DEPOSITO LEGAL
DEZ 1952

17.º do 65.º Ano | Lisboa, 16 de Novembro de 1952 | Número 1558

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

BIBLIOTECAS MUNICIPAIS DE LISBOA

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

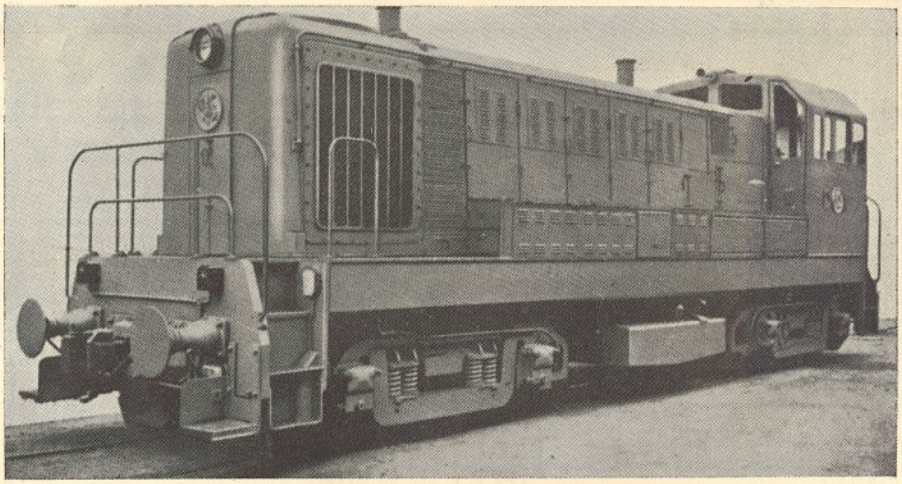
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

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

ENGLISH ELECTRIC

LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS PARA A AUSTRÁLIA

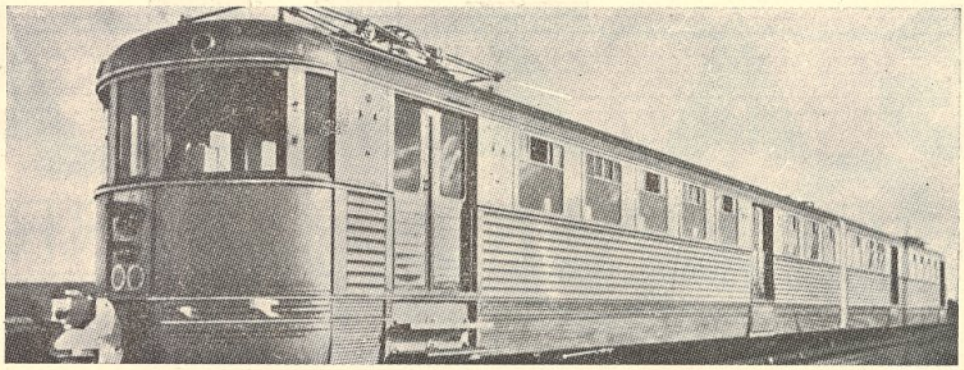


Uma das 8 locomotivas Diesel-eléctricas de 800 CV, 8 cilindros, tipo SRKT, fornecida pela The English Electric C.º Ltd. a uma fábrica de aços australiana

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited
QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

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



Automotora Dupla em serviço na S. N. C. F. desde 1938

THE Budd COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA ═ DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇAO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8e)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: **CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23** — *LISBOA*

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.560 T.	n/m COLARES	1.376 T.
n/m. ALCOBAÇA	9.588 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.376 T.
n/m. ALENQUER	9.588 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.215 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	510 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/m. ALMEIRIM	9.583 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/v. AMARANTE	12.600 T.	n/v. FOCA	2.060 T.
n/m. AMBRIZETE	9.245 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n m. ANA MAFALDA	3.643 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ANDULO	9.245 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.537 T.	n/v. MIRANDELLA	8.280 T.
n/m. BELAS	7.259 T.	n.v MIRA TERRA	600 T.
n/m. BORBA	7.259 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGA	7.224 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. BRAGANÇA	7.224 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL: 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA», «CINTRA», «ESTORIL», «FREIXO», «S. CRISTOVÃO», «SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA», «BOLHÃO», «CAROCHA»

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)
25 Fragatas (2.300 T.)
1 Barca de água (250 T.)
1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada. 2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de Africa — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE: A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: *CARLOS LOPES PINTO*, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1558

16—NOVEMBRO—1952

ANO LXV

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:
General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES

SUMARIO

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro . . . 335
Fomento do Ultramar . . . 336
«Sud-Express» . . . 336
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais . . . 337
Ao XI Concurso das Estações Floridas apresentaram-se 78 estações . . . 338
Jardim Zoológico de Lisboa . . . 338
Há 50 anos . . . 338
Homenagem ao Eng.º Manitto Torres . . . 338
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por *JORGE RAMOS* . . . 339
Espectáculos . . . 339
Ainda o caso da Carreira de Almendra . . . 340
Linhas Estrangeiras . . . 341
Da valorização do Sul de Angola e a colaboração do Caminho de Ferro de Moçâmedes . . . 342
Conservação das juntas dos carris nos Caminhos de Ferro Brasileiros . . . 343
Parte Oficial . . . 345
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . 345
Publicações recebidas . . . 346

Associação Internacional

DO CONGRESSO DOS CAMINHOS DE FERRO

Programa dos trabalhos a apresentar, na ordem do dia, na 16.ª Sessão, que se realizará em Londres, no próximo ano de 1954

NO Boletim da «Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro», referente a Outubro, vem publicada a lista dos trabalhos a apresentar na ordem do dia, na 16.ª Sessão, que se realizará em Londres, em 1954.

Os trabalhos são distribuídos por 5 secções, a saber:

1.ª Secção

Vias e Obras

I—Quais são as tendências actuais em matéria de organização da conservação da via; meios de determinação dos trabalhos a executar e, em particular, as possibilidades de utilização das carruagens registadoras; organização da execução dos trabalhos, incidência da mecanização; importância das pistas para a evolução do pessoal e das máquinas.

Aspecto económico e financeiro.

II—Modernização dos edifícios das estações e métodos de financiamento empregados para a realizar.

Estandardização das unidades de construção aplicável aos edifícios dos caminhos de ferro.

2.ª Secção

Tracção e Material

III—Exame técnico e económico das características fundamentais dos sistemas de tracção eléctrica adoptados hoje com o fim de determinar se houver, e em que medida, razões pertinentes para preferir um desses sistemas.

Em particular, serão estudados assuntos referentes a:

a) alimentação de energia;

b) linha aérea e instalações fixas da via;

c) material de tracção;

d) despesas de exploração e conservação.

IV—Meios e métodos para melhorar o rendimento das locomotivas a vapor:

a) aumento da pressão do vapor;

b) tipo de grelhas;

c) sobreaquecimento do vapor;

d) prèaquecimento da água de alimentação;

e) tratamento das águas, etc.

3.ª Secção

Exploração

V—Comunicações radiofónicas na exploração do caminho de ferro.

VI—*a)* o telecomando dos postos de sinalizações técnicas, secções de exploração;

b) dispositivos de manobra e controles eléctricos de agulhas articuladas e «elásticas».

Fiscalização dos talões de recibos acidentais.

4.ª Secção

Ordem Geral

VII—Modernização dos métodos a adoptar para o recrutamento do pessoal em número e qualidade.

Renovação ordenada dos quadros, reservas indispensáveis, proporção dos efectivos permanentes e temporários.

A parte que cabe na intervenção dos serviços médicos no recrutamento do pessoal.

VIII—Determinação dos princípios de organização geográfica e funcional duma rede ferroviária.

Simplificação e compressão da administração de caminhos de ferro.

Participação dos caminhos de ferro nas empresas que exploram os transportes por entrada.

5.ª Secção

Caminhos de Ferro económicos e coloniais

X—Deterioração dos carris nas curvas;

a) efeitos da circulação de locomotivas e automotoras com bogies motores;

b) características da posição da via em curva e particularidades do material rolante que possa provocar um desgaste prematuro dos carris;

c) resultados das pesquisas e soluções em vista. Utilização dos processos de lubrificação dos carris.

XI—Protecção das linhas aéreas, das subestações, das locomotivas e automotoras contra os incidentes de ordem eléctrica (sobretensão, sobrecargas, curtos-circuitos, descargas,...)

FOMENTO DO ULTRAMAR

Dois importantes contratos, no valor de 53 mil contos, para fornecimentos destinados à barragem do Limpopo e aos Caminhos de Ferro de Angola

Um despacho do Senhor Presidente do Conselho, datado de Maio deste ano, autorizava a execução, no Sul de Angola, duma série de grandes empreendimentos, referentes a caminhos de ferro e hidráulica e no valor de 190 mil contos — quantia que exprime com eloquência a importância das realizações projectadas.

As obras do caminho de ferro tinham por objectivo uma larga penetração no sentido Leste, em direcção à fronteira da Rodésia do Norte, indo assim ao encontro dos rios Cunene, Cubango, Cuito e Cuando, de enorme potencial hidráulico, e das vastas e ubérrimas planícies formadas de ricos solos aluviais, propícios ao estabelecimento de grandes explorações agrícolas.

Entre os empreendimentos abrangidos por aquele despacho, contavam-se a construção de mais 119 quilómetros da linha férrea, nos troços Cavilongo-Quipungo, Quipungo-Cunene, em Matala; o prosseguimento imediato dos estudos para a continuação da mesma linha até Cuito-Cuanavale, no rio Cubango passando por Vila da Ponte e Vila Serpa Pinto (no total de 918 quilómetros, a partir de Moçâmedes); e a construção da ponte-açude sobre o Cunene, em Matala, para caminho de ferro e estrada.

O mesmo diploma, depois de enumerar as grandes obras para o aproveitamento hidroeléctrico do Cunene, em Matala, (de potência igual a 27.200 Kw), salientava que, para a referida linha férrea de Leste, havia já sido feita a adjudicação de 600 quilómetros de carris de 30 quilos por metro corrente—ou sejam 300 quilómetros de linha—e seis locomotivas «Garrat», bitola 1.067 m. Por outro lado, estavam em acabamento as obras de alargamento da plataforma da linha, entre Moçâmedes e Sá da Bandeira—as duas cidades mais directamente interessadas nos empreendimentos em curso.

Prosseguindo na execução de tão grandioso plano de fomento, para a valorização económica do Sul de Angola, o Ministério do Ultramar celebrou agora mais dois importantes contractos. Um deles, no valor de 22.930 contos, diz respeito ao fornecimento de 39 comportas automáticas, de 13,30×3,50 metros, destinadas à barragem do Vale do Limpopo (que simultâneamente vai servir de ponte do caminho de ferro para a Rodésia e de estrada); mais 4 comportas de guilhotina de 3.00×2,70 metros, destinadas à tomada de água da mesma barragem, tudo de laminados e aço, com o peso de 1.275 toneladas. E' adjudicatária a firma nacional «Sociedade Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.».

O outro contrato, no valor de 30.292 contos, refere-se ao fornecimento de 6 locomotivas «Garratt», de bitola de 1,067 m., para o caminho de ferro de Leste. E' adjudicatária a firma alemã «Henschell & Sohn», de Cassel.

«Sud-Express»

A viagem entre Lisboa e Paris vai passar a ser feita com mais rapidez e com mais comodidade

Em consequência das diligências feitas junto do Governo Francês e com a colaboração das organizações dirigentes dos serviços ferroviários internacionais, vão ser consideràvelmente melhoradas as ligações por combóio, entre Lisboa e Paris.

Assim, a excessiva demora que hoje se verifica, para arrelia dos turistas, nas estações de Irun e Hendaia, desaparecerá pela reunião dos serviços de polícia e alfândega numa estação única, devendo, para esse efeito, funcionar, no sentido de Lisboa-Paris, como estação internacional Hendaia e no trajecto contrário a de Irun.

Os caminhos de ferro franceses estabelecerão por seu lado uma nova marcha rápida entre Hendaia e Paris, o que somado ao tempo que se poupa na fronteira, encurtará a viagem em cerca de 4 horas. Prevê-se que no novo horário, a fixar no 2.º semestre do próximo ano, o «Sud-Express» passa a chegar a Paris cerca das 19,30 e a partida daquela cidade para Lisboa e Madrid cerca do meio dia. Por esse facto, serão muito mais convenientes as horas de chegada e partida de Paris.

Esta resolução já foi sancionada pela Conferência Europeia de Horários que se reuniu, recentemente, em Nice, e onde estiveram presentes delegados dos Caminhos de Ferro Portugueses.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

A maior locomotiva eléctrica de construção britânica

Os representantes do Governo espanhol inspeccionaram na Vulcan Foundry, em Lancashire, a mais poderosa locomotiva de linha principal que se construíu na Inglaterra, e que desenvolve uma potência de 3.600 cavalos vapor. É a primeira das 60 locomotivas eléctricas de linha principal que se construirão na Grã-Bretanha para os Caminhos de Ferro Nacionais de Espanha.

A rede de caminhos de ferro espanhóis vai estender a electrificação de linhas principais à base de 3.000 volts, em lugar de 2.500 volts, em vista das grandes distâncias a percorrer e do volume do tráfego a que atenderão.

Aumenta no Brasil a produção nacional de carris

Comboios brasileiros estão correndo já sobre carris de fabricação nacional, laminados na grande oficina de Volta Redonda, e o programa de reapetrechamento das linhas férreas do país assente em parte apreciável na produção daquele parque siderúrgico.

Este é um dos mais positivos resultados da extraordinária actividade que Volta Redonda vem desenvolvendo, com economia de milhões de dólares para o Brasil, que há muitos anos não importa carris estrangeiros.

Desde que começou a produzir carris, em Maio de 1947, até ao fim do ano passado, Volta Redonda tinha entregue ao consumo das linhas férreas nacionais 225.692 toneladas de carris e acessórios, o que quer dizer quase um quarto de milhão de toneladas.

A sua capacidade, entretanto, comportava uma produção maior, o que não vinha sendo feito em face do pequeno vulto das encomendas. Em 1948 e 1950 a fábrica produziu mais de sessenta mil toneladas, porém, no ano passado, esta produção desceu a pouco mais de quarenta e duas mil.

Tomaram grande incremento as renovações do material fixo dos caminhos de ferro brasileiros

Este ano, porém, está-se verificando um facto altamente auspicioso. É que, em virtude dos planos de reequipamento ferroviário, as encomendas cresceram de vulto, e a produção dos carris em Volta Redonda aumentou muito. Até o último dia de Maio foram laminadas mais de 27 mil toneladas de carris e acessórios, esperando-se que esta produção cresça mensalmente ainda mais.

Numerosas linhas brasileiras pediram carris a volta redonda, destacando-se, além da Central do Brasil, a Sorocabana, a Mogiana e a Araraquarense.

Estas linhas paulistas estão em plena execução do plano quadrienal recentemente aprovado pelo Governo de São Paulo. Temos, assim, o espectáculo duplamente interessante para o país, que é o de suas linhas de ferro se reequiparem com o material nacional.

Vale recordar aqui que a Companhia Siderúrgica Nacional em muitas oportunidades entregou carris às linhas de ferro sem receber o respectivo pagamento. Este foi o caso, por exemplo, da Central, cujo director declarou pùblicamente, por ocasião do desastre de Anchieta, que no ano passado só havido reconstruído duzentos quilómetros de linha porque Volta Redonda lhe entregara os carris a crédito, e ele ainda os devia.

O facto vem acentuar um novo aspecto do êxito da Companhia Siderúrgica Nacional, que é a sua capacidade financeira, como empresa de economia mixta, de ter como devedores de mais de cem milhões de cruzeiros autarquias ligadas directamente à vida da nação, como as de transporte.

A produção de carris de Volta Redonda, cuja qualidade se equipara às melhores do mundo, é, na realidade, um atestado de que a grande fábrica cumpre fielmente as suas finalidades.

Produzindo cada vez mais carris, e atendendo rigorosamente a todas as encomendas que lhe são feitas, Volta Redonda está deixando o campo livre para as actividades das empresas siderúrgicas privadas no que diz respeito, por exemplo, às barras de relaminação, que ela só fabricou para atender a requisições angustiosas da indústria de transformação, condicionando o fornecimento a um maior ou menor número de encomendas de carris. Como se sabe, Volta Redonda produz, por duas linhas de produção, uma de carris e outra de chapas, de forma que não havendo encomendas de carris e estando a linha de chapas lotada, tem de fabricar outros produtos, como as barras de relaminação. No entretanto, Volta Redonda não compete com as indústrias siderúrgicas privadas, pois o seu programa de produção é de material pesado, que as demais empresas não podem produzir.

Ao XI Concurso das Estações Floridas apresentaram-se 78 estações

O juri atribuiu o 1.º Prémio a Leixões

A Repartição de Turismo do Secretariado Nacional de Informação, no intuito louvável de estimular o arranjo artístico das nossas estações de caminhos de ferro organizou mais um concurso das Estações Floridas, iniciativa que, desde o seu início, em 1941, vem despertando o maior interesse.

Ao XI Concurso, agora efectuado com a íntima colaboração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses apresentaram-se setenta e oito estações, com jardins préviamente seleccionados. Destes eram tão numerosos os que se igualavam em bom gosto e arranjo, que o juri teve grande dificuldade em classificar os melhores.

Os seis primeiros prémios foram atribuídos, depois de profunda apreciação, dado o elevado número de concorrentes que se encontravam em igualdade e pontuação, aos jardins das seguintes estações:

1.º Prémio, de Esc. 2.500$00, Leixões; 2.º Prémio, de Esc. 2.000$00, Valado; 3.º Prémio de Esc. 1.500$00, Runa; 4.º Prémio, de Esc 1.000$00, Olhão; 5.º Prémio de Esc. 750$00, Cete, e 6.º Prémio, de Esc. 500$00, Afife.

O juri, composto pelos srs. eng.º agrónomo Mário Meller Mendes e Inspector Abel Leite Pinto — como representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Alberto Pereira Leite, funcionário superior do S. N. I. atendendo à boa apresentação dos jardins respectivos, resolveu conceder diplomas de Menção Honrosa Especial a: Pero Negro, Celorico da Beira, Nine, Rio Tinto e Caminha e de Menção Honrosa simples a: Gouveia, Vila Meã, Sintra, Torres Vedras, São Martinho do Porto, Louriçal, Luso-Buçaco, Fornos de Algodres, Porto-Trindade, Vizela, Guimarães, Paço Vieira, Caxias, Carcavelos, Parede, Caxarias, Espinho, Valadares, Ermezinde, Barcelos, Tamel, Barroselas, Darque, São Pedro da Torre, Gondifelos, Vila do Conde e Santo Tirso.

Por terem recebido, em anos seguidos ou alternados, Menções Honrosas, mereceram prémios de persistência os chefes das seguintes estações: Pero Negro, Celorico da Beira, Minde, Gouveia e Vila Meã.

A distribuição solene dos vários prémios aos interessados efectuar-se-á brevemente.

Jardim Zoológico de Lisboa

Do ilustre Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico de Lisboa, a quem o Parque das Laranjeiras deve o facto de ser hoje considerado um dos mais belos recintos, no género, que se encontram na Europa, recebemos um lindo ramo de flores. Agradecemos a oferta.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Novembro de 1902)

Pedras e tiros

O registo dos ataques aos comboios em todas as linhas portuguesas assignala hoje os seguintes casos:

1.º Próximo da estação da Moita, foi apedrejado o comboio n.º 15, ficando um passageiro ferido no rosto.

2.º Nas vizinhanças da estação do Monte das Flores, outro comboio foi attingido por grossas pedras, havendo apenas alguns vidros quebrados.

3.º Entre as estações do Sabugo e Cacem, quando passava o comboio mixto de Alfarellos, que chega ao Rocio às 5,36 da tarde, foram disparados alguns tiros, que não attingiram passageiro algum, mas que espalhavam bagos de chumbo nas carruagens!

Ao menos, neste último caso não houve da parte do atirador um propósito muito accentuado de malvadez. Foi talvez uma simples brincadeira, sem pontaria. Teve, quem quer que foi — pois a polícia não nol-o diz — a amabilidade de nem querer tirar um olho a ninguem. Póde dizer-se que foi um tiro... civil!

Homenagem ao Eng.º Manitto Torres

No Sanatório de Paredes de Coura, que se encontrava festivamente engalanado, realizou-se, no dia 11 do corrente, uma sessão de homenagem ao ilustre engenheiro sr. Carlos Manitto Torres, promovida pelos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do País, que, assim, quiseram assinalar e consagrar a sua notabilíssima acção na Comissão Administrativa dos Sanatórios Ferroviários. Presidiu ao acto o sr. Dr. António Braz Regueiro, Director clínico do «Sanatório Ferroviário Presidente Carmona», que tinha a seu lado o homenageado e o Rev.º Arcipreste P.e Moreira de Freitas; o Presidente da Câmara Municipal e o Director Clínico do «Sanatório Ferroviário Vasconcelos Porto», de S. Braz de Alportel, onde hoje se realizará também uma outra sessão de homenagem.

Vários oradores puseram em relêvo o significado e o objectivo da homenagem e as altas qualidades morais e sociais do ilustre ferroviário, que é também um distinto homem de letras.

Pelos doentes e pessoal do Sanatório foram oferecidos ao sr. Eng.º Manitto Torres dois lindos ramos de flores, tendo sido descerradas, respectivamente, pela esposa do homenageado Sr.ª D. Berta Manitto Torres e por sua nora Sr.ª D. Rosa Maria Madail Torres, uma fotografia do homenageado e uma lápida comemorativa daquela sessão.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associa-se gostosamente a estas homenagens, muito justas, ao seu ilustre colaborador e amigo, sr. Eng.º Carlos Manitto Torres.

CURIOSIDADES DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A vida das formigas tem sido surpreendida através de formigueiros de vidro. O açucar de que gostam muito embriaga-as como o alcool embebeda o homem. Criam *vacas:* levam os piolhos do mato a pastar e ordenham-nos, isto é, bebem lhe o «leite», que consiste num suco doce... Possuem hospitais e têm também o seu bas-fonds: formigas desclassificadas na sua sociedade que roubam ovos e comem as formigas jovens...

(do *Coude-a-Coude* de Mons.)

A última moda em «permanentes» é uma à base de raios caloríferos: o cabelo enrola-se em tubos de alumínio e depois em rolos de borracha. Não tem contacto directo com o calor. Dura um ano. Os tubos actuam como se fôssem minúsculos pára-raios.

(da revista *Joie* — Paris)

No mar de Behring, perto de Alaska, há uma ilha onde todos os anos se concentram cêrca de dez milhões de pássaros para pôrem ovos. A ilha não tem vegetação de espécie alguma.

(do *Scope* Londres)

Numa clínica de Filadelfia registou-se um parto quádrupulo: a senhora Katleem Cramel, de 30 anos, deu à luz no referido estabelecimento três meninas e um menino. O nascimento deu-se com seis semanas de antecedência e foi preciso submeter a mãe a uma operação. Em 700.000 partos produz-se um nascimento nestas condições.

(do *Woman's Digest* — N. Iorque)

Há cerca de quarenta anos morreu um nobre Marbol a quem se atribuía uma idade de pelo menos 200 anos. Pouco se sabia a seu respeito. Era um indivíduo insociável, o que explica a sua longevidade: contrair naquela idade novas amizades torna-se fatigante, quando o processo tiver de repetir-se, como neste caso, de quarenta em quarenta anos.

(da revista *La Esfera* — Madrid)

Certos peixes chineses que caminham servindo-se das barbatanas à maneira de pés, foram levados para N. Iorque e deram ali origem a uma nova diversão: as corridas de peixes, numa pista constituída por um recipiente de madeira cheio de água e dividido em duas secções.

(do semanário *Uros* — Barcelona)

Um pescador de Kocela, próximo de Palermo, pescou uma tartaruga de noventa quilos tendo no casco uma inscrição misteriosa, que foi mais tarde decifrada. O texto era russo: «Libertei a minha tartaruga Sónia, no dia 1 de Maio de 1922; pesa 52 quilos, tem noventa centímetros de comprimento e come de preferência sardinhas. Máximo Gorki. —«Capri.» O grande escritor viveu em Capri durante muitos anos.

(do semanário *Bililsen* — Barcelona)

Experiências recentemente realizadas em perto de 6.000 escolas primárias do Arizona, comprovam a teoria sustentada pelos eugenistas de que as crianças concebidas nos meses de inverno são mais inteligentes do que as concebidas nos meses de verão.

(do *Pittsburg Post Gaset*)

Durante vinte e cinco anos os académicos trabalharam no primeiro dicionário da Academia Francesa. A tarefa parecia interminável. Bois Robert escreveu:

«Há 6 anos que se trabalha com a letra F, e eu agradeceria ao destino se me concedesse viver até à letra G».

(de *Le Journal* — Paris)

O historiador inglês Sulley acaba de fazer uma conferência que provocou grande sensação na América. Afirma que foi fundada pelos navegadores franceses antes da fundação de New-Amsterdam, que é o primeiro nome da capital norte-americana. Os franceses teriam desembarcado em 1523 na ilha Manhatan. Em 1602 foram expulsos pelos holandeses.

(do diário «*Sawatates*» — Bucarest)

A aviadora Madeleine Renaud acaba de bater o «record» feminino mundial de duração em planador, até hoje na posse dos aviadores russos. Detém actualmente o record da França de todas as categorias com 7 horas.

(do semanário *Ici Paris* — Paris)

Não vem longe o dia em que se poderá ir de Calais a Dover a pé. Há já um entendimento entre as potências interessadas na gigantesca realização dum túnel que, uma vez construído, ligará Gibraltar com Marrocos.

(do semanário *Fribourgeois* de Bulle)

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia de Circo.
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «O 13.º homem».
OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

AINDA O CASO DA CARREIRA DE ALMENDRA

Dum nosso assinante, residente em Fascôa e com interesses em Almendra, recebemos uma carta sobre as considerações aqui feitas pelo nosso prezado colaborador sr. Guerra Maio, que reproduzimos a seguir, publicando de novo o mapa da região, para melhor elucidação dos nossos leitores.

«O caso da malfadada carreira de Almendra começa a dar que falar e eu venho trazer o meu quinhão ilucidativo para que nenhuma dúvida reste da justiça que nos assiste. A carreira, lançada com os veementes protestos do empresário da Barca d'Alva, foi um sucesso e justificou, largamente, os sacrifícios feitos pelo jornalista sr. Guerra Maio, que não só ofereceu os planos do ramal da estrada da Freixeda do Torrão, sua terra natal, e feitos por um distinto engenheiro, o sr. Luís Serzedelo, que ali foi expressamente de Lisboa, mas financiou, sem juro, os trabalhos feitos econòmicamente e com perfeição, por um amigo seu, o sr. António Rodrigues, trabalhos que importaram em 66 contos e que estavam orçamentados em 87. Desse financiamento está ainda o sr. Guerra Maio desembolsado em 23 mil escudos, porque a Junta de freguesia gastou em outras obras, que não estavam previstas, o produto da venda de terrenos, postos em praça com o fim de se saldar essa dívida. É bom também que se saiba que o sr. Guerra Maio não tinha e não tem terrenos ou culturas que a nova estrada viesse servir.

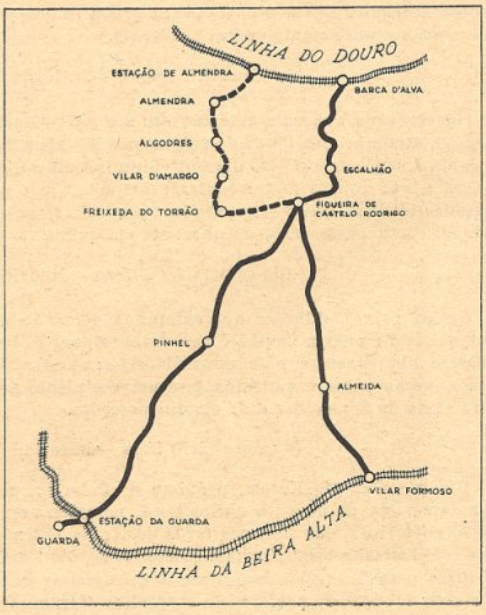
Que ele me perdôe estas inconfidências, que de resto são do domínio público, mas não ficaria de bem comigo mesmo se o não fizesse, tanto mais que o único fim da estrada foi dotar a sua terra com uma carreira de caminhetas de que muitos outros bastante beneficiaram.

O empresário da carreira de Barca d'Alva, ao tomar a de Almendra, e ao abrigo da lei, que lho permitia, prometeu mantê-la diária entre a estação de Almendra e Figueira de Castelo Rodrigo, assim como, três vezes por semana, entre a freguesia de Almendra e aquela vila em sentido inverso, que manteve durante dois anos, com material velho e deixando muito a desejar, mas, no entanto, com regularidade. Queixava-se das tarifas aplicadas serem muito baixas, mas, há pouco, foram elevadas em proporções que vão de 25 a 30 por cento. Todos pagaram sem protesto, porque ele tinha razão. Mas, quando todos esperavam que esse aumento traria uma melhoria de serviço e o transporte das malas do correio, por que nós todos ansiávamos, a carreira passou a três vezes por semana e a outra, em sentido contrário, foi radicalmente suprimida.

Dizem-nos agora que o antigo empresário sr. José Coureiro vai pedir para fazer a carreira Figueira de Castelo Rodrigo - estação de Almendra, nos dias em que o actual empresário a não faz e todos os dias de Almendra - freguesia àquela vila, para permitir a ida à sede do concelho e comarca, e regresso no mesmo dia, assim como a ligação ali, com as carreiras para Escalhão, Almeida, Vilar Formoso, Pinhel e Guarda.

Devo ainda dizer que, apesar das simpatias que o sr. José Coureiro nos merece, não temos interesse especial por que ele efectue a carreira. Que a faça quem quiser. O que nós pretendemos é que o serviço seja diário, nas duas carreiras, que nos tragam as malas do correio e que as cinco freguesias directamente servidas e as três que delas também aproveitam: Vale d'Afonsinho, Quintã e Penha d'Aguia, comuniquem entre si e que gosem das facilidades que o progresso lhes permite. De outra maneira é andarmos para trás.

Para terminar, devo dizer que a região servida pela carreira de Almendra é de todas a mais populosa e, por ironia das coisas, a mais deficientemente servida. Que nos acuda, pois, quem o possa fazer.»



Linhas Estrangeiras

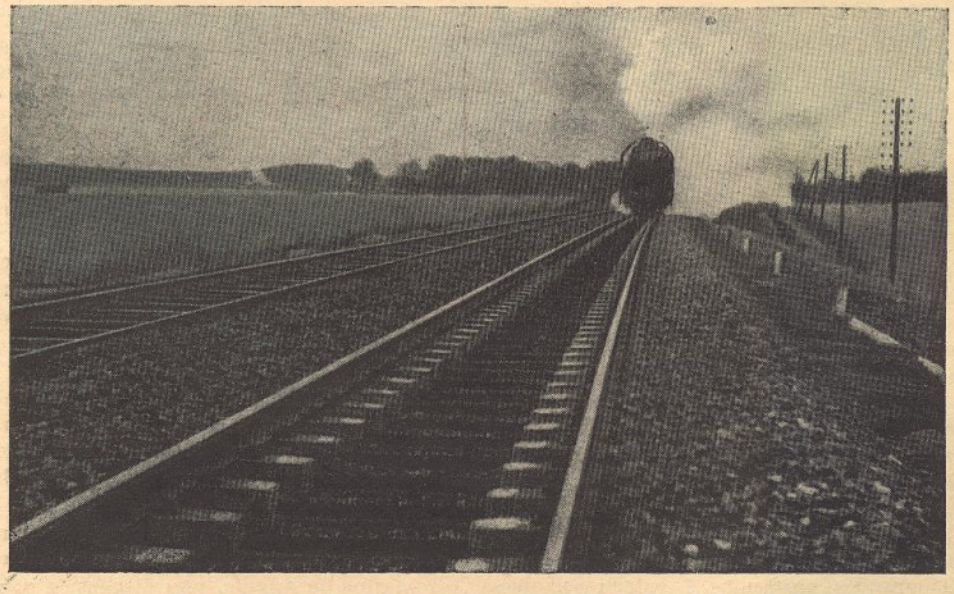
ÁFRICA DO SUL O desenvolvimento dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos, segundo declarou o seu Director em exercício, numa reunião efectuada, recentemente, em Johannesburgo, no que se refere a transporte de mercadorias e em relação ao volume transportado há doze anos, foi de 58 % mais.

O ano passado os caminhos de ferro transportaram 15.700.000 toneladas de carvão, contra 7.700.000 toneladas transportadas em 1938 — ou seja um aumento de mais de cem por cento. O progresso verificado nas actividades construtoras do país podia ser avaliado pelo facto de no ano de 1940/41 os caminhos de ferro terem transportado 750 toneladas de cimento, contra 1.500.000 toneladas em 1951/52. No ano de 1950/51 a contribuição dos Caminhos de Ferro da União da Africa do Sul para o rendimento nacional foi de 94 milhões de libras, ou 7,8 % do total (ou seja: 35 % da contribuição total das indústrias, ou ainda 59 % da contribuição da indústria mineira).

Apesar da enorme subida dos preços, principalmente depois da desvalorização da libra em 1948, houve que criar facilidades adicionais, no sentido de se estar a par com o progresso geral do país. Tiveram de ser construídas linhas duplas e, nas já existentes, tiveram de ser colocadas novas linhas; houve que electrificar linhas e que construir novos depósitos de máquinas e fundições. O Director prevê ainda um grande desenvolvimento a partir do próximo ano, quando chegarem as 320 novas locomotivas a vapor e as 50 eléctricas, que são esperadas até fins de 1953.

— Numa entrevista concedida pelo Ministro dos Transportes, sr. Paul Sauer, à imprensa, este disse que se esperava para breve uma nova remessa de material rolante para os Caminhos de Ferro da Africa do Sul, avaliado em 23 milhões de libras. Algum deste material havia sido encomendado em 1948. Embora tenha havido atrazos nas entregas das encomendas, os Caminhos de Ferro da Africa do Sul conseguiram aumentar de dois terços a capacidade do seu material rolante desde o fim da guerra, tendo o número de vagões em serviço passado de 61.000, em 1946, para o total actual de 80.000. Desde que terminou a guerra foram postas em serviço 300 novas locomotivas, 250 das quais para serviço nas linhas principais. Além disso, espera-se para breve uma encomenda de 370 locomotivas, 240 das quais se destinam a serviço nas linhas principais.

FRANÇA Graças à electrificação da linha de Paris a Lyon, com o horário de inverno serão consideràvelmente acelerados os comboios da grande artéria ferroviária Paris-Nice. O percurso Paris-Lyon será de 4,25 horas (512 quilómetros), o que dá uma média comercial de 120 quilómetros à hora; o de Paris a Nice em 11 horas (1.088 quilómetros), cuja média comercial não atinge, porém, 100 quilómetros, devido à electrificação não ir por enquanto além de Lyon. Com aquele ganho de tempo todas as linhas transversais serão beneficiadas.



Na linha carbonífera do Norte da França estão a empregar-se carris soldados de 700 metros, assentes em travessas «R. S.»

A valorização do Sul de Angola e a colaboração do Caminho de Ferro de Moçâmedes

O caminho de ferro tem sido em Angola um dos principais factores do seu desenvolvimento económico e da sua civilização. Penetrando no interior dessa promissora província ultramarina, que é hoje um dos grandes motivos de orgulho de Portugal, facilita a drenagem dos seus produtos para os portos litorais. Portos e caminhos de ferro colaboram, por isso, estreitamente, na grande obra de fomento que há-de fazer daquela parcela do Império um novo Brasil.

No Sul de Angola, cujo clima é grato aos europeus e cujo solo é bastante fértil, está a operar-se um extraordinário desenvolvimento, não só no litoral mas, também, no interior, onde se multiplicam as plantações do café. A terra promete mas exige a sua exploração. E essa exploração, para ser eficiente, carece da colaboração do Caminho de Ferro de Moçâmedes. O seu prolongamento até ao planalto, contribuirá grandemente para o progresso de uma importante região de povoamento.

No último número do «Boletim da Junta de Exportação da Província de Angola», a propósito da necessidade de se prolongar o Caminho de Ferro de Moçâmedes, que, como referimos no nosso editorial de 16 de Setembro, está abrangido pelo Plano de Fomento, aprovado, recentemente, em Conselho de Ministros, escreve-se o seguinte, depois de se ter frisado, em primeiro lugar, as obras que se impõem ou sejam, além do prolongamento do referido caminho de ferro de Moçâmedes, as que dizem respeito ao aproveitamento hidro-eléctrico do rio Cunene:

«Como ressalta do seu simples enunciado — lê-se no «Boletim da Junta de Exportação da Província de Angola» — estas obras visam três objectivos essenciais: a criação de instrumentos eficientes para a circulação da riqueza, a produção duma energia barata e a concretização duma política de rega.

Os resultados a obter no progresso das terras férteis da bacia do Cunene não são difíceis de prever. Os grandes obstáculos à valorização dessa vasta área são justamente aqueles que, no plano em curso, se intentam remover: dificuldade de comunicações, falta de água, falta de energia acessível e barata. O alargamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes e o seu prolongamento para o sul e para leste, porão à disposição das actividades económicas um excelente meio de drenagem das produções. O aproveitamento hidro-eléctrico — de que a obra já aprovada representa apenas o início — resolverá, cumulativamente com a criação duma fonte de energia barata, o problema fundamental da bacia do Cunene: o aproveitamento das águas que actualmente se perdem por infiltrações em estratos permeáveis.

Desde que não falte a água e se tornem mais fáceis os meios de transporte — tudo o mais se pode confiar da tenacidade e do espírito da iniciativa do colono português. A valorização do armentio indígena, a instalação de indústrias pecuárias e a cultura de géneros alimentícios transformarão ràpidamente toda a zona dos Cuanhamas. E o Sul de Angola subirá para o primeiro plano da economia angolana, a par das terras do café e do sisal.

É à luz destas perspectivas que devem apreciar-se as últimas medidas tomadas pelo Governo Português.

No seu conjunto, as obras recentemente aprovadas são de grande importância para o desenvolvimento de extensas zonas altamente propícias à exploração agro-pecuária e ao povoamento europeu. A sua execução imediata representa mais um entre muitos factos que documentam a constante e esclarecida atenção que o Estado dedica ao progresso e civilização desta vasta parcela de território nacional».

As possibilidades económicas do Sul da nossa Africa Ocidental são muitas e esperam apenas agora a presença, as iniciativas, a inteligência e a tenacidade dos portugueses de boa vontade para as aproveitar e desenvolver.

E como se leu acima, o progresso do grande mundo em formação, que é a nossa província ultramarina de Angola, não dispensa a colaboração do caminho de ferro.

Conservação das juntas dos carris nos Caminhos de Ferro Brasileiros

CONSIDERAÇÕES GERAIS

I — Conforme é do conhecimento geral, as juntas dos carris constituem pontos reconhecidamente fracos da linha, razão pela qual devemos ter o máximo cuidado na conservação desses pontos. A conservação das juntas representa 40 % da despesa total da conservação da superestrutura da linha.

II — O efeito mais nefasto produzido pelo mau estado de conservação das juntas é o martelamento nesses pontos e consequentemente acarretando o amassamento da ponta dos carris com uma série de outras consequências que mais agravam a situação. O recondicionamento das pontas esmagadas dos carris é feita pelo enchimento à solda, usando as também, o sistema de cortar as juntas assim defeituosas e fazendo novas juntas.

III—Todas as vezes que a deformação da ponta dos carris ou o amassamento estiver compreendido entre 0,06 de mm. e 0,09 de mm. deve-se imediatamente proceder ao recondicionamento da ponta dos carris.

IV — Para que uma junta esteja trabalhando em perfeitas condições de conservação, são necessárias as seguintes condições: *a)* Parafusos firmes e apertados; *b)* aperto uniforme de todos os parafusos, ou melhor, todos os parafusos devem ter o mesmo grau de aperto; *c)* folga regulamentar para dilatação dos carris, máxima de 9 mm.; *d)* as travessas das juntas — travessas das juntas e guardas juntas — devem estar em bom estado, ter dimensões iguais, tanto quanto possível, a madeira deve ser da mesma qualidade — branca ou de lei; *e)* espaçamento rigorosamente uniforme e regulamentar de 4 travessas das juntas e perfeita simetria em relação à ponta dos carris. Não há necessidade de diminuir esse espaçamento regulamento das travessas; *f)* soca perfeita nas 4 travessas da junta — o macadam deve ser rigorosamente bitolado e a espessura do lastro uniforme na zona compreendida pelas 4 travessas (tamanho do macadam: menor de 2 1/2 " e maior de 3/4 ").

V — As juntas laqueadas, embora oriundas de vários motivos principalmente pela deformação das extremidades dos carris, parafusos frouxos, imperfeito contacto das talas com os carris, demasiado espaçamento dos dormentes ou folga exagerada para dilatação dos carris, têm como causa principal e fatídica, as más condições de drenagem do lastro, razão pela qual esse serviço deve ser encarado como importantíssimo.

VI — O estado do desgaste, tanto das telas como dos carris, deve ser examinado rigorosamente e, quando verificado, é sinal de que a junta está exigindo ou a substituição da tala ou o emprego de calços de junta — Shims —.

VII — Quando as talas de junção tiverem recorte para encaixe de pregação, não deve esse dispositivo ser utilizado. Isto constituia prática antiga e hoje abandonada como prejudicial. Nenhuma pregação deve coincidir com as extremidades das talas. Essa pregação deve ficar afastada, da ponta da tala, no mínimo, 10 cms.

VIII — Não se deve permitir nas linhas principais carris com maior número de furos do que aqueles das talas.

IX — É terminantemente proibido deixar-se junta de carris nas passagens de nível, em toda a largura da «chapa de rodagem». Para isso deve ser estudada uma distribuição de carris de diferentes tamanhos nessas zonas, a fim de conseguir o objectivo colimado.

X — Antes de proceder a qualquer serviço de conservação da superestrutura da linha — nivelamento, alinhamento, pregação, entalhe, substituição de travessas, etc. — os parafusos deverão ser sistemàticamente reapertados.

XI — Abertura de furos e alargamento dos existentes nos trilhos só devem ser feitos com ferramenta apropriada, ficando terminantemente proibido o emprego do chamado maçarico, arrombador ou outro qualquer artifício que prejudique a estrutura dos carris.

XII — Quando for necessário nivelar a linha com levantamento, torna-se indispensável que as juntas sejam levantadas ao mesmo tempo por «macacos de linha» e com a máxima precaução — a quebra e o entortamento de talas e parafusos é comum em tais operações, quando realizadas sem as devidas precauções.

XIII — Nas mudanças de estações os parafusos devem ser afrouxados de forma a permitir que os carris se adaptem às novas condições de temperatura. No verão a folga das juntas deve ser observada cuidadosamente e, quando necessário, os carris devem ser movimentados para regularização das mesmas — macacos de juntas —. Quando numa unta os carris estiverem unidos a ponto de imobilizá-los, denomina-se «Junta topada».

Armação das juntas

XIV — Antes de serem colocadas as talas de junção deve-se limpar completamente a ponta dos carris e a parte interna das talas de junção, retirando toda e qualquer sujidade existente, bem como as escamas de oxidação do metal. Essa limpeza deve ser feita com escova de aço ou, o que é mais económico e perfeito, por meio da «chama do maçarico».

XV — As ferramentas usadas para armação das juntas são *a)* Chave de parafuso de acôrdo com o tipo do material a ser trabalhado; *b)* martelo de peso regular nunca, porém, marreta de pregação ou outra qualquer.

XVI — Antes de serem colocadas as talas de junção, as mesmas, bem como as extremidades dos carris, deverão ser abundantemente untadas, pela interna, com graxa própria. A superfície de contacto das talas com carris deve ser cuidadosamente untada, estendendo-se essa operação no carril, além das extremidades das talas, 15 cm; a graxa empregada deve ser do tipo grafitada, Texaco n.º 904.

XVII — A juntas serão obrigatòriamente armadas com

todos os seus elementos componentes tais como talas, parafusos, arruelas, não sendo permitido a falta de um único deles.

XVIII — Os carris de secções diferentes, serão ligados por talas especiais, dando origem ao que se denomina de «Junta de transição».

As juntas de transição não podem ficar localizadas em curvas, sendo permitidas, apenas, nas tangentes.

A mesma proibição é feita em pontes, viadutos e túneis e nos aparelhos de mudança de via, na zona entre a ponta da agulha e o cruzamento. Não se deve tolerar diferença maior de 3,2 mm. no alinhamento e nivelamento das extremidades do carril, nas juntas de Transição.

XIX — O aperto dos parafusos de uma junta, que evita os movimentos nos carris, requer cuidados especiais, tais como: *a*) para facilitar o aperto dos parafusos é indispensável que a haste e principalmente a parte filetada, bem como a porca, sejam lubrificadas; *b*) armada a junta com todos os seus elementos componentes, começa-se o aperto pelos parafusos colocados próximos ao centro da tala, para depois, então, serem apertados os das extremidades, o que deve ser feito gradativamente, ora um, ora outro; *c*) a face plana da porca é que deve ter contacto com a arruela; *d*) depois que aos parafusos fôr dada uma certa pressão, procura-se reajustar as talas ao carril mediante uma série de pequenas marteladas em todo o comprimento das talas, isto sòmente quando se tratar de talas de cantoneira. Nas talas sem cantoneiras, fica proibida tal prática; *e*) os parafusos devem ter um aperto inicial de: 9,80 t a 11,34t. Qualquer aperto superior aos limites dados, dificultará o movimento de dilatação e contracção dos carris e consequentemente produzirá um desgaste exagerado na superfície do contacto da tala e do carril; *f*) Os parafusos são comumente apertados com ferramentas manuais apropriadas — chave de parafusos. Quando do aperto fôr à máquina — aparafusadora mecânica — é indispensável que os parafusos não sejam demasiadamente apertados, o que é controlado pela máquina, donde a necessidade de constantes testes na mesma, a fim de que o aperto fique dentro das normas regulamentares; *g*) Os parafusos das juntas isoladas nunca devem ser apertados mecânicamente.

XX — A verificação das condições de aperto dos parafusos deve ser feita de 2 em 2 meses e de forma a mais cuidadosa, com inspecção meticulosa das condições das juntas.

Nos carris novos, recentemente assentados, o aperto dos parafusos deve ser programado conforme segue 1.ª vez — logo após o assentamento do carril; 2.ª vez — no dia seguinte ao assentamento do carril; 3.ª — após decorrido uma semana; 4.ª vez — decorrido um mês.

XXI — Na ocasião da execução do serviço de aperto dos parafusos, se eles apresentarem vestígios de oxidação, o que é notado pela côr ferruginosa em torno da porca e na haste filetada, deve-se antes proceder uma farta brochação com óleo e querozene.

XXII — Os parafusos frouxos nas juntas trazem como consequência um forte e desagradável ruído à passagem das rodas, o que caracteriza a má conservação da linha.

XXIII — A colocação das porcas em relação ao eixo da linha obedece à seguinte norma: *a*) Nos carris de tipo inferior a 34,724 K/m, as porcas obrigatòriamente devem ficar por fóra da linha; *b*) nos carris de tipo superior a 34,724 K/m, as porcas obrigatòriamente devem ficar por fóra da linha.

XXIV - Todos os parafusos das juntas devem ser fartamente lubrificados uma vez por ano, usando-se nessa operação uma almotolia do tipo usado nas locomotivas. A mistura lubrificante usada é a seguinte: 2,3 K de óleo (óleo n.º 37.68) — 0,454 gr. de óleo carbono.

XXV — Por ocasião da substituição das duas talas de junção torna-se necessário a redução da marcha dos trens durante a operação.

XXVI — Quando da montagem ou remontagem das juntas, obrigatòriamente, será feito o reespaçamento das travessas.

XXVII — O fechamento da folga para dilatação, por efeito do escoamento do metal da superfície do rolamento do carril — parte superior do boleto do carril — deve ser combatido pelo esmerilhamento das pontas do carril até a retirada do metal escoado.

XXVIII — Quando fôr necessário proceder-se à desmontagem das juntas dos carris e não sendo possível desatar-rachá-las, procede-se: *a)* Um ligeiro aquecimento das porcas com maçarico; *b*) Só em último recurso é que os parafusos devem ser cortados por meio de uma «talhadeira e malho», tendo-se o cuidado de não golpear o carril.

Juntas isoladas

XXIX — A montagem das juntas isoladas para circuito de vida, deve ser feita com o máximo cuidado a fim de não danificar o material isolante, razão pela qual as mesmas só podem ser trabalhadas com a presença dos feitores da linha e da sinalização.

XXX — Os dois trilhos que compõem a junta isolada só podem ser do comprimento normal — 11,895 m — dada a facilidade de substituição quando necessário.

XXXI — As precauções que devem ser dispensadas às juntas isoladas, são as mesmas que as das juntas comuns, sendo que a socaria e o regime de inspecções devem ser feitos com mais frequência.

XXXII — A aplicação de óleo limpo nas pontas dos carris e nas talas antes da colocação do isolante, evita a ferrugem e corrosão.

XXXIII — Não deve ser aplicada uma junta isolada num carril com as pontas deformadas — vira-se o carril ou substitui-se por outro.

XXXIV — Nas juntas isoladas a humidade deve ser combatida sistemàticamente — o lastro não deve ter contacto com a junta isolada.

XXXV — A folga nas juntas isoladas deve ser apenas a suficiente para a inserção da fibra isolante, isto é, no máximo 6 mm. Essa secção isolante não deve ficar saliente e nem no mesmo plano da superfície de rolamento dos carris e sim 1 mm. abaixo.

XXXVI — Toda e qualquer rebarba, escama, ferrugem ou sujo que apresentêm os carris ou as talas, devem ser removidos antes de se armar uma junta isolada. Os parafusos devem passar pelas buchas de fibra e sem qualquer pancada e fàcilmente colocados à mão.

XXXVII — Quando o material isolante apresentar saliências em relação ao contorno dos carris ou talas, as mesmas devem ser cortadas à serra de metal.

XXXVII — Ancore bem a linha (retensores) antes e depois das juntas isoladas, pela colocação de um número maior de retensores, que o regulamentar.

XXXIX — As juntas isoladas quando em balanço devem ser alternadas, isto é, uma junta distanciada da outra de máximo — 1,10 m; mínimo 0,80 m.

Já se encontra à venda a
NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO
Manual do Viajante em Portugal
MUITO ACTUALIZADO
Pedidos a esta Redacção

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

O «Diário do Governo», n.º 224, III série, de 22 de Setembro de 1952, publica o seguinte:

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a regular o serviço internacional de caminhos de ferro para Espanha e mais além.

O «Diário do Governo», n.º 228, III série, de 26 de Setembro de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é aditado ao referido diploma o artigo 10.º, relativo a telegramas com resposta paga, e são incluídos na relação anexa à citada tarifa mais alguns apeadeiros e localidades servidos pelos mesmos.

O «Diário do Governo», n.º 229, III série, de 27 de Setembro de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo, temporàriamente, o preço especial de $50 por cada tonelada e quilómetro às remessas de castanha comum sem preparo expedidas em grande velocidade.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Por portaria publicada no «Diário do Governo», foi determinado que o caminho de ferro que da estação da Moamba se dirige ao Guijá e ao rio Limpopo, próximo do Caniçado, e, despois de atravessar este rio para a margem esquerda, seguirá, ao longo do seu vale, até à fronteira da Rodésia do Sul, seja denominado, para todos os efeitos legais, «Caminho de Ferro do Limpopo».

Esta denominação obedece ao facto de estar em curso a construção do troço do caminho de ferro do Guijá à margem direita do rio Limpopo e em preparação a de uma ponte provisória sobre esse rio, para servir a passagem do caminho de ferro enquanto se não verificar a construção da ponte-açude posta a concurso, e de se ter resolvido prosseguir na construção desse caminho de ferro até à fronteira da Rodésia do Sul, no Pafuri.

— O quadro do pessoal permanente dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, acaba de ser aumentado com três lugares de inspector, um para o material circulante; outro para a camionagem automóvel e outro para as locomotivas.

Domingos de Lisboa

JARDIM DA ESTRELA
(OU DE GUERRA JUNQUEIRO)

UM verdadeiro Paraíso de araucárias, tílias, buganvilas, dragoeiros, plátanos, álamos, cameleiras, quênsias e freixos, é o Jardim da Estrela, situado entre o Largo que lhe deu o nome e a Avenida Álvares Cabral.

Foi o Conde de Tomar quem, em 1842, sugeriu à Rainha D. Maria II a conveniência de se dotar a cidade com mais este melhoramento que, ao fim de vicissitudes várias, foi inaugurado na primeira semana de Abril de 1852.

O ciclone de 1941 destruiu algumas belas árvores do Jardim, mas a Câmara Municipal logo tomou a seu cargo a valorização do local, alindando-o com requintados desvelos.

Diversas estátuas e alegorias povoam o ambiente deste frondoso Paraíso, onde os lagos, as cascatas e as extensas alamedas, foram colocados com o melhor sentido paisagístico, por forma a categorizarem o Jardim da Estrela como um dos mais belos da parte ocidental de Lisboa.

PASSAM JUNTO DESTE JARDIM:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 9-22
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 26-26A E 28

CARRIS

Publicações recebidas

Os oitenta anos da Casa Africana
—Uma bela «plaquette» comemorativa

Em 1972, completará um século de existência a magnífica organização comercial portuguesa que é a Casa Africana, cujos directores não quiseram, agora, deixar passar o seu 80.º aniversário, sem o comemorar com a publicação duma luxuosa *plaquette* alusiva ao passado, ao funcionamento e às sedes da conceituadíssima firma.

Situam-se tais sedes, como se sabe, em Lisboa — Rua Augusta, Rua da Vitória e Rua dos Sapateiros; no Porto — Rua de Sá da Bandeira e Travessa de Passos Manuel; e no Estoril — Edifício do Cruzeiro e Rua Viveiro (Monte Estoril), mas a expansão fornecedora que delas irradia, todos os dias, abrange o País inteiro, ao serviço da mais vasta e satisfeita clientela.

A esplêndida brochura, largamente ilustrada com vistas das numerosas instalações dos três estabelecimentos e com os retratos dos componentes da firma proprietária — que é, actualmente, Freire da Cruz & C.ª, Ld.ª — historia circunstanciadamente a desvanecedora ascensão que guindou esses estabelecimentos à classe predominante em que eles hoje alinham com os mais gloriosos empreendimentos do comércio nacional.

Entre as primeiras evocações da gigantesca labuta efectuada não foram esquecidos os nomes de Manuel Freire da Cruz e José Freire da Cruz, os dois irmãos comerciantes a quem os antigos proprietários da Casa Africana, srs. Loureiro, Rumina & Azevedo, a haviam cedido por terem de dar maior assistência a outros negócios.

O que foi a administração criteriosa e diligente dos irmãos Freire da Cruz, infelizmente já falecidos, traduziu-se no incremento formidável das instalações da Casa Africana, que eles tiveram a ventura de ver poderosamente considerada com jús a um dos mais altos conceitos económicos das praças de Lisboa e Porto.

Manuel Freire da Cruz, de quem guardamos a mais saudosa recordação, era um homem de irradiante simpatia, de trato insinuante e de energia tão indomável quanto é certo que só a exercia sempre em prol do Bem ou nas conquistas que mais progresso imprimissem à sua firma, que mais eficiência dessem à sua tarefa de organizador, que mais bem estar proporcionassem ao seu numeroso e dedicado pessoal.

José Freire da Cruz também deixou estremecida memória entre as muitas pessoas que tiveram ensejo de conhecer a sua notável obra como prestante colaborador de seu irmão. De sensatíssima ponderação, de competência insuplantável como contabilista, a sua acção influiu poderosamente no desenvolvimento da sua firma e fê-lo grangear no meio comercial o justo renome de grande triunfador.

* * *

Ora, o critério dos dois malogrados comerciantes tem sido prosseguido condignamente pelos srs. Racine Freire da Cruz e Milton Albuquerque Freire da Cruz, ambos filhos de José Freire da Cruz e ambos orientadores actuais da firma, em cuja gerência são valiosamente auxiliados pelos seus parentes, srs. José Manuel Freire da Cruz e Nuno José Freire da Cruz dos Reis. Estes patronímicos, pelo seu número claramente mostram continuar a pertencer à mesma família dos segundos proprietários a Casa Africana — o que pode bem exprimir um título de honra para uma e para a outra.

Primorosamente impressa em papel *couché*, a *plaquette* merece a mais atenta leitura, que foi a que lhe prestámos, vivamente captados pelo interesse do seu texto preclaro, de que inevitàvelmente se colhe uma grande e consoladora impressão de concordância e agrado.

«História da Tauromaquia»

Está publicado o 20.º fascículo da «História da Tauromaquia» (técnica e evolução do toureio) a que Joaquim Duarte de Almeida, escritor e desenhador de mérito, vem dando o melhor do seu interesse artístico, dando assim não apenas uma prova da sua competência técnica, mas, também, da sua devoção pela «Festa Brava».

Neste fascículo conclui-se o capítulo sobre a arte de bandarilhar, tendo-se feito, a propósito, a reprodução de vários desenhos e fotografias, nas quais se vêem os toureiros portugueses Diamantino Vizeu e e Manuel dos Santos em *passes* naturais, e os artistas espanhóis Pepin Martin Vazquez e Carlos Arruza também em passes naturais. O capítulo IV, que se inicia neste mesmo tomo, é consagrado à morte do toiro em praça.

Em «hors-texte» uma bela tricromia de Picasso, o *Picador*.

«Aguas-fortes» de Goya e desenhos de Jayme Duarte de Almeida valorizam ainda este fascículo.

União de Grémios dos Espectáculos

Recebemos o Relatório e Contas referentes aos anos de 1950 a 1951 da União dos Grémios dos Espectáculos, de que fazem parte, em conformidade com o art. 2.º dos respectivos Estatutos, o Grémio Nacional das Empresas Teatrais e o Grémio Nacional das Empresas de Cinema.

Dando-nos relação minuciosa de todas as actividades da União de Grémios, o Relatório apresenta também estatísticas interessantes sobre produção e distribuição de filmes nacionais e distribuição e exibição de filmes estrangeiros, de curta e grande metragem.

Wiese & C.ª, L.da

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS, NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEI CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS; — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.da

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

PARA ENTREGA IMEDIATA

ELECTROLUX, LIMITADA

LISBOA — Sede e Exposição
RUA PASCOAL DE MELO, 7
Telefs. 50516/54130

Exposição
AV. DA LIBERDADE, 141-1.º
Telef. 32901

PORTO—Sucursal e Exposição
PRAÇA DA LIBERDADE, 123
Telef. 25436

Exposição
RUA DE S. ANTONIO, 151

"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:

NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P B X 2 1381-82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107

Os tubos de fibrocimento

Cimianto

SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA

* Inteiriços, resistentes e homogéneos
* Inalteráveis e de duração ilimitada
* Leves, fáceis de transportar e colocar
* Diâmetros absolutamente uniformes
* Junta simplíssima, rápida e segura
* Económicos pela facilidade de transporte, montagem e eliminação dos gastos de conservação.

Consultas à

Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS — Av. Fontes Pereira de Melo, 14 — LISBOA
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128
FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. ALHANDRA 62

E. Pinto Basto & C.ª, L.da

Representantes da:
METROPOLITAN-VICKERS ELECTRICAL EXPORT Co. Ltd.
Fabricantes de locomotivas eléctricas, Diesel-eléctricas, e de turbina; e de automotoras eléctricas e Diesel-eléctricas

North British Locomotive Co. Ltd.
Fabricantes de locomotivas a vapor, e Diesel

SOCIÉTÉ GREGG D'EUROPE
Fabricantes de vagões de Caminhos de Ferro

Avenida 24 de Julho, n.º 1 — LISBOA

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

TELEFONES 6 5166 / 6 5167 / 6 4026 ■ LISBOA

TELEGRAMAS «FRETAMENTO»

BROKERS exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, S. A. R. L.

ARMADORES DE NAVIOS
LISBOA
(221.700 T. D. W. APROX.)

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

SEDE
Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8953

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808

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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100-LISBOA

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA / LOBITO / LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House — 95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLINICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal

Á venda o 2.º volume, muito actualizado

Tosse?
BENZO
DIACOL
XAROPE