

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

— Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA —

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

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

1282

MAIO 1941

A N O L I I I

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

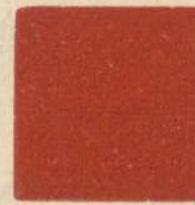
AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.^o M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.^a ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.^a MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.^a JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ



S U M A R I O

Viseu, Porta dos Cavaleiros	255
Curiosidades Científicas, pelo Tenente de Eng. ^a Adalberto Ferreira Pinto	257
Uma «nota oficiosa» do Sr. Presidente do Conselho sobre a soberania portuguesa nos três arquipélagos do Atlântico	259
A Guerra e os Caminhos de Ferro	260
O que a C. P. fez em Caminhos de Ferro no ano de 1940	261
Caminhos de Ferro — Supressão de combóios	262
Há 50 anos — Guimarães a Braga e Fafe, Linhas Portuguesas e Tarifas de Transporte	263
Alemanha, Pátria de filósofos, pelo Dr. José R. Magro	264
Parte Oficial	265
Actualidades Cinematográficas, por António de Carvalho Nunes	267



VISEU

Porta dos Cavaleiros

CURIOSIDADES CIENTÍFICAS

Pelo tenente de Eng.^a ADALBERTO FERREIRA PINTO

II

Estanho

O estanho no estado nativo é raro, e o mineral geralmente explorado é o bióxido de estanho, designado pela «cassiterite» e «pedra de estanho». Além de combinado com o oxigénio, na natureza encontra-se combinado com o enxófre, sob a forma de sulfuretos, tomando o nome de «estananite» ou «estanite» e êste em regra misturados com os sulfuretos de cobre, ferro e zíncio.

Existem minérios de estanho, na Malásia, Índia Holandesa, Málaca, Sião, Austrália, Tasmânia, China, Birmânia, Nigéria, Katanga e Transvaal.

Na Europa, a cassiterite encontra-se na Inglaterra no condado de Cornouailles, na Europa Central no Saxe e Bohémia. A França e Espanha exploram a cassiterite em pequenas quantidades.

Portugal tem relativa abundância de minérios de estanho, encontrando-se vários filões nos distritos do Pôrto (Robordosa), Bragança, Vila Real e no de Viseu.

O estanho, ao contrário do tungsténio, cujo aparecimento data do século passado, é um metal conhecido dos antigos, pois 4.000 anos antes da era cristã, os livros de Moisés falam dêle. Os fenícios e os egípcios extraiam-no das ilhas Cassitérides.

Até ao século XIII, era a Inglaterra o único país produtor de estanho. Em 1240, são descobertos os jazigos de minério dêste metal no Saxe e na Bohémia e mais tarde as navegações portuguesas tornam conhecidos os minérios do estanho, oriundos das Índias e América do Sul, não raras vezes acompanhados de metais preciosos (e. g. prata).

Na época actual, constituindo um metal caro, mesmo os minérios que contenham um pouco menos de 5 quilos de mineral de estanho, por tonelada de minério, são aproveitados.

A produção do estanho comporta 5 operações: concentração do minério, ustulação, redução e afinação; estas operações são de boa economia, por poderem ser executadas próximas à boça da mina.

Para a concentração do minério, escolhe-se êste

e trata-se por lavagens sucessivas em água corrente com dispositivos simples que retêm o minério que é denso. Depois é quedrado, pulverizando-o grosseiramente. A operação da concentração é dada por terminada quando esta chega a 70 % do mineral.

O mineral depois é levado para um forno de revérbero, ou forno de soleira girante, onde se produz a ustulação, separando-se do quartzo por desagregação, transformando em óxidos os sulfuretos, os arsenietos, etc.

Em seguida, o mineral ustulado, ou em tinas com água contendo hiposulfito de sódio, ou mais simplesmente em água corrente se procede a lavagem, de molde a ficar só o bióxido de estanho.

A cassiterite (bióxido de estanho) assim obtida, é depois reduzida. A redução pode ser executada dênde o verdadeiro forno Martin, até ao dispositivo mais elementar ainda hoje usado na China e Malásia, onde é lançado mineral misturado em proporções convenientes com carvão, e depois aquecido. O metal fundido é recebido numa bacia de gusa, passando depois para uma outra onde é remexido com ramos de madeira verde.

Os gases provenientes da carbonização, o vapor de água libertado trazem à superfície do estanho impurezas, que são retiradas.

Em seguida, ou por intermédio de colheres próprias, ou por dispositivo de instalação, lança-se o estanho em moldes ou em água fria.

Conforme a natureza do minério, o cuidado das operações executadas, o estanho obtido, mais ou menos, pode conter, químicamente, ferro, cobre, arsénio, chumbo, antimónio, bismuto, tungsténio, molibdénio, sulfureto, óxidos, etc.

Por isso se procede à operação final da afinação. O estanho bruto é levado para recipientes de gusa, coberto com uma camada de carvão de madeira e novamente fundido. Por liquação o estanho, por ser o mais fusível dos outros metais, separa-se decantando-o.

Para se obter o estanho química puro, trata-se o metal anteriormente obtido pelo ácido

clorídrico, cristaliza-se o sal obtido que depois é tratado pelo carbonato de amónio. O precipitado obtido nesta reacção é lavado, seco, e depois calcinado com carvão de açúcar num cadinho de laboratório, decantando-se depois o estanho que se liberta nesta operação.

Outro processo para purificar o estanho consiste em tratar o metal a purificar dissolvendo-o em ácido hidrofluosilícico e tratar êste soluto, electrolicamente.

O estanho é um metal branco como a prata, muito maleável e ductil, funde a temperatura baixa; é conhecido de todos o poder-se fundir um pedacinho de estanho num bilhete de visita à chama duma vela.

O metal que vimos referindo tem um cheiro especial quando esfregado com a mão.

A sua estrutura é cristalina, quando se dobra uma barra, ouvem-se uns estalidos característicos, chamados gritos de estanho.

Quando exposto ao frio excessivo, torna-se cinzento, perde o brilho e aumenta de volume, e com o calor retoma as características que possuia.

Um decímetro cúbico de estanho pesa cerca de sete quilos e trezentos gramas.

Químicamente, o estanho forma compostos importantes embora só atacável superficialmente pelos agentes atmosféricos, levado ao rubro vivo arde no seio do oxigénio. Ao rubro decompõe a água. Combina-se directamente com o cloro, bromo, iodo, enxofre, selénio, telúrio, fósforo, arsénio, antimónio, silício e com grande número de metais.

O estanho dissolve-se nos solutos de sal amônaco, alúmen e de sulfato de potássio.

São várias e importantes as aplicações do estanho. É matéria prima na Indústria da fôlha de Flandres. O estanho reduzido a fôlhas é aplicado na decoração e na embalagem de vários artigos e géneros alimentícios.

Uma liga de estanho e chumbo calcinado forma a potea de estanho, que é utilizada para pulir o vidro, mármore e metais.

Com diversos metais, o estanho dá várias ligas, algumas conhecidas com o nome de «metal inglês», utilizadas no fabrico de variados utensílios, bandejas, talheres, medidas, tubos, etc. Entra na composição de variados metais antifricção, soldas, etc. A espelhagem dos vidros utiliza o amálgama de estanho.

Na indústria da vidraria, obtém-se os vidros opacos por intermédio do estanho.

Na indústria da faiança, o estanho entra quer na composição da porcelana, quer para a decoração desta, em sais de estanho. Na indústria da tinturaria, os cloretos de estanho são utilizados uns como descorantes, outros como mordentes.

Para determinadas bronzagens de madeiras,

gessos e estuques, é conhecido o emprêgo do «ouro mussivo» (sulfureto de estanho).

Não queremos terminar a ligeira biografia, passe o termo, do estanho, sem referirmos que é, muitas vezes, de importância e de interesse o aproveitamento dos detritos de fôlha de Flandres, ou sua sucata em bom estado, lembrando que metade da produção mundial de estanho é utilizada no fabrico da «lata».

Este aproveitamento tem por finalidade a recuperação do estanho, utilizando-se ainda o ferro resultante desta operação para o reenviar para a fundição.

A recuperação do estanho, dos materiais, de que vimos falando tem sido executada quer por via química, quer electrolicamente.

O tratamento da sucata de fôlha de Flandres aproveitável é feito em grandes torres, onde ela é lançada, fazendo nelas circular o cloro que, libertando o ferro, transforma o estanho em peretoreto de estanho (licor de Libavius), que directamente pode ser empregado para estanhar o cobre e zinco por via húmida, ou para fabricar a purpurina de Cassius, utilizada na douradura da porcelana.

Por via electroquímica, o electrólito é constituído por uma solução de sulfureto de sódio, ou soda, desempenhando a sucata o papel de ânodo, depositando-se o estanho pulverulento no catodo previamente disposto na tina electrolítica.

Volfrâmio-Tungsténio

Com esta designação é conhecido o mineral, constituído pelos tungstatos de ferro e manganésio; no estado natural também existe o tungstato de cálcio que é denominado pelo nome de «Scheelite».

No século passado, a palavra volfrâmio era sinónimo de tungsténio, aparecendo em livros didáticos dessa época, indiferentemente estas palavras para designar o mesmo elemento.

O volfrâmio aparece nos minérios numa percentagem geralmente pequena, percentagem que vai de 2 a 7 %. Em Portugal, que, antes do actual conflito europeu, era o maior fornecedor e produtor de volfrâmio, há filões com uma percentagem bastante rica daquele mineral.

O volfrâmio existe em variadas partes do globo, na Alemanha (Bohémia, Saxe e Hartz), na Inglaterra em Camborne (Cornovailles) e Redruth, na França (Mont Belleux, Puy des Vignes e Meymac). A China e Birmânia possuem os jazigos de maior produção mundial de volfrâmio. Nas Américas e Austrália aparecem alguns jazigos de relativa importância.

Foi no século passado, em 1871, pela primeira vez de que há notícia, que o químico Scheele, descobriu o ácido túngstico, e em 1875 os irmãos

d'Elhuyart conseguem isolar o tungsténio do volfrâmio.

O tungsténio obtém-se por processos de laboratório, quer partindo do ácido túngstico, aquecendo este ao rubro vivo, fazendo passar nêle uma corrente redutora de hidrogénio, quer partindo do tetra ou hexacloreto de tungsténio ou oxicloreto do mesmo elemento, pelo processo utilizado por Woehler, fazendo passar os vapores destas substâncias, misturados com hidrogénio nascente, por um tubo de vidro levado ao rubro.

Industrialmente, o tungsténio obtém-se a partir do seu mineral depois de concentrado em operações idênticas às executadas para a concentração da cassiterite.

O volfrâmio é então misturado com carbonato de sódio, e a mistura fundida num forno de revérbero a uma temperatura de 1000°.

Depois desta operação, a substância obtida é fragmentada, piloada e lexiada em água ebuliente. A solução resultante da operação anterior é tratada pelo ácido clorídrico que precipita o ácido túngstico.

Este precipitado, depois de ter sido filtrado, é lavado em água corrente e seco. Finalmente, este produto é aquecido ao rubro vivo e tratado pelo hidrogénio ou alumínio, ou ainda calcinando-o com o carvão. A temperatura desta operação varia entre 1500 a 1800 graus.

O tungsténio assim obtido pode apresentar uma pureza que vai até 98% e apresenta-se sob a forma de pó, que comprimido a uma pressão de cerca de 1000 quilogramas por centímetro quadrado, numa atmosfera redutora a uma temperatura de 2500 graus, toma o aspecto absolutamente metálico, com as propriedades físicas inerentes dos metais.

Nesta conformidade o tungsténio é susceptível de adquirir um belo brilho metálico; é maleável e ductil, podendo o tungsténio ser reduzido a fios cuja espessura vai até um centésimo de milímetro, mas funde a uma temperatura superior a 3600°.

Um decímetro cúbico de tungsténio para cerca de 18 quilogramas. Químicamente o tungsténio ao calor combina-se com o cloro, bromo, iodo e enxofre; os ácidos sulfúrico e clorídrico atacam-no lentamente. É inalterável ao oxigénio, no entanto, como o grande número de metais, aquecido ao rubro arde no seu seio.

As aplicações industriais do tungsténio têm aumentado em importância com o progresso industrial.

Este elemento encorporado nos ferros ou gusas permite obter aços especiais, de já largo emprêgo, e alguns imprescindíveis para vários artefactos bélicos; com él se obtêm os aços rápidos (além do tungsténio, contém crómio) que a quente conservam uma dureza elevada permitindo grandes velocidades de trabalho com mínimo desgaste, fabricam-se ímans, etc.

O tungsténio, combinado com o carbono, dá uma substância de grande dureza, que permite trabalhar materiais muito duros.

Os filamentos das lâmpadas eléctricas, os catodos e ánodos das lâmpadas de raios X, além da substância suporte, são constituídos pelo tungsténio.

Os quadros de radioscopy são constituídos, em parte, pelo tungstato de bário, ao qual devem a fluorescência que possuem sob a acção dos raios X.

Não podemos deixar de dizer que, sendo um elemento de química relativamente recente, tem aplicações adequadas ao moderno progresso da ciência.

Uma NOTA OFICIOSA do Sr. Presidente do Conselho sobre a soberania portuguesa nos três arquipélagos do Atlântico

O Chefe do Governo enviou à Imprensa a seguinte «nota oficial»:

«No dia 6 do corrente, o senador Pepper convidou, em discurso público no Senado, o governo dos Estados Unidos a tomar medidas mais vastas e ousadas no sentido da defesa do país, enunciando entre estas a ocupação dos Açores e do arquipélago de Cabo Verde. O discurso segue-se a repetidas alusões da Imprensa norte-americana das últimas semanas a intensões que a Alemanha teria de ocupar o território continental português e aquelas ilhas, devendo os Estados Unidos antecipar-se-lhe na operação, para melhor garantia da sua defesa.

O Governo português embora lamente a desenvoltura com que de vários lados se traça o destino de países estranhos ao conflito actual, não pode evitar, nem mesmo apresentando queixas ou protestos junto dos respectivos governos, que as várias agências emissoras se acusem mútuamente e lancem as piores suspeitas sobre a intenção de uns e outros Estados violarem os direitos de terceiros países.

Trata-se, em geral, só de obter certos efeitos internos ou

internacionais de propaganda; e precisamente neste caso o Governo português está habilitado, por declarações expressamente feitas pelo Governo dos Estados Unidos, a dizer que as ideias do senador Pepper, como outras do mesmo género lançadas pela Imprensa americana, não correspondem de modo nenhum ao seu pensamento de absoluto respeito pela soberania portuguesa.

Mas porque o sistemático silêncio a este respeito poderia parecer excessivo e sofrer interpretações que não estariam de acordo com a situação real nem com a compreensão dos nossos direitos, o Governo declara o seguinte:

1.º — Não lhe foi até ao presente feito nenhum pedido ou sugestão relativamente à eventual utilização de quaisquer portos ou bases das costas ou ilhas portuguesas por qualquer dos beligerantes contra o outro ou por terceiros Estados.

2.º — O Governo tem-se ocupado da defesa dos três arquipélagos do Atlântico reforçando os meios existentes, como afirmação da sua soberania em termos de poderem resistir a algum ataque de que porventura sejam objecto, embora o não espere.

O PRESIDENTE DO CONSELHO

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXII — (Atrazado)

Aviões alemães de reconhecimento, armados, bombardearam, conforme indica a D. N. B., uma fábrica da Escócia setentrional e atacaram, com fogo de metralhadoras, um acampamento militar, muitos combóios de mercadorias e colunas motorizadas da Inglaterra meridional.

— A R. R. informa que na «frente grega» houve combates de carácter local. Os destacamentos italianos aéreos efectuaram acções ofensivas, lançando bombas e granadas sobre as colunas de reabastecimento e concentrações de tropas. Uma das formações de bombardeamento atacou as instalações militares de Salónica, atingindo as obras do pôrto, os depósitos de carburantes, as docas e a estação do caminho de ferro. Foram observados grandes incêndios. Em combates aéreos com os aviões de caça adversários foram abatidos dois dêstes. Um dos bombardeiros italianos não regressou. As unidades navais do «eixo» bombardearam as posições inimigas ao longo da costa grego-albanesa.

— A D. N. B. diz que nos caminhos de ferro romenos só poderão viajar membros do Exército e funcionários do Estado, mas munidos de autorização especial.

O general Antonesco ordenou que o serviço de combóios de passageiros recomeçasse embora com determinadas restrições. O presidente do Conselho assinou um decreto, ordenando a militarização de todas as prefeituras de polícia, instaladas nas fronteiras, nos aeroportos e nas estações ferroviárias, que ficarão sob a fiscalização do Estado Maior do Exército.

— A D. N. B. afirma que a aviação alemã efectuou vôos de reconhecimento sobre a Gran-Bretanha e atacou uma estação de Londres. As tripulações dos aviões observaram que as bombas atingiram instalações, edifícios e vias férreas.

— Segundo informa a D. N. B. aviões alemães atacaram Londres e outros pontos da Inglaterra, principalmente aeródromos, fábricas e vias férreas.

— Informa a D. N. B. que foram atacadas instalações ferroviárias da Inglaterra e que a aviação

alemã executou um ataque contra as instalações ferroviárias ao Norte de Cambridge. Foram eficazmente bombardeados uma estação de mercadorias e um combóio. As tripulações alemãs observaram um grande incêndio, na estação.

— A D. N. B. comunica que ataques em vôo rasos, cheios de êxito, dos aviões de combate, dirigiram-se contra aeroportos, campos de tropas, instalações ferroviárias e colunas de camiões, no Sul e no Sueste da Inglaterra. Bombas, em cheio, destruíram hangares e os aviões que nelas se encontravam. Também caíram bombas em estações, vias férreas e sobre dois combóios em marcha. Ao Norte de Portsmouth foi atacado, com extraordinário êxito, um acampamento de tropas.

— A aviação inglesa, segundo a E. T., bombardeou, com êxito, a ponte ferroviária de Awash, próximo de Addis-Abeba. Uma bomba que a atingiu em cheio causou grandes estragos na via.

— A E. T. anuncia que os bombardeiros da R. A. F. atacaram os aeródromos de Chinele e Diredauá. Em Chinele, foram bombardeados violentamente aviões inimigos e depósitos escondidos no mato, ao longo da pista de aterragem. Em Diredauá, foram atingidos em cheio quartéis e a estação de caminhos de ferro. «Caças» sul-africanos fizeram um ataque a pouca altura, contra aviões pousados no solo, em Massauá, e incendiaram um depósito de petróleo de Adiugril.

— Informa a E. T. que Catania e Comiso, na Sicília, foram bombardeadas, sendo causados grandes estragos nos respectivos aeródromos pelos bombardeiros britânicos, que lançaram muitas bombas de alto poder explosivo, bem como grande número de projectéis incendiários. Irromperam muitos fogos, que originaram espessas colunas de fumo negro e eram visíveis a mais de 48 quilómetros de distância. Julga-se que aparelhos inimigos estão a arder nos hangares próximos. Também se registaram estragos nas pistas de aterragem, assim como em estradas e linhas férreas próximas. Dêstes bem sucedidos «raids» os aparelhos britânicos conseguiram regressar sem novidade.

— Pela E. T. sabe-se que as autoridades militares britânicas revelaram que os paraquedistas ingleses recentemente lançados nas províncias italianas da Calábria e da Lucânia causaram grandes estragos nas comunicações ferroviárias. Foram dinamitados importantes troços de via e fábricas produtoras de energia eléctrica, segundo informam muitos dos paraquedistas que conseguiram regressar à base.

— A E. T., referindo-se ao avanço dos ingleses na Líbia, diz que as fôrças atacantes só podiam dispor de munições conduzidas em camiões, pela única estrada existente, desde o «terminus» da via férrea em Marsa Matruh.

O que a C. P. fez em caminhos de ferro no ano de 1940

Publicamos em seguida uma nota circunstanciada dos trabalhos de conservação e reparação, feitos nas linhas e edifícios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Apesar das inúmeras dificuldades com que todas as empresas lutam na hora presente, a C. P. conseguiu, com um esforço digno de registo, fazer algumas obras que muito beneficiaram a sua extensa rede:

— Reparação com estacaria e blocos de betão no pavimento cimentado que defende as fundações dos pilares de encontro da ponte da Vala da Azambuja.

— Construção dum apeadeiro ao Km. 314,993 da linha do Norte.

— Transformação do apeadeiro de Canelas em estação.

— Modificação e ampliação da estação de Castelo Branco.

— Construção da marquise da estação de Alfarede.

— Ripagem e nivelamento das curvas entre os Km.^{os} 310 e 330 da linha do Norte.

— Construção da parte metálica do pontão para a passagem superior em Campolide (via A) sobre a variante da linha de Sintra.

— Soldadura de 11.152 cochins de agulha.

— Montagem de 180 quilómetros de linhas telefónicas.

— Substituição de instalações telegráficas por telefones em 103 estações.

— Substituição de 200 quilómetros de fio do traçado aéreo.

— Grande reparação na ponte cais de Lisboa-Santo Amaro.

— Rectificação do traçado aéreo com a deslocação de 3.500 postes.

— Renovação da via entre Panoias e Funcheira.

— Modificação do E. P. da estação de Beja.

— Montagem de 415 quilómetros de linhas telefónicas.

— Nova sinalização do Lavradio a Barreiro-A.

— Construção de uma plataforma entre as linhas 1 e 2 da estação de Barcelos.

— Assentamento de via na variante do viaduto de Quebradas ao Km. 67,938 da linha do Douro.

— Construção de uma plataforma junto à P. N. ao Km. 3,734 da linha de Cintura do Porto.

— Construção dum desvio entre os Km.^{os} 15,934 e 16,200 da linha de Cintura do Porto.

— Instalação dum posto de transformação de 3 × 600 KWA, 30.000 Volts, no Barreiro.

— Instalação dum posto de transformação aéreo 2 × 380 KWA, 30.000 Volts para alimentar a aparelhagem de soldadura Shoteweld empregada nas carruagens de aço inoxidável, em montagem nas Oficinas do Barreiro.

— Montagem de 120 motores eléctricos para comando individual de máquinas ferramentas do Barreiro, primitivamente accionadas por correias.

— Instalação de iluminação e electrificação da toma de água na estação de Estarreja.

— Electrificação da toma de água da estação de Aveiro.

— Aplicação de sobreaquecimento de vapor às locomotivas da série 400 (em 5 locomotivas) conforme estudo elaborado nos Serviços Técnicos da Companhia em 1939.

— Aquisição de 28 carruagens de aço inoxidável à firma americana BUDD, sendo 11 mixtas de 1.^a e 2.^a classe e restaurante, 4 de 2.^a classe e furgão grande, 2 de 3.^a classe e furgão pequeno e 9 de 3.^a classe. Seis destas carruagens foram recebidas montadas e as restantes por montar, pelo que foi criada nas Oficinas do Barreiro uma secção especial para proceder à sua montagem (3 carruagens já montadas até fim de 1940).

— Carénage da locomotiva n.^o 503 para rebocar as composições dos comboios rápidos 52/55 formadas com carruagens americanas.

— Transformação de carruagens.

68 de 2 eixos, a saber :

17 de 1.^a classe em mixtas de 1.^a/2.^a classe

9 mixtas de 1.^a/2.^a classe em 3.^a classe

42 de 2.^a classe em 3.^a classe

Todas com
corredor e
W. C.

16 de bogies, a saber :

1 de 1.^a classe.

3 mixtas de 1.^a/2.^a classe.

2 de 2.^a classe.

5 em mixtas de 1.^a/2.^a classe.

3 salões de 3.^a classe.

2 em salões de luxo.

CAMINHOS DE FERRO

Foram suprimidos, a título transitório, nas linhas da C. P., alguns combóios, muitos dêles de longo curso, entre os quais o «rápido» Lisboa-Pôrto «Flecha de prata»

Deixaram de circular, a título transitório, os seguintes combóios da C. P.: na linha do Norte, a partir de 3 do corrente, ascendentes n.ºs 3 e 5 (omnibus), entre Santarém e Entroncamento, e entre Setil e Santarém, respectivamente, n.º 55, «rápido» Lisboa-Pôrto «Flecha de prata», e suas ligações de e para Coimbra, que parte da estação do Rossio, às 18 e 6, às terças, quintas e sábados, e n.º 121 (omnibus), entre Lisboa (Rossio) e Entroncamento, diário, com partida às 22 e 50; descendentes: n.ºs 6 (omnibus) e 102 (semi-direto), respectivamente, entre Santarém e Setil e entre Entroncamento e Lisboa (Rossio); a partir do dia 4, n.º 2 (omnibus), entre Entroncamento e Santarém; a partir do dia 5, n.º 52 «rápido» Pôrto-Lisboa «Flecha de prata», e suas ligações de e para Coimbra, com partida do Pôrto, às 9 e 10, às segundas, quartas e sextas-feiras.

A partir do dia 5, o combóio (omnibus), n.º 103, faz paragens em Braço de Prata, Sacavém, Póvoa e Alverca, respectivamente, às 13 e 42, 13 e 45, 13 e 48, 13 e 55 e 13 e 59, admitindo no percurso Lisboa (Rossio)-Azambuja, os portadores de bilhetes da tarifa especial n.º 1 — passageiros (tranvias).

Igualmente, a partir do mesmo dia, o combóio (omnibus) n.º 204, tem paragens em Barcarena, Queluz, Amadora e Benfica, respectivamente, às 12 e 22, 12 e 24, 12 e 26 e 12 e 30, admitindo no percurso Cacém-Lisboa (Rossio), os portadores dos mesmos bilhetes.

Linhos de Leste e da Beira Baixa, e ramal de Cáceres, a partir do dia 3, combóios n.ºs 122 e 123 (mistos), entre Tôrre das Vargens e Badajoz; a partir do dia 7, n.º 163, às segundas, quartas e sextas-feiras, entre Abrantes e Guarda; n.ºs 101 e 104, entre Marvão e Valência de Alcântara; a partir do dia 8, n.º 164, às terças, quintas e sábados, entre Guarda e Abrantes. Os passageiros procedentes de Lisboa (Rossio), com destino à linha do Leste e ramal de Cáceres, ou linha da Beira Baixa, seguem dali, pelo combóio n.º 15 (às 22 e 10), até Entroncamento, onde passam aos combóios n.ºs 121 ou 161, respectivamente, e os procedentes das mesmas linhas, e do referido ramal, e chegados a Entroncamento, no combóio n.º 102, seguem para Lisboa (Rossio), pelo combóio n.º 18, às 14 e 19.

Linha do Oeste, a partir do dia 5, combóios n.ºs 206 1.328 e 1.325 205 (omnibus), entre Cacém e Torres Vedras; linhos da Lousã e da Figueira a Coimbra, a partir do dia 5, n.ºs 502 e 507 (tranvias), entre Coimbra e Figueira; linhos do Minho e Douro, a partir do mesmo dia, n.º 611 ou 613 (omnibus-misto), entre Nine e Viana; n.ºs 623 e 624, entre Pôrto e Ermezinde; e 1.601 (tranvias), entre Pôrto e Campanhã; a partir do dia 6, n.ºs 602 (omnibus), entre Viana e Nine; e 701, 703, 706 e 708, entre Pôrto e Barca de Alva, que foram substituídos pelos n.ºs 5.121, que parte do Pôrto, às 9 e 10) e chega a Barca de Alva às 15 e 45, e 5.122, com partida de Barca de Alva, às 12 e 40 e chegada ao Pôrto, às 20 e 21.

A partir do dia 5, o (tranvia), n.º 735 faz paragem em

Contumil, Rio Tinto e Palmilheira, respectivamente, às 19 e 35, 19 e 35 e 19 e 39.

(Tranvias): entre Lisboa (Rossio), Queluz, Cacem e Sintra, a partir do dia 5, n.ºs 1.317 e 1.322; e 1.323 e 1.328 (às segundas, terças, quartas, quintas e sextas-feiras), e 1.325; nos mesmos dias e aos sábados; a partir do dia 6, n.º 1.301 (todos os dias, excepto às segundas-feiras); entre Lisboa e Azambuja, a partir do dia 5, n.ºs 1.411, entre Lisboa (Rossio) e Vila Franca; 1.413, entre Braço de Prata e Azambuja; 1.416, entre Vila Franca e Braço de Prata; 1.418, entre Azambuja e Lisboa (Rossio) e 1.426, entre Vila Franca e Lisboa (Rossio), todos os dias, excepto aos domingos; a partir do dia 6, n.º 1.041, entre Lisboa (Rossio), e Vila Franca, todos os dias, excepto às segundas-feiras, e 1.417, entre Lisboa (Cais dos Soldados) e Vila Franca, que será substituído pelo n.º 1.419; entre Aveiro e Pôrto, a partir do dia 5, n.ºs 1.510, entre Pôrto e Espinho; 1.515, entre Espinho e Campanhã, e 1.519, entre Espinho e Pôrto, todos os dias, excepto aos domingos; a partir do dia 6, n.º 1.502, entre Pôrto e Espinho, todos os dias, excepto às segundas-feiras.

Linhos do Sul e Sueste, a partir do dia 6, n.ºs 811 e 816, entre Barreiro e Casa Branca. Por este motivo, desde aquele dia, foram estabelecidas as carreiras 31 e 32, e modificadas as marchas dos seguintes combóios: linha do Sul, n.ºs 2.803, parte de Casa Branca às 5 e 3; e chega à Funcheira às 11 e 30; 801, parte de Lisboa às 8 e 10, do Barreiro, às 8 e 55 e chega a Vila Real às 16 e 47; 813, Beja, às 13 e 30; Faro, às 21 e 24; 2.801, Casa Branca, às 15,51; Funcheira, à 1 e 4; 815, Lisboa, às 19 e 10; Barreiro, às 19 e 54; Casa Branca, às 22 e 50; 814, Casa Branca, às 9 e 58; Barreiro, às 12 e 15; Lisboa, às 13; 816, Beja, às 17; Casa Branca, às 18 e 40; 802, Vila Real, às 13 e 10; Barreiro, às 21 e 7; Lisboa, às 21 e 50, e 824, Vila Real, às 14 e 55; Tunes, às 18 e 48, respectivamente. (Tranvias), entre Lisboa, Barreiro-A, Seixal, Pinhal Novo, Setúbal e Praias-Sado, n.º 815, parte de Lisboa, às 19 e 10; do Barreiro, às 19 e 54; e chega a Pinhal Novo, às 20 e 24; 945, Pinhal Novo, às 20 e 43; Setúbal, às 20 e 59, e Praias-Sado, às 21 e 12, respectivamente. Entre Setúbal e Praias-Sado, só se efectua aos domingos e apenas, nos meses de Junho a Setembro; 947, Lisboa, às 20 e 20; Barreiro, às 21 e 2; Setúbal, às 21 e 42; 932, Setúbal, às 6 e 18; Barreiro, às 6 e 58; Lisboa, às 7 e 55; 814, Pinhal Novo, às 11 e 50; Barreiro, às 12 e 55; Lisboa, às 13; 946, Setúbal, às 20 e 5; Pinhal Novo, às 20 e 23, respectivamente; entre Vila Real de Santo António e Lagos, n.ºs 897, Tunes, às 18 e 53; Lagos, às 20 e 18; e 894, Lagos, às 13 e 10; Tunes, às 14 e 36, respectivamente; via fluvial, carreira n.º 7, parte de Lisboa às 9 10 e chega ao Barreiro, às 9 e 45; carreira 25, Lisboa, às 20 e 20; Barreiro, às 20 e 55; carreira 31, Lisboa, às 22 e 35; Barreiro, às 23 e 10. Só se efectua aos domingos, e apenas nos meses de Junho a Setembro; carreira 4, Barreiro, às 7 e 20; Lisboa, às 7 e 55; carreira 32, Barreiro, às 21 e 15; Lisboa, às 21 e 50; carreira 28, Barreiro, às 22 e 35; Lisboa, às 23 e 10, respectivamente. Esta última, também só se efectua aos domingos e, apenas, nos mesmos meses; ramal do Montijo, combóio n.º 957, parte do Pinhal Novo, às 20 e 45; e chega ao Montijo, às 21 e 8; linha do Sueste. 884, parte de Moura, às 14 e 20 e chega a Beja, às 16 e 44.

Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Por falta de espaço somos forçados a retirar neste número a reportagem sobre o almôço anual dessa briosa unidade, que publicaremos no próximo número

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Maio de 1891)

Guimarães a Braga e Fafe

Conforme dissemos, e segundo o alvará que publicamos na *Parte Oficial* d'este numero, foi concedido á companhia dos caminhos de ferro de Guimarães o poder prolongar a sua linha até Fafe.

Isto, porém, levantou fortes reclamações da parte de Braga que se sentiu prejudicada com esta concessão, chegando a formular-se representações para que a concessão fosse annullada.

A tempo, porém, um melhor criterio, encaminhou as tendencias inimigas de Braga para uma solução muita mais rasonável, vindo pedir que, simultaneamente com a linha para Fafe, se concedesse e construisse outra entre Guimarães e Braga.

Esta pretensão tinha a vantagem de harmonizar todos os interesses, fazendo-os convergir ao mesmo fim commun, e removendo, portanto, as dificuldades que resultavam da oposição em que se encontravam as duas cidades minhotas, e tornando possível ampliar a Braga este melhoramento importantíssimo, pelo qual ella desde longo tempo suspira.

Foi assim que o governo resolreu tomar-lhe em consideração as representações e ouvir a companhia concessionaria da linha de Fafe sobre esta modificação ou ampliação da concessão.

Esta presta-se, pela sua parte, a construir aquelle ramal de ligação, mas parece que, pelos estudos actualmente feitos, não o poderá fazer sem que lhe seja garantida uma certa receita kilometrica n'aquelle troço.

Como, porém, o ministro não está d'accordo em acceder desde já a esta exigencia, entendeu-se mais prudente proceder a novos estudos, e para esse fim foi ampliado por mais 3 mezes o prazo para a apresentação do projecto definitivo da linha de Fafe, o que permitirá á companhia poder apresentar este estudo conjunctamente com o da linha de Braga. O aviso d'essa prorrogação já veiu publicado, e sel-o-ha por nós no proximo numero.

Linhos portuguezas

Companhia das Docas do Porto — Reuniu extraordinariamente o conselho de administração d'esta Companhia das Docas do Porto, a fim de tomar conhecimento de uma proposta de um grupo de capitalistas que, tendo feito aquisição da linha ferrea de Medina del Campo a Salamanca, tratam de vendê-la, oferecendo a preferencia á Companhia das Docas.

O conselho resolveu não optar, com o fundamento de que a aquisição da linha trazia encargos que não seriam compensados pelas vantagens resultantes de tal aquisição.

Estes encargos eram, ao que nos consta, representados por 27 250 obrigações de 1.^a hypotheca sobre a linha, offerecidas pelo Norte de Hespanha que lhes dá a garantia, enquanto que o conselho da Companhia das Docas tinha votado a aquisição até 1:100 contos, isto é, menos de metade.

Estação Central do Rocio — Parece que no proximo mez começará o serviço dos comboios correios do Norte e Leste na estação Central.

Isto depende sómente da abertura á circulação dos dois troços de linha que formam a ligação n'este sentido, sendo um, o complemento da linha Urbana, desde a bifurcação de

Campolide até Sete Rios, e o outro da linha de Cintura, entre Chellas e Braço de Prata.

Este ultimo já foi ha dias examinado pelos engenheiros do governo que sobre elle deram, ao que nos consta, parecer favoravel.

O horario será o mesmo que principiou hoje a vigorar, parlindo os comboios do Rocio á mesma hora que hoje sahem do Caes dos Soldados.

Ascensor da Bica — Vão muito adeantados os trabalhos.

A construcção e installação da machina motora está prompta tendo já começado o assentamento da linha na parte inferior da grande rampa.

Diz-se que em julho estará prompto a funcionar.

Comboios de mercadorias — No intuito de ser facultado tanto quanto possível o descanso aos domingos ao pessoal dos serviços do Movimento e Tracção, a Companhia Real resolveu que, desde 15 do corrente sejam suprimidos aos domingos os comboios de mercadorias entre Entroncamento e Pombal, Pombal e Lisboa na parte que corresponder a esses dias, Coimbra B e Porto e Lisboa e Amieira.

Por excepção a parte do comboio n.^o 19 comprehendida entre Lisboa e Entroncamento fica suprimida nas segundas-feiras.

Nos domingos ficam também suprimidos os comboios supplementares de mercadorias.

Foram ao mesmo tempo tomadas as disposições necessarias para que aproveitando-se os comboios ordinarios de mercadorias dos sabbados e segundas-feiras, e os mixtos aos domingos, se evite quanto possível o atraso no transporte de mercadorias.

Loanda a Ambaca — Segundo consta ao *Correio de Loanda* no kilometro 180 d'esta linha não ha agua, nem por ali perto.

Por cada pipa que vai de Cabiri, paga-se 5 mil e tantos réis, o que na verdade é caro. E por isso, diz a mesma folha, que as actuaes taxas das mercadorias são muito elevadas, e que precisam de uma forte reducção para os generos pobres ou de pequeno valor que transitam na linha.

Ascensor da Graça — A companhia instou com a camara municipal para que lhe autorise o assentamento d'esta linha, o que lhe permitirá dar trabalho a 150 operarios. Da camara depende sómente esta solução que ao mesmo tempo que promove o beneficio publico, ajudará a debellar a crise operaria.

Novos horarios — Começa hoje a vigorar novo serviço de comboios em quasi todas as linhas portuguezas a saber: Leste e Norte, Oeste, Beira Alta, Minho e Douro, Guimarães, Vizeu e Mirandella.

Segunda via — Brevemente será aberta á exploração a segunda via entre Azambuja e Sant'Anna, devendo n'um dos proximos dias ser examinada pelos fiscaes do governo.

Tarifas de Transporte

Compartimentos reservados — A direcção do Sul e Sueste tendo posto em circulação as novas e luxuosas carruagens que ha pouco lhe chegaram do estrangeiro e que são consideradas de 1.^a classe, sem obrigar, portanto a qualquer pagamento de sobretaxa, resolveu que os passageiros que pretendem ocupar um compartimento reservado em 1.^a classe pagarem a importancia minima de quatro ou seis logares, conforme o compartimento tiver seis ou oito, para um percurso não inferior a 100 kilometros; se o numero de passageiros exceder, porém, o indicado, os excedentes pagarem os seus logares.

A administração só se responsabilisa pela satisfação de pedidos de compartimento reservado, no caso de o haver disponivel e de não resultar inconveniente para o serviço, e quando o pedido fôr feito com a antecedencia de duas horas em relação á da partida do comboio do ponto extremo.

ALEMÃANHA, PATRIA DE FILÓSOFOS

Pelo DR. JOSÉ R. MAGRO

A filosofia dá, quanto possível, a «altitude» do pensamento do Homem em relação à imensidão do universo. Os grandes filósofos são, por isso, génios que ascenderam a regiões inacessíveis, brilhando como astros nesse prestígio de luz que dir-se-ia fantástico fogo num céu constelado de ideias sublimes. Esse enorme clarão da inteligência que ilumina o mundo e que provém do incomensurável, exerce uma extraordinária fascinação, pelo mistério intuitivo desse condão que tornou imortal o poder sugestivo e penetrante da genialidade germânica. A Grécia deu-nos filósofos dum arrôjo inaudito, cujo espírito especulativo adquiriu, para a explicação do fenómeno do Homem e do Cosmós, deduções surpreendentes.

A Civilização Mediterrânea fulgura pela garra de investigação (excepcional força de agudeza analítica) de pensadores que arquitectaram como que um novo mundo para o conhecimento das coisas. Mas nenhum povo eleito da Filosofia — no sentido mais puro e na mais inabalável projecção do designativo — foi tão longe, ou melhor, subiu tão alto, como aquêle que tem por símbolo a águia altaneira. A influência de Leibniz e de Kant, expoentes máximos do idealismo teutónico, é decisiva na história da filosofia europeia dos séculos XVIII e XIX.

O primeiro transformou radicalmente a escola de Locke e deu evidente amplitude aos conceitos de Condillac, cuja doutrina estacionara numa espécie de metafísica eclética. O segundo é sem dúvida o mais original, o mais subtil e também o mais profundo dos filósofos. A multiplicidade de induções e de «verificações» do seu sistema revolucionou o mundo filosófico. O critismo kantiano edificou o monumento do estudo experimental do homem e do universo. Há «novas verdades» matemáticas na *Antropologia Pragmática* do filósofo de Koenigsberg — verdades que se tornaram eternas, uma vez reveladas através dessa teoria das forças que, sob a designação de «virtualidade», já Leibniz adicionara ao mecanismo cartesiano. A razão de Kant parte dum vastíssimo conhecimento psicológico, para um «sentido íntimo» que é o seu mundo transcendental. É, pois, um lógico-idealista. A razão não é uma aquisição da experiência: ela rege o mundo e preside à natureza inteira. Um ateísmo desenfreado combateu o postulado ideológico do autor da *Critica da Religião nos Limites da Razão Simples* e muitos dos que seguiam a escola naturalista dum Diderot consideraram com ironia que Kant não fôra além daquele ponto em que a prudência fez estacar Voltaire e o sentimento fez delirar Rousseau... O certo é que a crítica especulativa de Kant teve uma projeção universal. A lei moral — o imperativo categórico kantiano — implica a liberdade e esta por sua vez demonstra a existência *a priori* da lei moral. Com esta lei, Kant refundiu a Filosofia e o mundo sentiu que o maior de todos os filósofos surgira finalmente. Ninguém, como êle, foi mais arguto e mais sábio na crítica das doutrinas morais fundadas na educação, na constituição civil, na sensação, no sentido moral e na idea da perfeição.

Depois de Kant, Fichte ocupa um lugar também proeminente. É um nome glorioso. O idealismo germânico encaminha-se ainda para Deus. É o filósofo extremamente complexo que estabelece as relações transcendentais entre o subjectivo e o objectivo. *O eu absoluto, infinito não é o eu humano, é Deus.* É à volta dêste raciocínio que Fichte constrói a mais potente fortaleza do espírito filosófico de há um século. A filosofia alemã torna-se ninho de águias, onde não chega, em seus vôos indecisos, o frágil pensamento de outros filósofos. O mundo, desiludido pelo excessivo pessimismo sensualista do pensamento anglo-saxão, abandona velhos ídolos.

O positivismo negativista sente o vácuo à sua volta. A alma humana já não procura Deus entre dúvidas e sombras: encontra o Ser Supremo na claridade duma intuição espantosa. Foi esta a lição admirável de Fichte.

Schelling é, em seguida, o filósofo de renome mundial, que assombra e deslumbra. O seu idealismo é a *identidade absoluta*.

A doutrina revela a garra dum pensador expositivo. As ruínas dos velhos pardieiros do materialismo são pulverisadas por essa teoria do absoluto que equivale à universalidade das coisas, o absoluto no qual se identificam a natureza e o espírito. Como tudo está em tudo, o homem para explicar o universo só tem que escutar o seu pensamento.

A história da filosofia alemã de 1770 a 1830 tem em Hegel uma força formidável que lhe confirma o prestígio. É o Sócrates da Germânia.

Discorrendo com base na contradição, (*onde quer que exista alguma coisa, existe igualmente o seu contrário*) a sua obra vastíssima e duma complexidade só acessível às grandes inteligências, resume-se na prova duma fundamental identificação entre o espírito humano e a razão divina. Na sua *Encyclopédia* estabelece-se o porquê da ordem universal e desenvolve-se por uma dialéctica imanente a idea real do Ser Puro, indeterminado, concreto, idêntico em si e ao não — ser —, numa palavra a Idea. A razão humana transforma-se mais uma vez pelo idealismo da filosofia germânica na razão universal e criadora. O conteúdo da filosofia hegeliana é o «pensamento puro», onde convergem o subjectivo e o objectivo que definem o *Espírito Absoluto*. Para Hegel o cristianismo é a suprema expressão do sentimento religioso.

Shopenhauer é o Protagoras da filosofia alemã. O seu idealismo, quase místico, trouxe-lhe a convicção de que o mundo não é mais do que um fenômeno intelectual e que a inteligência é um fenômeno orgânico e material. O alto espírito da filosofia germânica alcança, por vezes, o sublime nas concepções do filósofo da Vontade — para quem a vontade é a essência universal, a substância-pensamento de Spinoza. «Há dois mundos: a aparência e a realidade absoluta», e entre um e outro, as teorias de Schopenhauer revestem-se do espiritualismo de Platão.

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



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 97, I série, de 28 de Abril publica o seguinte:

Decreto n.º 31:233

Reconhecendo-se que a actividade dos agentes transitários de mercadorias se vêm desenvolvendo em condições que reclamam a adopção de medidas tendentes, por um lado, a obter uma melhor disciplina no exercício daquela actividade e, por outro, a assegurar esse mesmo exercício apenas àqueles que dêem suficiente garantia de capacidade económica e moral;

Atendendo a que as excepcionais circunstâncias do momento impõem a necessidade de se intervir no sentido de se obter a coordenação indispensável, em matéria de transportes, de todas as actividades, principais ou auxiliares, que com êles se relacionem;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

CÂMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS

I – Constituição e fim

Artigo 1.º É criada a Câmara dos Agentes Transitários, com sede em Lisboa e dependente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, organismo para-corporativo, dotado de personalidade jurídica e administração autónoma.

Art. 2.º A Câmara tem por fim disciplinar a profissão de agente transitário de mercadorias.

Art. 3.º Nenhuma entidade singular ou colectiva, nacional ou estrangeira, poderá exercer a actividade de agente transitário sem prévia inscrição na respectiva Câmara.

§ único. As entidades não inscritas serão consideradas concorrentes desleais, ficando sujeitas às disposições aplicáveis da legislação comercial ou penal e às regras disciplinares estabelecidas neste diploma.

Art. 4.º São condições de inscrição:

- a) Pagar contribuição industrial do grupo C;
- b) Possuir uma organização adequada à realização da actividade do agente transitário;
- c) Ter plena capacidade comercial, de harmonia com a lei;
- d) Ter reconhecida solvência e probidade comerciais.

Art. 5.º Considera-se agente transitário toda a entidade singular ou colectiva, nacional ou estrangeira, que exerce a actividade de intermediário em operações de trânsito e as inerentes e acessórias.

II – Organização e funcionamento

Art. 6.º A Câmara dos Agentes Transitários é dirigida por uma direcção e um conselho geral, fiscalizados por um delegado do Governo.

Art. 7.º O conselho geral é constituído por todos os sócios inscritos e dirigido por uma mesa composta de um presidente e dois secretários, todos eleitos na reunião ordinária daquele.

Art. 8.º A direcção é composta de três membros: um presidente e dois vogais, eleitos pelo conselho geral, e todos confirmados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 9.º O delegado do Governo será de livre nomeação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações e deverá fiscalizar a persecução dos fins atribuídos à Câmara por este decreto e dar a esta conhecimento das directrizes ministeriais, velando pela sua execução.

Art. 10.º O conselho geral funcionará em reuniões ordinárias e extraordinárias.

Art. 11.º O conselho geral reunir-se-á ordinariamente duas vezes por ano: uma, até 31 de Março, para apreciar, discutir e votar as contas da gerência e o relatório anual da direcção; outra, em 30 de Novembro, para eleger a mesa, apreciar, discutir e votar o orçamento para o ano seguinte, elaborado pela direcção, e eleger os membros desta, de dois em dois anos.

Art. 12.º Serão extraordinárias todas as outras reuniões convocadas pelo presidente do conselho geral, que é o presidente da mesa, para tratar de quaisquer assuntos.

§ único. A convocação poderá ser feita espontaneamente pelo presidente do conselho geral ou por solicitação de qualquer membro da direcção, delegado do Governo ou grupo de, pelo menos, cinco sócios.

Art. 13.º As convocações serão feitas com, pelo menos, a antecedência de oito dias e mediante aviso publicado em dois jornais dos mais lidos de Lisboa e do Porto.

Art. 14.º O conselho geral não poderá funcionar nas reuniões extraordinárias sem a presença de, pelo menos, metade dos seus componentes.

§ único. Se na segunda convocação não se atingir este mínimo, funcionará com qualquer número de sócios.

Art. 15.º Será permitida a representação por escrito, sendo porém suficiente procuração particular.

Art. 16.º As votações serão nominais ou por sentados e de pé, escolhendo o conselho aquela que será adoptada, mediante prévia votação pela última fórmula, antes do início dos trabalhos de cada reunião.

Art. 17.º Seguir-se-ão na disciplina dos trabalhos das reuniões as normas usuais adoptadas em direito comercial.

Art. 18.º À direcção, depois de confirmada pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, compete especialmente:

- a) Representar a Câmara em juizo e fora d'ele;
- b) Dar execução às disposições deste decreto, às resoluções do conselho geral e às orientações traçados pelo Governo;
- c) Organizar os serviços necessários ao bom funcionamento da Câmara e contratar o pessoal necessário;
- d) Elaborar os regulamentos internos, submetendo-os à aprovação do Ministro, depois de ouvido o conselho geral;
- e) Prestar todas as informações úteis aos seus associados e dar-lhes conhecimento de tudo o que lhes possa interessar;
- f) Apresentar anualmente ao conselho geral as contas da gerência, um relatório sobre a sua actividade e o projecto do orçamento para o ano seguinte;
- g) Duma maneira geral, tomar todas as resoluções administrativas e propor ao conselho geral a melhor maneira de resolver os assuntos que interessem à Câmara e à classe.

§ 1.º Quando a direcção, no todo ou em parte, não fôr confirmada, far-se-á nova reunião do conselho geral para a nomeação de um ou vários membros. Se o Ministro não concordar ainda com os escolhidos, nomeará os sócios que entender, mas fundamentará em despacho, que será publicado no «Diário do Governo», as razões da sua resolução.

§ 2.º Ninguém se poderá escusar, excepto por motivo de doença, a fazer parte dos corpos directivos.

§ 3.º A divisão das funções directivas será feita pelo presidente da direcção.

Art. 19.º Os cargos de membros da direcção, da mesa, do conselho geral e do delegado do Governo serão remunerados mensalmente com a importância que fôr fixada em despacho pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

ARQUIVO
HISTÓRICO

III — Despesas e receitas

Art. 20.^o As despesas da Câmara dos Agentes Transitários serão as previstas no orçamento, depois de aprovado.

Art. 21.^o O orçamento será organizado de harmonia com as disposições aplicáveis do decreto n.^o 29:049, de 10 de Outubro de 1938.

Art. 22.^o Qualquer documento que importe uma movimentação de fundos terá de ser assinado por dois membros da direcção, normalmente o presidente e um dos vogais.

Art. 23.^o As receitas serão constituídas:

a) Por uma cota de inscrição de 100\$, cobrada por uma só vez;

b) Por uma cota mensal de 20\$;

c) Por um adicional à comissão cobrada pelo agente transitário por cada operação por ele realizada, de harmonia com a tabela que será encorporada no regulamento deste decreto;

d) Pelas multas aplicadas aos inscritos, em virtude de procedimento disciplinar.

IV — Serviço e pessoal

Art. 24.^o A Câmara dos Agentes Transitários terá os serviços necessários à realização dos fins fixados neste diploma e demais legislação corporativa.

Art. 25.^o Todo o pessoal será contratado e livremente admitido pelo presidente da direcção. Contudo, sempre que isso seja conveniente, será a admissão feita depois de concurso documental, a que se seguirá prestação de provas escritas com carácter prático imposto pela natureza do serviço que o candidato fôr desempenhar.

§ único. O concurso documental será só exigido para os lugares que pressuponham habilitação técnica especial.

V — Penalidades

Art. 26.^o A falta de probidade profissional e as infrações a este decreto e demais legislação corporativa, bem como a não observância justificada das directrizes ministeriais, deliberações do conselho geral e da direcção, serão punidas com:

a) Censura por escrito;

b) Multa pecuniária de 500\$ a 50.000\$;

c) Suspensão até um ano;

d) Eliminação.

Art. 27.^o A aplicação das penalidades é da competência da direcção, havendo recurso para o conselho geral.

Art. 28.^o Ninguém pode ser punido sem a prévia organização de um processo disciplinar, que se iniciará pela notificação de uma nota de culpa, tendo o argüido oito dias para apresentar a sua defesa por escrito.

§ único. Sendo necessário juntar documentos e não podendo êles obter-se no prazo fixado no corpo do artigo, pode o interessado requerer da defesa que lhe seja concedido prazo razoável para os poder juntar. Neste caso o presidente da direcção apreciará definitivamente.

Art. 29.^o Quem quiser recorrer para o conselho geral da condenação do presidente da direcção comunicá-lo-á, por escrito, ao presidente do conselho geral, que, dentro de oito dias, convocará o mesmo extraordinariamente ou incluirá também este assunto nos trabalhos da reunião a realizar dentro desse prazo.

§ único. Tratando-se de multa, não será dado seguimento ao recurso sem que a importância respectiva seja depositada nos cofres da Câmara.

Art. 30.^o Da decisão do conselho geral há recurso para o Ministro, a interpor pela direcção ou pelo inculpado.

§ 1.^o Este recurso será feito mediante petição apresentada ao delegado do Governo, que a submeterá a despacho nos quinze dias posteriores à sua recepção, informando o que tiver por conveniente.

§ 2.^o Do despacho ministerial será dado conhecimento ao interessado por escrito.

Art. 31.^o As penalidades aplicadas dar-se-á publicidade como se segue:

a) Censura e multa: mediante circular enviada a todos os associados;

b) Suspensão e eliminação: mediante a publicação em dois jornais de maior tiragem, um de Lisboa e outro da localidade onde o associado exercer habitualmente a sua actividade.

§ único. Sempre que a direcção o reputar conveniente poderá, além da publicidade especialmente indicada na alínea b) do corpo do artigo, usar-se comutativamente a da alínea a).

VI — Disposições gerais e transitórias

Art. 32.^o O ano social corresponde ao ano civil.

Art. 33.^o Todas as importâncias cobradas pela Câmara serão depositadas na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.

Art. 34.^o A primeira direcção será de livre nomeação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 35.^o No caso de ser decretada a extinção da Câmara, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações resolverá sobre a aplicação a dar aos respectivos bens.

Art. 36.^o Todas e quaisquer alterações voluntariamente feitas aos estatutos sê-lo-ão mediante resolução do conselho geral, mas o Ministro deverá confirmá-las e sempre poderá indicar aquelas que reputar necessárias ou úteis.

Art. 37.^o O presidente da direcção despachará directamente com o Ministro das Obras Públicas e Comunicações ou, por delegação do mesmo Ministro, com o director geral de caminhos de ferro.

Art. 38.^o Considera-se subsidiária deste diploma a demais legislação corporativa e comercial, bem como os usos e costumes do comércio, quando não contrariem os seus princípios fundamentais.

Art. 39.^o O Ministro das Obras Públicas e Comunicações aprovará por simples portaria o regulamento deste decreto e esclarecerá por meio de despacho as dúvidas que se suscitarem na interpretação das suas disposições.

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

Paços do Governo da República, 28 de Abril de 1941. —
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Duarte Pacheco.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Espectáculo

Actualidades Cinematográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

OS FILMES QUE DÃO BRADO

O público português é vário e caprichoso: aplaude uma ou outra obra-prima, como acorre em massa para ver uma produção de somenos importância mas que teve o condão de lhe «dar no gôto»...

Os exibidores mostram-se por vezes perplexos na escolha dos seus programas e só uma longa experiência faz com que não sossobrem num mar cheio de imprevistos escolhos.

O exemplo mais frisante que conhecemos foi o que se passou com o «Rei dos Borlistas», verdadeira sorte grande arriscada a ficar na mão do cauteleiro à míngua do comprador.

São inúmeros os casos de filmes que fizeram êxito estrondoso no estrangeiro, para serem depois recebidos friamente entre nós, e vice-versa.

Donde se depreende que o público português tem personalidade própria, que provém da maneira «muita sua» com que reage perante factos e sentimentos.

A sua simpatia ou antipatia pelos artistas em voga acusa também um cunho muito pessoal: o Bing Crosby, cantor da rádio, imensamente popular na América, está praticamente impossibilitado de se exibir em Portugal, onde já conta um número respeitável de pateadas, e a actriz Maë West, mesmo nos tempos de maior nomeada em Hollywood, foi sempre recebida com desagrado entre nós.

Pela lista, que a seguir apresentamos, dos filmes que ultimamente deram brado em Lisboa, se avalia bem da heterogeneidade do gôsto das nossas plateias, e do «mistério» que às vezes rodeia esse mesmo gôsto.

Balalaika — 9 semanas de exibição na vasta sala do Eden constitue um êxito invulgar. A canção do filme anda pelas ruas gemida nos violinos dos cegos e cantada pelos garotos, na letra portuguesa. É uma produção caracteristicamente «comercial», isto é, feita para o grande público, que se deixa embalar pela música, aliás inspirada. Nelson Eddy canta superiormente o conhecidíssimo trecho dos «Barqueiros do Volga», com novas e atraentes ressonâncias.

Peço a Palavra! — É um filme de Frank Capra, a que não falta portanto um sentido de crítica social. Desta vez o

consagrado realizador põe em foco o Senado americano, assunto este de grande actualidade.

A corrupção da demo-plutocracia é posta em imagens admiráveis, levando ao conhecimento do público os meandros onde se agitam os Peppers, de pés e mãos atolados em asfalto, a mercandejarem a soberania do povo... (5 semanas no Politeama).

Os 7 Cavaleiros da Vitória — Filme colorido de Cecil B. de Mille, servido por um elenco de primeira ordem: Gary Cooper, Madeleine Carroll, Paulette Goddard, Preston Foster, Georges Baneroft, etc.. A Polícia Montada do Canadá muito fotogénica nas suas fardas vermelhas. O tema folhetinesco é compensado pela realização vigorosa de Cecil de Mille e pela interpretação. (2 semanas no Tivoli).

Correspondentes de Guerra — Realizado por Hitchcock, cujo trabalho em «Rebecca» ficou assinalado de maneira notável, este filme vive o ambiente da guerra. O ataque, por engano, dum barco inimigo a um «Clipper» dá lugar a imagens de bom cinema. Trata-se duma obra de marca, com o pequeno senão dum propósito de propaganda... interventionista. (Vai na 2.ª semana, no São Luiz).

Data Memorável — Deanna Durbin sempre graciosa e fresca, um pouco mais senhora, encantando com a sua voz de cristal. Kay Francis, a seu lado, representa como boa actriz que é.

Pode dizer-se já afoitamente que Deanna Durbin venceu a passagem tormentosa de menina para rapariga: apresenta-se como artista consumada, quer no canto como na interpretação. (45 exibições no Odeon e no Palácio).

As Mãos e a Morte — Deixámos para o fim a estreia mais recente, mas que desde já podemos classificar um êxito pela «classe» que o filme revela.

Trata-se dum trabalho que aborda um tema invulgar e que foi considerado pelos exibidores como não-comercial, isto é, sem possuir dados seguros para a conquista do público.

Não constitue um caso isolado o facto dum filme de valor real ser posto à margem da exibição corrente só com o receio do público não compensar a exploração.

A revista «Animatógrafo» meteu ombros à tarefa de não deixar cair na sombra as obras-primas dignas de melhor destino e confiando em que os cinéfilos hão de secundar os

seus bons esforços, assumiu a responsabilidade de os exibir, com a colaboração das empresas distribuidoras.

«As Mãos e a Morte», de Lewis Milestone é a primeira pedra branca duma campanha que desejamos auspiciosa.

CINEMA NACIONAL

Dois documentários (SPAC e Tobis Portuguesa) fixaram a gigantesca Manifestação Nacional do Terreiro do Paço e algumas passagens do discurso de Salazar.

Através do Império vai passar essa pujante afirmação dum povo que quer e confia e, também, a palavra serena e sempre definitiva do Chefe.

— «Lobos da Serra», de Brun do Canto, deve ser estreado no próximo mês de Junho.

Aguardamos confiadamente o novo trabalho do autor da «Canção da Terra».

— «Ala, Arriba!» de Leitão de Barros e Alfredo Cortez, está em plena produção.

Recentemente foi filmada na Póvoa do Varzim a reconstituição da Procissão do Desterrado, que costuma ser a mais grandiosa manifestação da Fé poveira.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — 21,45 — «Amor de Perdição». AVENIDA — 21,45 — «A ama seca». VARIEDADES — 21 e 23 — «Lisboa-1900». MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «A Tendinha». APOLO — Às 21 e 23 — «Toma lá pinhões!».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O Conde de Chicago».

POLITEAMA — 21,30 — «A Batalha do Oiro».

TIVOLI — 21,30 — «Gente Alegre».

SÃO LUIZ — 21,15 — «Correspondente de Guerra» — «Crucet».

CONDES — 21,30 — «A Espada de Honra».

ODÉON — 21,15 — «Data Memorável».

PALÁCIO — 21,30 — «Data Memorável».

OLÍMPIA — 14,30 às 24 — «Paga para dançar».

CHIADO TERRASSE — 21,15 — «A Dança dos Sexos».

CAPITÓLIO — 21 — Programa duplo.

LYS — 21 — «A Dança dos Sexos».

PARIS — 21 — «Coração dum Trovador».

EUROPA — 21 — «Reportagem da Guerra dos Balkans».

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.

CINE-ARTE — 21 — «Reportagem da Guerra dos Balkans».

CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.

REX — 21,15 — Programa duplo.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Büssing Nag

Camiões a óleos pesados de 10.000 e 11.000 kilos

Tractores a óleos pesados com atrelados até 15:000 de carga

Agentes exclusivos para Portugal:

Estande Auto-Importadora Omnia, L.^{da}

85, Rua Magalhães Lemos, 93 — PORTO

PIMENTEL & CASQUILHO, L.^{DA}

ENGENHEIROS

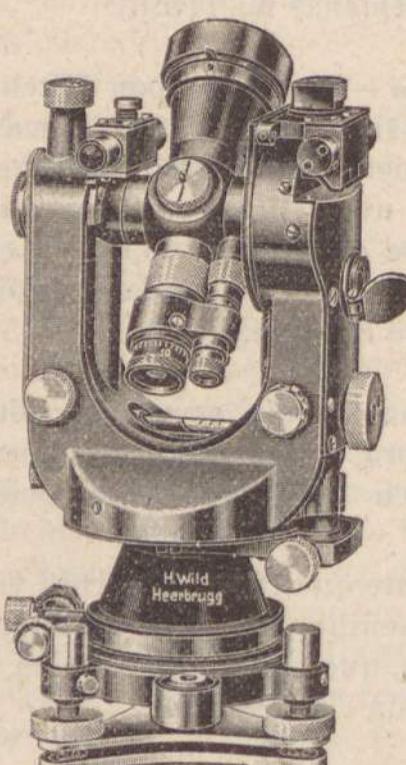
Rua Eugénio dos Santos, 75
(Esquina Travessa S.º Antão)

L I S B O A

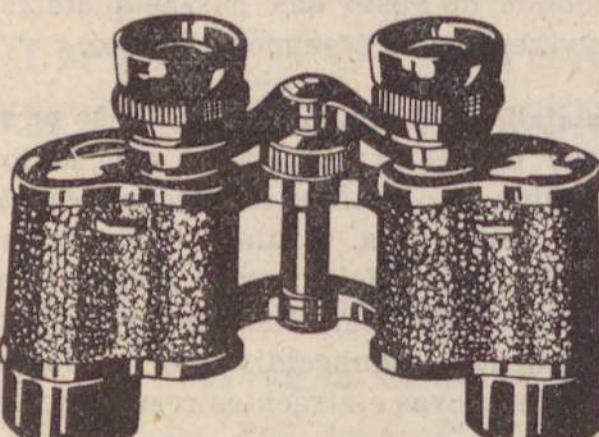
Telefone PBX. 24314
Telegramas: TECNA

INSTRUMENTOS DE PRECISÃO CIENTÍFICOS E INDUSTRIALIS

Material topográfico para estudos e implantações
Instrumentos de medição e controle industriais
Aparelhagem para laboratórios de ensaios e análises
Ferramentas para mecânica fina e de precisão



Material para desenho e Papelaria técnica
Equipamento para salas de estudos e projectos
Instrumentos ópticos de observação e medida
Livraria técnica, científica e educativa
Oficina de construção e reparações de aparelhos



CASA ESPECIALIZADA DESDE 1926