação dos ataques aéreos lançados contra a linha de caminho de ferro de Murmansk.

No pôrto de Murmansk, aviões rápidos de combate alemães afundaram um navio de comércio, de 4.000 toneladas, e danificaram, seriamente, um navio de carga.

— A «E. T.» e «U. P.» em comunicado oficial do Norte do Caucaso dizem que as tropas russas repeliram uma série de contra-ataques alemães. As mesmas tropas ocuparam o centro distrital de Subvorokaya, quatro grandes povoações e várias

localidades de menor importância e a estação do caminho de ferro de Sovorovskoe. Ameaçam a cidade de Voroshilovsk e o importante entroncamento ferroviário de Armavir, que liga o caminho de ferro de Rostov a Tuapse, no Mar Negro e de Rostov a Makhach-Kala, no Mar Cáspio.

— Telegrama de Iz-tambul, transmitido pela «E. T.», informa que os chetniks fizeram ir pelos ares um comboio que se dirigia para Sofia, entre Sabatka e Belgrado. Morreram 22 pessoas.



As mulheres inglesas estão substituindo, nos Caminhos de Ferro, os funcionários e operários chamados ao serviço das Fôrças Britânicas. A gravura mostra-nos um grupo de raparigas encarregadas da limpeza de uma locomotiva

«E. T.» informa que no Sul, as tropas capturaram a estação de caminho de ferro de Kamensk. Ao Sul de Voronej, as mesmas tropas ocuparam a estação ferroviária e a cidade de Alexeivska; a cidade de Korotoysk e o centro distrital e a estação de caminho de ferro de Podgornaya; e apreenderam material de guerra, entre o qual figuram 46 locomotivas e 762 vagões carregados de «tanks», artilharia, camiões, munições e abastecimentos, e apoderaram-se já de mais de trezentos quilómetros de linha férrea, que vai de Voronej a Rostov.

No Don inferior, os exércitos, depois de terem conquistado a cidade e o importante entroncamento ferroviário de Millerovo, na linha Voronej-Rostov, continuaram o avanço e encontram-se a mais de quinze quilómetros daquela cidade.

— «Rádio Roma», em telegrama de Toquio, diz que, segundo o jornal «Asahi», está concluída, quase inteiramente, a reconstrução das linhas ferreas nas Filipinas. O tráfego vai ser intensificado, encontrando-se quase todas as linhas já ao serviço.

— «E. T.» diz: O Ministério da Aeronáutica anuncia que aviões Mustang, do Exército, têm realizado operações no Norte da França. Pilotos dum esquadrilha atingiram dezassete locomotivas e atacaram mais três sem ser possível observar os resultados. Em 50 minutos, uma secção de esquadrilha infligiu muitas baixas a uma companhia de infantaria alemã, atacou seis combóios, atingindo todas as locomotivas e bombardeou duas grandes barcaças e três rebocadores, que foram incendiados.

Pilotos de uma outra esquadrilha atingiram e danificaram duas locomotivas, o que significa que os transportes ferroviários têm sido consideravelmente reduzidos no Norte da França, prejudicando, assim, a deslocação das tropas de ocupação. Simultaneamente, bombardeiros Whirlwind atacaram combóios e outros objectivos ferroviários na Holanda. Mais de doze combóios de mercadorias foram gravemente danificados.

Linhas Portuguesas

Estação do Tramagal

A estação de Tramagal acaba de ser dotada com alguns melhoramentos importantes, entre os quais se registam o prolongamento do «cais» e da «gare», aumento de força do guindaste, construção dumha linha n.º 3 e de um desvio.

No entanto, a-pesar-da importância que a estação de Tramagal representa, pelo movimento de passageiros e principalmente de mercadorias, ainda não se pensou em dotá-la com iluminação eléctrica, que muito viria a contribuir para um melhor e mais rápido serviço de expediente.

Imprensa

«A Voz»

No dia 29 de Janeiro, completou mais um ano de existência o brilhante diário *A Voz*, fundado pelo saudoso J. Fernando de Souza.

O novo director, sr. Eng.º Luís Fernando de Souza, e a sua redacção, chefiada por Pedro Correia Marques têm, porém, sempre presentes a memória e a lição de quem, durante largos anos, deu o melhor da sua vida ao jornal. Para os que trabalham em *A Voz*, o Conselheiro José Fernando de Souza não morreu ainda.

Vários colaboradores ilustres, entre êles o sr. João de Azevedo Coutinho, dão ao número do aniversário de *A Voz* especial relêvo.

Ao Director e ao corpo redactorial de *A Voz* as nossas mais vivas saudações.

«Vida Ribatejana»

O número especial do Natal da *Vida Ribatejana*, que Fausto Dias dirige devotadamente, é, como os anteriores, pela mesma época, e como todos os outros números especiais, um hino pego a terras formosas do Ribatejo. A colaboração, tanto literária como fotográfica, é variada e rica, a apresentação gráfica é cuidada e artística, e numerosos anúncios atestam o prestígio que o jornal do nosso querido amigo Fausto Dias atingiu no nosso meio. Por tudo, lhe dirigimos, muito sinceramente, as nossas felicitações.

«Jornal de Sintra»

Entrou, em 10 de Janeiro, em novo ano de publicação, o *Jornal de Sintra*, da direcção de António Medina Júnior. O facto, como não podia deixar de ser, foi celebrado com um excelente número extraordinário. Vários e distintos colaboradores associaram-se ao dedicado director, na data festiva. Ao *Jornal de Sintra*, a expressão dos nossos votos de prosperidades.

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

A Direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1» resolveu proporcionar aos seus consócios algumas actividades de interesse cultural e associativo, tendo convidado para abrir, na noite de 4 de Fevereiro, uma nova série de conferências, o ilustre jornalista espanhol sr. Henrique Vila, a quem, no dia 2 de Fevereiro, será oferecido um jantar de homenagem.

No dia 14 de Fevereiro realiza-se, na sua respectiva sede, o primeiro almoço de «prato único», que servirá de pretexto para uma série de discussões amáveis sobre assuntos exclusivamente respeitantes à Festa Brava.

Sapadores de Caminhos de Ferro

O antigo batalhão que cooperou na Guerra de 1914, vai reunir-se este ano em LISBOA

Conforme já anunciámos, reuniu-se a Comissão Executiva da festa anual de confraternização dos combatentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1916.

Foi tomado conhecimento do expediente e do falecimento do antigo combatente sr. Manuel Maria Tondela, de 49 anos, despachante na estação do caminho de ferro e que durante a Grande Guerra foi 1.º sargento do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, tendo feito parte do C. E. P., em França, ficando na acta um voto de pesar pelo desaparecimento de mais um valoroso combatente.

Foi enviada a todos os combatentes que fazem parte do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro a seguinte circular:

Camaradas Combatentes:

A Comissão Executiva da nossa tradicional Festa Anual de Confraternização, não desejando que as nossas habituals reuniões caiam no esquecimento e, assim, deixemos de passar algumas horas de bom e grato convívio, deliberou realizar, no dia 2 de Maio próximo, um almôço de confraternização, em Lisboa, em local que, oportunamente, será indicado.

Do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro ainda existem muitas centenas de combatentes que não esqueceram, que nunca poderão esquecer, enquanto viverem, as horas de ansiedade e também de heroísmo vividas nas trincheiras da Flandres, há 27 anos.

Durante este lapso de tempo, muitos dos nossos camaradas tombaram no caminho sob a foice da Morte, e os que ficaram, envelheceram. Mas, sempre jovem, guarda-se nos nossos corações o nosso forte sentimento de solidariedade e da camaradagem. Continuamos, pois, sempre unidos, como o estivemos nas horas do maior perigo. «Sempre Fixes» é a nossa divisa. «Sempre Fixes» continua a ser a nossa legenda. É que com o amor ardente da nossa Pátria não envelheceu o nosso espírito de camaradagem.

Camaradas combatentes! Mais uma vez, no próximo 2 de Maio, vamos consagrar em Festa íntima as nossas virtudes de disciplina, camaradagem e de portugueses «Sempre Fixes».

As inscrições podem ser feitas na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7, ou pelos telefones 20158 e 27520. Lisboa, 20 de Janeiro de 1943. A Comissão Executiva: *Leal de Faria, Rosa Bastos, João Camarinhas, Vaz Bandeira, Pedro de Freitas e Carlos d'Ornellas.*

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso número especial de JANEIRO

A propósito do nosso número especial com 150 páginas e referente a 1 de Janeiro do corrente, fizeram referências, que muito nos desvaneceram, os seguintes jornais:

O Comércio do Pôrto; Diário de Lisboa; Novidades; Jornal do Comércio; República; Despertar, de Coimbra; Democracia do Sul, de Évora; Ecos dos Olivais, de Coimbra; Notícias de Évora; Gazeta de Coimbra; Notícias de Penacova; Jornal de Felgueiras; Jornal de Sintra; Diário do Alentejo; Comércio de Chaves; O Cavado, de Esposende; Semana Tirsense, de Santo Tirso; Correio Elvense, de Elvas; Voz de Portalegre; Fôlha de Vila Verde; Beira Vouga, de Albergaria-a-Velha; O Comércio de Gaia, de Vila Nova de Gaia; O Exército, que se publica no Pôrto; O Barreiro, semanário regionalista do Barreiro; O Almonda, de Torres Novas; Jornal de Lagos; Jornal de Penafiel; Boa Nova, de Cantanhede; Correio de Azemeis, de Oliveira de Azemeis; Jornal de Monsão; Vida Ribatejana, de Vila Franca de Xira; Correio de Abrantes; A Fôlha do Sul, de Montemór-o-Novo; Notícias de Ourem, de Vila Nova de Ourem; O Arraiolense, de Arraiolos; Notícias da Beira, de Mangualde; Jornal de Albergaria, de Albergaria-a-Velha; Aurora do Lima, de Viana do Castelo, e Região de Leiria.

Caminhos de Ferro Portugueses

PROMOÇÃO

O sr. José Vaz Bandeira, que, exemplarmente, vinha prestando serviços numa das Repartições da Fiscalização da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como empregado principal, acaba de ser promovido a chefe de secção.

Ao nosso querido amigo, tenente José Vaz Bandeira, do quadro de reserva do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que tomou parte na Grande Guerra, apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações pela promoção.

Brindes e Calendários

Recebemos um calendário dos Caminhos de Ferro Alemães (Secção de Turismo).

Também recebemos calendários da Casa H. Vautier & C.ª; da Companhia de Seguros «Européa»; Manuel Reis Moraes & Irmão, de Lisboa; e Pereira & Brito, da Amadora.

A todos os nossos agradecimentos.

O "Container" novo material de transporte

Por FELIX E. LORAND

ENTRAS as diversas realizações no domínio de racionalização, unificação e coordenação dos modos de transporte e de embalagem, a da criação do "Container" moderno apresenta sem dúvida o maior interesse.

O que é o "Container"?

No seu sentido normal, esta palavra (em francês freqüentemente substituída por "Cadre" e em alemão por "Behalter") significa um material que "contém" alguma coisa.

No seu sentido particular, esta expressão foi atribuída a um novo material de transporte especialmente criado para facilitar e para tornar mais económico os transportes de mercadorias.

Na forma primitiva de grandes caixas, o "container" foi já utilizado pelos Romanos para transportes das feras destinadas aos jogos de circo.

As caixas, desde há muito utilizadas em Espanha para transporte de touros para os lugares das corridas, assim como umas caixas postas em serviço no decurso do século XIX para transportes marítimos entre França e Inglaterra eram — igualmente — precursoras dos "containers" modernos.

Todavia, como material de transporte especialmente concebido, construído em séries e correspondendo a determinadas características, o "container" só aparece durante o Concurso Mundial de Transportes Automóveis, em Roma, em Setembro de 1928.

A idéia de base da sua concepção era a separação



Transbordo de «container-cisterna» de vagão para camião

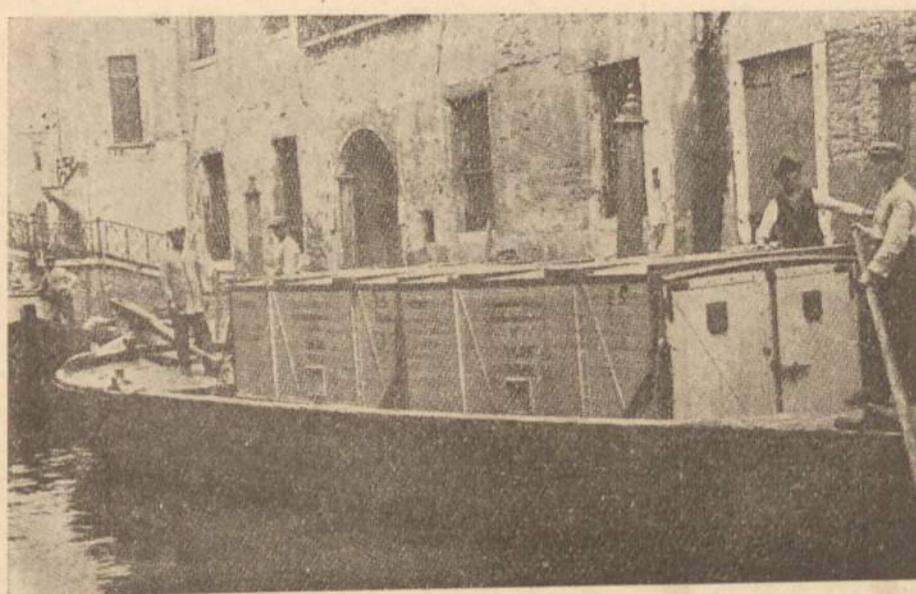
da superestructura do vagão da sua infraestructura, criando assim "Caixas" (ou "Recipientes" quando se trata de líquidos) especialmente acondicionadas para permitir o *transporte das mercadorias, nas melhores condições possíveis até ao domicílio do destinatário*, sem necessidade de transbordo quando se impõe a mudança do meio de transporte.

Este fim ficava ligado ao de *fazer economias de tempo, de mão de obra e de embalagem, suprimindo perdas e roubos no caminho e ainda diminuindo os riscos de avarias por uma construção sólida d'este material*.

As numerosas vantagens que uma utilização generalizada deixava antever incitou o "Comité do Concurso da Exposição" de Roma a sugerir a formação de um "Comité Internacional dos Containers" (C. I. C.)



Combóio de «containers» refrigerantes seguindo para Paris



«Containers» italianos em barcos venezianos

com o fim de continuar os trabalhos do «Comité do Concurso» e normalizar na medida do possível os modelos de containers a estabelecer.

En consequência dos estudos técnicos e comerciais que o C. I. C. fez durante os três anos a seguir, o container que, ao princípio, só era utilizado de uma forma esporádica, conseguiu a sua consagração como novo modo de transporte internacionalmente reconhecido e apreciado.

Em fins de 1933, o «Comité Internacional» foi substituído pelo «Bureau International des Containers» (B. I. C.) criado sob os auspícios da Câmara do Co-

tidas nas fichas 111, 31 e 91 da «Union Internationale des Chemins de Fer»).

A tarifa-modélo fixa de modo geral, as condições de admissão das mercadorias no transporte de containers, assim como as condições de circulação e de utilização destes últimos.

Determina igualmente as regras de taxação de transportes em «containers» carregados e em «containers» vazios.

O princípio da taxação destes transportes é a sua aplicação no peso verdadeiro da própria mercadoria, com exclusão da tara do «container».



Grande «container» alemão montado em rodas

Por outro lado, prevê uma *taxa reduzida* por «container» e por quilómetro para a devolução em vazio.

* * *

O domínio no qual o «container» encontra utilização, é vasto e muito variado: regra geral, servirá em primeiro lugar para efectuar transportes de mercadorias com o risco de serem facilmente estragadas, ou avariadas, ou sofrer perdas no caminho, assim como para os transportes cuja natureza exige embalagens onerosas, ou mudança de meios de transporte no caminho.

As principais vantagens que o emprêgo dos «con-



«Container» refrigerante hungaro

mércio Internacional de Paris. Este «Bureau» do qual fazem parte as organizações de transporte ferroviárias, estradistas, fluviais e marítimas mais importantes da Europa, tem continuado e aperfeiçoado os trabalhos do C. I. C.. O seu maior mérito foi a obtenção de uma regulamentação internacional das condições técnicas para a construção dos «containers», condições que, depois, foram adoptadas, tornando-se por este facto obrigatórias para todas as administrações ferroviárias participando na União. Esta última elaborou igualmente (sempre com a colaboração do B. I. C.) uma tarifa-modélo para o transporte de mercadorias em «containers» e dos «containers» vazios no tráfego internacional assim como, um «Regulamento Internacional» para a troca de «containers». (Disposições con-



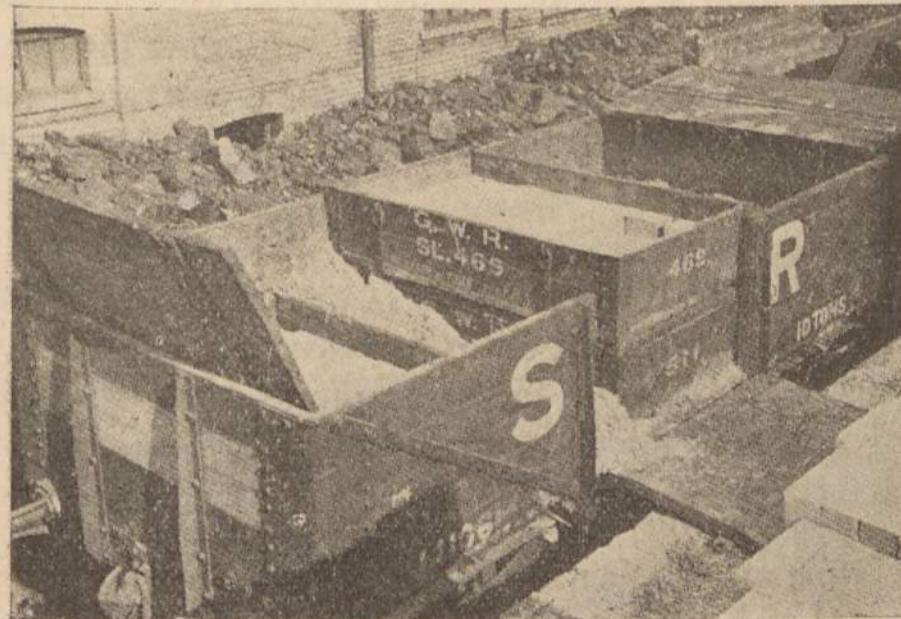
«Container» americano (Transsylvania Railroad C.) em meio-reboque

"containers" pode oferecer, são, além de uma taxação reduzida, as seguintes:

a) *Perfeita conservação das mercadorias* durante o transporte, graças ao sólido e cuidadoso estudo da construção dos "containers" e pelo facto de não sofrerem baldeação desde o expedidor até ao destinatário.

b) *Supressão de perdas* por roubo, ou evaporação (quando se trate de líquidos) e uma forte diminuição destas quando são provocadas por avarias;

c) *Economia considerável* pela supressão de des-



Pequeno «container» inglês de madeira para transporte de materiais de construção (Great Western Railway)

pesas muitas vezes importantes de embalagem e as de baldeação;

d) *Maior rapidez dos transportes*.

Além destas vantagens que tanto interessam aos donos das mercadorias como entidades transportadoras, há outras que interessam em particular as Companhias dos Caminhos de Ferro. Estas últimas encontram nos "containers" um utensílio precioso, cuja flexibilidade de utilização permite transformar as suas plataformas em wagões substituindo wagões fechados e wagões especiais (por exemplo: wagões cisternas



Pequeno «container» belga com claraboias



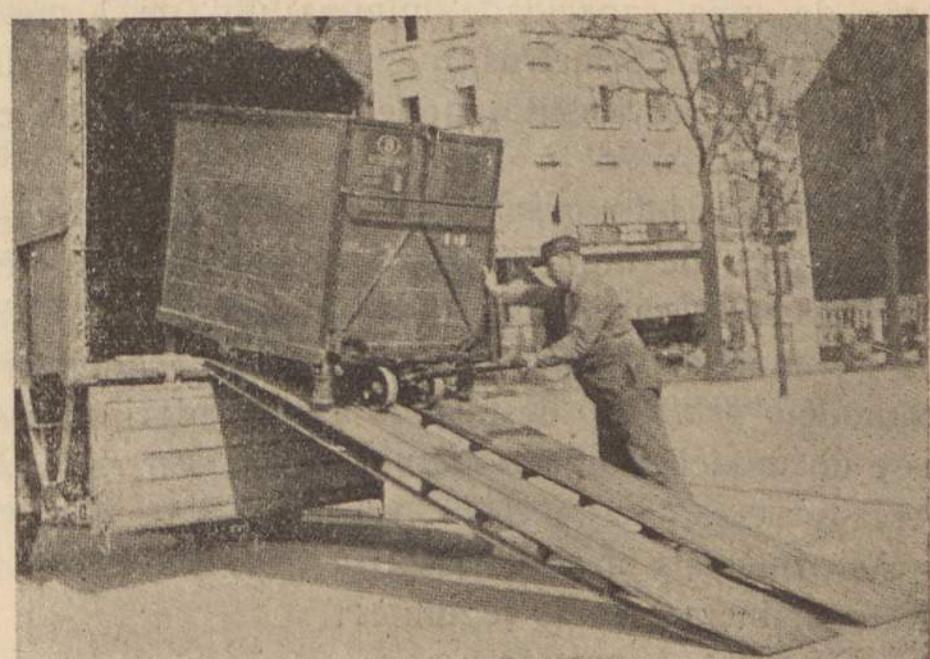
«Container» belga para gado pequeno

ou wagões-isotermos e refrigerantes), oferecendo ainda a vantagem de se poder expedir as mercadorias por qualquer outro meio de transporte, sem tocar na mercadoria.

* * *

Conforme o género de mercadorias (volume, peso, forma ou sensibilidade às intempéries), o modelo do container será diferente.

Todavia, o B. I. C. estabeleceu determinados pro-

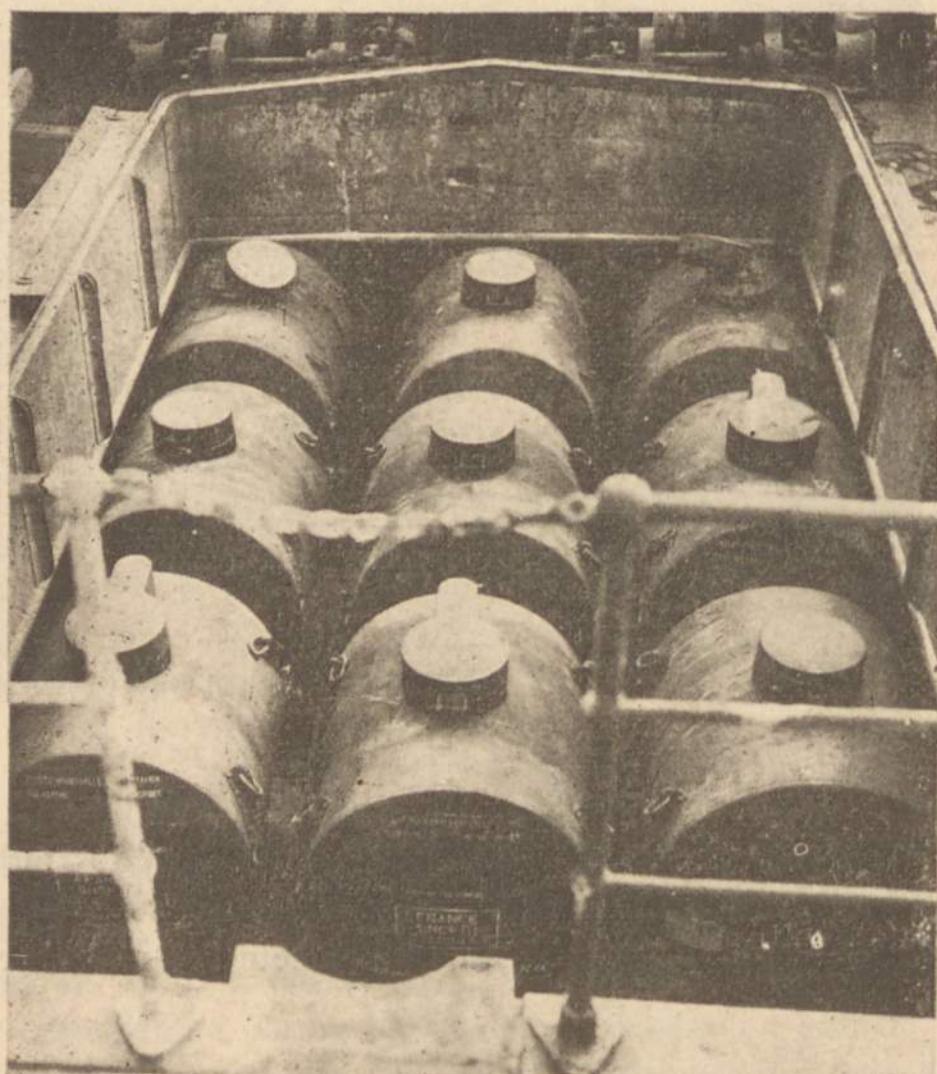


Carregamento de um «container» pequeno sobre camião

totipos de "containers" fixando em parte de uma forma obrigatória e por outro lado, a título de recomendações, as características técnicas particularmente no que diz respeito a dimensões e carga máxima. Ao estabelecer os respectivos algarismos, o B. I. C. tomou em conta os géneros de dispositivos de transporte (suas dimensões, força motriz, aparelhos de elevação, etc.) nos diversos países.

Esta normalização divide os "containers" em duas categorias principais:

1.º) Os *grandes "containers"*, ou seja só "containers" de uma capacidade útil superior a 3 metros cúbicos manipulados com engenhos de elevação, tais como: guindastes, pontes móveis, etc., e eventualmente por



«Containers»-cisternas francesas estivados no porão de um navio

meio de carros elevadores ou dispositivos de deslocação retracteis ou amóveis.

2.º) Os pequenos «containers», ou sejam os «containers» de uma capacidade mínima útil de 1 metro cúbico, máximo 3 metros, que apetrechados com dispositivos de movimento, podem ser carregados em vagões fechados.

Na categoria dos grandes «containers» encontram-se «containers» de modelo *pesado* e outros de modelo *leve*; nas duas categorias existem «containers» *fechados* e «containers» *abertos*, assim como «containers» do modelo *ordinário* destinados a mercadorias *diversas* e do modelo *especial* previsto para *determinadas* mercadorias.

As principais mercadorias expedidas de preferência em «containers» são as seguintes:

1.º — Produtos Alimentares:

Criação e gado pequeno vivo:

Produtos alimentícios (carne, peixe, ovos frescos e congelados, leite, manteiga, queijo, frutas).

— Líquidos alimentares em cascaria ou engarrafados (azeites, vinhos, alcois, aperitivos, licores, cerveja, sumo de frutas, etc.).

2.º — Produtos Industriais:

Material facilmente quebrável (artigos de vidro, garrafas, espelhos, faianças, artigos de barro, porcelanas, etc.).

— Material sofrendo facilmente avarias (material eléctrico, aparelhos sanitários, aparelhos de precisão, esmaltes, artigos de ménage).

— Tecidos, sedas, maroquinerie, papelaria, brinquedos.

— Móveis.

— Bicicletas.

— Máquinas, fôlha de ferro, metais.

— Material a granel necessitando protecção contra intempéries (exemplo: cal, cimento, etc.) e outro material de construção (tijolos, mármores, telhas, etc.)

— Combustíveis (carvão, coke, etc.)

— Líquidos industriais (gasolina, água-raz, óleos de lubrificação, melaças, sulfureto de carbone, etc.)

Os produtos, cujo transporte em «containers» oferece vantagens particulares importantes são: os líquidos e os géneros alimentares de conservação precária. Os primeiros, porque qualquer manipulação ou trasfego, assim como o emprêgo de cascaria de madeira, acarretam muito facilmente perdas por evaporação, derrame, roubo ou alterações e os segundos porque o contacto com o ar e as mudanças de temperatura provocadas pelos transbordos arriscam estragar estas mercadorias.

* * *

A utilização dos «containers» tomou, desde a constituição do B. I. C. em todos os países, um desenvolvimento extraordinário, que os seguintes algarismos dos três países possuidores de maior número de «containers» caracterizam de forma luminosa.

Número de «containers» em serviço nos anos

	1938	1939
Alemanha	6.700	30.000
França	2.500	17.000
Inglaterra	7.150	16.500
No conjunto	16.350	63.500

Desde 1938, época em que o B. I. C. publicou as suas últimas estatísticas, faltam os algarismos indicando o número de «containers» novamente construídos, sabendo-se no entanto que o número de 63.500 tem sensivelmente aumentado e que, por exemplo, a Alemanha só possue hoje uns 40 a 45.000 dos «containers» em serviço.

Da mesma maneira, nos demais países, por exemplo, na Bélgica, na Roménia, na Holanda, na Itália, na Suíça, a utilização dos «containers» vai aumentando dia a dia, consideravelmente.

Na Península Ibérica ainda não se chegou, até há pouco (a não ser determinados transportes de impor-



«Container» egípcio rebocado

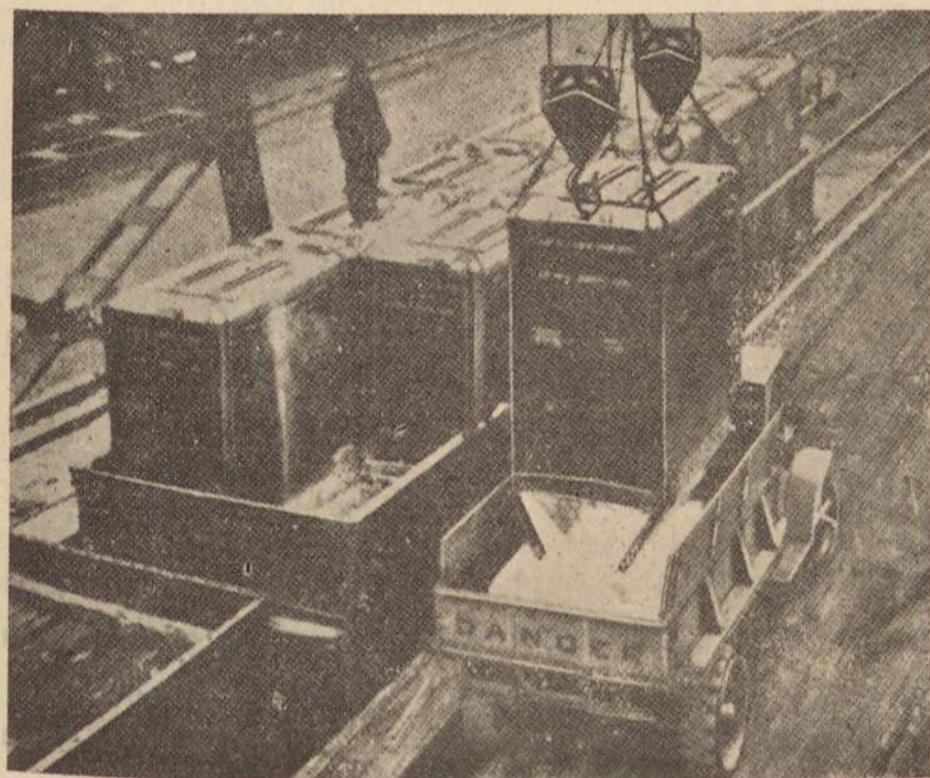
tância limitada) a realizações práticas e generalizadas no domínio dos "containers".

No entanto, o facto da via férrea principal ser mais larga na Península que nos demais países da Europa (salvo a Rússia) e de existirem numerosas linhas férreas de via estreita, o que acarreta, obrigatoriamente, transbordos, parecem predestinar a Península ao forte emprêgo dos "containers".

Com respeito a *Espanha*—cujo Delegado no "Bureau International des Containers", o saudoso Eng.º R. Sanchez Moreno colaborou activamente nos trabalhos desta organização—este país interessou-se muito desde o comêço pelo problema dos "containers".

A seguir a êstes trabalhos a Espanha adoptou, há já anos, uma tarifa especial e um regulamento fixando as condições de construção e circulação dos "containers".

A guerra civil atrazou muito, evidentemente, todo o trabalho sistemático neste domínio. Todavia, as



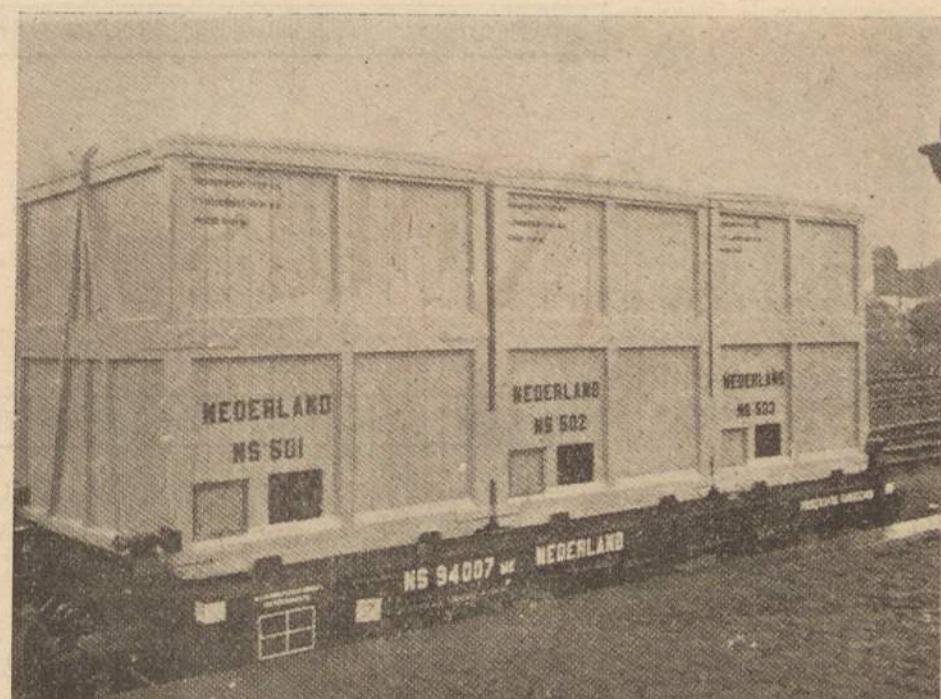
«Containers» americanos com dispositivo de baldeação, para transporte de materiais de construção

autoridades superiores e as Companhias dos Caminhos de Ferro não deixaram de acompanhar com grande atenção o problema dos "containers" e não perderem nenhuma ocasião para estimular as iniciativas tomadas a seu favor. Assim, uma lei promulgada há dois anos dá prioridade aos pedidos de matérias primas necessárias à construção dos containers.

Por outro lado, muito recentemente, os Caminhos de Ferro, de acordo com o Ministério das Obras Públicas, concordaram em participar numa Sociedade especialmente constituída para o desenvolvimento dos "containers".

Quanto a *Portugal*, as mercadorias a transportar e as condições de tráfego, prestam-se particularmente à utilização dos "containers", tal como sucede em Espanha.

A sua grande produção agrícola e pesqueira fornecendo importante tonelagem de líquidos (tais como: vinho, aguardente, azeite, água-raz, etc.) e grandes quantidades de produtos alimentares (frutas, legumes



«Containers» holandeses

ovos, manteiga, queijo, leite, aves, peixe, etc.) cuja valorização depende essencialmente da sua boa conservação durante o transporte, podem assegurar ao "container" um rico campo de actividade.

A posição dos centros de produção em relação aos locais de consumo e a necessidade de transbordo das mercadorias durante o trajecto contribuem para o interesse que o "container" apresenta.

Nos transportes marítimos, nos quais o problema das embalagens desempenha papel importante, também pode o "container" encontrar uma utilização interessante.

Entre os argumentos que militam a favor do "container" convém não esquecer o interesse que a indústria nacional encontrará na "fabricação" do respectivo material.

Para que estas possibilidades se possam transformar em realidades parece necessário que as entidades competentes consintam ao "container" facilidades análogas às que êste novo material de transporte obteve em toda a parte e graças às quais êle tomou tão grande extensão.



«Container» sueco, refrigerante

Notas da Quinzena

Rosa Araújo

ROSA Araújo é um dos grandes nomes de Lisboa. Foi homem de ação e foi, sem que nunca talvez tivesse disso inteira consciência ou orgulho — um artista. Deixou, sob êsse aspecto, uma obra das mais formosas do País e, sem exagero, da Peninsula.

A capital, lembrou, há dias, em várias comemorações, seu nome ilustre e sua ação benemérita. Nem só dos escritores, dos pintores e dos heróis se alimenta a glória de um país. Também dos seus comerciantes e dos seus homens de ação. Rosa Araújo, que começou a vida, aos 13 anos, como empregado de pastelaria, veiu a ser, mais tarde, um dos grandes reformadores da estética da capital.

Os jornais, a propósito do meio século decorrido sobre a sua morte, lembraram alguns casos da sua vida privada, salientando o seu feito afável e o seu espírito generoso. Rosa Araújo pertenceu ao admirável número dos homens que vivem mais para os outros do que para si próprios.

Carteira profissional dos engenheiros auxiliares, agentes técnicos de engenharia e condutores

Osr. Sub-secretário do Estado das Corporações e Providência Social aprovou um regulamento criando, nos termos do decreto n.º 29.931, de 16 de Setembro de 1939, a carteira profissional para os diplomados abrangidos pelo Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e Condutores.

Noventa dias após a entrada em vigor deste regulamento, nenhum dos aludidos técnicos pode exercer a sua profissão sem estar munido da carteira profissional, cuja aquisição pelos diplomados é obrigatória no prazo de trinta dias após a conclusão do curso.

A carteira, que será passada pelo Sindicato, conterá além da fotografia do respectivo titular, o seu nome, filiação, data do nascimento, naturalidade, especialidade do seu curso, o número de inscrição como sócio ou contribuinte, e quaisquer outros elementos que se julguem necessários. Da recusa pelo Sindicato haverá recurso para o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência.

A carteira profissional deverá ter um espaço reser-

vado a averbamentos e a inscrever qualquer alteração verificada ou as informações complementares julgadas convenientes. Será autênticada com as assinaturas do presidente e do secretário da respectiva direcção e selo em branco do referido organismo, só sendo válida depois de visada pelo Instituto Nacional do Trabalho e Previdência.

A posse da carteira garante ao seu titular: o exercício da sua profissão com todas as regalias que a lei lhe confere e o reconhecimento da sua identidade como profissional, sempre que seja necessário decliná-la. A carteira será apreendida pelo Sindicato ou pelo Instituto a pedido daquele; quando o seu possuidor, deixando de exercer a profissão, não a entregar voluntariamente, salvo se desejar continuar como sócio do Sindicato; quando depois de notificado pelo Sindicato, a não restituir no prazo de dez dias a contar da data da notificação, para nela ser feito qualquer averbamento; e quando o seu titular se atrasar no pagamento da contribuição devida ao Sindicato, por período superior a três meses. É obrigatória a sua apresentação às fiscalizações do I. N. T. P. e do Sindicato, quando qualquer deles o exigir, sob pena de procedimento disciplinar.

A infracção a qualquer das disposições deste regulamento sujeitará o seu infractor às sanções do artigo 5.º do decreto-lei n.º 29.931, de 15 de Setembro de 1939.

O Bloco peninsular e a sua força

“**L**ACTION Française”, pela pena ilustre de J. Delebecque, ocupou-se, com larga compreensão política, do «Bloco Peninsular», constituído recentemente. Merecem arquivo as seguintes afirmações:

«A estreita cooperação das duas nações que, enfim, tornam a ser irmãs, será acolhida com profunda satisfação por todos os que fazem votos pela civilização e pela paz. A Peninsula Ibérica representa uma força com que é preciso contar de hoje em diante. Dois grandes chefes deram-lhe na comunidade dos povos civilizados o lugar que jamais deveria ter perdido e que amplamente mereceu por valor do seu concurso para a obra da civilização cristã. Em mais parte alguma, como em França, haverá tanto regozijo por se haverem dissipado os velhos equívocos e por se abrir entre a Espanha e Portugal uma era de colaboração confiante, cujos efeitos não deixarão de se fazer sentir na hora em que ha-de ser necessário empreender a sério a reconstrução do Mundo.»

Recomendado
por
esta
REVISTA



Recomendado
por
esta
REVISTA

TELEFONE N.º 289

LANIFÍCIOS

COVILHÃ

Fornece as melhores fazendas para Fatos, Vestidos e Agasalhos, A PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Peça V. Ex.ª Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ



LANIFÍCIOS

Vendas aos Alfaiates e Retalhistas

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

Publicações recebidas

Água Forte (Memórias)—por Carlos Leal—Lisboa, 1942

Há actores de espírito tão comunicativo que não se contentam com as táboas do palco para enfrentar o público: necessitam igualmente de escrever livros para melhor entrarem na intimidade dos seus admiradores. Carlos Leal é um deles. "Água Forte" é o seu terceiro livro e iamos jurar que no calmo refúgio do seu gabinete de trabalho prepara um novo volume de memórias.

São sempre lidos com a mais viva curiosidade os livros escritos pelos homens do palco. O público não se contenta em ouvir os seus artistas predilectos, gosta também de conversar com êles e de saber o que pensam. Para se conversar com um artista a melhor maneira é folhear os seus livros. São poucos, entre nós, os livros de memórias escritos por actores. Augusto Rosa, Lucinda do Carmo, António Pinheiro, Carlos Santos foram dos raros que se dignaram conversar com o público em letra de fôrma. Podíamos acrescentar a estes nomes o de Sousa Bastos, que é autor da "Carteira dos artistas". Mas Sousa Bastos foi sómente empresário e revisteiro. Porque não escrevem mais os nossos actores e as nossas actrizes?

É um livro curioso êste último de Carlos Leal. O artista, que há dezenas de anos respira o ar cénico dos

teatros de Portugal e Brasil não nos deu, porém, com a sua "Água Forte", um livro contundente. É sempre com um sorriso que folheamos os páginas destas suas memórias, que abre com um prefácio do Dr. Octaviano de Sá e trás na capa uma caricatura admirável assinada pelo Dr. Arnaldo Ressano.

Mas, por entre inúmeras anedotas, que fazem rir, há coisas sérias, que fazem pensar. E é tudo isso que dá interesse especial ao livro de Carlos Leal. A edição, cuidada, pertence à "Livraria Popular de Francisco Franco".

Liga dos Combatentes da Grande Guerra
— Relatório da Gerência de 1941

Por oferta da Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, recebemos o "Relatório da Gerência de 1941". É um volume de mais de 300 páginas, em que se historia minuciosamente a actividade exercida, durante aquêle ano, pela Comissão, e se dá conta dos benefícios recebidos pelos seus associados.

Com particular interesse lemos o capítulo referente à assistência prestada às vítimas da guerra e que só por si constitue um documento honroso do espírito de solidariedade que preside à Liga dos Combatentes. O volume abre com uma homenagem ao falecido presidente sr. Manuel Teixeira Gomes, que foi membro do Conselho Supremo da Liga dos Combatentes. Agradecemos o exemplar oferecido à nossa Redacção.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

TRINDADE — Envelhecer

As peças de Marcelino Mesquita são grandes obras de teatro. Poderão, é certo, ter grandes defeitos (ninguem é perfeito), desequilíbrio de caracteres, mas, têm sempre talento ou antes génio, e por isso o seu triunfo é duradouro e imortal. Soube empolgar o público e fazer-se aplaudir com entusiasmo, o que, entre nós, poucos conseguem. Isto vem a propósito da reposição do «Envelhecer», no Teatro da Trindade. A crítica da peça está há muito feita e o desempenho foi todo dirigido pelo mestre Carlos Santos, movendo-se os artistas dentro de cenários novos de Baltazar Rodrigues e Reinaldo Martins. A peça é antiga, mas foi representada à moderna e por isso não admira que as senhoras tragam toilettes de saias curtas e fumem o seu cigarro. O assunto todos o conhecem: Um homem de 50 anos apaixona-se por uma rapariga de 20 anos, e como não pode haver felicidade para ele, nesse amor, visto que a rapariga vai casar, por isso se suicida, vencendo assim o amor pelo sacrifício.

Alves da Cunha foi soberbo. Todo o seu trabalho é perfeíssimo. Os seus silêncios dão bem a conhecer a amargura que lhe vai na alma. Atacado por um amor seródio, o artista desenha esplendidamente a sua figura, o que não admira, se atendermos a que é o maior actor da cena portuguesa.

Madalena Sotto tem um papel muito difícil, mas defendeu-o. É claro que não é a rapariga romântica e cheia de lirismo, mas sim, uma garota muito «espevitada», parecendo-me pois que Madalena errou o personagem. Mas, dentro da ordem de ideias por ela abraçada, Madalena Sotto representou a contento.

António Sacramento, no «raisoneur», foi muito bem, principalmente quando faz a apologia do casamento e se insurge contra o divórcio.

Alves da Costa, no marido que se vê suplantado pelo tutor de sua mulher, esteve certíssimo, se bem que o papel lhe esteja a carácter. Uma curta cena apenas, mas, o suficiente para aquilar do seu valor.

São estas as quatro figuras principais da peça. As restantes formam um conjunto homogéneo.

Berta de Bivar, na Condessa Octávia que, por ser idosa, deixa as reuniões mundanas pelo sossêgo da província, foi bem. Jorge Grave certo no pai da rapariga. João Perry, Henrique Pereira, Azevedo Moreira, são três rapazes que discutem o casamento e o divórcio, conforme entendem. Humília de Macedo, Madalena Vilaça e Deolinda de Sousa, que têm uma linda voz, defendem o casamento, mas também não atacam o divórcio.

João Calazans foi um magnífico mordomo, sabendo bem a frase «quando um indivíduo não casa e não tem filhos, quando morre, já ninguém se lembra dele». Calazans, arranjou um belo tipo, e não desprezou a maneira de falar e andar de vélho.

Dinah Stichini e Lina Tavares, têm curtas intervenções nas duas criadas.

E se é certo que bastam as coisas da vida para nos tornar vélhos, a peça «Envelhecer» de Marcelino Mesquita nunca se torna velha e de vez em quando sabe bem vê-la arejar, para mostrar aos novos quanto valia o teatro de há 30 anos, pelo menos.

TRINDADE — Pedra no Lago

Fernanda de Castro é uma poetisa de raça e uma escritora de talento e de génio. Além disso a sua maneira de escrever tem um estilo brilhante e a linguagem é sempre clara e cintilante. Não admira, portanto, que a sua obra «Pedra no Lago» tenha alcançado um êxito estrondoso no estrangeiro, repetido na terça-feira 19 de Janeiro, no teatro da Trindade, onde subiu à cena, em récita única e de dia.

Récita única, pois é materialmente impossível fazê-la representar de noite e em espectáculos seguidos, visto que os artistas que nela intervieram, pertencem a companhias dramáticas diversas: D. Maria II, Trindade e Variedades.

E é pena.

Várias vezes tenho dito e escrito que os nossos autores preferem traduzir e adaptar, a produzir e criar, visto não saberem se o público acolhe ou não com simpatia e entusiasmo as suas obras originais. Mas, quando elas são do quilate de «Pedra no Lago», vencem sempre. Poderão não agradar aos que estão embotados pela revista, mas conseguem sempre o aplauso sincero dos que apreciam o Teatro e a Arte.

GINÁSIO — O desaparecido

Quando D. Olga Alves Guerra apresentou no D. Maria II a sua peça «Tempos modernos», todos foram unâmes em dizer que a obra era de grande beleza literária, artística, teatral, e de bastante emoção. E assim D. Olga mostrou-se

uma dramaturga, a-pesar-de, nessa altura, ser uma simples estreante.

Com a sua nova peça «O desaparecido» imprópria para monos e adolescentes, mantém as suas qualidades de escritora que conhece muito bem a vida. No entanto acho que, sendo o diálogo bonito e bom, e magnífica a técnica teatral, a ação é que tem altos e baixos, de maneira que, de vez em quando, desnorteia o espectador. Isto não quer dizer que D. Olga Guerra não continue a infilhar ao lado dos nossos melhores escritores.

Palmira Bastos, sempre grande, Adelina Campos, Maria Clementina, Maria Brandão, Samuel Diniz, Luiz Filipe, Augusto de Figueiredo, Mário Santos, Beatriz Santos, José Lemos e Henrique Santos, houveram-se de maneira brilhante. Qualquer deles representou com bastante sinceridade, dando o máximo relêvo às suas personagens, firmando mais uma vez o valor do conjunto e o alto grau artístico da Companhia Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro.

A inteligência, o saber e o bom gosto de Amélia Rey Colaço continuam a evidenciar-se na maneira como as peças são postas em cena. A encenação de Palmira Bastos, boa.

VARIEDADES — Avó Torta

A «Avó Torta», original de Davo Marco e J. Alfayate, adaptada por Fernando Avila, actualmente em cena no Variedades, tem cenas graciosas, mas impróprias para menores e adolescentes, e que alternam com outras bastante emotivas, onde elementos de baixa condição social, se imiscuem na vida de gente de outra esfera. Estes assuntos agradam sempre aos que procuram no teatro uns momentos para rir e não pensar nas tristezas da vida.

A peça está muitíssimo bem equilibrada e doseada, de maneira que é um espectáculo sem responsabilidades e que satisfaz.

O desempenho valoriza-a imenso. Maria Matos e Assis Pacheco, são as figuras principais. Ela uma velhota para quem a educação moderna é um escárneo. Ele, mais bondoso, transige um pouco com essa educação.

Os restantes artistas Maria Helena e Erico Braga, à cab.ça, Eunice Colbert, Hortense Rizzo, Maria Schultz, Isabel de Carvalho, que há muito tempo não via no tablado, Laura Fernandes, Benamor, Vital dos Santos, António Cruz e Costa Andrea formam um esplêndido conjunto, tudo debaixo das ordens da grande ensaiadora Maria Matos.

COLISEU — Sinos de Corneville

O magnífico e espaçoso palco do Coliseu presta-se ás mil maravilhas para montagens grandiosas e Ricardo Covões, honra lhe seja, não poupa dinheiro nem esforços para dar aos seus espectáculos um grande cunho artístico. Agora fez a reposição da célebre opereta «Os Sinos de Corneville», e o sucesso alcançado sempre nas repetidas «reprises», repete-se agora, e com muitíssimo mais razão, se atendermos à maneira como está posta em cena. A peça é demasiado conhecida, para que lhe dediquemos palavras, e o desempenho a cargo da companhia ensaiada por Armando de Vasconcelhos e por Cruz Braz, está muito certo. Cruz Braz continua a marcar o seu grande valor, principalmente nos concertantes corais. Eugénio Salvador e Lina Duval, com a sua grande competência, organizaram os conjuntos dos «aldeões», dos «camponeiros» e dos «fantasmas».

Nos três actos e 10 quadros pintados agradavelmente por Mergulhão e Cunha e Silva, aparecem Álvaro Pereira, esplêndido actor cómico que deu realce ao engracado e atribulado «bailio», Manuel Correia magnífico artista que interpretou na perfeição o avarento «Gaspar», Luiza nobre, cantando muito bem a sua parte de «Germana», Guilherme Kjolner, certo no canto e na representação do fanfarrão «Nicolau», Mina Braga com um grande à vontade interpretando na per-

O horário de trabalho e os vencimentos dos ferroviários da C. P.

Vai ser publicado no *Diário do Governo*, com a assinatura dos srs. ministro das Obras Públicas e subsecretário de Estado das Corporações, uma portaria pela qual, de acordo com a administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, são unificadas e regulamentadas as condições de trabalho e reajustados os vencimentos, salários, abonos de família e outras remunerações do pessoal em serviço nas linhas exploradas pela referida Companhia.

O regime de trabalho do pessoal ferroviário

Na fôlha oficial de 29 do mês passado foi publicado um decreto-lei autorizando o sr. subsecretário de Estado das Corporações, ouvindo o Ministério das Obras Públicas, a regular, por simples despacho ou portaria, o regime de trabalho do pessoal dos serviços de transportes ferroviários; a fixar a sua remuneração por trabalho extraordinário, e, bem assim, a suspender a aplicação a esse pessoal do disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 32.193, de 13 de Agosto de 1942 (que determina que metade do aumento sobre a remuneração normal do trabalho reverta para o Fundo do abono de família), se a execução dada no artigo 14.º do decreto-lei n.º 32.192, da mesma data (que impõe aos inscritos nas caixas do abono de família contribuirem para elas nos termos do seu regulamento com a cotização estabelecida) o tornar aconselhável.

feição a azougada «Rosalina», quer no canto, quer na representação, Alberto Ribeiro, dando imponência à figura do «Marquês, salientando-se na ária «Três vezes dei a volta ao mundo» que era uma das coroas de glória do falecido Queiroz.

Em figuras secundárias Violante Montanha, Elisa de Guisette, La Salete de Carvalho, Carlos Barros, Salvador, Fernando Pereira, Albino Gomes e Baltazar Azevedo. Todos estes artistas deram vida e côntra ao grandioso espectáculo, regido por René Bohet e organizado e dirigido superiormente pelo critério, inteligência e bom gosto de Ricardo Covões. Estou convencido que nunca se cantou em português e por artistas portugueses tão bem os «Sinos de Corneville».

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

COLISEU — 21,15 — «Os Sinos de Corneville»
AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «A Cova da Moura».
APOLO — 20,30 e 22,45 — A opereta «A noite de S. João».
MARIA VITORIA — 20,30 e 22,45 — «O Senhor da Pedra».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O fantasma da Córsega».
POLITEAMA — 21,30 — «Quatro noivas».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «O mistério da Universidade».
S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Fevereiro de 1893)

Inauguração da linha de Alcanena

Abre finalmente hoje á exploração publica esta linha ferrea, a primeira, no seu género, que se constroe em Portugal.

Longo tempo esperou a industrial vila d'Alcanena pela sua linha, que tantos benefícios vae levar-lhe; justo é que a felicitemos da nossa mesa de trabalho, enquanto pessoalmente o não fazemos, como succederá, talvez, antes de que o leitor leia estas linhas.

A inauguração realisa-se hoje, particularmente, sem convites, sem festejos; uma como que inspecção; uma molesta visita que director da companhia, por assim dizer, o pae d'aquela linha, que tanto por ella tem trabalhado, o sr. Barão de Mathosinhos, vae fazer a Alcanena, jubiloso por ver afinal terminados os trabalhos.

Iremos tambem, como é costume sempre em todas as inaugurações de linhas ferreas, para dar aos nossos leitores uma detalhada descripção no proximo numero d'este jornal.

Como acima dizemos, a linha de Alcanena é a primeira que se estabelece em Portugal, no genero de tramway a vapor pela estrada ordinaria, ligando varias povoações, e fazendo serviço de passageiros e mercadorias.

N'um paiz como o nosso, a construção de caminhos de ferro n'este genero deveria ter sido de ha muito tempo alargada quanto possivel.

Como fontes de tráego das grandes linhas, ás quaes se ligam, importando pequenas despezas, facilitando a communicação das povoações, as vias americanas teriam promovido em grande parte o desenvolvimento do paiz, aumentando o seu valor productivo e commercial, avolumando as receitas das linhas de largura ordinaria, e concorrendo para o bem estar das povoações.

Não o entenderam assim alguns ministros da pasta das obras publicas, e, depois de, por mil dificuldades, embaraços e delongas, deixarem sem despacho numerosos requerimentos em que se pediam concessões n'este genero, só ultimamente se começou a olhar com mais attenção para este assumpto.

Assim o entendeu o sr. Visconde de Chancelleiros, o sr. Thomaz Ribeiro e outros seus collegas que nos ultimos annos teem gerido aquella pasta; mas era já tarde.

O que facilmente se faria, quando não havia dificuldades financeiras, e hoje estaria feito e a produzir elementos de combate para essas mesmas dificuldades, só por um grande esforço, e em muito pequena parte, se poderá fazer hoje.

A linha de Torres Alcanena serve as povoações e sítios de Vieiras, Saimão, Senhora da Victoria, Bella Vista, Lapas, Ribeira Branca, Ribeira Ruiva, Corrente de Ferro, Barraria d'Alva, Marmas, Parceiros, Zibreira, Vidella, Minde, Porto de Móz, Goucharia, Peral, Parceiros de S. João, Alcanena, etc.

O seu leito é o da estrada distrital n.º 70, e municipal de Torres Novas, e parte terreno proprio, para se tornar mais facil a exploração, evitando declives e dificuldades que a estrada ordinaria offerecia.

Na secção *Tarifas de Transporte* damos desenvolvidos esclarecimentos sobre os preços de transporte n'esta nova linha.

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, l.º

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

C H A

P E

L A

R I A

E L I T E



A PREFERIDA DOS «CARLOS»

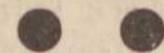
EM

CHAPEUS DE CATEGORIA

151, Rua Augusta, 153

Telefone 22030

LISBOA



Aos filiados nos «CARLOS» desconto de 10 %

P A R T E  O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 1, de 2 de Janeiro, publica o seguinte:

Gabinete do Ministro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social exonerar a comissão nomeada por portaria ministerial de 18 de Julho último para estudar e propor a mais justa solução para o problema da unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal em serviço nas linhas do Vale do Vouga, cuja exploração está presentemente confiada à Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, e louvá-la pela forma competente, criteriosa e conciliadora como se houve no desempenho da sua missão.

A referida comissão era constituída da seguinte forma: Engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que serviu de Presidente.

Dr. José Carlos Ferreira, assistente da acção social do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência.

Artur Meneses Correia de Sá (Visconde de Merceana), Administrador Delegado da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 2, 2.ª série, de 4 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear para exercerem o cargo de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, durante o ano de 1843, em harmonia com a alínea e) do artigo 3.º e seu § 1.º do decreto-lei n.º 26.678, de 1 de Maio de 1937, como representantes das empresas ferroviárias, os cidadãos abaixo indicados:

Engenheiro Álvaro de Lima Henriques.
Engenheiro Augusto Cancela de Abreu.
Engenheiro Pedro Joice Diniz.

O «Diário do Governo», n.º 21, 2.ª série, de 26 de Janeiro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, durante o corrente ano, a comissão arbitral, a que se referem o artigo 22.º do decreto n.º 18.859, de 30 de Agosto de 1930, e o artigo 10.º do decreto n.º 22.046, de 26 de Dezembro de 1952, seja composta pelo engenheiro inspector superior de obras públicas, Raúl da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro chefe da 4.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rodrigo Severino do Vale Monteiro, como delegado do Estado e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 4, 2.ª série, de 6 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral, de 28 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são considerados anulados os avisos ao público que dêle constam, por as suas disposições não terem presentemente aplicação.

O «Diário do Governo», n.º 7, de 9 de Janeiro, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto da artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras desta data, os seguintes projectos de aditamento, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta:

À tarifa especial n.º 6, de grande velocidade suspendendo a aplicação desta tarifa ao transporte de qualquer mercadoria que não seja designada na respectiva classificação;

À tarifa especial n.º 2-C «Bilhetes de fim de semana» e 7-C «Bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes».

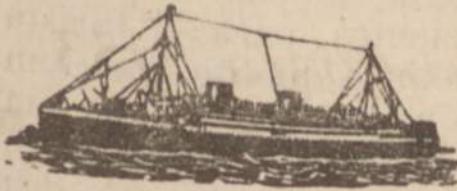
**ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA**

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

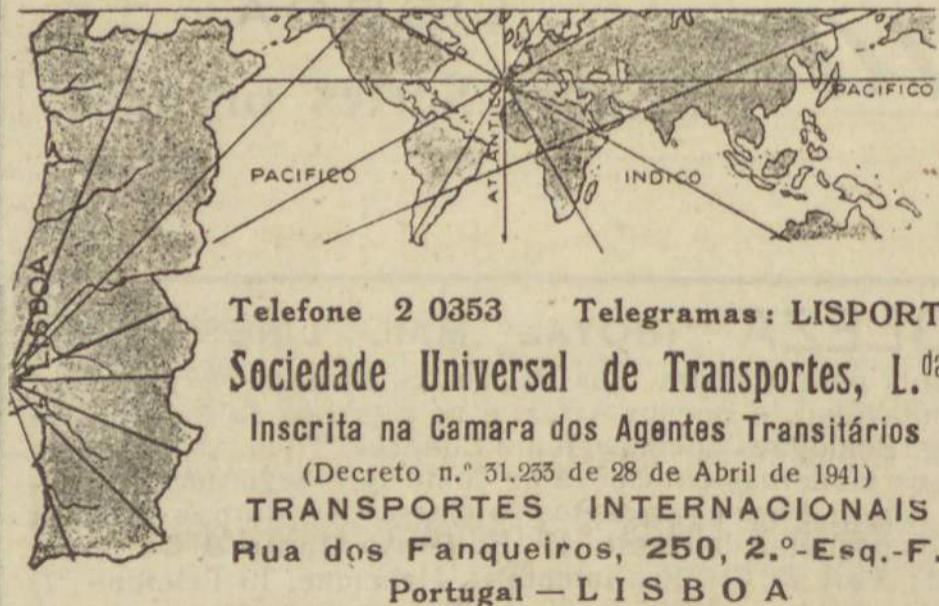
Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. 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: 23232-3-4. 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.

TELEF. 38 007

Baltazar da Silva & C.º, L.º^{da}FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOSPraça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL

LISBOA

TELEFONE: 2 6770
TELEGR. «HASWI»
H. W. DAEHNHARDT
IMPORTAÇÃO—EXPORTAÇÃO
Rua da Victória, 42, 3.º D.
CAIXA POSTAL 380
L I S B O A**TINTURARIA Cambourdac**11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPELTintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça**MANUEL GOMES LILA**

Oficina de soldadura eléctrica — Serralharia mecânica e tornos

Soldadura a electricidade e autogéia. Especiali-
dade em soldaduras em caldeiras marítimas e
terrestres. Cortes a massarico. Executam-se todos
os trabalhos em: Motores a óleos pesados, máqui-
nas a vapor, debulhadoras, tractores e todo o
material agrícola**VILA FRANCA DE XIRA**Largo Marquês de Pombal, 70
Telefone: VILA FRANCA DE XIRA, 58Residência: Rua Gervásio Lobato, 20, 1.º-Esq.
Telefone 60843 — LISBOA**POLICLÍNICA DA RUA DO OURO**

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

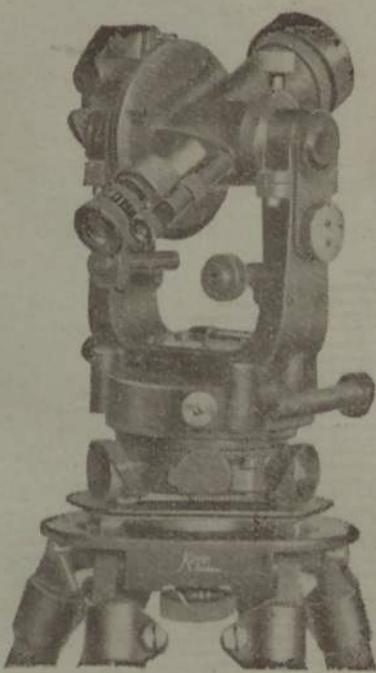
Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA**
DOCA DE ALCANTARA
L I S B O ASéde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4
Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA
Telegramas: SNADEK — LISBOA Telephone: 2 1868**A QUEM**V
I
A
J
ANão saia do país sem levar
o **Manual do Viajante em**
Portugal, valiosa e instrutiva
publicação para o viajante.
Contém mapas e plantas
suficientes para o turista
estudar o que de bom tem
o seu país. À venda em
todas as livrarias do país e
na redacção da *Gazeta dos*
Caminhos de Ferro, Rua
da Horta Sêca, 7 — LISBOA

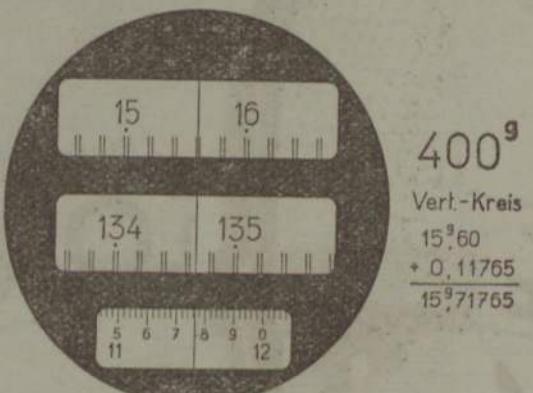
TEODOLITO DE
TRIANGULAÇÃO DK M2

Kern
AARAU



Ultima criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação da 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES
DISPOSITIVOS PERMITIN-
DO UM TRABALHO MAIS
RÁPIDO E PRECISO



Exemplo de Leitura com Micrometro Optico. Cada Leitura representa a Média Aritmética de Duas Posições Diametralmente Opostas.

PEÇAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C. A. L. DA Rua dos Fanqueiros, 15

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomindo responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Seca, 24-LISBOA-Tel. 22942

Endereço telegr.: «Palace-Lisboa»
Telefone: n.º 2 0231



Avenida Palace Hotel LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da Estação do Rocio e perto da Avenida da Liberdade
130 QUARTOS — 80 QUARTOS COM BANHO
Telefone em todos os quartos, ligado com a rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL
ESMERADÍSSIMA COMIDA
VINHOS SELECTOS—AMERICAN BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800



EMISSÕES PARA PORTUGAL

Hora

Comprimentos de onda

10,45	NOTICIARIO.	. . . . .	GRV GSO GRZ	24,92 m.	12,04	mc/s
				19,76 m.	15,18	mc/s
				13,86 m.	21,64	mc/s
12,15 e 12,30	NOTICIÁRIO e ACTUALIDADES.	. . . . .	GRV GSO GRZ	24,92 m.	12,04	mc/s
				19,76 m.	15,18	mc/s
				13,86 m.	21,64	mc/s
21,00 e 21,15	NOTICIÁRIO e ACTUALIDADES.	. . . . .	GRM GRK GRU GRX	42,11 m.	7,125	mc/s
				41,75 m.	7,19	mc/s
				31,75 m.	9,45	mc/s
21,15			GRX	30,96 m.	9,69	mc/s
				261,10 m.	1,149	mc/s
				1.500,00 m.	200	mc/s

SERVIÇO PARA O BRASIL

15,30

16,59 m. e 16,64 m.

22,45

42,11 m. 7,125 mc/s

24,00

31,55 m. 9,51 mc/s

24,92 m. 12,04 mc/s

O Noticiário ás 24,00 é transmitido também em 30,96 metros (9,69 mc/s)