

9.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Maio de 1943

Número 1329

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

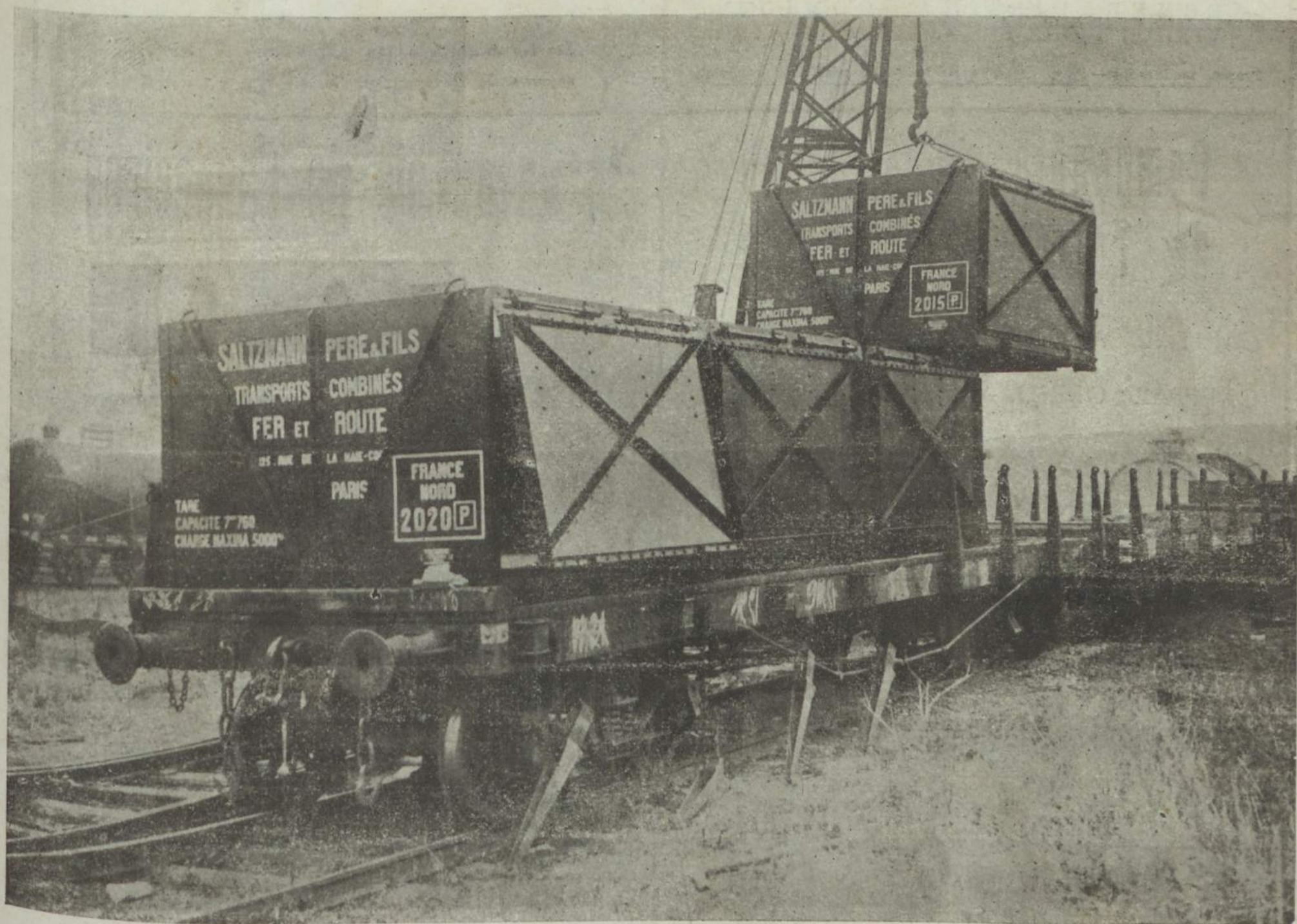
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA



«CONTAINERS» FRANCESES EM SERVIÇO PARA TRANSPORTE
DE COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS (CARVÃO, COKE, ETC.)

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 DE SEGUROS



Europêa

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 2 0911

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.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

S É D E E M L I S B O A
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

“A Nova Loja de Candeeiros”



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

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

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

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

1329

1 — MAIO — 1943

ANO LIV

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

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

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

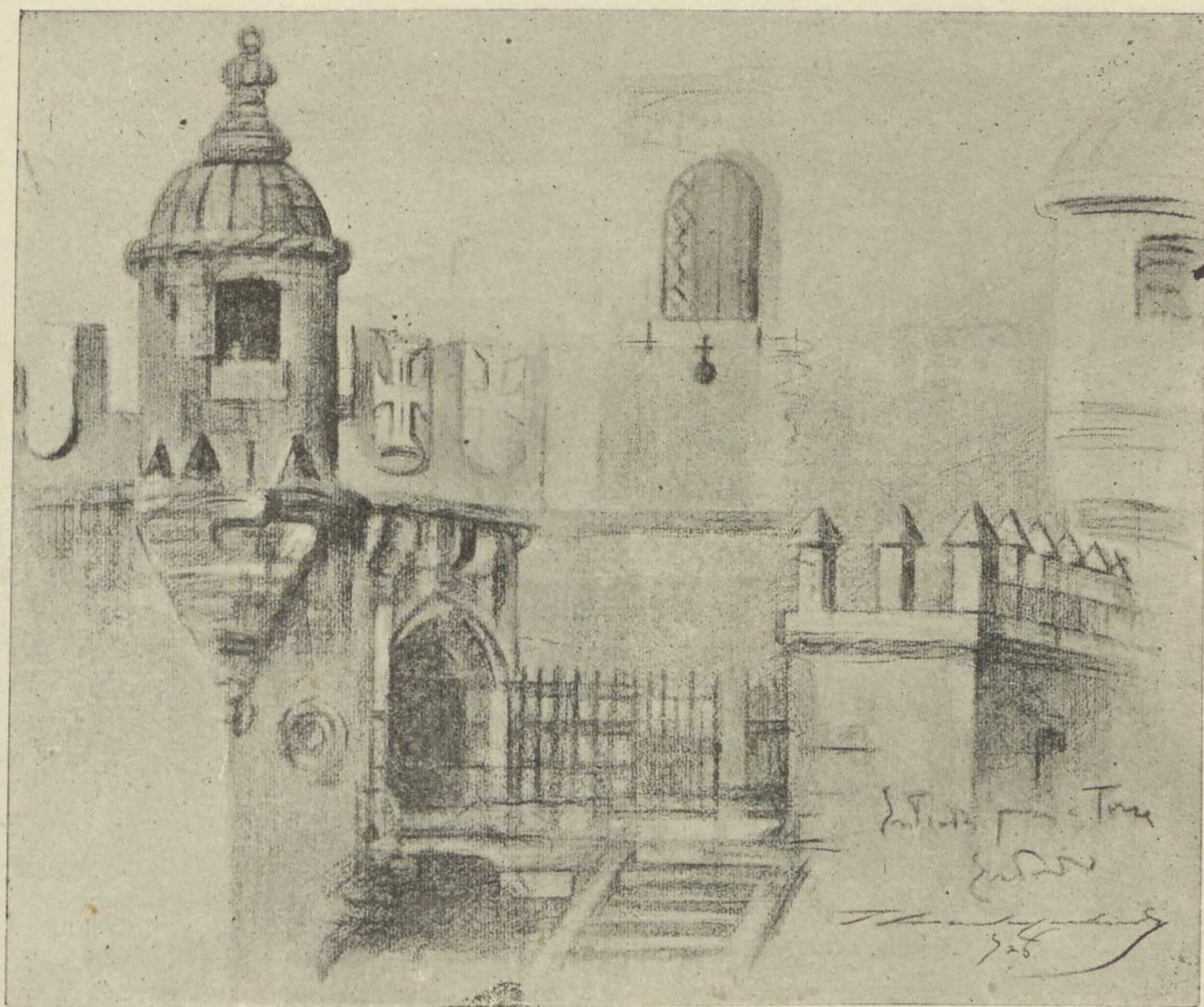
COLABORADORES:

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 JAIME 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

Entrada para a Tôrre de Belem, carvão de <i>Saavedra Machado</i>	251
Pequenas indústrias grandes riquezas, pelo Eng. ^o <i>Alberto Ferreira Pinto</i>	253
Um problema da rectificação das curvas pela variação das flexas, pelo Dr. <i>Alexandre Galvão</i>	256
Vantagens oferecidas pelos «containers» às Companhias dos Caminhos de Ferro, por <i>Felix E. Lorand</i>	257
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	260
Publicações recebidas.	261
Vida Ferroviária, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	262
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	263
Há 50 anos	264
Sociedade Nacional de Belas Artes	264
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	264
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	265
Parte Oficial	266



ENTRADA PARA A «TORRE DE BELEM»

Carvão de Saavedra Machado

Pertencente ao Dr. Fidelino de Figueiredo

Pequenas indústrias

grandes riquezas

Pelo Engenheiro ALBERTO FERREIRA PINTO

(De Sapadores de Caminhos de Ferro)

A cada invenção tornada realização prática, devido às necessidades da civilização corresponde quasi sempre uma indústria nova, nova mobilisação de um certo número de braços e também a fundação de uma ou mais outras pequenas indústrias subsidiárias que não deixa de traduzir mais um ganha-pão para várias famílias.

Todos nós reparamos que a introdução do automóvel nos nossos hábitos trouxe a criação de oficinas para reparação de avarias nos mesmos; não há muitos anos se estabeleceu entre nós as oficinas de recauchutagem, pondo em bom uso os pneus já gastos.

O uso dos relógios criou a profissão destinada ao concôrto dos mesmos. Sobre o calçado supomos não haver ninguém que não use de vez em quando, sem preocupação da oficina que o fez, mandar colocar uns saltos, meias solas, etc.

E sem nos alongarmos mais nestes exemplos, não nos repugna aceitar que estas pequenas indústrias satélites, algumas delas são absolutamente indispensáveis, e muitas vezes uteis à economia duma nação porque limitam o volume de importações⁽¹⁾ com a vantagem de ocupar um certo número de braços que podem superabundar em algumas actividades, além de outra não menor, o traduzir-se num factor económico para quem utiliza tais artigos, tanto mais importante quanto mais dispendiosa fôrem as matérias primas em relação à mão de obra e mais baixo for o nível de vida.

É por isso que entra nos hábitos de um cidadão

⁽¹⁾ — Já vimos escrito opinião muito diversa, pelo menos aparente.

económico, o verificarmos, freqüentemente, que quando gastou as solas dum par de sapatos, aproveita-os mandando pôr solas novas. Não deita decerto o relógio fora quando sofreu uma avaria das que acontecem freqüentemente a nós, o mesmo faria aos seus automóveis quando estes andavam. O outro «etcétra», que iamos a escrever, podemos sintetizá-lo na actual emergência, a ordem do dia mundial: «Poupar, produzir»:

Reaproveitamento das lâmpadas eléctricas

Pelo que deixámos anteriormente escrito, por constatarmos na nossa indústria de lâmpadas eléctricas que por falta de matéria prima, (?) para o fabrico dos casquilhos começou por comprar os usados, acabando por oferecer as suas lâmpadas com casquilhos de porcelana, diga-se de passagem que lhe dão um aspecto de pouca confiança. E notando nós, o que terá acontecido a muito leitor, possuir nas suas mãos uma lâmpada vulgar fundida, na qual a única coisa inutilisada é o filamento, e záz, como consolação suprema, lança-la ao chão, para ouvir o estampido característico, ao mesmo tempo que o vidro se divide em moléculas. Decerto instantanea e fugazmente pensará ter pena de não ter preferido, antes, o pôr novamente em condições de dar luz, sentido não haver ninguém entre nós, propôr-se a tal, como faz o relojoeiro, na colocação dum cabelinho para o seu relógio.

É claro que o hábito do estampido seria protector da indústria nacional das lâmpadas eléctricas, se o consumo destas não fôsse maior para as do fabrico estrangeiro. É ótimo para a casa forne-

cedora das lâmpadas e conseqüente fábrica, mas a época de hoje é o aproveitamento total.

Muitas vezes, se não sempre, o casquilho e a respectiva ampola duraria um tempo muitas vezes múltiplo do que se usou.

É certo que, há quem procure aproveitar os casquilhos, anunciando a sua compra, mas por falta de matéria prima⁽¹⁾ (latão...), o que não evita ainda, quasi obrigados pelas condições de melhor condicionamento, de lançarmos as lâmpadas fundidas ao chão, como um estalinho das festas Joanas, que nós tomamos como um «ai» lamento de um triste fim...

A ideia do aproveitamento quasi integral, das lâmpadas inutilizadas por desgaste do filamento ou quebra prematura dêste, não é nova, o processo não é novo, a ideia não é nossa, até patentes ou registos, se os houve devem estar prescritos. Que nos conste, entre nós, pedido de privilégio para reaproveitamento de lâmpadas eléctricas, não foi feito, como decerto não faria um sapateiro remendão, para elle só, poder colocar meias solas...

Não vamos aqui descrever uma oficina que faria

o sistema de reparação individual, fornecendo a lâmpada em novas condições de durabilidade e funcionamento ao seu antigo possuidor.

Alguém que nos está seguindo a escrita, está trauteando: «não sou propagandista nem dentista...» achamos graça à entrada, registamos, que nos perdõe o leitor o aparte.

Em frente a nós, temos uma lâmpada eléctrica das mais vulgares, observando-a, vemos que possui como partes distintas: um casquilho no qual está inserido a haste de vidro, suporte do filamento luminoso, no interior do qual possui os fios condutores da corrente, no casquilho insere a respeitável ampola que envolve a haste e os filamentos.

São os accidentes mais correntes e mínimos que pode acontecer à lâmpada que observamos, a inutilização do filamento e às vezes a haste que o suporta, que se pode requeimar ou partir por qualquer accidente, ou gymnástica que fazemos ao pretender juntar os topos do filamento quebrado, e que nas condições correntes nos obriga a substituição por outra lâmpada nova.

Mas admitamos ser possível proceder com ela,

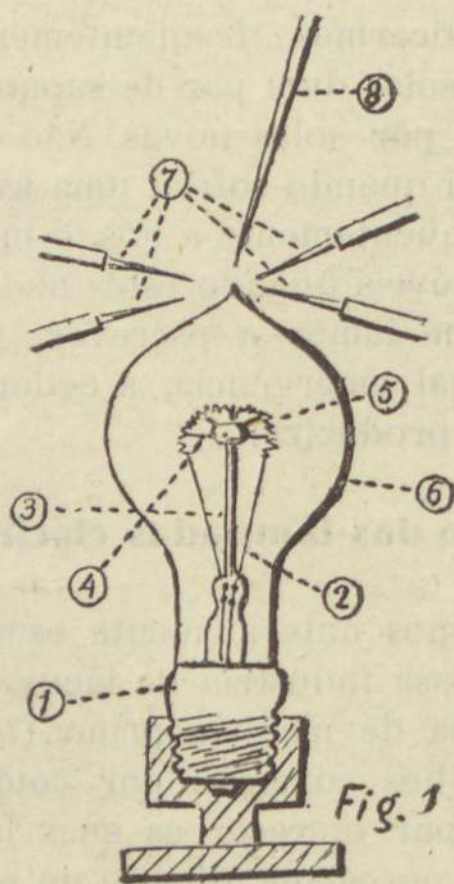


FIG. 1 — Elementos da lâmpada e primeira fase de regeneração.

- 1 — casquilho
- 2 — condutores da corrente eléctrica
- 3 — haste suporte
- 4 — suportes do filamento
- 5 — filamentos
- 6 — ampola
- 7 — bicos «Bunsen»
- 8 — punção metálico

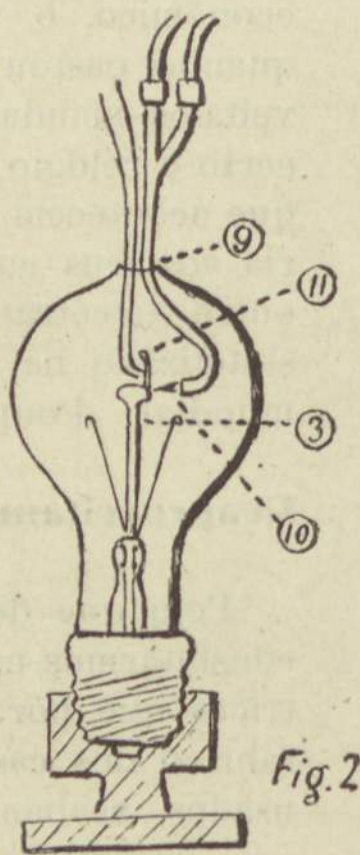


Fig. 2

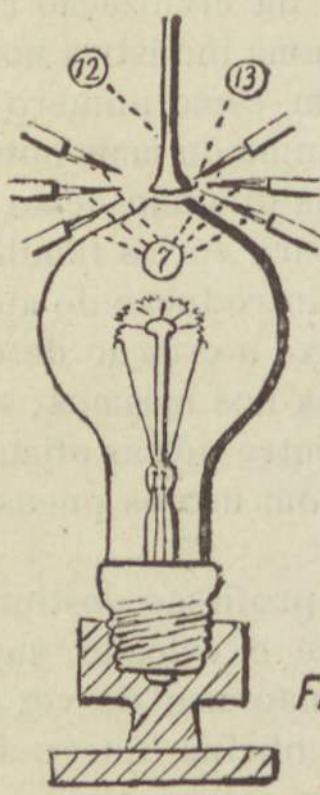


Fig. 3

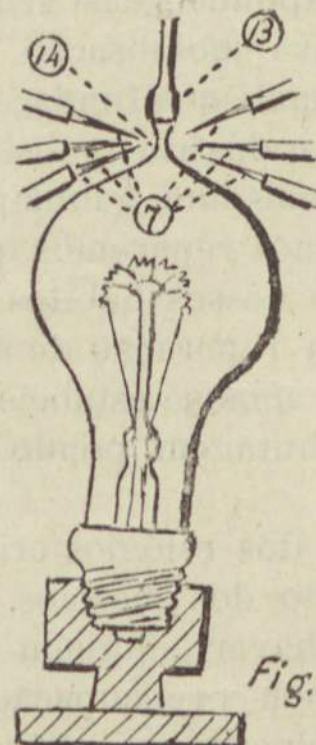


Fig. 4

FIG. 2 — Colocação de suportes de filamento.

- 9 — orifício da ampola
- 10 — maçarico
- 11 — suporte (de molibidénio)

FIG. 3 — Fase preparatória para obturação da lâmpada

- 12 — tubo afunilado
- 13 — junção da ampola ao tubo

FIG. 4 — Fase final da regeneração da lâmpada

- 14 — afilamento da ampola. Notar a separação da soldadura 13.

a aquisição das lâmpadas avariadas, vendendo-as depois regeneradas a «quincuque», ou que seguisse

(1) — Isto está acontecendo num país, nação imperial que ainda possui espalhado pelo mundo, os canhões de bronze, atestando a proveniência e fabrico, nos quais se utilizou o cobre, suor da terra mãe, descobridora dos novos mundos.

como fariamos ao ferro eléctrico, manda-la para a oficina da sua regeneração.

Então na oficina, a primeira operação a efectuar, constituindo uma fase de trabalho, é a abertura da ampola, operação que é executada por um punção no local oposto ao casquilho, depois de previamente

êsse local ser levado ao ponto de fusão⁽¹⁾ por intermédio de bicos de «Bunsen». Depois desta



Procedendo à extracção dos suportes deteriorados do filamento da lâmpada

operação a ampola poderá ser lavada quimicamente ou não, dissolvendo os depósitos metálicos, caso os haja.

Aberta a lâmpada pelo pequeno orifício executado, são tiradas as partes inúteis, e segue-se a colocação do novo filamento de tungsténio, por intermédio duma pinça própria, bem entendido que o filamento terá a resistência eléctrica adequada ao consumo destinado à lâmpada.

Se antes desta operação, se torna necessário a colocação de haste nova, executa-se essa colocação, comprimindo as partes a soldar, depois de previamente amolecidas com maçarico próprio.

Depois, numa fase seguinte, coloca-se no orifício da ampola, orifício executado na primeira operação, uma calote de vidro que possui no seu centro geométrico um tubo de vidro (o conjunto dá ideia de um pequeno funil), fase executada por intermédio de soldadura a maçarico. É pelo tubo que se procede ao vácuo da ampola e ao enchimento pelo argon ou outro gaz inerte e indecomponível.

Finalmente noutra fase de trabalho, obtura-se definitivamente a lâmpada, conseguindo-se fazer desaparecer todos os traços de soldadura anterior, afilando e repuchando cuidadosamente a parte da ampola soldada, deixando-a sem vestígios de qualquer operação.

Consta que a lâmpada assim regenerada representa para o consumidor uma economia nunca inferior a 25% sobre o custo das lâmpadas novas, e sem consumo superior ao das lâmpadas novas para uma mesma intensidade de luz.

É claro, que também consta que as fábricas de lâmpadas novas, se vão defendendo, quer fabricando ampolas tão pequenas quanto possível, quer utilizando já ampolas de porcelana (?). Mas as lâmpadas deste tipo estão na contingência da aceitação

do consumidor, além do seu fabrico ser mais onerado.

Como dissemos a regeneração de lâmpadas eléctricas é já antiga, e crêmos que as oficinas a êsse fim destinadas, são constituídas por mesas rotativas onde se colocam tantos suportes quantas as fases de operações, ou por tantas bancas de trabalho quantas as fases, que finalizam pela embalagem para o antigo ou novo consumidor.

A parte mais contingente, de uma oficina de lâmpadas eléctricas, quer de reparação quer de fabrico, é na obtenção do filamento⁽¹⁾. A primeira tratará de adquirir êsse filamento, já pronto a aplicar, pois a secção deste exige um ferramental de oneroso encargo para tão modesta oficina de recuperação. A segunda, uma oficina para fabrico de lâmpadas eléctricas deverá ter tantas sub-instalações quantas as peças constituintes da lâmpada.

Nesta oficina não faltará uma instalação vidreira para o correspondente fabrico das partes em vidro empregadas nas lâmpadas; uma instalação química de tratamento dos minerais que servem para a constituição dos filamentos, uma instalação trefiladora para o afilamento dos mesmos, com o respectivo laboratório eléctrico; e ainda as instalações para o fabrico dos casquilhos, e montagem das lâmpadas, sua classificação e embalagem.

Já que falamos em fabrico de lâmpadas eléctricas, citaremos como pormenores, talvez pouco vulgarizados, que as lâmpadas podem ser de vácuo ou de atmosfera gasosa (azoto ou argon), valendo a pena saber que as primeiras conhecem-se por terem os filamentos geralmente rectilíneos, estes são aplicados recobertos com uma massa fosfórica, que vaporizando numa primeira passagem de corrente elimina todos os residuos de ar na lâmpada.

O fio espiralado, usado como filamento, tem por fim reduzir as perdas de calor por convecção na atmosfera gasosa.

Para finalizar registamos com prazer a instalação de uma nova fábrica de lâmpadas eléctricas, enriquecendo a nossa indústria electrica; fazemos votos que o material aplicado nesta indústria seja todo nacional, visto que a matéria prima, toda ela pode ser, não constituindo grande exigência que a tal fôsse obrigada, cumulativamente com a respectiva mão de obra.

(1) — O filamento utilizado nas primitivas lâmpadas eléctricas, era constituído pelo carbono, depois o ósmio, a seguir utilizou-se o tântalo que foi o antecessor do actualmente constituído pelo tungsténio. A contingência na obtenção do filamento de tungsténio, não está na matéria prima, porque o minério é de mais conhecido entre os volframistas, mas sim na preparação do filamento, subordinado à abundância de energia eléctrica (ferro frio...) em condições económicas.

BIBLIOGRAFIA DE:

Maurice Bert, eng.º

J. Laisné

J. Marival

(1) — O vidro utilizado no fabrico das ampolas, é vidro cristal «flint-glass», tem por base a potassa e chumbo, muito fácil de trabalhar a maçarico ou bico «Bunsen».

Um problema da rectificação das curvas pela variação das flexas

Pelo Dr. ALEXANDRE GALRÃO

(Chefe de Secção de V. O. da C. P.)

Relação entre as flexas e o coeficiente de sôbreelevação numa curva circular de mais de um raio.

A escala de uma curva circular é nas linhas da C. P. indicada pela tabela do livro «Elementos para o assentamento de via», inserta a página II e corresponde aproximadamente à formula:

$$E = \frac{C}{R}$$

sendo C igual a 90, 70 ou 50, conforme se trate de linhas do primeiro, segundo ou terceiro grupo, respectivamente, e R o raio da curva considerada.

Por outro lado, os disfarces de escala fazem-se à razão de 2 a 3 $\frac{m}{m}$ por metro, da tangente da curva para o alinhamento recto.

Vamos ver como estes dados podem ser applicados a uma curva de mais de um raio, no estudo das curvas pela variação das flexas.

Consideremos dois pontos da curva distantes 10 metros. A diferença entre as sôbreelevações de cada um destes pontos, deverá ser no máximo igual a:

$$3 \times 10 = 30 \frac{m}{m}$$

Por outro lado, será:

$$E_1 - E_2 = \frac{C}{R_1} - \frac{C}{R_2} = C \left(\frac{1}{R_1} - \frac{1}{R_2} \right)$$

Isto é:

$$C \left(\frac{1}{R_1} - \frac{1}{R_2} \right) \leq 30 \frac{m}{m}$$

Multipliquemos ambos os termos desta expressão pela metade do quadrado da semi-corda c' ; obtem-se:

$$C \left(\frac{c'^2}{2R_1} - \frac{c'^2}{2R_2} \right) \leq 30 \times \frac{c'^2}{2}$$

e como:

$$F = \frac{c'^2}{2R} \text{ sendo } F \text{ a flexa, segue-se:}$$

$$C (F_1 - F_2) \leq 30 \times \frac{c'^2}{2}$$

donde:

$$F_1 - F_2 \leq 30 \times \frac{c'^2}{20}$$

Chamemos K a esta diferença das flexas; será:

$$K \leq 30 \times \frac{c'^2}{20}$$

Aplicuemos esta fórmula aos coeficientes de sôbreelevação em uso, fazendo $c' = 10$ m.

$$\text{Para } C = 50 \quad K \leq 30 \times \frac{100}{100}$$

$$\text{Para } C = 70 \quad K \leq 30 \times \frac{100}{140}$$

$$\text{Para } C = 90 \quad K \leq 30 \times \frac{100}{180}$$

ou seja:

$$\text{Para } C = 50 \quad K \leq 30 \frac{m}{m}$$

$$\text{Para } C = 70 \quad K \leq 21 \frac{m}{m}, 420$$

$$\text{Para } C = 90 \quad K \leq 16 \frac{m}{m}, 666$$

Estas três fórmulas indicam para cada coeficiente de sôbreelevação, o valor em milímetros que a diferença das flexas não deve ultrapassar, sendo estas medidas em dois pontos de uma curva a distância de 10 metros e as flexas correspondentes à corda de 20 metros.

Se indicarmos sobre o eixo das abscissas um comprimento de 10 metros na escala de 1 $\frac{m}{m}$ por metro e se na extremidade deste comprimento tirarmos uma perpendicular de comprimento igual ao máximo valor da diferença das flexas encontrado (30 $\frac{m}{m}$, 21,420 e 16,666), o ângulo δ mede a inclinação sobre o eixo das abscissas que a linha recta unindo dois pontos consecutivos do diagrama das flexas pode atingir mas não ultrapassar, para que a curva satisfaça as condições de escala e disfarce em uso na Companhia. (Fig. 1).

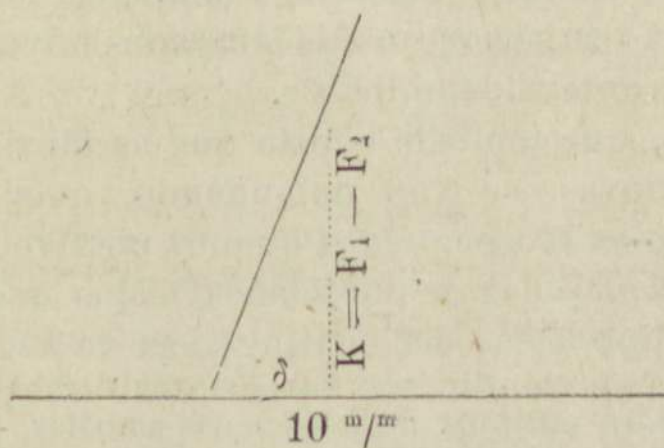


Fig. 1

Vantagens oferecidas pelos "containers"

às Companhias dos Caminhos de Ferro

Por FELIX E. LORAND

O sucesso extraordinário conseguido pelos containers desde a sua introdução que não chega a quinze anos o que já se traduz pelo número imprecionante de mais de 100.000 containers em serviço activo só em três grandes países, incita a uma análise do seu papel nos transportes modernos e das vantagens que procuram aos transportadores e aos utilizadores.

Lembramos a.êste respeito que a apresentação do container moderno coincidiu com o período em que as Companhias de Caminhos de Ferro, ameaçadas pela concorrência crescente dos transportes por via terrestre, procuravam modernizar e melhorar os seus serviços, assim como coordenar os transportes ferroviários e terrestres.

De facto, o automóvel oferece, particularmente em distâncias curtas um transporte rápido e directo das mercadorias desde o expedidor até à porta do destinatário, acarretando só duas operações: uma à porta do primeiro, outra à porta do segundo.

O transporte por via férrea é mais demorado e mais oneroso, especialmente em distâncias curtas pois implica entre o domicílio do expedidor e o do destinatário, pelo menos 6 operações.

(Nos casos em que se utilizem vias de largura diferente — por exemplo em Espanha ou em Portugal — o número destas operações sobe até 8, ou sejam:

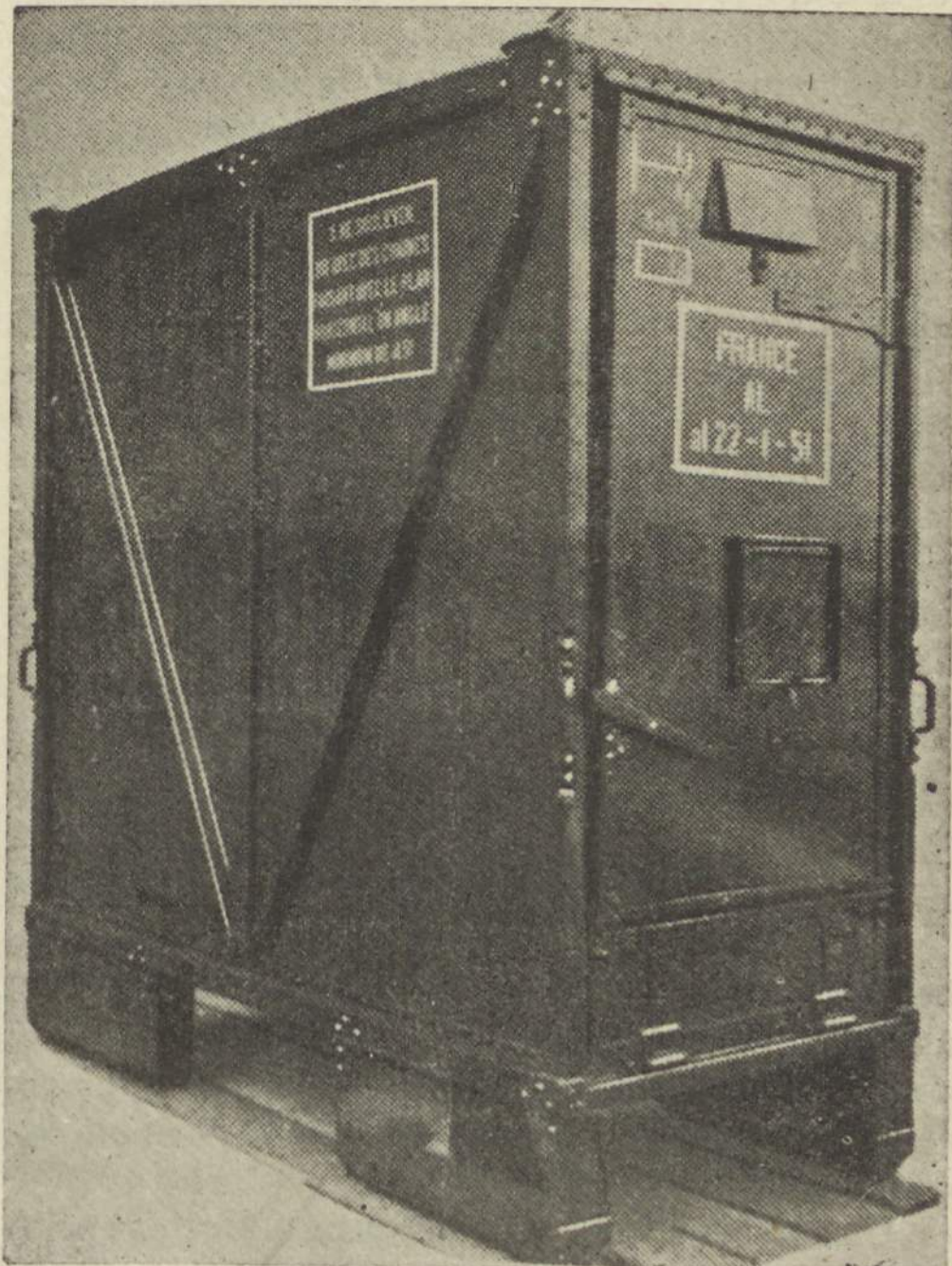
- 1) — carregamento no expedidor por camião;
- 2) — descarregamento do camião na estação;
- 3) — novo carregamento sôbre vagão;
- 4) — descarregamento dêste na estação para mudança de via;
- 5) — novo carregamento sôbre vagão da nova via;
- 6) — descarregamento na estação de destino;
- 7) — carregamento s/ camião;
- 8) — descarregamento à porta do destinatário).

Pelo contrário, a via férrea efectuava o trans-

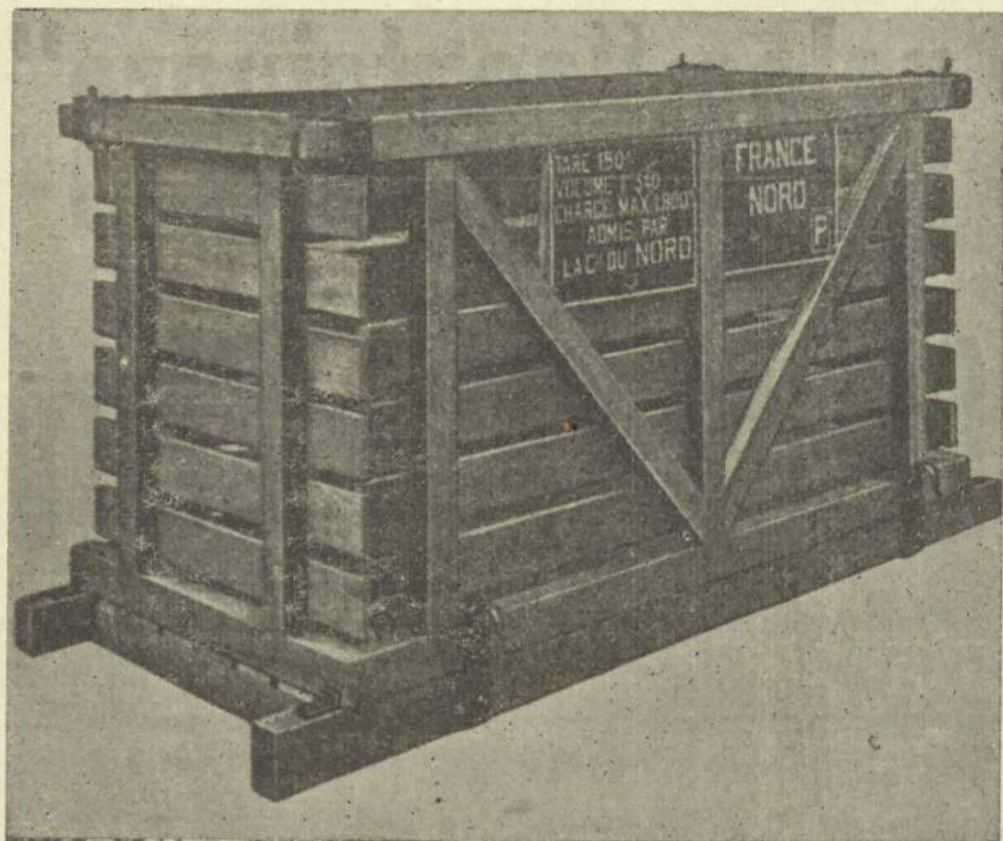
porte em longas distâncias, particularmente dos produtos pesados, em condições mais vantajosas.

A solução lógica e correcta do problema dos transportes, consistia portanto no emprêgo sucessivo do caminho de ferro e da estrada. Esta solução devia reservar ao vagão o transporte da mercadoria entre os centros de distribuição importantes, o automóvel efectuando o transporte entre estes centros e o domicílio do cliente.

Além disto, foi necessário reduzir — juntando em caixas grandes ou em cisternas — os milhares de pequenos volumes ou recipientes que multipli-



«Containers» para mercadorias diversas em uso nas Companhias Francesas de Caminhos de Ferro



«Container» desmontável para determinados transportes (vidros, etc.)

cavam as operações de transbordo, de registo, de fiscalização, etc. e prolongavam a duração dos transportes.

Tendo estudado um material sólido, com dimensões, capacidade e outras características que melhor se adaptam simultaneamente ao transporte em vagões e camiões de diversos países e permita uma utilização repetida, o «BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS» criou o container moderno, auxiliar precioso nos transportes efectuados pelas Companhias de Caminhos de Ferro.

Esta inovação na técnica dos transportes levou normalmente ao estabelecimento de uma tarifa especial para expedições feitas em containers, esta tarifa tendo em conta as particularidades dêste novo modo de transporte. Como na realidade, o container não é outra coisa senão a superestrutura do vagão tornada independente da sua infra-estrutura, pareceu lógico tratar as mercadorias expedidas em container como se êste fizesse parte do próprio vagão cuja tara fica exonerada do pagamento de despesas de transporte. Além disto, fixou-se uma tarifa reduzida para a viagem de devolução dos containers vazios.

As sugestões que os «COMITÉS INTERNACIONAIS» encarregados do estudo do container fizeram a êste respeito foram aceites pela UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO.

Resulta de todo o exposto que os principais benefícios dos containers e os mais interessados na sua introdução são as Companhias de Caminhos de Ferro que, pela utilização dêste material, conseguem uma melhoria notável nas suas condições de exploração.

Uma enumeração das vantagens oferecidas pelos containers não parece inútil, para lembrar a diversidade dos serviços que podem prestar, tanto aos transportadores como aos utilizadores.

1.º) — O container aumenta o raio de acção das Companhias pois facilita o transporte até ao domicílio do destinatário.

Graças às melhorias de toda a espécie, trazidas por êle nas condições de transporte e a vantagem que êle oferece aos clientes pela supressão das despesas de embalagem, estes últimos terão todo o interesse em confiar as suas expedições mixtas às Companhias.

2.º) — O container permite um aumento no rendimento dos vagões:

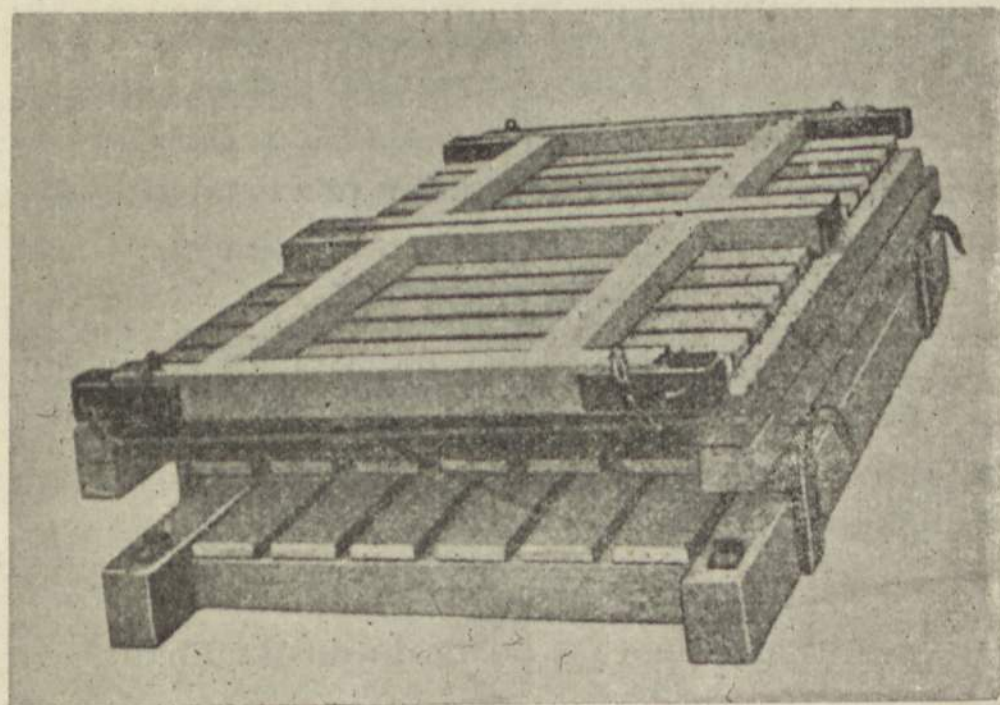
De facto, os vagões rapidamente carregados pouco antes da partida do combóio, com numerosos volumes de formas diferentes, nunca são explorados até o seu limite de capacidade. Carregando os mesmos vagões com alguns containers, com os volumes cuidadosamente arrumados, consegue-se uma melhor utilização da superfície do vagão. Esta vantagem manifesta-se muito particularmente quando se trata de *líquidos*, caso no qual a superfície das plataformas limita o número de cascos que se podem carregar, enquanto a forma do container constitua melhor utilização, particularmente na altura.

3.º) — O container oferece às Companhias a possibilidade de uma melhor distribuição e mais racional exploração do conjunto do seu material rolante pelo facto de permitir a substituição de vagões fechados ou vagões especiais por plataformas carregadas com containers.

As Companhias tornam-se por êste facto, independentes das disponibilidades em vagões especiais que temporariamente podem faltar.

4.º) — Os containers facilitam o agrupamento das mercadorias e por conseguinte, uma redução no número de manutenções e formalidades tais como: recepção, registo, fiscalização, etc., o que constitue uma grande simplificação dos transportes.

5.º) — Pela redução do número destas operações e do trabalho preparatório de agrupamento, os containers reduzem sensivelmente a duração dos transportes.



«Container» desmontado, para devolução



«Container» cisterna espanhol

6.º) — O container oferece *uma protecção absoluta às mercadorias que transporta e elimina as perdas por roubos ou outras circunstâncias* (por exemplo: evaporação ou derrame nos líquidos) e deterioração da qualidade das mercadorias. A sua robusta construção diminui também em proporção grande, os riscos de *avarias*.

Pela simples vantagem de evitarem perdas — factor particularmente importante no caso de transporte de líquidos — os Containers trazem às Companhias e de forma geral, à Economia Nacional, um lucro considerável.

As deteriorações mais frequentes que o container permite evitar são as provocadas por encontros (mercadorias delicadas como vidros, aparelhos especiais, etc.) e por contacto com o ar ou influência do calor ou do frio (mercadorias de pouca conservação).

Neste último caso, o container terá um papel excepcionalmente importante em Espanha e em Portugal, países obrigados a transbordar na fronteira franco-espanhola toda a mercadoria exportada por via férrea. Ora as mercadorias de pouca conservação e outras receando o ar, o calor ou o frio, arriscam serem estragadas na baldeação, enquanto que transportadas em containers esta operação não atinge as próprias mercadorias.

A diminuição das despesas de exploração e o aumento do rendimento que as Companhias conseguem graças às vantagens que o container apresenta, são mais importantes do que se julgaria sem ter examinado de perto o problema.

A este respeito é significativo que o tráfego por containers representa para a Alemanha uma economia anual de 750 a 1.200 milhões de Reich-marcos (vide Eng. Brauner no *Tráfego por containers*).

O Presidente do «BUREAU INTERNATIONAL DES CONTAINERS», Senador Silvio Crespi, emittia, quando foi da constituição do «BUREAU» em 1933, a opinião que não era lançar uma profecia muito audaciosa encarando que no futuro se che-

garia a efectuar 40 % do tráfego das mercadorias em containers.

Se esta percentagem não foi ainda atingida, o aumento do número aproximado de 16.000 containers que existiam nesta época para 100.000 que se encontram em circulação 10 anos mais tarde é uma prova eloquente que esta profecia se encontra no melhor caminho para tornar-se uma realidade.

Com o mesmo fim, podemos ainda citar alguns algarismos, fornecidos por estatísticas americanas e alemãs, há uns dez anos:

Economia realizada na Alemanha com o transporte de 15 toneladas a 100 quilómetros de distância

Transporte efectuado em containers, em relação a um transporte sem eles: 42,7 %.

Despesas de baldeação nos Estados Unidos

Transporte realizado em containers \$0.10 a tonelada
» » sem » \$0.88 » »

Rendimento semanal das Companhias ferroviárias americanas em alguns percursos

	Expedição por vagão fechado ordinário	Expedição por vagão carregado de containers
Cleveland Buffalo (291 klm.)	\$23.45	\$63
Rochester-New-York (592 »)	69.90	\$144.60
Buffalo-New-York (700 »)	51.38	166.56
Cleveland-New-York (992 »)	65.99	232.76

Despesas comparadas na expedição de 250 toneladas de mercadorias de New-York para Buffalo (700 quilómetros)

	em vagões cobertos	em containers
Recepção e registo	\$ 650.72	\$ 10.72
Manutenção	594.83	24.61
Escolha.	475.16	183.89
Transporte	572.41	319.07
Gastos de conservação dos vagões	105.93	38.35
Indeminizações ao transportado	31.69	—
Totais	\$2.430.74	\$576.64

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXII

«E. T.», informa que na cidade de Nuremberg a aviação atacou a fábrica Siemens provocando um pavoroso incêndio nos seus armazéns e oficinas. Entre estas foram atingidas as oficinas de material ferroviário que ficaram destelhadas bem como as de material circulante.

— «E. T.», diz em telegrama de Londres que bombardeiros Mosquitos atacaram a estação geradora e as grandes oficinas ferroviárias de Trier, mais conhecida por Tréves, situada do lado alemão da fronteira, entre a Alemanha e o Luxemburgo. Outra formação de Mosquitos bombardeou os importantes estaleiros ferroviários de Ehrang, cerca de seis quilómetros ao Norte de Tréves. Os Mosquitos atacaram entre 16 e 70 metros, com bombas reguladas para explodir depois de alguns segundos. Em Tréves, viram-se as bombas atravessar os telhados das oficinas, lançando destroços a maior altura do que voavam os aviões. A geradora de Tréves foi também atingida. Quando os bombardeiros abandonaram o objectivo, viam-se línguas de fogo amarelas elevarem-se a mais de trinta metros. Alguns dos aviões britânicos seguiram, depois, para bombardearem as oficinas ferroviárias e depósitos de locomotivas em Ehrang.

— «U. P.», em telegrama de Londres diz que na região industrial do Ruhr foram lançadas especialmente contra Duisburgo bombas explosivas de 4.000, 2.000 e 1.000 quilos e milhares de bombas incendiárias registando-se vastas destruições e incêndios nos armazéns, entrepostos ferroviários e outros objectivos militares, que ficaram em chamas.

— «E. T.», em telegrama de La Valleta diz que os subúrbios de Roma foram atacados à metralhadora, pelos aviões da R. A. F.. Os objectivos eram constituídos pelas estações ferroviárias. Metralharam a estação de Cisterna, 45 quilómetros a Sueste de Roma e a de Sezze, vinte e tantos quilómetros mais longe, ambas na nova via férrea electrificada, de Roma a Nápoles. Acrescenta este

telegrama que foram pelo ar quatro combóios, sendo bastante metralhados os do tráfego, ao longo das estradas.

— «E. T.», informa que o Ministério da Aeronáutica revelou estar averiguado que instalações, numa superfície de cerca de 15 hectares, nas fábricas Krupp, foram destruídas ou gravemente avariadas no ataque realizado contra Essen, na noite de 12 de Março, durante o qual foram lançadas mil toneladas de bombas. Os prejuízos são muito mais elevados do que os dos «raids» da semana anterior, durante os quais ficaram avariadas instalações, numa superfície superior a 10 hectares. Viam-se ainda incêndios, quando os aviões de reconhecimento sobrevoaram o local no dia seguinte ao do ataque. As fotografias revelam que foram atingidos 48 edifícios, dos quais doze dos principais e instalações administrativas das fábricas Krupp.

A maior oficina, a das locomotivas, ficou avariada numa superfície de seis hectares e meio. Noutros pontos da cidade, as instalações de oito minas e dez depósitos de óleos foram atingidos, três dos quais severamente. A importante fábrica de zinco e ácido sulfúrico ficou inutilizada. Numerosas bombas caíram nas linhas férreas, na parte Norte, destruindo o material rolante, e, provavelmente, inutilizando, temporariamente, a grande linha de Oberhausen. Muitas das oficinas mecânicas no centro de Essen ficaram gravemente avariadas. Vários combóios completos foram quase carbonizados ou gravemente atingidos pelo fogo. Calcula-se terem sido destruídas cerca de 120 casas dum acampamento, privando os alemães de alojamentos para, pelo menos, seis mil homens.

— Da mesma Agência, em telegrama de Nova Dilhy: Comunicado da Aviação Norte-Americana:

«Os bombardeiros pesados e médios da aviação norte-americana efectuaram outro ataque à ponte de Myitinge, ao Sul de Mandaley. As pontarias foram certas e interromperam, provavelmente, as comunicações nipónicas durante algum tempo. Também foi atacada a ponte de Ava, perto de Mandalay, e, ainda, os cais ferroviários de Maimio importante entroncamento ferroviário na linha férrea de Mandalay a Lashio. Os depósitos, os armazéns, e a linha férrea de Meiktila também foram atacados violentamente, originando-se vários focos de incêndio. Cinco caças, do tipo zero, que tentaram interceptar os nossos aparelhos, foram postos em debandada».

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

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.^{cia} Amostras a JOSÉ DA CRUZ E SILVA—COVILHÃ

LANIFÍCIOS

Vendas aos Alfaiates e Retalhistas

— Aceito Agentes —

A. Batista da Silva—Covilhã

Publicações recebidas

Doze anos de Administração Municipal — pelo
Dr. Manuel Simões Barreiros

O ilustre médico de Figueiró dos Vinhos, sr. dr. Manuel Simões Barreiros, reuniu em volume compacto e de excelente apresentação gráfica documentos vários sobre a sua acção, na verdade notável, quer como presidente da Comissão de Turismo, quer, em seguida, na qualidade de presidente do Município da sua linda vila.

Algumas belas e sugestivas gravuras não só põem em evidência a obra realizada durante 12 anos, como, igualmente, nos colocam na presença de trechos admiráveis de paisagens, que conferem à região o título justo de estância de turismo.

O sr. dr. Manuel Simões Barreiros, trabalhador incansável, é um exemplo magnífico de tenacidade e de orgulho bairrista postos ao serviço da terra natal. Ao lermos as páginas do seu livro, vemos, sempre, ao lado do homem forte, do lutador, do administrador e orientador dos interesses e problemas do seu município, o filho enternecido da terra. A homens da têmpera do dr. Manuel Simões Barreiros pode dar-se, sem exagero, o nome de «poetas de acção». Tem sido com homens deste quilate que certas pequenas vilas do país têm



Dr. Manuel Simões Barreiros

progredido a olhos vistos, com uma rapidez que as próprias cidades não têm podido vencer, nem sequer, muitas vezes, igualar. Prodigiosa tem sido, de facto, a actividade do Município de Figueiró dos Vinhos, desde que assumiu a sua presidência o sr. dr. Manuel Simões Barreiros. Duma terra linda para os olhos fez-se uma

terra excelente para se viver. Abriram-se estradas, construíram-se escolas, jardins, mercados, fontes, canalização de água ao domicílio, iluminou-se a vila com luz eléctrica, estando ainda em projecto outras realizações importantes. A vila, dentro de meia dúzia de anos, dará aos portugueses mais viajados no país a impressão de uma verdadeira cidade. E logo que esteja construído um hotel de turismo, Figueiró dos Vinhos entrará no número das terras de Portugal onde nem os próprios turistas estrangeiros terão a mais pequena decepção. O livro *Doze anos de Administração Municipal* lê-se com gosto. Uma lufada de optimismo anima as suas páginas.

Vida Ferroviária

Os ferroviários do Sul e Sueste e a sua admirável organização

O Barreiro, vila populosa que, pouco a pouco, vai tomando o aspecto de cidade, com as suas ruas bem traçadas e limpas, os seus prédios caiados, alguns edifícios novos, de mais de um andar, o seu jardim público, melhorado e renovado recentemente, é, sem dúvida, o mais importante centro operário do país. Se é numerosa a população dos que se empregam na União Fabril, mais numerosa é a população dos ferroviários.

Mas os ferroviários do Sul e Sueste não se notabilizam exclusivamente pelo seu número mas também pela sua admirável organização social e pelo seu espírito de solidariedade colectiva. Como organização honra o país. É, entre nós, um exemplo de grande beleza moral. Podíamos apresentá-la também, com orgulho, como lição a estrangeiros. Efectivamente, já vai longe a época em que, com razão algumas vezes e sem razão muitas vezes, nos curvamos perante o alheio. Hoje, já podemos dar lições. Actualizamo-nos, caminhamos

a par do que de melhor se faz lá por fora e, sob vários aspectos da nossa vida nacional, tomamos posições de vanguarda. Quando, há dias, fomos ao Barreiro, e, na companhia do sr. Mateus Gregório da Cruz, visitámos o Sindicato dos Ferroviários, o Instituto e o Orfanato, trouxemos, com as melhores impressões, a certeza consoladora de que em Portugal os grandes problemas sociais começam a ser compreendidos e resolvidos.

Comecemos pelo Sindicato. Foi em 1934 e em 1935 que o sr. Mateus Gregório da Cruz iniciou no Sul a campanha para a organização corporativa da classe ferroviária. Nesta campanha poz êle todo o seu entusiasmo de algarvio, toda a sua fé de português, e também — porque não dizê-lo? — toda a sua alma de ferroviário. Encontrou a princípio, como é natural, algumas resistências, mas isso não o fez esmorecer e muito menos o levou um só dia ou só uma hora a desistir do seu intento. Os homens fortes, sempre gostaram de vencer obstáculos. Vencer não é a mesma coisa



Grupo de alguns alunos e professores do Curso Técnico Profissional de 1942 do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste — iniciativa do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal — (pessoal do Movimento, Tracção, Via Obras e Serviços Regionais)

que passear tranqüilamente. E foi assim que em 1936 todos os ferroviários do Sul e Sueste se encontravam reunidos e fortalecidos no seu Sindicato. Da antiga Casa dos Ferroviários pouco ou nada havia. Tudo se havia gasto com greves, movimentos revolucionários, etc. O Sindicato, que se instalara, provisoriamente, numa casa alugada, transferiu em 1937 a sua sede para o edifício da Casa dos Ferroviários, que era dirigida pela Sociedade Industrial e Teatral dos Ferroviários. Como já referimos, a Casa dos Ferroviários encontrava-se exausta. A Direcção do Sindicato tomou então a responsabilidade do pagamento das suas dívidas e de regularizar, na medida do possível, o seu passivo e activo. As dívidas da Casa eram grandes, pois ascendiam a 178 contos. No espaço curto de 6 anos saldaram-se essas dívidas, primeiro ao Crédito Público, depois à segunda credora, sr.^a D. Maria Climaco. Hoje, felizmente, o Sindicato tem as suas contas devidamente equilibradas.

Esse equilíbrio de contas permitiu-lhe inaugurar, com existência assegurada, uma Escola Profissional para os agentes de estação (pessoal graduado). A iniciativa pertence ao sr. Mateus Gregório da Cruz.

Essa Escola veio resolver, satisfactoriamente, uma necessidade, pois procura, de uma maneira prática, dotar os agentes de estação com os conhecimentos indispensáveis para o bom desempenho dos seus serviços. Lucram os agentes, que deixam de se ver em embaraços, lucra a Companhia, por ter funcionários competentes e lucra o público — pois o serviço faz-se o mais rapidamente possível.

No edifício do Sindicato não havia, porém, na data em que o sr. Mateus Gregório da Cruz pensou em montar essa Escola, uma sala apropriada. Foi preciso elevar as paredes sobre a sala de estar do teatro. Daí resultou uma sala espaçosa, onde poudo instalar-se uma aula magnífica. Janelas amplas enchem-na de luz. Mobiliário novo dá-lhe o imprescindível conforto e as indispensáveis condições pedagógicas. À aula foi dado o nome prestigioso do sr. Eng.^o Álvaro de Lima Henriques, director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. A inauguração solene realizou-se em Julho do ano passado. Foi um dia de verdadeira festa para a classe ferroviária e para o Barreiro. As aulas começaram em Fevereiro d'este ano.

O que se ensina na Escola Profissional? São três as disciplinas ali ministradas: Fiscalização, Movimento e Tráfego, a cargo de professores competentes, os srs. Raúl Joaquim de Carvalho, encarregado de Contabilidade no Barreiro e Mariano Menezes Soares, encarregado de Contabilidade em Lisboa.

Estão inscritos na Escola 14 alunos, sendo uns

Grupo Tauromáquico "Sector 1"

Encontra-se em Sevilha a Direcção do Grupo Tauromáquico «Sector 1», que se fez acompanhar por cerca de 100 excursionistas, entre os quais se viam numerosas senhoras das famílias dos sócios daquela colectividade O «Ajuntamento» de Sevilha, pôs à disposição do Grupo, por especial deferência, durante a Feira uma «caseta», na qual, não fôsse Carlos d'Ornellas, cem por cento aficionado, também cem por cento jornalista, se fez uma Exposição da Imprensa Portuguesa.

Nessa Exposição, além de jornais diários e semanários mais importantes do país, vêem-se também várias revistas, entre as quais a de turismo *Viagem*, de que Carlos d'Ornellas é igualmente director.

O Grupo Tauromáquico «Sector 1» regressa a Lisboa nos primeiros dias d'este mês.

do Barreiro e outros das estações mais próximas. Esta Escola é mantida exclusivamente pelo Sindicato, e as suas aulas deviam ser frequentadas obrigatoriamente por todos os praticantes antes de irem ocupar os seus lugares nas estações. Tanto o público como a própria Companhia lucrariam com essa obrigatoriedade.

Mas no Sindicato, a justificar e a ennobrecer a sua existência, não funciona, apenas, essa Escola. O sr. Mateus Gregório da Cruz mostrou-nos ainda um consultório médico para doenças de crianças e senhoras e odontológico para ambos os sexos.

Saneadas as suas finanças, melhorou-se a sede da antiga Casa dos Ferroviários e o Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul e Sueste poudo abalançar-se a empreendimentos de monta, como a Escola e o consultório médico dentário. Pode e pensa ir mais longe o Sindicato. À frente dos seus destinos encontra-se um punhado de homens decididos, inteligentes, com espírito de classe. Além disso, os ferroviários do Barreiro compreendem os seus deveres de solidariedade. A classe sabe o que quer e sabe como há-de agir com ordem, com inteligência, e com sacrifício, se algum sacrifício, para bem de todos, lhe for exigido.

Espírito de classe é sempre, deve ser sempre, espírito de família. E é, na verdade, uma grande e nobre família a classe ferroviária do Barreiro, como continuaremos a ver no nosso próximo artigo.

REBELO DE BETTENCOURT

Ler no próximo número: «O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e a benemerência do Orfanato».

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Maio de 1893)

Disposições sanitarias

Entendem muitos defensores dos interesses do commercio e das industrias que as precauções sanitarias em tempo de cholera, as fumigações, os lazaretos, as restrições á livre entrada de qualquer producto, são prejudiciais ao paiz que as adopta, proclamando-as inuteis para a defeza do seu territorio contra o contagio do flagelo que fóra d'elle se desenvolve.

Apesar de representarmos na imprensa uma das mais importantes industrias do paiz; apesar de nos dedicarmos á defeza dos interesses de todas as industrias em geral, apesar do nosso empenho pelo desenvolvimento do commercio, e do nosso desejo intenso de ver prosperar a nossa patria, de concorrer, por todas as fórmulas, para que qualquer circumstancia não possa entorpecer os seus progresos, não somos contrarios á adopção de medidas que nos preservem do contagio de qualquer epidemia, e porque assim o pensamos, admittimos os lazaretos, as precauções, as difficuldades aos individuos ou productos que procedem dos pontos ou mesmo dos paizes infectados.

Incomodos, difficuldades, prohibições, despezas, tudo é nada, ainda que pouco seja, comtanto que seja alguma coisa, para nos livrar de um flagelo cujas consequencias são sempre muito mais desastrosas do que aquellas imposições, por maiores transtornos que estas causem.

Quem assistiu ás epidemias que assolaram Lisboa, nos desgraçados annos de 1855 e 1857, o cholera, primeiramente, a febre amarella, depois, sabe bem apreciar quanto o commercio e as industrias do paiz soffreram então, e por fórma tão violenta que não ha incomodos de precauções sanitarias que se possam comparar a taes desastres:

Mas, por isso mesmo que pensamos assim, não podemos admittir que, por exaggerados receios, por uma natural tendencia em deixar correr o que corre, essas providencias vão além do que é razoavel, e se mantenham indefinidamente, quando já não ha perigo a temer, ou quando esse perigo é tão remoto que o espirito mais escrupuloso, mais apprehensivo, não pôde vel-o.

Eis porque, na actual conjunctura, quando o cholera se affastou por completo dos paizes que flagellou no antomno passado, quando apenas dois casos succedidos ou mal averiguados, n'uma povoação fanceza são a manifestação da existencia do terrivel morbo na Europa, não podemos comprehender que se mantenham precauções que nada justifica, e muito mais que estas, incomodando passageiros e importadores, originam despezas que são consideravel prejuizo para o estado, perfeita inutilidade para todos.

E se accrescentarmos a isso que só com os viajantes e os productos que entram por via ferrea e maritima, estas precauções são exercidas, justificar-se-ha o parecer de que ellas só teem por fim prejudicar as industrias transportadoras e os que d'ellas se servem, produzir o mais detestavel effeito para o estrangeiro, sujeitar-nos inutilmente ao ridiculo, e sujeitar os estranhos ao vexame, inutilmente, tambem.

Nas fronteiras de Elvas, Marvão, Villar Formoso, Barca d'Alva e Valença ha postos de desinfecção para as bagagens procedentes de além d'ellas.

Os volumes são abertos e sujeitos durante meia hora ao fumo do enxofre sublimado; as roupas sujas são sujeitas a um tratamento especial na estufa.

Mas os passageiros não são desinfectados; as suas roupas podem vir tanto ou mais sujas do que as que veem na malla ou no sacco; para que servem pois taes desinfecções parciaes?

E enquanto que isto se faz aos viajantes por caminho de ferro, os que atravessam a fronteira a pé, a cavallo ou em carro passam livremente; para esses não ha incomodos, esses não podem, segundo as sabias averiguações que determinem taes medidas, trazer o germen da doença!

Não ha cholera na Hespanha. Para que sujeitar passageiros e volumes d'aquella procedencia a desinfecção na fronteira?

Podem vir de mais além, diz-se; mas não trazem os volumes os seus rotulos de origem? Não teem os passageiros que os acompanham os seus bilhetes?

Muitos d'estes, de ida e volta, comprados poucos dias antes em Portugal são a prova mais evidente de que o seu

Sociedade Nacional de Belas Artes

«SALÃO DA PRIMAVERA»

Na tarde de 24 de Abril, abriram-se ao público de Lisboa, solenemente, com a presença do Chefe do Estado, para a Exposição da Primavera, as salas da Sociedade Nacional de Belas Artes.

Como vem acontecendo há anos, às Exposições por esta época dão-se o nome de «Salão da Primavera» e constam apenas de pintura a oleo e obras escultóricas. O catálogo regista nada mais, nada menos do que 299 trabalhos. Se, entre elles, algumas dezenas figuram por benevolência dos jurys que os admitiram, outros há, felizmente, que honram a arte nacional.

Apontemos alguns nomes, como Teodora Andersen de Abreu, Albertino Guimarães, Luiz Varella Aldemira, Fausto Gonçalves, João Reis, Domingos Rebelo e Machado da Luz, pintores acoreanos, Saavedra Machado e o seu discípulo Silva Lino, Alda Machado dos Santos e Fernando dos Santos, que trouxeram à Exposição obras originaes, de sensibilidade e de técnica. Na escultura há que registar e louvar os trabalhos de João da Silva, Delfim Maia e Ursula Leiro Montez, esta numa cabeça de mulher, que é uma maravilha de expressão.

São, apenas, alguns nomes. A elles devemos juntar os de Joaquim Lopes, mestre consagrado, e de Domingos Costa.

Batalhão Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua tradicional festa de Confraternização realiza-se amanhã

É amanhã, 2 de Maio, que os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, se reúnem num almôço de confraternização, sob a presidência do sr. general Raúl Esteves.

São em número de 200 os convivas, que devem comparecer ao meio dia, no Cais do Sodré, junto da Estação da Parceria dos Vapores Lisbonenses, pois este ano a festa realiza-se na outra margem do Tejo, na ampla sala do melhor restaurante que ali foi construído e de cujas varandas e janelas se admira um dos mais belos espectáculos visuais que a portugueses é dado gosar.

A Orquestra Ateneu Ferroviário Jazz animará o almôço com um excelente programa.

portador não esteve fóra da península; para que, pois, sujeitá-lo a precauções inuteis?

Pois não seria logico que, n'estes casos pelo menos, o poupassem a estas ridiculas operações?

Isto pelo que respeita a passageiros e bagagens. Sobre mercadorias, voltaremos a fallar mais detalhadamente.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

VARIEDADES — O Rei do Volfrâmio

Um dos autores teatrais portugueses que mais produz, é João Bastos. Quer escrevendo originais, quer transpondo para a nossa lingua e meio peças estrangeiras de valor, êle nunca descança. É certo que Eduardo Brazão dizia que uma peça é como uma melancia, que só depois de «calada», se sabia se era boa ou má. No entanto há peças boas que são estragadas pelos artistas e há peças más, que os artistas muito valorisam, tornando-as boas ou pelo menos aceitáveis.

Tôda a gente que conhece os trabalhos teatrais de João Bastos sabe que êle tem muito espírito e graça, sem nunca recorrer a palavras que ferem ou de duplo sentido, e além disso todas as suas peças teem princípio, meio e fim.

«O Rei do Volfrâmio» é uma engraçada comédia, muitíssimo bem representada pela companhia do teatro Variedades, onde se representa.

A obra de J. Capela e Lúcio, versada livremente por João Bastos, tem um enredo simples, decifrado logo no final do 1.º acto.

Maria Matos, Assis Pacheco, Vital dos Santos, são os três esteios principais, sobre os quais assenta a peça. À sua volta giram outros personagens de menor categoria. Aqueles três artistas representaram primorosamente os seus papeis, tendo-os estudado em todos os detalhes, dando-lhe o cómico necessário.

Lucia Mariani, Hortense Rizzo, Isabel de Carvalho (sempre mal aproveitada) e Maria Schultz, encarnaram quatro creadas de tipos completamente diferentes, mas todos arrancados ao natural.

Laura Fernandes na fidalga arruinada e Alvaro Benamor num menino da moda, muito «clipper», anceiam dinheiro, pelo casamento, ficando contudo frustrados os seus desejos.

Luiz de Campos e Maria Helena formaram um par de namorados românticos.

Alfredo Ruas, Eunice Colbert e António Palma, num «trio» de intrujões, completaram o conjunto harmónico.

«O Rei do Volfrâmio» tem encenação magnífica de Maria

Matos e a acção está enquadrada em cenários agradáveis de Duarte.

* * *

NOTA — Às peças «Perola da China», «Rompiam a manhã», «Labirinto» e «Alerta está!» respectivamente em cena nos teatros Trindade, Variedades, D. Maria II e Apolo, me referirei no próximo número, pois, tendo estado ausente de Lisboa, na Semana Santa, não pude assistir às estreias. E, mesmo que estivesse na capital, também não tinha o dom da ubiqüidade.

CARTAZ DA SEMANA

TEATROS

TRINDADE — 20,30 e 22,45 — «A Pérola da China».
 AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «De fora dos eixos».
 APOLO — 20,30 e 22,45 — «Alerta está».
 MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «A costureirinha da Sé».
 VARIEDADES — 21 e 23 — «Rompiam a Manhã».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O filho da selva».
 OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «No mar alto».
 COLISEU — 21,15 — Filmes variados.
 S. LUIZ — 21,30 — «O Costa do Castelo».
 POLITEAMA — 21,30 — Filmes variados.
 ODÉON — Estreias consecutivas.
 TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.
 CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.
 CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
 CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
 PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
 EUROPA — As 21 — Filmes variados.
 LYS — 21 — Filmes emotivos.
 CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.
 JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
 PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 REX — 21,15 — Programa duplo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 61, I série, de 29 de Março de 1943, publica o seguinte

Decreto-lei n.º 32:724

Tendo o caminho de ferro do Monte, na Ilha da Madeira, entre a Rua do Pombal, da cidade do Funchal, e o Terreiro da Luta, com a extensão de 3:911^m,83 assente em leito próprio e concedido pela Câmara Municipal do Funchal, sido classificado de utilidade pública e de interesse geral e adicionado ao plano da rede ferroviária pelo decreto-lei n.º 30:846, de 4 de Novembro de 1940; mas

Sendo certo que a exploração do serviço do aludido caminho de ferro objecto da concessão — o transporte local de passageiros e mercadorias — paralisou completamente desde há mais de dez anos por motivo da modificação das comunicações locais, o que não pode imputar-se a culpa da concessionária, mas antes devido a facto superior e estranho à sua própria vontade; e

Tendo a Câmara Municipal do Funchal representado ao Governo pedindo a desclassificação do referido caminho de ferro, por já não se destinar efectivamente à satisfação de uma necessidade pública, o que é de admitir, uma vez que, como consequência dessa desclassificação, seja resgatada a concessão e entrando a Câmara na imediata propriedade e posse não só do elevador (material fixo e circulante) como da estrada que serve de leito à via, atribuindo embora à entidade concessionária a justa indemnização, solução esta que, sem ofender o interesse público, acautela os interesses da Câmara e também os da empresa concessionária;

Havendo estas já, por escritura de 30 de Dezembro de 1942, lavrada na secretaria da Câmara Municipal do Funchal, celebrado um acôrdo a tal respeito, que mereceu a aprovação do Governo;

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 1.º Fica sem efeito, a partir da entrada em vigor do presente decreto-lei, a classificação de utilidade pública

e interesse geral do caminho de ferro do monte, da ilha da Madeira, entre a Rua do Pombal, da cidade do Funchal, e o Terreiro da Luta, com a extensão de 3:911^m,83 assente em leito próprio, e que havia sido concedido pela Câmara Municipal do Funchal, cuja classificação foi feita pelo decreto-lei n.º 30:846, de 4 de Novembro de 1940, deixando assim o mesmo caminho de ferro de estar adicionado ao plano da rede ferroviária.

Art. 2.º A Câmara Municipal do Funchal deverá proceder ao resgate da concessão do referido caminho de ferro em harmonia com o acôrdo que para tal efeito celebrou com a respectiva empresa concessionária por escritura de 30 de Dezembro de 1942, lavrada na secretaria da referida Câmara.

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

Paços do Govêrno da República, 29 de Março de 1943. —
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*.

O «Diário do Governo», n.º 82, II série de 8 de Abril de 1943, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1942 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia seja paga a quantia de 7.376\$54, como liquidação definitiva desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1942 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 11.021\$16, como liquidação definitiva desta garantia.



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, Coruña, 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: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

O «Diário do Governo», n.º 66, II série, de 20 de Março de 1943, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publicam as seguintes promo-

ções efectuadas no pessoal adstrito aos Caminhos de Ferro do Estado que ficou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927:

Nomes	Categorias que tinham anteriormente	Categorias a que passaram	Datas
DA RÊDE DO SUL E SUESTE			
Joaquim Miguel Pinheiro	Sub Inspector	Inspector	1-1-943
José Sequeira Quintas	Idem	Idem	1-1-943
Raúl Jacinto	Verificador de contabilidade	Sub-inspector de contabili.de	1-1-943
Augusto Joaquim Alves	Chefe de secção	Sub-chefe de repartição . .	1-1-943
Carlos Ferreira Lobato	Idem	Idem	1-1-943
Vergílio dos Santos Martins	Empregado principal	Chefe de secção	1-1-943
Manuel Marçal Rocha	Idem	Idem	1-1-943
José Martins Gomes	Idem	Idem	1-1-943
José Joaquim Vaz do Nascimento Bandeira	Idem	Idem	1-1-943
Mário José da Costa	Empregado de 1.ª classe . . .	Empregado principal	1-1-943
António José de Bivar Xavier	Idem	Idem	1-1-943
Mário Gomes Simões	Idem	Idem	1-1-943
Carlos Diogo da Cunha	Idem	Idem	1-1-943
Carlos Jerónimo dos Santos Soares	Idem	Idem	1-1-943
Augusto Pedro Fernandes	Idem de 2.ª classe	Empregado de 1.ª classe . .	1-1-943
José Martins Pontes	Idem	Idem	1-1-943
André Inácio Rocha	Idem de 3.ª classe	Idem de 2.ª classe	1-1-943
Valéria da Silva Vasconcelos	Empregada de 2.ª classe . . .	Empregada de 1.ª classe . .	1-1-943
Ceres de Mendonça Costa	Idem	Idem	1-1-943
Rangel da Conceição Soares	Servente	Ajudante de distribuidor . .	1-1-943
Pedro Lopes dos Santos	Chefe de 2.ª classe	Chefe de 1.ª classe	1-1-943
Filipe António Domingos	Idem de 3.ª classe	Idem de 2.ª classe	1-1-943
Manuel Miguel Romão	Factor de 1.ª classe	Idem de 3.ª classe	1-1-943
Domingos Alves	Idem de 2.ª classe	Factor de 1.ª classe	1-1-943
Miguel Florêncio	Idem	Idem	1-1-943
Mariano Meneses dos Santos Soares	Chefe de 3.ª classe	Encarregado de contabili.de	1-1-943
Tomaz Augusto Pires	Revisor principal	Fiscal de revisores	1-1-943
Diogo José	Idem de 1.ª classe	Revisor principal	1-1-943
António de Oliveira Carvalho	Idem de 2.ª classe	Revisor de 1.ª classe	1-1-943
João dos Reis Martins	Idem de 3.ª classe	Idem de 2.ª classe	1-1-943

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

José do Couto Magalhães	Chefe de secção	Sub-chefe de repartição . . .	1-1-943
Nicolau Fernandes dos Santos	Empregado principal	Chefe de secção	1-1-943
Guilherme José Fernandes Guerra	Idem	Idem	1-1-943
Augusto Máximo Taveira	Idem	Idem	1-1-943
Leonídio Duarte Lopes	Empregado de 1.ª classe . . .	Empregado principal	1-1-943
Paulo Vieira	Idem	Idem	1-1-943
Raúl António Martins Gonçalves	Idem de 2.ª classe	Idem de 1.ª classe	1-1-943
Maurício Teixeira	Idem de 3.ª classe	Idem de 2.ª classe	1-1-943
António José Nunes de Carvalho	Chefe de 2.ª classe	Chefe de 1.ª classe	1-1-943
Augusto Alves Zenha	Idem	Idem	1-1-943
Augusto Duarte Soares	Idem de 3.ª classe	Idem de 2.ª classe	1-1-943
Joaquim de Sousa Gomes	Factor de 1.ª classe	Idem de 3.ª classe	1-1-943
António Joaquim Pereira	Idem	Idem	1-1-943
Manuel Borges Ferreira	Idem	Encarregado de contabili.de	1-1-943
António Rodrigues Coutinho	Idem	Idem	1-1-943
Cândido Ferreira Sofia	Condutor de 2.ª classe	Condutor de 1.ª classe . . .	1-1-943
João do Paço	Guarda-freio de 1.ª classe . .	Idem de 2.ª classe	1-1-943
Amândio Ribeiro Pinto	Idem de 2.ª classe	Guarda-freio de 1.ª classe . .	1-1-943
Joaquim Monteiro	Idem	Idem	1-1-943
José Maria Vilaça da Silva	Idem de 3.ª classe	Idem de 2.ª classe	1-1-943
António Queiroz Esteves	Idem	Idem	1-1-943
Júlio Pereira Mendonça	Idem	Idem	1-1-943

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Fevereiro de 1943. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA
DE QUE SE CALÇA
COM ECONOMIA,
SOLIDEZ E ELE-
— GÂNCIA —

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112

» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51

» EDEN — » » » » 37

» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

MANUEL GOMES LILA

Oficina de soldadura eléctrica -- Serralharia mecânica e tornos

Soldadura a electricidade e autogénia. Especialidade em soldaduras em caldeiras marítimas e terrestres. Cortes a massarico. *Executam-se todos os trabalhos em:* Motores a óleos pesados, máquinas a vapor, debulhadoras, tractores e todo o material agrícola

VILA FRANCA DE XIRA

Largo Marquês de Pombal, 70

Telefone: VILA FRANCA DE XIRA, 58

Residência: Rua Gervásio Lobato, 20, 1.º-Esq.

Telefone 60843 — LISBOA

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIADOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2.6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho 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 processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

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 sífilis—às 6 horas

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas

Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas

Dr. Mendes Bello—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

ANÁLISES CLÍNICAS

OLIMPIA CLUB

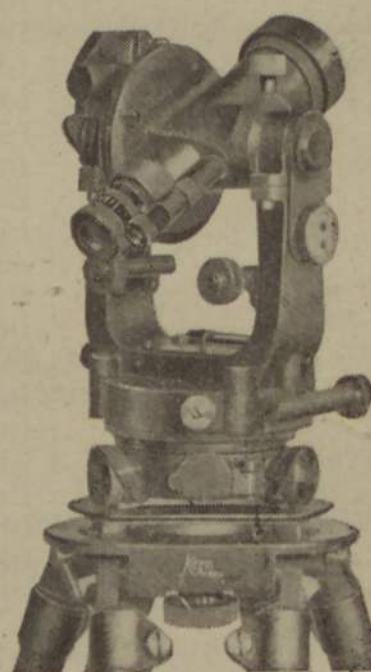
A FAMOSA BAILARINA

ANGELITA HERNANDEZ

VEIO VALORIZAR O EXCELENTE PROGRAMA DE QUE FAZEM PARTE AS NOTAVEIS ARTISTAS

CARMEN DEL RIO — MARUJITA PEREIRA
MANOLITA GUTIER E ARACELLY CORAL

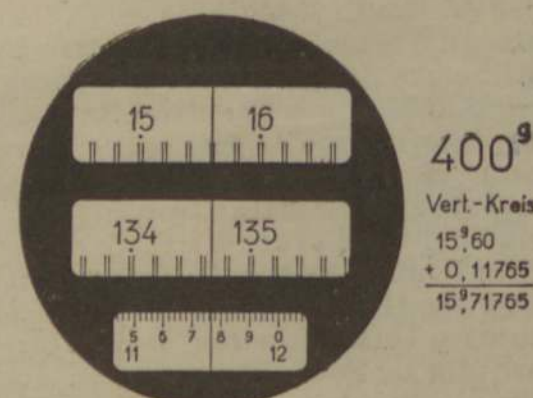
FESTA PERMANENTE COM A ALEGRE

ORQUESTRA ABEL RESENDE**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 PERMITINDO 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.ª DA Rua dos Fanqueiros, 15

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro ou ao seu autor Carlos d'Ornellas, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA





ESTATUETAS
E FANTASIAS

NÃO SÃO PRODUTOS

— DA —

"Estatuária Artística"

— DE —

COIMBRA

OS MODELOS QUE NÃO TENHAM
AS MARCAS INDICADAS



IMAGENS
RELIGIOSAS

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

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

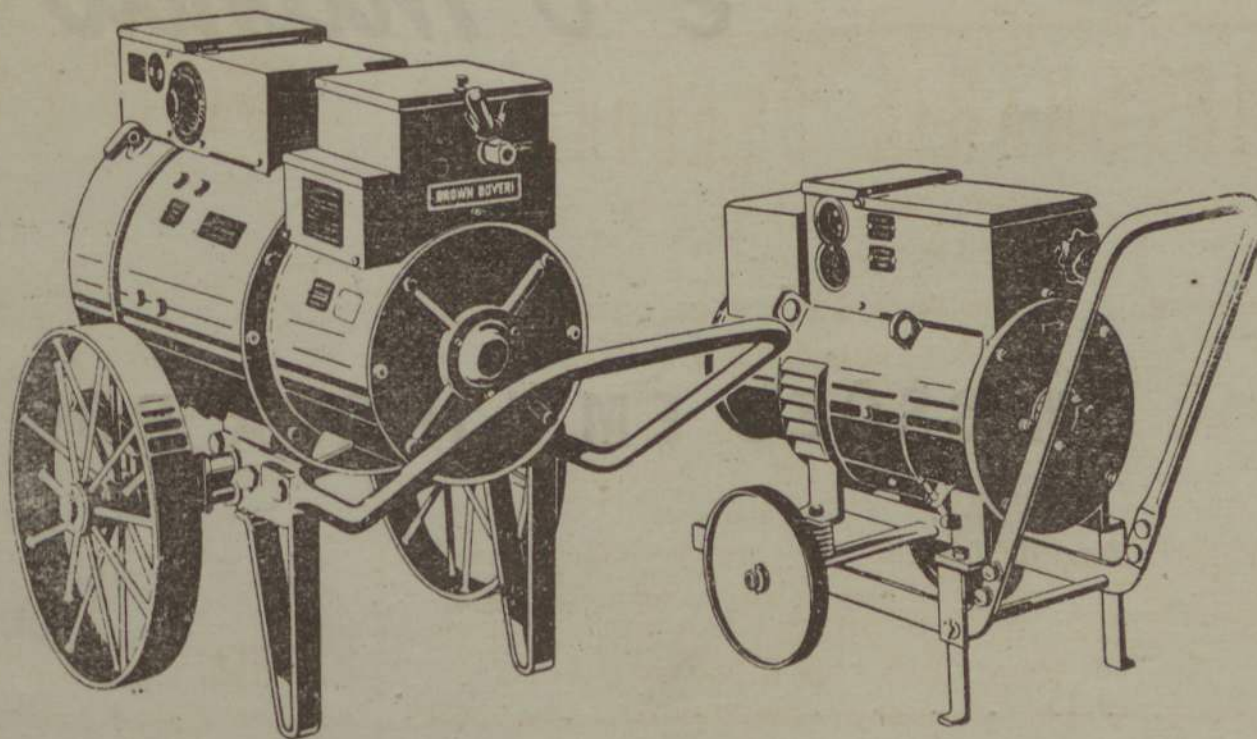
*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas—A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal.*

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

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

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

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A P O R T O



EMISSIONES EM LINGUA PORTUGUESA

<i>Hora de Lisboa</i>	<i>Comprimentos de onda</i>
9,45	41,75 m. 7,19 mc/s
	31,75 m. 9,45 mc/s
	31,32 m. 9,58 mc/s
14,15	24,92 m. 12,04 mc/s
	19,76 m. 15,28 mc/s
22,45	31,75 m. 9,45 mc/s
	41,32 m. 7,26 mc/s
	42,13 m. 7,13 mc/s
	260,10 m. 1,149 kc/s
	1.500 m. 200 kc/s