

DEPOSITO LEGAL
15. do 54. ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1943

Número 1335

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



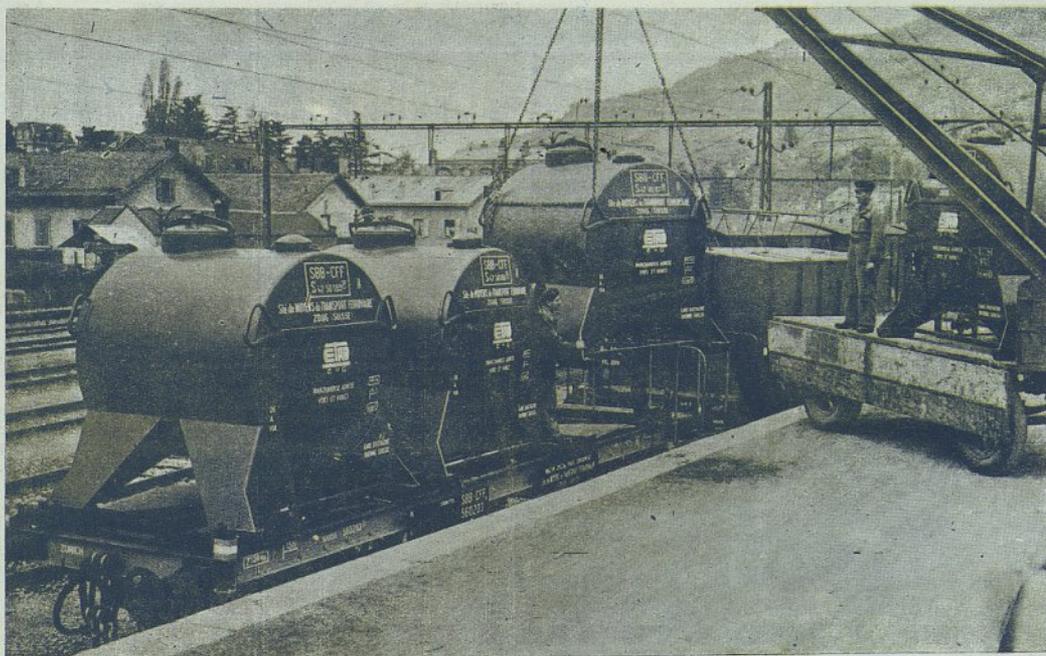
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



TRANSBÔRDO DE «CONTAINERS»-CISTERNA SUFÇAS DO VAGÃO SÔBRE O CAIS

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

B A D E N — S U I S S A

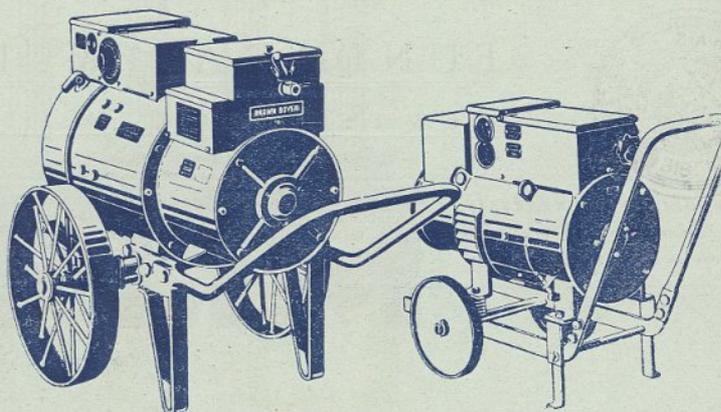
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º--PORTO



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

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Sódo 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 Telefone: 2 1868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380
Officinas 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 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

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

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 B X 2 0158; Direcção 2 752.

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

1335



1 — AGOSTO — 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

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 JALME GALO
Major 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

Campo Maior (Alentejo)	383
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	385
A Colónia de Férias da C. P.	388
O «Container» no serviço de transporte dos líquidos, por <i>Felix E. Lorand</i>	389
Notas da Quinzena	393
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	394
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	396
Há 50 anos	396
O Tractor de Manobras Uniaxial	397
O Grupo Os «Carlos»	397
Publicações recebidas	398
Parte Oficial	399
Viagens e Transportes	399
Linhas Portuguesas	399



CAMPO MAIOR (Alentejo) — Uma casa genuinamente portuguesa, em que sobressai, pelo delicado e gracioso lavor artístico, a janela do andar térreo

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS TRABALHOS EFFECTUADOS DURANTE O ANO DE 1942

PODEMOS hoje dar, finalmente, a relação dos principais trabalhos efectuados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses durante o ano de 1942. Não é pequena essa relação nem os trabalhos realizados são de reduzida importância.

Se é certo que, devido às circunstâncias anormais em que se encontra a Europa, não nos foi possível, em qualquer sector da vida portuguesa, levar a efeito arrojados cometimentos, visto que não temos, para isso, a matéria prima necessária sendo desnecessário acrescentar que a sua importação se tornou, mais do que difícil, absolutamente impossível, não deixa de ser igualmente certo que a guerra não nos surpreendeu totalmente desprevenidos. Já uma vez, aqui nestas mesmas colunas, o afirmámos. A afirmação corresponde a uma verdade, que continua ainda de pé. Repeti-la não é, pois, uma impertinência.

Com efeito, a guerra não nos encontrou desprevenidos. A C. P., por exemplo, tinha melhorado e renovado o seu material circulante e tinha em curso algumas obras importantes. A indústria e o comércio não foram afectados com a redução forçada de combóios. Mais do que nunca fez-se, em Portugal turismo, pois que o português já não tendo facilidade em deslocar-se para fora do país, resolveu viajar na sua própria terra.

Na referência que fizemos aqui, num dos nossos números anteriores, ao Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro,

correspondente ao ano de 1941, tivemos a oportunidade de registar alguns dos mais importantes melhoramentos levados a efeito. De diversa índole foram esses melhoramentos. Uns de ordem técnica, outros de directo benefício para a numerosa classe ferroviária, outros ainda de ordem estética, com que se embelezaram várias estações da província.

Com esses melhoramentos, alguns de grande importância, os serviços dos caminhos de ferro ficaram garantidos com uma maior eficiência. O público beneficiou extraordinariamente com eles, pois tanto o tráfego de passageiros como o movimento de mercadorias passaram a fazer-se com mais conforto, uns, e com maior volume, outros. No que se refere à melhoria das instalações do pessoal, o que ficou feito pode classificar-se, sem exagero, de notável, com a construção ou reparação de habitações. Quanto ao que diz respeito a obras de finalidade estética e de objectivo turístico, merecem referência especial as obras levadas a efeito nas estações de Évora e Estremoz. Tudo isso não foi feito de improvisação, mas obedeceu a um programa de trabalhos anteriormente traçado, a que pouco a pouco, com método, que é o segredo da economia, se foi dando realidade.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que desenvolveu, nesse ano, uma actividade extraordinária, realizou também, durante o ano de 1942, importantes melhoramentos. Dissemos, acima, que

a relação desses melhoramentos não é pequena. Vamos provar que assim é.

Diversas obras de reparação, modificação e construção

Enumeremos, a seguir, os principais trabalhos de reparação, construção de ligações ferroviárias, apeadeiros, plataformas, etc.:

Reparação da abóbada e pés direitos do túnel do Rossio.

Reparação dos pés direitos do túnel de Albergaria.

Modificação e ampliação de linhas na estação de Tramagal.

Diversos trabalhos para melhorar as condições de abastecimento de água nas estações de Covilha, Castelo Branco e Sarnadas.

Ampliação do largo da estação e construção da respectiva vedação na estação de Entroncamento.

Construção de uma casa para habitação do chefe da estação de Sacavém.

Renovação das vias no túnel do Rossio.

Renovação da via entre Alcântara e Campolide.

Ampliação do Armazém de Víveres do Cacém.

Modificação das linhas de Tracção e da Rotunda de Máquinas na estação de Gaia.

Construção de uma linha de resguardo nas estações de: Póvoa, S. Torcato, Tramagal, Vale de Santarém, Azambuja e Monte Real.

Ampliação da linha de resguardo, do lado ascendente, e construção de uma linha de resguardo, lado descendente, na estação de Mato Miranda.

Modificação e ampliação de linhas na estação de Vila Franca de Xira.

Construção da linha do meio do pórtico, mudança de um «S» de ligação, desvio de uma vala e de uma grua, e ripagem de uma linha na estação de Entroncamento.

Construção de um reservatório de cimento armado, nas estações de: Gaia, Albergaria, Coruche e Alcântara-Terra.

Modificação e ampliação de linhas, na estação de Valadares.

Modificação das linhas da Exploração dependentes do Pôsto de «Saxby» n.º 1, na estação de Entroncamento.

Construção da ligação ferroviária Xabregas-Matinha.

Modificação de linhas na estação de Pataias.

Modificação e ampliação de linhas na estação de Outeiro.

Montagem de uma nova placa de inversão de máquinas, de 20 metros, em Gaia.

Montagem de uma báscula nova para camions no Cais do Rêgo.

Montagem das canalizações para os novos reservatórios de cimento armado e modificação das

canalizações gerais das estações de: Alcântara, Albergaria, Gaia e Coruche.

Soldadura, na linha, de 6.524 coxins de agulha. Enchimento oxiacetilénico de 16 crócinhas.

Fabrico de 39 crócinhas novas, de tipos diversos e 16 agulhas.

Fabrico do seguinte material de sinalização: 4 semáforos, 6 alavancas de manobra, 11 fechaduras centrais, 185 cadeados «Bouré» e 2.000 rodetes.

Fabrico de 10.036 parafusos de via, 21.090 parafusos diversos, 33.238 porcos e 6.100 quilos de rebites.

Montagem de 160 quilómetros de linhas telefónicas.

Pavimentação dos cais n.ºs 2, 3, 4 e 5 e cais do vinho da estação de Campanhã.

Construção de um apeadeiro ao quilómetro 11,617 da linha de Cintura do Pôrto.

Renovação das linhas principais da estação da Régua.

Pavimentação do largo de acesso à estação de Nine.

Pavimentação do cais descoberto, na estação de Caldas de Molêdo e Juncal.

Pavimentação e colocação de rede no cais da estação de Caldas de Molêdo.

Ampliação do cais coberto e construção de uma curraleta na estação de S. Romão.

Instalação de 3 semáforos na estação de S. Gemil.

Construção de uma plataforma para passageiros e ampliação da existente na estação de Recarei.

Ampliação da linha do cais e modificação da sua ligação à linha n.º 1 da estação de S. Romão.

Construção de uma plataforma no apeadeiro de S. Martinho.

Substituição de telégrafo por telefone em 18 estações da linha do Douro (Régua a Barca de Alva).

Reconstrução de uma casa com frentes para a Rua dos Lagares e Estrada de Selmes, no bloco de residências junto à estação de Beja.

Ampliação das plataformas nas estações de Funcheira, Monte Gordo, Valdera e Fonte.

Grande reparação da rotunda de máquinas de Vila Viçosa.

Construção de uma plataforma entre a linha da gare e a linha de saco na estação de Castro Verde-Almodovar.

Pavimentação com formigão hidráulico do Armazém da estação de Viana do Alentejo.

Fabrico do tabuleiro metálico para substituição da ponte de Garvão, na linha do Sul, com o peso de 79 toneladas.

Montagem de duas centrais e 27 postos telefónicos de chamada selectora e centralizada (Traffic contrôle) na Estrêla de Évora.

Instalações e montagens eléctricas

Instalação de luz eléctrica nos novos barracões da Muralha Sul, no Barreiro.

Instalação eléctrica para a oficina de polimento de metais nas Oficinas Gerais do Barreiro.

Montagem dum motor eléctrico na central do pósto de sinalização do Pinhal Novo.

Montagem dum motor de corrente alterna, em substituição do antigo de corrente continua, na ponte de inversão de máquinas do Barreiro.

Montagem dum grupo electro-bomba em Sines.

Instalação provisória duma central de corrente continua e respectiva linha de transporte para alimentação da rede da estação de Tunes.

Construção e montagem dum novo quadro eléctrico na estação de Lisboa-R.

Instalação de luz eléctrica na estação de Soure.

Instalação dum motor de 2 1/2 CV na Oficina de Telecomunicações em Alcântara-Terra.

Instalação eléctrica dum charriot no Entroncamento.

Instalação eléctrica no novo abrigo de passageiros de Setil.

Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Silvalde.

Montagem da parte eléctrica na nova ponte de máquinas de Gaia.

Montagem do segundo grupo electro-bomba de reserva no poço da toma de água de Gaia.

Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Gondivinho.

Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Rebordões.

Montagem dum saca-bocados com comando eléctrico individual nas Oficinas Gerais de Campanhã.

Melhoramentos em carruagens e vagões

Transformação de carruagens de 2 eixos: 3 de

1.ª, em mixtas de 1.ª e 2.ª classe; 1 mixta de 2.ª e 3.ª, em carruagens de 3.ª classe.

Transformações em carruagens de «bogies»: 3 mixtas de 1.ª e 2.ª classes, forradas de chapa, estofos novos e pintura de novas côres; 1 de 2.ª classe, transformada em mixta de 1.ª e 2.ª classes, forrada de chapa, estofos novos e pintura de novas côres; 2 mixtas de 1.ª e 2.ª classes; modificados os bancos, modificados os estofos e forrados de pega-moide, e pintura interior de novas côres; 8 de 3.ª classe: fechadas as cabeceiras, montados foles de intercirculação e pintura interior de novas côres; 1 de 2.ª classe, transformada em 3.ª classe, forrada de chapa e pintada de novas côres, e 2 mixtas de 1.ª e 2.ª classes, transformadas em 3.ª classe, pintadas de novas côres, sendo uma forrada de chapa.

Transformação de carruagens em vagões: 28, em vagões fechados, tipo J; 1, em vagão de serviço, tipo I; 9, em vagões abertos, tipo O; 16, em vagões para transporte de lenhas, tipo U.

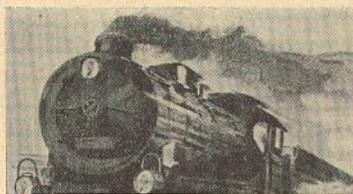
Transformação de 1 furgão em vagão fechado, tipo J.

Adaptação de 6 vagões de serviço a vagões de serviço comercial.

Transformação de um vagão fechado em vagão aberto, tipo I.

Construção de 51 vagões para transporte de lenhas.

O que deixamos acima, é mais do que suficiente para demonstrar o que foi a grande actividade da C. P. durante o ano de 1943.



A Colónia de Férias da C. P.,

na Praia das Maças e as suas novas instalações

A C. P. está de parabens. De parabens está, igualmente, a grande família ferroviária. O facto, na verdade, é dos que merecem registo especial e enchem de alvoroço e contentamento os corações dos portugueses.

Com efeito, a inauguração das novas instalações da Colónia de Férias da C. P., na Praia das Maças, realizada no Domingo, 25 de Julho, com a assistência dos srs. subsecretários de Estado das Corporações e das Obras Públicas, marca na vida social da classe ferroviária mais uma obra, mais um passo em frente na justa satisfação de suas mais legítimas aspirações. E, além disso, contribue, com mais uma pedra, para o engrandecimento do grande edifício que é a nossa Pátria. É com a valorização de todos os portugueses que a nossa Terra se tornará maior e mais forte.

A Colónia de Férias da C. P., que funcionava, há três anos, na Praia das Maças, era servida por improvisados barracões. Era, por isso, como não podia deixar de ser, deficiente a sua instalação. Mas, mesmo assim, a boa vontade supriu muita coisa e 600 crianças puderam, dentro de certo conforto, fazer um salutar estágio de férias.

As novas instalações agora inauguradas constam de oito magníficos pavilhões, em alvenaria, por cujas amplas janelas o ar e a luz entram a jorros. Cottinelli Telmo, ilustre architecto que à C. P. vem prestando valiosos serviços, deu aos pavilhões, com uma elegância sóbria, o máximo conforto. Esses espaçosos pavilhões podem albergar duzentas crianças em cada turno.

Este ano, a Colónia de Férias pode dar assistência a 800 crianças de todos os cantos do país. As antigas instalações só podiam receber 600 crianças. Como se vê, não foi apenas sob o ponto de vista higiénico ou sob o ponto de vista estético que a Colónia de Férias da Praia das Maças melhorou, foi também sob o ponto de vista numérico. Mais duzentas crianças podem beneficiar das vantagens que as novas instalações oferecem.

O acto da inauguração foi muito concorrido. Os srs. subsecretários de Estado das Corporações e das Obras Públicas estiveram presentes, tendo sido recebidos e saudados à sua chegada pelos srs.: general Raúl Esteves, vice-presidente do Conselho Administrativo da C. P. e presidente da respectiva Comissão de Assistência; major Mário Costa e dr. Fezas Vital, do mesmo Conselho Administrativo; eng.º Lima Henriques, director geral da C. P.; dr. Carlos Lopes, chefe dos serviços de saúde; eng.º Carlos Santos,

director da Colónia; eng.ºs Campos Henriques, Horta e Costa e Castelo Branco, dos serviços técnicos da Companhia; coronel Ciriaco Cunha, presidente do Município de Sintra, que representava o sr. coronel Lobo da Costa, Governador Civil de Lisboa; e capitão Américo dos Santos, administrador do Concelho.

Os sindicatos ferroviários estavam representados: Sul, pelos srs. Henrique Evas e Mateus da Cruz; Norte: Pinto de Mesquita e Pinto Vilela; e Centro: Victor Afonso, Abel Romero e Martins Raposo.

Estavam ainda presentes os srs.: Joaquim Nobre Madeira, chefe da Secretaria de Assistência da C. P., Alvaro Figueiredo de Almeida, Camilo Farinhas, Anibal Pereira Fernandes, director de *O Barreiro*, e muitas individualidades, de que não foi fácil tomar nota.

Os Bombeiros Voluntários de Colares comandados por Fernando Dias, e com o seu novo estandarte faziam a guarda de honra, tendo abrilhantado a cerimónia a excelente banda do Ateneu Ferroviário.

Em nome do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul falou o sr. Mateus Gregório da Cruz, que comprimintou os membros do governo e elogiou os dirigentes da C. P. pela obra de alto valor social com que acabavam de dotar e enriquecer o património da C. P.. Teve também palavras de caloroso elogio para o notável architecto Cottinelli Telmo. Falaram em seguida, os srs.: general Raúl Esteves, que acentuou que a obra inaugurada servia de demonstração da solidariedade dos que dirigem e dos que são dirigidos, e coronel Ciriaco Cunha, que ofereceu a colaboração das autoridades do Concelho de Sintra para a realização de iniciativas como esta, de tão grande e belo alcance social.

O sr. subsecretário de Estado das Corporações, que fez o elogio da classe ferroviária, afirmou que aquela cerimónia constituía o exemplo vivo de perfeita comunhão de ideas entre uma empresa e os seus empregados e que o facto não podia ser indiferente ao Estado Novo, porque as realizações daquele género e finalidade estão na base da sua estrutura política, terminando por exortar os ferroviários a continuar a bem servir, como até agora, o País.

Pela inauguração das novas instalações da Colónia de Férias da Praia das Maças, felicitamos muito sinceramente o ilustre Conselho Administrativo da C. P. e em especial o nosso querido amigo sr. general Raúl Esteves, digno presidente da Comissão de Assistência daquela Companhia, pela magnífica obra com que os ferroviários e o País acabam de ser dotados.

O "Container"

no serviço de transporte dos líquidos

Por FELIX E. LORAND

ENTRE as diversas categorias de «containers» circulando nos países nos quais foi adoptado este novo modo de transporta, os «containers»-cisternas destinados ao transporte de líquidos encontraram successo particularmente grande nos utilizadores. Este êxito deve-se, em primeiro lugar, ao grande risco de perdas que existe, durante as viagens ou no seu trasfêgo do vagão-cuba para mais pequeno recipiente de transporte — inconveniente que os «containers»-cisternas permitem evitar por completo. Portugal tendo uma produção assaz importante de líquidos como, por exemplo, vinhos, azeites e água-raz e a sua exportação exigindo por causa da diferença entre as vias férreas hispano-portuguesas e as dos outros países, o trasfêgo obrigatório na fronteira franco-espanhola há todos os motivos para supôr que, uma vez as condições tarifárias e outras permitirem a utilização dos «containers»-cisternas, êstes últimos despertarão entre os transportadores portugueses o mesmo interesse com que foram acolhidos no estrangeiro.

Êste interêsse será tanto maior visto que o material utilizado em Portugal na hora actual para transporte de líquidos é quasi exclusivamente de «madeira» e, por conseguinte, pouco estanque e bastante frágil (fonte de perdas frequentes por evaporação, derrame, roubo e avaria) assim como difficil e oneroso de limpar, consertar e conservar.

Pelo contrário, os «containers»-cisternas, material moderno, construído de ferro, esmaltado interiormente, são totalmente estanques e difficilmente vulneráveis, oferecendo protecção natural contra quaisquer perdas e facilidade de limpeza, sem exigir cuidados de conservação nem consertos.

Nas países estrangeiros em que circulam há já anos muitos «containers», (só a França possui mais de 3.000 destes recipientes) êste novo modo de transporte desenvolve-se constantemente e cada ano veem novas séries dêles juntarem-se ao material já existente.

A sua applicação é muito variada e os modêlos de cisternas utilizados diferem conforme a categoria dos líquidos a transportar.

Eis os principais modêlos actualments em uso:

1.º — «Containers»-cisternas ordinários, sem revestimento interior nem exterior.

São desta categoria os «containers» utilizados para transporte de combustiveis líquidos, óleos minerais e vegetais, alcoes e melaços e alguns productos químicos, tais como: formol, sulfureto de carbono, ácidos orgânicos, etc..

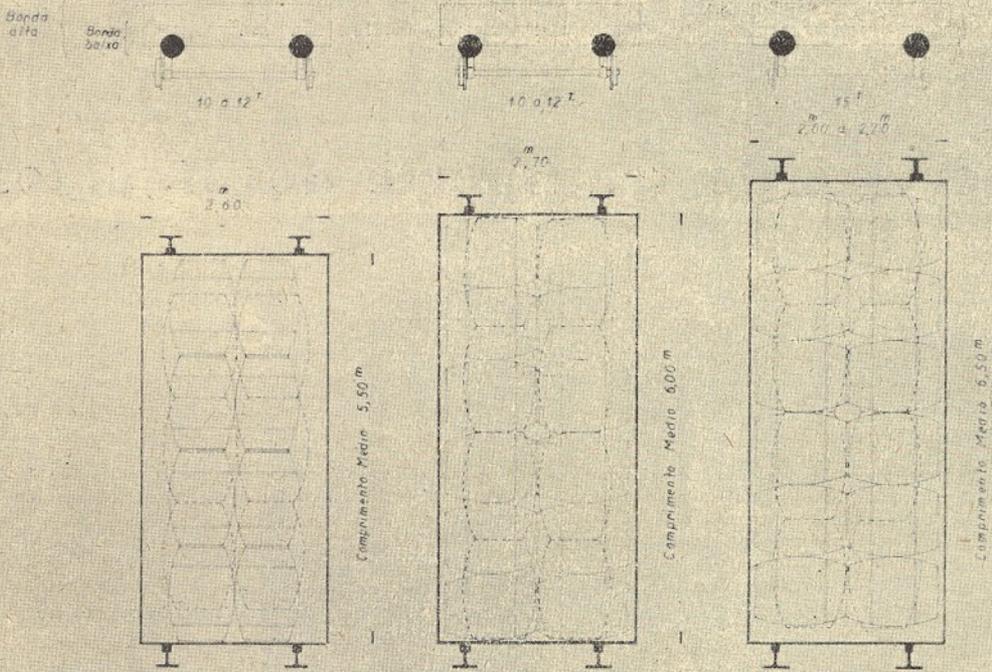
2.º — «Containers»-cisternas com esmalte ou outro revestimento interior, opondo-se ao contacto do líquido com o metal do recipiente. Serve para o transporte de vários líquidos de uso alimentar, tais como: vinho, vinagre, licôres, etc., assim como para alguns productos químicos líquidos.

3.º — «Containers»-cisternas com revestimento interior (como o precedente) e revestimento exterior isolador, para consorvar os líquidos em determinada temperatura. Encontram-se nesta categoria os «containers» servindo o transporte de leite.

4.º — «Containers»-cisternas com ou sem revestimento interior e exterior, mas apropriados ao transporte de líquidos «com pressão», tais como: cerveja, sumo de fruta (em baixa pressão) ou gazes liquificados — propane, butane, cloro, amoniaco, anidrido sulfuroso, etc. (em alta pressão).

Existem ainda «containers»-cisternas equipados com sistema de reaquecimento, permitindo introduzir vapor para

CALCULO DO RENDIMENTO DOS VAGÕES PLATAFORMAS
TRANSPORTANDO VINHO CARREGADOS EM CASCOS



CAPACIDADE DE CARGA	8 Cascos de 500 a 700 ^l ... (4 a 3,5) ^T	12 Cascos de 500 a 700 ^l ... (6 a 5,4) ^T	12 Cascos de 500 a 700 ^l ... (6 a 5,4) ^T
	8 800 ^l ... (4,8) ^T	8 800 ^l ... (6,4) ^T	8 800 ^l ... (6,4) ^T

TIPOS DE CASCOS UTILISADOS

DIMENSÕES MÉDIAS	CAPACIDADE	500/550 ^l	500/700 ^l	800 ^l
	ALTURA			
	DIÂMETRO	0,90 ^m	0,93 a 1,0	1,05 ^m
	PESO MÉDIO	80 kgs	100/130 kgs	200 kgs

AUMENTO DO RENDIMENTO DOS VAGÕES PELO EMPREGO DE "CONTAINERS-CISTERNES."

QUANTIDADE
TOTAL
TRANSPORTADA

43,6'

44'

44'

NUMERO MAXIMO DE
CASCOS CARREGADOS

8 de 600^l

12 de 500^l

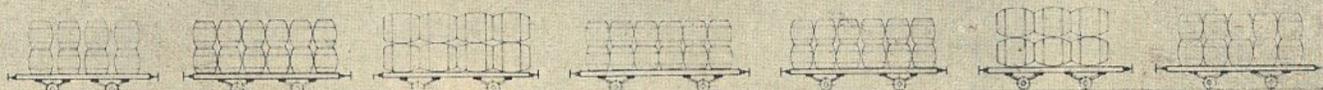
8 de 800^l

12 de 700^l

12 de 600^l

6 de 800^l

10 de 600^l



COMPRIMENTO M.
CARGA
TÉCNICA
MÁXIMA
% Containers
cheiros

5,5 m
10 T
4,8 T

6 m
10 T
6 T

6 m
10 T
6,4 T

6,5 m
15 T
8,4 T

6 m
10 T
12 T

5,5 m
10 T
4,8 T

6 m
10 T
5 T

NUMERO DE
DEPOSITOS
CARREGADOS

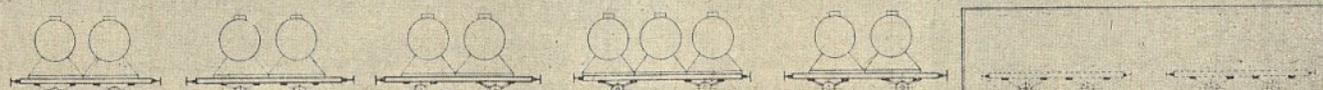
2 de 4000^l

2 de 4000^l

2 de 4000^l

3 de 4000^l

2 de 4000^l



COMPRIMENTO M.
CARGA
TÉCNICA
MÁXIMA
% Containers
cheiros
Aumento de Rendimento

5,5 m
10 T
8 T
65%

6 m
10 T
8 T
33%

6 m
10 T
8 T
25%

6,5 m
15 T
12 T
42%

6 m
10 T
8 T
10%

ECONOMIA 2 VAGÕES

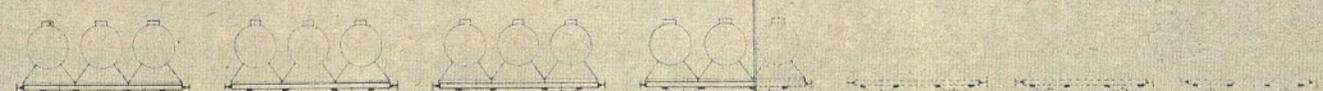
NUMERO DE
DEPOSITOS
CARREGADOS

3 de 4000^l

3 de 4000^l

3 de 4000^l

3 de 4000^l



COMPRIMENTO M.
CARGA
TÉCNICA
MÁXIMA
% Containers
cheiros
Aumento de Rendimento

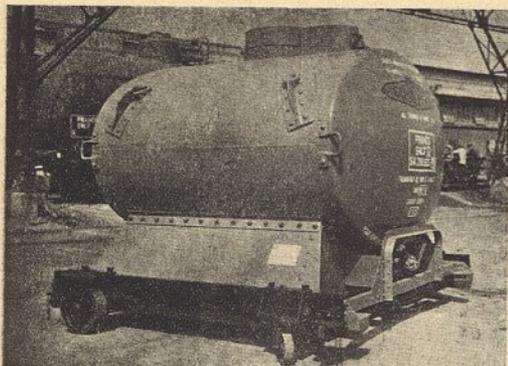
6,5 m
15 T
12 T
150%

6,5 m
15 T
12 T
100%

6,5 m
15 T
12 T
88%

6,5 m
15 T
12 T
4 T

ECONOMIA 3 1/2 VAGÕES



«CONTAINER»-CISTERNA FRANCÊS COM CARRO DESMONTÁVEL

tornar mais fluidos os líquidos, cujo estado viscoso dificulta escoamento.

A capacidade de todos estes «containers» varia em geral entre 2.500 e 4.000 litros.

*
* *
*

Entre as numerosas vantagens oferecidas aos utilizadores e às empresas ferroviárias pelo emprêgo dos «containers» (tarificação reduzida; protecção contra risco de perdas por evaporação, derrame, roubo ou avaria; boa conservação das mercadorias; aumento da rapidez no transporte; diminuição das despesas de manutenção e de gastos administrativos; facilidade em se juntarem várias expedições e de conseguir o seu transporte, desde o armazem do distribuidor até à porta do consumidor; etc.), o mais notável e o mais importante (em especial para as empresas ferroviárias) é o *aumento de rendimento* dos vagões que êle provoca e a surpreendente melhoria que daí resulta no tráfego ferroviário.

A importância desta melhoria, que só se revela à luz de um exame muito apertado, sobressai com uma clareza, dispensando todo o comentário dos esquemas, a seguir reproduzidos, e que foram elaborados, tomando em conta as características técnicas dos vagões e dos cascos habitualmente utilizados em Portugal para transporte de vinhos.

A conclusão do presente estudo é a seguinte:

A não ser para fraca minoria as dimensões de todos os vagões-plataformas portugueses, apropriados para transporte de cascos ou de «containers», não permitem carregar mais de 12 cascos cheios de 500 a 700 litros ou 8 cascos de 800 litros, enquanto que todos êstes vagões podem transportar pelo menos 2 «containers»-cisternas de 4.000 litros cada, os vagões de 6 metros e 50 de comprimento e 15 toneladas de capacidade mínima de carga, levando 3 «containers» de 4.000 litros cada.

Tomando em consideração a diversidade dos cascos utilizados e o grande número de vagões que não permitem carregar o máximo de 12 cascos, a *carga útil média dos vagões levando cascos cheios não ultrapassa 6 a 7 toneladas*, ao passo que se atinge uma carga útil de 8 a 12 toneladas se êsses vagões fossem carregados de «containers»-cisternas cheios.

O *aumento médio do rendimento para cada vagão levando «containers» eleva-se, portanto, na circunstância,*

de 15 até 35 % por um vagão carregado com 2 «containers» e de 70 até 100 % por um vagão carregado com 3 «containers» cheios.

Isto quer dizer que, substituindo num combóio por exemplo 7 vagões de vinho em cascos, por vagões com vinho em «containers», 3 vagões e $\frac{2}{3}$ bastarão para transportar a mesma quantidade de líquido. Economisam-se assim 3 vagões $\frac{1}{3}$ que ficam disponíveis para outros transportes.

*
* *
*

O emprêgo dos «containers-cisternas» tem ainda outro aspecto interessante, sob o ponto de vista da situação ferroviária portuguesa.

Tem que se lembrar a êste respeito que o parque português de vagões-cisternas ultrapassa apenas uma centena de unidades, das quais sómente umas vinte que, tendo cubas de madeira, são apropriadas ao transporte de vinhos, mas não podem transportar outros líquidos diversos, exigindo, pois, esmaltagem interior.

A falta de vagões-cisternas obriga os expedidores portugueses a recorrer constantemente a vagões-cubas importados temporariamente de Espanha. Esta situação não é evidentemente normal, visto a execução destes transportes depender assim da boa vontade e das disponibilidades em vagões-cisternas do país vizinho. Mas por outro lado é também compreensível que particulares e empresas ferroviárias portuguesas hesitem na compra de um material que encontra actualmente, por causa de um tráfego ferroviário excepcionalmente importante, a sua utilização constante, enquanto mais tarde, voltando à normalidade e quando os transportes marítimos e terrestres tiverem novamente uma grande parte do tráfego, ficará talvez sem utilização.

A situação para os «containers» apresenta-se de modo muito diferente, pois êste material — construído segundo normas internacionalmente adoptadas — pode também ser utilizado em camiões ou batelões e eventualmente como depósitos de «stockage», isto tanto no interior do país como no estrangeiro.

Depois de tudo que fica exposto não se pode deixar de insistir sobre o grande interesse que têm as autoridades superiores e as empresas ferroviárias em favorecer o rápido desenvolvimento de êste precioso auxiliar de transporte, criando uma política tarifária e outras medidas apropriadas.

Estas medidas seriam recebidas com grande agrado não sómente pelos transportadores como também pela indústria nacional interessada na construção de êste material.



«CONTAINERS»-CISTERNA ESPANHOES CARREGADOS SOBRE VAGÃO-PLATAFORMA

Notas da Quinzena

Abel Moutinho

VÍTIMA de uma doença terrível, que não perdôa, faleceu um jornalista — Abel Moutinho — que foi exemplo de probidade, de competência, de dedicação ao jornal, onde trabalhou a maior e melhor parte da sua vida, e que foi, também, modelo de camaradagem e amizade sincera, desinteressada.

Antigo secretário geral do «Diário de Notícias» e, ultimamente, chefe da secção de Expansão e Províncias, Abel Moutinho revelou-se sempre um técnico dos mais perfeitos do jornalismo português. Não só o «Diário de Notícias» lhe ficou a dever uma larga folha de serviços, idêntica soma de serviços lhe ficaram também a dever as nossas províncias, com as reportagens de que ele foi a alma, a direcção e a sugestão magnífica e oportuna.

No seu funeral, que se realizou na manhã de 23 do mês passado, incorporaram-se muitas centenas de pessoas, que representavam não só o jornal mas todas as classes sociais. Abel Moutinho tinha muitos amigos. Tinha amigos em toda a parte do país. Poucas pessoas, como ele, sabiam criar amizades sólidas. Para isso é preciso ter carácter puro. E ele tinha-o, dos mais sãos.

Nas oficinas da Sociedade Estoril — operários portugueses constroem material ferroviário

A notícia é de molde a encher de justificada alegria todos quantos se interessam por coisas que digam respeito a Portugal e sejam motivo de orgulho: nas oficinas da Sociedade Estoril, operários portugueses, sob a direcção do ilustre engenheiro sr. Bual, inspector Voss e mestres Delfim e António José da Silva, construiu-se uma carruagem 2.^a classe, cuja primeira viagem de experiência se realizou no dia 22 de Junho, do Cais do Sodrê a Paço de Arcos, tendo como passageiros os srs. Ministro e sub-secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, e os srs. Fausto de Figueiredo e dr. António de Figueiredo, administradores da Estoril, e engenheiro Cancela de Abreu, director.

A carruagem é um veículo magnífico, que honra o trabalho nacional.

Brevemente, nas mesmas oficinas será iniciada a construção de uma automotora.

O trabalho e a técnica podem e devem, reunidos, como se acaba de ver, prestar ao País grandes serviços e permitir ao trabalhador nacional uma larga esfera de acção.

A povoação fronteiriça da Beirã

PRECISAMENTE no local conhecido, desde há séculos, pelo nome de «Penedo da Rainha», está a formar-se uma pitoresca povoação. É a Beirã, terra fronteiriça. A linha férrea do ramal de Cáceres, deu-lhe condições de vida. Com efeito, a aldeia humilde e minúscula, que constava, há quarenta anos, de pouco mais de meia dúzia de casas pequenas, cresce a olhos vistos. Numa dessas casas nasceram vários filhos de um casal espanhol, constituído por D. Carmen Berenguel e D. Manuel Vivas Pacheco. Em boa hora nasceram todos esses filhos, fadados para o trabalho activo e dotados de espírito de iniciativa. A vida havia-os dispersado. O amor por seus velhos e honrados pais levou-os a um acto de beleza rara: erguer na Beirã, em sua homenagem, uma igreja, que tem por padroeira Nossa Senhora do Carmo. Foi há dias a inauguração solene do templo. A família Vivas reuniu-se de novo. Entidades portuguesas e espanholas, amigos e convidados e, entre estes, autoridades dos dois países, o sr. governador civil de Portalegre e o representante do prelado da diocese, deram relevo especial a essa homenagem. Após a bênção da igreja, feita pelo sr. cônego Francisco Ventura, seguiu-se a missa, cantada pelos netos dos homenageados, e procissão vistosa.

A festa terminou com um almôço, em que tomaram parte mais de duzentos convivas. Aos brindes o grande industrial Manuel Vivas e sua filha sr.^a D. Carmen Vivas, enalteceram, com palavras repassadas de emoção, a amizade luso-espanhola.

A povoação da Beirã, como dissemos, cresce a olhos vistos. A pequenina aldeia de ontem, é, hoje, quasi uma vila. E há-de sê-la, a valer, dentro de poucos anos.

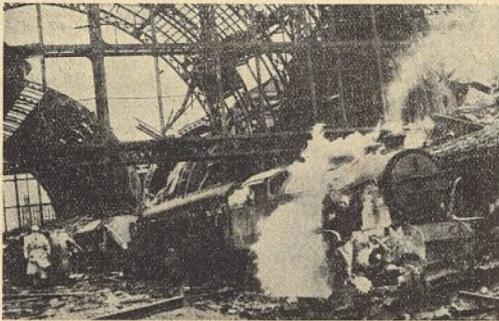
Nesta página não queremos somente registar a linda e significativa homenagem dos filhos do honrado casal Vivas Pacheco, homenagem perduravel, com que se enriqueceu uma progressiva povoação fronteiriça; pretendemos também pôr em devido relevo a acção dos caminhos de ferro no desenvolvimento, na riqueza de uma localidade e, consequentemente, na valorização do País.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXVIII

Os caminhos de ferro alemães dizem no seu boletim que foi constatado que a locomotiva de guerra que a Alemanha recentemente construiu em série, deu os melhores resultados. Assim os métodos modernos com um reduzido número de material e também reduzida mão de obra, deu um resultado admirável de economia. A economia de material foi calculada em 26.000 quilos e a mão de obra em seis mil horas. A sua construção é feita rapidamente ficando bem protegida dos blocos de gelo.



Ataque aéreo a um comboio rápido numa estação inglesa, que ficou quasi destruída

Podé a mesma locomotiva resistir ao frio durante vinte e quatro horas, com uma graduação de 40 graus sem receio de qualquer enfraquecimento.

A produção destas locomotivas atingiu 300 por cento à de 1941 e a fabricação que está em constante progresso faz face às grandes exigências desta guerra.

— «E. T.», em comunicado do Norte de África diz que os bombardeiros atacaram Olbia, na Sardenha, provocando numerosos incêndios nas docas e estações ferroviárias. Uma formação de mais de 100 Fortalezas Voadoras, da aviação estratégica, atacou durante 18 minutos Messina, cujas docas e estações ferroviárias foram violentamente bombardeadas.

— A mesma Agência, em telegrama do Cairo, diz que bombardeiros pesados britânicos atacaram Messina, provocando incêndios, os quais foram particularmente violentos nos depósitos de carburante e na estação ferroviária principal. Aparelhos Boston da R. A. F. bombardearam a estação de mercadorias de Eu e entroncamento ferroviário de Treport.

— «E. T.», em telegrama do Cairo, diz que segundo informações chegadas aos círculos affectos ao governo grego, desta cidade, as guerrilhas gregas bloquearam a importante linha férrea Atenas-Salónica, que é a única que liga o sul da Grécia com o resto da Europa. Foi destruída a ponte de Aesop, e várias outras pontes, ao sul de Catarina, na Macedonia, que foram pelos ares.

Também, em telegrama de Nova York diz a mesma Agência que dois vagões de mercadorias, carregados de munições, se incendiaram num desvio de uma cidade do Estado de Colorado. Ficaram sete pessoas feridas por balas e estilhaços de granadas. Um observador diz que as explosões atingiram a violência de uma frente de batalha. Em dado momento, ouviram-se assobiar as granadas e caíram muitos estilhaços.

— A «D. N. B.», no comunicado do Alto Comando das Forças Armadas Alemãs, diz que foram repellidos ataques locais, efectuados pelo inimigo, no sector a Leste de Demidoff e perto de Wilikie-Lukie e que a Luftwaffe executou ataques de dia e de noite, contra objectivos ferroviários na retaguarda das linhas inimigas.

— «E. T.» diz, em telegrama de Londres, que aviões do comando de caças atacaram objectivos ferroviários em França não regressando à base 25 bombardeiros.

Diz ainda que nos ataques diurnos à Alemanha inutilizam mais de 150 locomotivas por mês e danificam grande quantidade de material circulante.

— «E. T.», em Telegrama de Londres, diz que fotografias tiradas depois do ataque contra Nápoles mostram que foram causados graves estragos nos depósitos da Companhia Italo-Americana de Petróleo. Foi também atingido um comboio com vagões-cisternas, que se encontrava no desvio.

— O comunicado do Q. G. das tropas aliadas de África, transmitido pela E. T. diz que os bombardeiros atacaram quartéis e a estação ferroviária de Cagliari, na Sardenha.

— Telegrama de Zurich, transmitido pela mesma Agência, diz que o descarrilamento de um comboio expresso, próximo da estação principal de Dortmund, causou a morte a quinze pessoas e ficaram feridas uma 85. Os estragos causado, nos caminhos de ferro pelo «raid» da R. A. F. foram reparados parcialmente.

Outro de Londres, da «E. T.», diz que bombardeiros Boston atingiram as vias férreas, próximo de

Gand, e atacaram o entroncamento ferroviário de Lill e o ramal de Courtroi.

— «E. T.», segundo o informador oficial do ministério da Aeronáutica, informa que aviões Boston, Typhoon, Spitfires e Mustangs atacaram locomotivas, postos de sinalização, barcaças, depósitos de gasolina, fábricas, baterias de artilharia, hangars e um camião camuflado, cheio de soldados, na França, Bélgica e Holanda. No regresso, muitos pilotos declararam ter visto combóios de mercadorias em chamas. Destas operações não regressaram dois aparelhos britânicos.

— Em telegrama de Londres, transmite a mesma Agência que as unidades iugoslavas que, no fim de junho, atravessaram as linhas alemãs, no Montenegro, e ao Sul da Herzegovina, prosseguem, agora, com êxito, as suas operações ofensivas. Estão a atacar, perto do monte Javor, no coração da Iugoslávia, partindo da linha férrea de Sarajevo a Uzhitze. Fôrças de guerrilheiros tomaram Cetin, a cerca de 125 quilómetros a Sudoeste de Zagreb.

As fôrtalesas Voadoras americanas atacaram o terminus da linha férrea electrificada de Paris à França oriental. As suas estações e as oficinas de reparações e garagens de locomotivas são das maiores da França. Possui, também, importantes fábricas de munições com filiais das fábricas Renault. Foi consideravelmente aumentada depois do ataque da Primavera passada contra as fábricas Renault e Billancourt. A famosa fábrica de motores de aviões Gnome-Rhône, que produzia motores para a aviação alemã, encontra-se igualmente em Le Mans.

Aviões Mitchell escoltados por Spitfires, bombardearam estações ferroviárias em Amiens. Ao mesmo tempo Spitfires levavam a cabo ataques rápidos contra o Norte da França. Dois aviões inimigos foram destruídos. Quatro dos nossos aparelhos não regressaram.

— O comunicado do Cairo dos Serviços de Aviação do Médio Oriente, transmitido pela «E. T.» diz que formações de bombardeiros pesados do 9.º Corpo americano de aviação atacaram o porto e instalações de Messina, na Sicilia, provocando incêndios e explosões. A estação ferroviária, os armazéns de mercadorias e os parques de locomotivas, assim como quartéis de infantaria, foram os objectivos escolhidos.

— «Rádio Roma», diz que, por iniciativa do Partido Fascista, foram organizados sete combóios, no decurso do mês de Maio, especialmente destinados ao transporte de volumes para os combatentes italianos. Estes combóios transportaram encomendas para as tropas italianas que se encontram na França, Córsega, Montenegro, Albania, Eslováquia, Croácia, Dalmacia, Grécia, Ilhas Jónias e no Mar Egeu.

Entre outras mercadorias, seguiram: nove mi-

lhões e quinhentos mil pacotes com cigarros; um milhão de pacotes com tabaco; quinhentos mil litros de vinho engarrafado e em tonéis; vinte e cinco mil quilos de queijo «Parmesan», etc.

Além disso, o Directório Nacional do Partido Fascista pôs à disposição das fôrças armadas, para os dias festivos, 138.000 cheques de 50 liras cada um, num total de seis milhões e novecentas mil liras.

— «E. T.», em comunicado informa que bombardeiros das fôrças aéreas do Norte africano atacaram aeródromos inimigos, na Sicilia e o porto de Catânia. Também foram visadas as instalações ferroviárias, e a estação de mercadorias desta última cidade.

— O correspondente especial da Reuter, junto do quartel general dos aliados na África do Norte, informa que grandes formações de aparelhos de todos os tipos, pertencentes às fôrças aéreas do Norte de África, sobrevoaram a extremidade Sueste da Sicilia atacando à bomba e à metralhadora, linhas férreas e transportes militares. Foram destruídas também pontes, estações ferroviárias, locomotivas e quartéis.

— «E. T.», em telegrama de Washington diz que no ataque à Sicilia e no avanço para o interior as tropas dominam já o caminho de ferro costeiro ao Sul de Siracusa.

Depois de terem desembarcado em Gela as fôrças aliadas avançaram no interior da ilha em direcção a Caltagirone, cerca de 30 quilómetros a Nordeste de Gela. Os «tanks» do Eixo atacaram os invasores, mas foram repellidos.

Uma linha férrea e uma estrada ligam Gela a Caltagirone, donde parte outra estrada para Leste até Siracusa.



Aspecto da cozinha dum combóio militar alemão

REPOSITÓRIO

Há 50 anos

de assuntos referentes

à **TEATRO** e à **CINEMA**Por **MIGUEL COELHO**

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa e dirigida criteriosamente por Carlos d'Ornellas, tem-se publicado, quinzenalmente, com a máxima regularidade, encontrando-se no número 1334 do 54.º ano.

Depois de certo interregno, voltou a manter, com a maior assiduidade, a página «Espectáculos — Panorama da temporada teatral», que estivera suspensa por motivos que não vêm para o caso.

Nela escrevemos tudo quanto entendemos sobre as peças que se representaram nos vários teatros da capital e respectivos desempenhos e fizemo-lo com o maior escrúpulo, atendendo unicamente à verdade.

A *Gazeta* foi enviada, gratuitamente, às respectivas empresas de teatro, ao mesmo tempo que, em nome da Direcção, escrevemos aos srs. empresários pedindo-lhes para fixarem um dia por semana, a fim de que pudessem ser acolhidas, as requisições de um lugar, não para ser utilizado por nós nem pela Direcção, mas, simplesmente, pelo pessoal que trabalha na *Gazeta*.

E, como esse pedido não foi atendido nem tivéssemos resposta às nossas cartas, depreendemos que as empresas não queriam reciprocidade de serviços com a *Gazeta*.

Em vista disso, resolvemos deixar de fazer referências aos espectáculos, exceptuando os que disserem respeito ao Coliseu dos Recreios, Eden Teatro e Olimpia, continuando, portanto, a manter as melhores relações com Ricardo Covões, Lopo Lauer e Sabino Corrêa.

Não ficamos, porém, inibidos de comentar qualquer peça que apareça.

As vezes, uma gota de água num copo é suficiente para fazer transbordar.

E, assim, esta página substituirá a de «Espectáculos — Panorama da temporada teatral».

* * *

Antes de começar, peço licença para transcrever umas passagens do livro «Impressões de Teatro», do illustre jornalista e crítico teatral Joaquim Madureira (Braz Burity) que, a páginas 106 e 107, diz certas frases, que amoldo à minha humilde pessoa, sem contudo lhes alterar o sentido.

Aqui, nesta página, quinzenalmente, despreocupado, sem maledicências e sem compadrios, reservo-me a pleníssima e absoluta liberdade de dizer cobras e lagartos duma peça, ou de um actor, de pôr nos píncaros da lua um dramaturgo ou uma atriz, sem consentir de perto ou de longe a negação cativante de um agradecimento ou a sombra malévola duma suspeição à genuidade imparcial dos meus intuitos, que, afinal, se reduzem em pôr a Verdade ao serviço da Arte e dizer a Verdade tal qual a sinto, sobre a Arte e os artistas.

A verdade é crua e amarga e, às vezes, é dura e feia. Daí

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

Linhas portuguesas

Pessoal do Sul e Sueste. — Noticiaram alguns collegas, não sabemos com que fundamento, que o sr. conselheiro Tavares Trigueiros ia ser substituído na direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste.

Este boato, mal acolhido em geral por todos os que conhecem a competencia d'este funcionario para o logar que desempenha, teve breve desmentido, ao qual juntamos o nosso, com o prazer de fazer justiça a um empregado digno e a um sollicito servidor como os melheres com que o Estado póde contar.

Valle de Vouga. — Segundo refere o *Reporter*, vão começar os estudos do caminho de ferro de Valle de Vouga, principiando em Espinho e terminando em Vizeu. As estações intermedias serão Villa da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades, Vouzella e S. Pedro do Sul, com um ramal de Sever do Vouga para Aveiro.

Expressos do Douro. — A camara municipal de Lamego representou ao sr. ministro das obras publicas pedindo o restabelecimento dos comboios expressos na linha do Douro, e queixando-se da demorada marcha dos comboios do actual horario.

São muito louvaveis os esforços que cada individuo ou cada collectividade emprega para melhorar a sua situação, mas não é menos verdade que se a digna direcção do Minho e Douro supprimiu esses comboios, não o fez pelo prazer de prejudicar o publico, nem por desconhecer as conveniencias d'este, mas sim porque taes comboios não eram sufficientemente aproveitados.

Ora se os passageiros são poucos n'um comboio, não vemos que seja tão sensivel a suppressão d'este que justifique o seu restabelecimento e as consequentes despesas que um trem rapido origina.

a hipocrisia, com uma parra, aventar que nem tôdas as verdades se dizem.

Compreende-se: quando a mentira nos faz geito.

Mas, aqui, eu não lhe busco geitos. Busco, apenas, dar forma às minhas impressões de momento, aos meus raciocínios, ao que eu, errada, mas honestamente, possa julgar a Verdade, a Razão e a Justiça.

Posso maguar, posso ferir, mas, nunca pretenderei ofender. Como não tenho ídolos, não tenho ódios. Como não tenho peças, não tenho rivalidades, nem requerimentos, nem aspirações.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Fátima, terra de fé».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A Invasão da Sicilia».
COLISEU — 21,30 — Filmes variados.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

O Tractor de Manobras Uniaxial

Um novo instrumento para manobras em linhas férreas de fábricas

O novo tractor de manobras uniaxial, inventado na Alemanha, é normalmente o que faz iniciar e terminar todos os movimentos de mercadorias nos terrenos duma fábrica. Um único homem manobra e distribui por toda a fábrica os vagões levados pelos Caminhos de Ferro do Estado à linha férrea anexa. Esse mesmo homem faz rodar os vagões nas placas giratórias, leva-os até às oficinas, reúne-os novamente e constitue com elles um combóio, que depois segue para as vias férreas do Estado.

Por completo independente dos trilhos (sendo também, graças aos seus pneus, utilizável em terrenos não calcetados), o novo tractor de manobras dispensa o trabalho de uma turma de trabalhadores e oferece segurança nas manobras, em especial quanto à tracção animal, visto que os solípedes sempre correm perigo e sofrem especialmente com o trabalho de manobras. Dispensa, também, todos os incómodos do mesmo trabalho feito com carros de via.

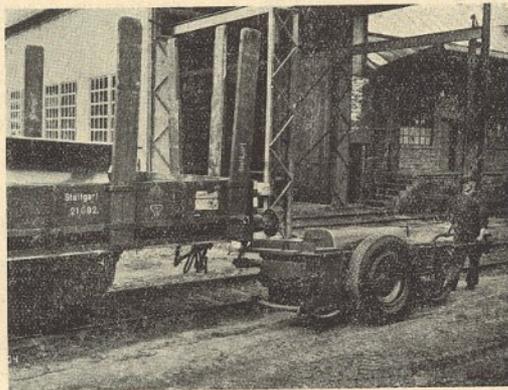
Com o novo tractor, os vagões podem ser atrelados como se quizer, também lateralmente, se o

tractor se desloca fora do trilho ou quando o contrário não for possível. Para cerca de 4 ou 5 vagões com uma carga de 20.000 quilos (à roda de 30 toneladas de peso bruto por vagão) é suficiente o rendimento do tractor. Sendo favoráveis as condições dos trilhos e hábil o homem que maneja o tractor, o rendimento deste ainda pode ser maior.

Tratando-se de vagões especiais, deverá ser um tanto menor o seu número. Em curvas especiais e subidas, como é natural, o rendimento é menor.

As cadeias contra a neve também no inverno asseguram o trabalho do tractor. Como viatura de baterias, sob a mais baixa temperatura o tractor está sempre pronto a entrar em acção, ao contrário do que se passa com viaturas equipadas com motor de combustão.

Como é natural, também tem limites o âmbito de applicação do tractor. Assim, por exemplo, em terreno muito mole não pode trabalhar. Não é esse, porém, o caso vulgar, pelo que, nos trabalhos de manobras, dentro de terrenos de fábricas, para os quais expressamente se destina, o novo tractor tem dado excelentes provas.



*O novo tractor de manobras uniaxial
Facilmente consegue levar 4 a 5 vagões de mercadorias
já carregados. Para maneja-lo basta um único homem.*

O GRUPO OS «CARLOS»

que hoje visita Setúbal, atingiu dois mil sócios

Reuniu-se a Junta consultiva deste organismo, estando presentes os srs.: Carlos Barral Filipe, Carlos Pereira, Carlos Méga, Carlos Rei, Carlos Gonçalves, Carlos Silva e Carlos d'Ornellas, que deliberaram assuntos de alto interesse para o Grupo, bem como acompanhar a Direcção, que hoje visita Setúbal em viagem de turismo.

A Direcção aprovou a distribuição de donativos do mês findo, na importância de dois mil duzentos e setenta escudos e comunicou que o número de sócios inscritos atingiu dois mil e lançou na acta um voto de louvor ao sócio sr. Carlos

Pardal Cardoso, pela propaganda feita no seu «Stand Gilcar», na Feira Popular, a favor do Grupo.

Os srs. Carlos Mendes da Costa e Carlos Leal, da Junta Consultiva, por não poderem assistir à reunião delegaram respectivamente nos sócios srs. Carlos d'Ornellas e Carlos Gonçalves.

Dado o grande desenvolvimento que este Grupo atingiu nos últimos dois anos, é de prever que na passagem do seu aniversário — 4 de Novembro — a direcção transmita aos seus associados grandes modificações e melhoramentos de benefícios para os seus pobres e protegidos.



Mannheimer V. G.

COMPANHIA DE SEGUROS

CAPITAL E RESERVAS EM TÍTULOS E MOEDA
DE VÁRIOS PAÍSES ONDE EXERCE A SUA ACTI-
VIDADE, EQUIVALENTES A **166.000 contos,**
MOEDA PORTUGUESA

Seguros nos ramos de INCÊNDIO — AGRÍCOLA — AUTOMOVEIS — MARÍTIMO — TRANSPORTES — TER-
RESTRES — ACIDENTES DE TRABALHO — ACIDENTES PESSOAIS — RES-
PONSABILIDADE CIVIL GERAL

DIRECÇÃO PARA PORTUGAL E COLÓNIAS

Escritório: Largo da Anunciada, 9 — LISBOA

Agência principal no Pôrto — RUA DE SANTO ANTÓNIO, 132-2.º

Agências principais em Coimbra, Vila da Feira, Castro Verde, Santiago do Cacém e Silves

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Publicações recebidas

Relatório da Colónia Balnear Infantil de «O Século»

A Administração de *O Século* enviou-nos um exemplar do «Relatório da Colónia Balnear Infantil», referente ao ano de 1943. Ao agradecer a oferta, cumpre-nos também felicitar todas as pessoas que, naquele jornal, tomaram a peito levar a efeito uma iniciativa de grande beleza moral e ampará-la e torná-la numa das mais belas lições de solidariedade humana e de interesse pela criança portuguesa.

Com efeito, esta obra meritória e patriótica, que é a Colónia Balnear Infantil de *O Século*, dura há 16 anos, e vem merecendo, de várias personalidades e colectividades, casas comerciais, companhias e bancos, etc., especial carinho e atenção.

Larga é a sua esfera de acção e beneficência, por essa colaboração preciosa. Assim, no ano de 1942, beneficiaram do estágio de 15 dias, em S. Pedro do Estoril, 1.150 rapazes e 943 meninas, quatro dos quais pela nona vez, devendo notar-se que não são só as crianças nascidas em Lisboa que colhem os benefícios desse salutar estágio na Colónia Balnear, pois num

quadro estatístico, que vem nas primeiras páginas, nós vemos que um grande número de crianças é natural de terras diversas da província.

Instituições como esta têm direito a entrar no número das obras permanentes, que não devem morrer, antes devem ficar para exemplo e lição de solidariedade humana. Amparar a Colónia Balnear de *O Século* é uma maneira, das mais eficientes, de prestar homenagem às novas gerações do País. É com homens e mulheres saudáveis que Portugal se engrandecerá.

HOTEL FRANCO

(Em frente à Praça da Figueira) Edifício todo

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar.
— Todos os confortos e comodidades recomendáveis.
— Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: — FERNANDO RODRIGUES

FALA-SE FRANCÊS

Rua dos Douradores, 222

Telefone 21616

LISBOA
PORTUGAL

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 156, II série, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 29 de Junho findo, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, fixando em 2\$50 a taxa a cobrar dos passageiros pela utilização dos combóios rápidos.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico por arco de alvenaria ao quilómetro 141,108.58 da linha férrea de Évora, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Viagens e Transportes

Combóios rápidos entre Coimbra e Figueira da Foz

À semelhança dos anos anteriores, já começaram a funcionar os combóios rápidos entre Coimbra e Figueira da Foz. A partida de Coimbra é às 18,14, chegando à Figueira às 19,25; e da Figueira parte às 8,30 e chega a Coimbra às 9,40.

Os «rápidos» entre as duas cidades realizam-se diariamente, excepto aos domingos.

Tanto em Coimbra como na Figueira da Foz esta resolução da C. P. encontrou o mais entusiástico acolhimento.

Linhas Portuguesas

Construção de uma ponte sobre o Tâmega

Na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, perante a comissão nomeada para esse fim, realizou-se, há dias, a arrematação da empreitada para a construção da variante, casa da guarda e ponte em alvenaria sobre o rio Tâmega, na linha do Douro.

Apareceram alguns concorrentes e as propostas baixaram a estudo.

Uma estrada entre S. Martinho do Pêso e a estação de Varez

A Junta de Freguesia de S. Martinho do Pêso (Mogadouro), de colaboração com o sr. Irineu Monteiro e com o patrocínio do actual deputado da Nação e antigo governador civil do distrito, sr. Salvador Teixeira, apresentou, há anos, à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, uma petição no sentido de que se construísse uma estrada entre S. Martinho do Pêso e a estação do caminho de ferro de Varez.

A petição foi atendida, tendo-se procedido ao estudo do projecto, que recaiu numa grande parte do caminho antigo, a-fim-de evitar que as obras ficassem muito dispendiosas.

A construção da estrada, aguardada com legítima ansiedade, irá beneficiar muitas povoações do concelho de Vimioso.

Vão desaparecer as passagens de nível em Trofa

Iniciou-se a construção da ponte sobre a via férrea, em Trofa, que acabará, finalmente, com o perigo, sempre iminente, de duas passagens de nível onde o trânsito é mais intenso.

N. Costa Galvão
 COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES — COMÉRCIO GERAL
 Aceita representações, cobranças e vendas à comissão
 76, Rua da Alegria — LISBOA

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA

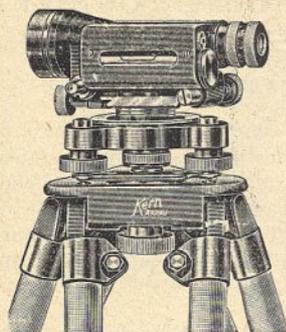


É TER A CERTEZA
 DE QUE SE CALÇA
 COM ECONOMIA,
 SOLIDEZ E ELE-
 GÂNCIA

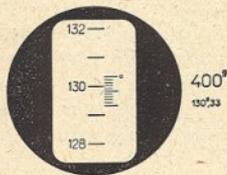
À venda

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



Kern
AAR
SUISSE



Os níveis **KERN** do recente modelo **NK** distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}

Olimpia Club

OS MELHORES ESPECTÁCULOS de «music-hall» que se exibem em Lisboa

5 BAILARINAS E CANCIONISTAS

Com a notável colaboração da **ORQUESTRA ABEL REZENDE**

Alegria! Arte! Distinção!

Auto União Serra da Estrêla, L.^{da}

Carreira de Camionetes Mixta
ALVOCO DA SERRA - LORIGA - NELAS

Serviço de mercadorias combinado com os Caminhos de Ferro da Beira Alta

CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER
Sede - LORIGA

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 Figueirado—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 Belto Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
- Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3, 0 horas
- Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
- Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
- Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, próte-e—às 2 horas
- Dr. Aleu Saldanha—Ruio X—às 4 horas
- Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Fábrica de Papel da Abelheira

TOJAL—LOURES

PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos (RUA DA ALFANDEGA, 156-158 - LISBOA
(RUA DOS CLÉRIGOS, 6 - PORTO)

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



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 Bernard no Costa, 47-1.º Telefones: 23252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Tel-fones: 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!

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.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.

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

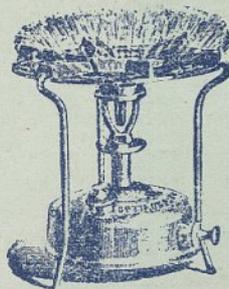
Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela

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

“A Nova Loja de Candeeiros”

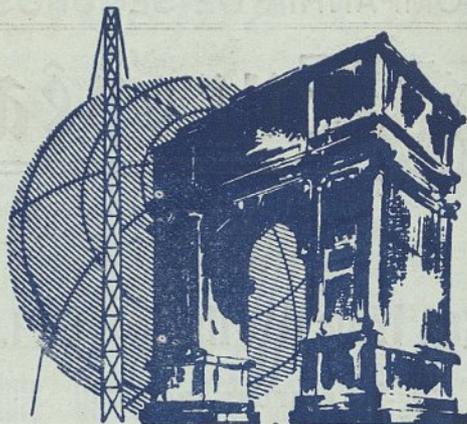


Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

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

ESCUTAI ROMA



AS ESTAÇÕES EMISSORAS DE

R O M A

oferecem todos os dias aos ouvintes portugueses interessantes transmissões de notícias da actualidade acerca dos mais importantes acontecimentos políticos e de guerra.

Programa

do noticiário em lingua portuguesa

HORAS	ONDAS m.	FREQUENCIAS Kc/s	ESTAÇÕES
7,50	19,92	15060	2 RO 21
7,50	25,40	11810	2 RO 4
11,20	15,31	19590	2 RO 17
14,10	19,61	15300	2 RO 6
14,10	25,10	11950	2 RO 22
14,10	41,55	7220	2 RO 11
17,00	15,31	19590	2 RO 17
21,50	25,10	11950	2 RO 22
21,50	29,04	10330	2 RO 19
21,50	30,74	9760	2 RO 18
21,50	31,15	9630	2 RO 3
21,50	41,55	7220	2 RO 11
21,50	47,62	6300	2 RO 23
0,00	25,10	11950	2 RO 22
0,00	29,04	10330	2 RO 19
0,00	30,74	9760	2 RO 18

Recortai este anúncio.

Conservai-o perto do vosso aparelho de rádio

E. I. A. R. CENTRO RADIO IMPERIALE