

8.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Julho de 1955

Número 1621

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5. Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

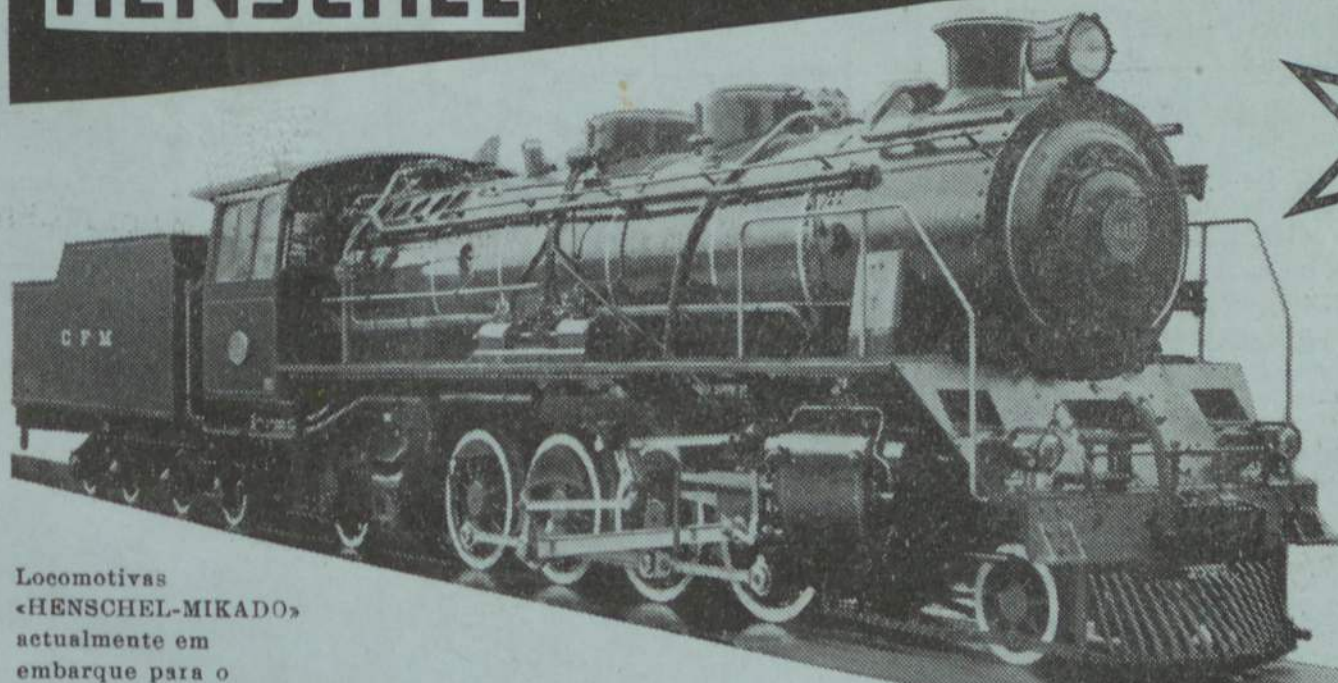
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 — LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas

«HENSCHEL-MIKADO»

actualmente em
embarque para o

CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIAO, 23 • LISBOA

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ - Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade - Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição - Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor - Tubos de aço para caldeiras - Tubos de aço para sondagens - Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas - Tubos para a indústria de petróleo API - Tubos de aço para canalizações subterrâneas - Tubos hidráulicos - Tubos para elementos de sobreaquecedores - Garrafas de aço para gases liquefeitos - Postes tubulares.

SOVEDA-SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens - Eixos de rodas - Pertis para caixilharia metálica - Peças forjadas - Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos - Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICGUET, Hautmont Nord - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

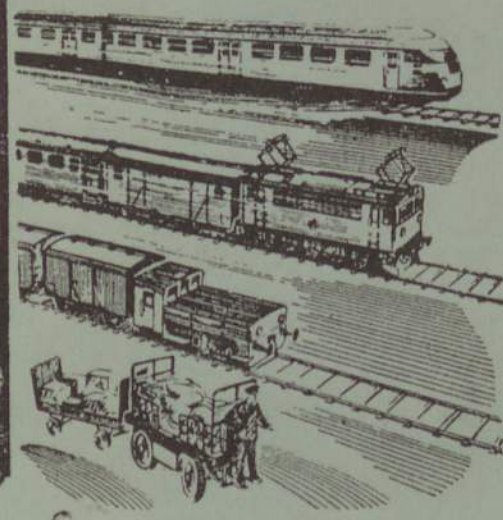
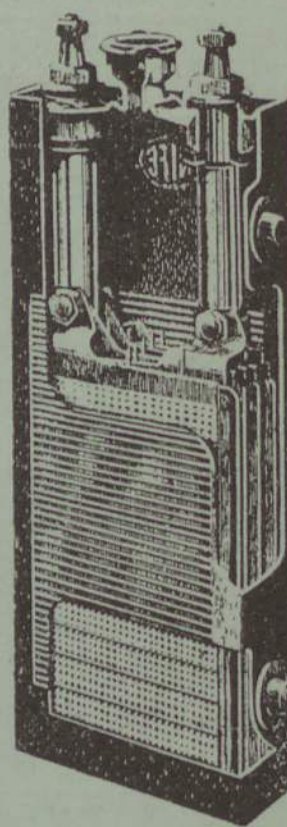
STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR»-UNION SIDERURGIQUE LORRAINE-Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores - Telef. PABX 21381-21382

LISBOA

136, Rua do Almada - Telef. 27167 - PORTO



Baterias Alcalinas - Ferro - Níquel - Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 42188 - LISBOA

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

A'gua muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados

de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

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

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 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1621

1—JULHO—1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

Os Caminhos de Ferro de Angola no ano de 1954	205
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	207
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	211
Linhas Estrangeiras	212
Recortes sem Comentários	214
Ecos & Comentários, por SABEL	215
Parte Oficial	216
Assembleia Geral da C. P.	216
Publicações recebidas	217
Espectáculos	217
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»: O nosso aniversário	217
Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	218
Jardim Zoológico de Lisboa	218



Os Caminhos de Ferro

de Angola

no ano de 1954

POR oferta do Governo do Banco de Angola recebemos o Relatório e Contas, referentes ao exercício de 1954 desta instituição, à qual o fomento da nossa grande província ultramarina deve serviços que nunca será demais enaltecer.

Como sempre, a leitura destes Relatórios oferece-nos o panorama das principais actividades económicas angolanas, a sua repercussão na vida nacional, destinando também um capítulo especial, de grande interesse, aos caminhos de ferro.

A esse capítulo vamos dar toda a nossa atenção e, como habitualmente, continuaremos a arquivar nas nossas páginas dados e observações sobre a importância das quatro companhias de caminhos de ferro que estão ao serviço da província, o seu movimento, as suas receitas e a parte que lhes cabe no desenvolvimento da economia africana.

Durante o ano de 1954 os caminhos de ferro registaram o seguinte movimento:

	De passageiros	Carga (ton.)
Caminho de Ferro de Amboim . . .	5.954	28.227
» » » » Benguela . . .	792 709	1 127.510
» » » » Luanda	288.421	222.519
» » » » Moçâmedes .	28.818	62.791
	1.115.882	1.441.047

A estes números correspondeu a receita

total de 400.167 contos, deste modo efectuada e cobrada:

	De passageiros	De carga
Caminhos de Ferro de Amboim	190	3.262
» » » » Benguela . . .	12.963	339.909
» » » » Luanda	7 769	30.236
» » » » Moçâmedes .	1.349	4.489
	22.271	377.896

No total, a receita apurada em 1954, é superior em 31.403 contos à de 1953, embora o tráfego de mercadorias e transporte de passageiros—explica o Relatório do Banco de Angola—tenha decaído na linha de Luanda, o de carga tenha baixado no caminho de ferro de Amboim e o de passageiros no caminho de ferro de Moçâmedes.

Passemos agora a resumir o que a respeito desses quatro caminhos de ferro o mesmo relatório exara. Referindo-se aos caminhos de ferro de Amboim, diz: «Os seus 123 quilómetros de via, Porto Amboim — Gabela, contam como valor considerável na economia da região que serve, pois por ele é drenada a maior parte da produção de Amboim. O seu prolongamento, além de beneficiar a economia das zonas do Sango, do Ebo e do Quibola, constitui mais um apoio à obra da colonização branca estabelecida na Cela. O material circulante de que se encontra dotado satisfaz as necessidades do tráfego».

Tem interesse igualmente o que o do-

cumento em questão diz, em breve nota, acerca do caminho de ferro de Benguela, ao qual, por diversas vezes nos temos referimos, principalmente a propósito da sua notável Experiência de colonização.

Assinalando os projectos em curso de execução, o Relatório expõe e comenta:

«Com a conclusão do troço Kabalo — Kamina, no vizinho Congo, que entronca com a actual linha Port-Francqui—Dilolo, na fronteira, estabelecer-se-á a ligação dos litorais do Ocidente (Lobito) e do Oriente africano (Dar-es-Salam).

A projectada linha Port-Francqui—Leopoldwille, para utilização do porto de Matabidi, em vez do porto de Lobito; afectará, provavelmente, o seu tráfego, no que respeita a transporte de minérios da Katanga, cujo escoamento se vem a fazer por aquele porto angolano. Todavia, o seu elevadíssimo custo pode levar as empresas mineiras do Katanga, aos interessados, a considerarem invariável, por agora, a sua construção. Para se avaliar do sempre crescente volume do seu tráfego, refere-se que, no espaço de quatro anos, o seu material circulante foi aumentado de 24 locomotivas, 474 vagões e 14 carruagens.

Sobre o caminho de ferro do Congo, regista o Relatório que já se encontra concluído o reconhecimento geral desta nova linha que, partindo de Luanda e depois de atravessar os concelhos do Dande e de Ambriz, atingirá Nova Caipemba — 310 quilómetros, cujo custo total se calcula em em 425.000 contos.

O Relatório, depois de informar que já se encontra concluído o projecto do primeiro troço — de 30 quilómetros, de Luanda ao Panguila — cuja construção importará em cerca de 25 mil contos, faz este comentário:

«Esta via férrea será um instrumento muito útil para o desenvolvimento da fértil e vasta zona produtora do Congo, onde a drenagem da sua actual produção se tem feito sem a facilidade e baixo frete que esta linha proporcionará.

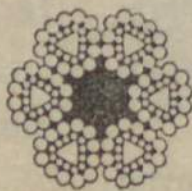
Passemos agora ao caminho de ferro de Luanda, a segunda linha da Província em valor económico e extensão — 697 quilómetros. O seu prolongamento vai fazer-se no sentido da fronteira belga, cujos trabalhos do troço Caxita — Caculama, na extensão de 47 quilómetros, foram inaugurados pelo Chefe do Estado, por ocasião da sua visita a Angola.

O Relatório acentua que a este caminho de ferro está reservado lugar de relevo nas ligações internacionais, quando atinja a fronteira do Congo Belga.

Repetindo o que já se dissera em relatório anterior — o presente relatório insiste em que *é legítimo até vaticinar a esta linha papel preponderante no turismo de Angola, ao ter-se em conta as belezas naturais da Baixa de Cassunge e as suas excelentes condições cinegéticas.*

Finalmente, reportando-se ao caminho de ferro de Moçâmedes, o relatório prevê, com a compreensão das grandes realidades e possibilidades da nossa província, que os seus prolongamentos, nos sentidos de leste e sul, irão proporcionar mais intensa exploração das terras do Huíla e facilitar a fixação de núcleos de povoamento na grande obra do Vale do Cunene, zona das mais férteis de Angola e de melhor clima para a instalação de brancos.

Eis o que do Relatório do Banco de Angola referente ao exercício de 1954 respigámos acerca dos caminhos de ferro naquela nossa grande província ultramarina.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

(Continuação do número anterior)

das; portanto, o controlo da qualidade é mais frequente.

Finalmente, assinalamos que as tolerâncias dimensionais (comprimento e medidas transversais) são notadamente menores nas especificações francesas do que na maioria das outras.

Padronização das especificações para fornecimento de carris

Estão sendo ensaiadas, actualmente, sob a égide de Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. C.), especificações padronizadas para o fornecimento de carris. Os estudos estão bastante adiantados para que a aplicação dessas normas comuns seja actualizada, no decorrer do próximo ano.

As novas especificações internacionais são baseadas, em parte, nas especificações francesas, e as mesmas não fazem diferença nos ensaios entre os aços Martin, Thomas e Bessemer (salvo nas análises químicas que têm pequenas variações segundo o processo). Este facto notável demonstra claramente a equivalência das qualidades desses aços.

Fabricação

Com especificações tão exigentes, a fabricação tem que ser muito apurada. Este assunto será tratado mais em pormenores pelos metalurgistas.

Portanto não vamos tratar de toda a fabricação de carris, a qual tem muitos pontos comuns em todos os países. Insistiremos tão somente nos pontos que apresentam particularidades interessantes.

Precauções especiais na fabricação de carris pelo processo Thomas

Primeiramente, no alto forno, procura-se conseguir corridas uniformes, fuídas e por conseguinte fisicamente quentes. Nessas corridas não deve haver excesso de Si (menos de 0,60%) e por outro lado deve haver bastante Mn (pelo menos 0,50%). O teor de S não deve ultrapassar 0,10%. Não se faz carris quando vários factores desfavoráveis aparecem, e muito antes de atingir estes limites.

A desulfuração é geralmente feita por meio de carbonato de sódio, na saída do misturador. Se o ferro fundido for especialmente sulfuroso, uma pri-

meira operação de desulfuração tem lugar também na hora da corrida do alto forno. Como todos sabem, a desulfuração é tanto mais eficaz quanto mais líquido for o ferro. Esta fluidez favorece também a operação de conversão, por isto, certas fábricas francesas usam um ensaio de fluidez.

A desoxidação é especialmente apurada. Ela é feita tanto no convertedor como na bacia de corrida, com diversos desoxidantes, cuidadosamente dosados. A corrida é feita com temperatura tão baixa quanto possível para limitar os fenómenos de segregação e outros (as temperaturas são controladas frequentemente com pirómetros).

Somente são usadas lingoteiras novas e sem asperidades, podendo dificultar o desliscamento do lingote e produzir pequenas falhas. Elas são laqueadas e cobertas de um preparado muito liso e com propriedades desoxidantes.

No blooming, o número de passagens é maior do que nas fabricações comuns, para evitar o esmagamento excessivo e o aparecimento das rachaduras no metal.

As temperaturas de laminação são controladas, e a laminação acabada a temperatura tão baixa quanto possível para melhorar as qualidades mecânicas do aço. A laminação é feita de modo especial para que as dentrites de solidificação primária sejam paralelas e não perpendiculares à superfície do pé do carril. Isto elimina completamente a abertura das linhas longitudinais tendo por origem as bolhas de escama, defeito este muito perigoso e muito comum nas antigas fabricações.

O corte é importante: 18 a 22% na cabeceira, 4 a 6% no pé do lingote.

O endireitamento das barras é feito de modo a não prejudicar o metal, em uma ou duas máquinas de rolos. Os ligeiros defeitos de alinhamento remanescentes são rectificadas a seguir em prensas alternativas.

Para reduzir ao mínimo este trabalho de endireitamento, algumas fábricas empregam na saída do laminador uma máquina curvadora, que dá ao carril ainda rubro uma curvatura em direcção oposta à que deverá tomar. Com a máquina bem ajustada, o carril fica quase inteiramente recto quando resfriado.

A fabricação dos carris é feita em máquinas aperfeiçoadas que serram e furam simultaneamente as

duas extremidades. Em muitas fábricas a furação é feita actualmente com uma ferramenta especial combinando ao mesmo tempo uma broca e uma freza, de modo que o furo acabado está liso e polido sem rebarbas. Este processo não necessita modificação das máquinas de furar. Muitos ensaios de laboratório assim como os resultados em serviço de via têm demonstrado a resistência notável às rachaduras, dos furos assim feitos. Voltaremos ao assunto mais adiante.

Vemos, portanto, que a fabricação dos carris de aço Thomas comporta numerosos e cuidadosos controles.

Comparação da manufactura de carris com aço Martin e aço Thomas

Embora a maioria dos carris colocados nas linhas da rede francesa seja de aço Thomas, existem, ainda, quantidades importantes de carris de aço Martin, provenientes de duas fontes diferentes.

1.º) Carris importados durante a primeira Guerra Mundial e após a Segunda.

2.º) Carris fabricados na França antes da Guerra, por certas fábricas do sul do país. Estão colocados na maioria das vias da antiga Rede do Sul (Midi), algumas outras fábricas francesas também têm de vez em quando fornecido carris Martin.

Portanto podemos comparar os carris de aço Martin e de aço Thomas do ponto de vista das *características de fabricação*.

1.º) As temperaturas das corridas são mais baixas no processo Thomas, o que resulta na diminuição dos fenómenos perigosos que acompanham a solidificação do aço.

2.º) As velocidades de corrida são menos uniformes no processo Martin, do que no Thomas, devido à maior tonelagem das corridas.

Numa mesma corrida, a heterogeneidade dos lingotes será portanto maior no processo Martin, do que no Thomas.

Efectivamente, tem sido notado que a composição química das corridas de carris Thomas é mais uniforme.

3.º) No forno Martin, quando se usa o «scrap-process», partindo de matéria prima usada (sucata), é sabido que o facto do metal sofrer fusões sucessivas provoca um aviltamento do aço, cujos efeitos nocivos são bem conhecidos.

4.º) No tocante à composição química, existem grandes diferenças entre um aço Thomas e um aço Martin com a mesma resistência mecânica. O aço Thomas contém menos C e mais Mn. Também tem mais P (0,04 a 0,07). Os teores de S são iguais nos dois, pois o Thomas é desulfurado com carbonato de sódio.

As consequências desses factores são importantes:

a) com resistência igual, o aço Thomas é menos

sujeito aos defeitos internos, fissuras e rachaduras do que o aço Martin. Assim, as rachaduras transversais internas, tão frequentes nos Estados Unidos antes da introdução dos processos especiais de resfriamento controlado, são raras na França. Como exemplo, em 1932, os carros de controle das vias (Sperry e Teleweld), detectaram na «Union Pacific Railroad» 4.180 manchas ovais para 25.725 milhas de vias percorridas, ou seja 1 mancha para 2,6 Km de via, enquanto semelhantes auscultações na SNCF revelaram somente 1 mancha para 16,2 Km de via.

b) A resistência ao choque deveria ser menor no aço Thomas devido ao fósforo. Porém, havendo também menos carbono, mais manganês (o que aumenta a resistência), e uma fabricação especialmente apurada acontece o contrário, e temos muitas vezes observado que o aço Thomas resiste melhor aos choques do que o aço Martin. Isto tem sido verificado tanto nos ensaios de choque (muito severos), que na experiência diária.

Evidentemente o forno Martin tem também as suas vantagens, e particularmente de poder usar matéria prima de qualidade qualquer. Entretanto as vantagens de um e outro processo são bastante equilibradas.

Em resumo, pode-se fazer, e tem-se feito na França corriqueiramente, e há muitos anos, aços Thomas de qualidade. Os carris Thomas saem da fábrica quase inteiramente isentos das rachaduras internas tão frequentes no processo Martin, e mais resistentes ao choque. Eles podem ser comparados favoravelmente aos carris de aço Martin.

Perfil e peso :

Nas antigas redes do Sudoeste e do Oeste da França, eram encomendados até há bem pouco tempo, carris de boleto duplo, e muitos ainda estão em serviço. A fabricação desses carris acabou, e os perfis padronizados são hoje exclusivamente de «patim plano».

Os perfis padrão franceses têm os pesos seguintes:

46	50	55	62	Kg/m
93	101	113	125	lb/m

As características dos carris franceses não são muito diferentes, à primeira vista, dos outros carris europeus, pelo menos em geral.

Os pormenores dos perfis franceses, os quais foram todos alvos de estudos minuciosos, só apresentam interesse para os especialistas. O estudo de um perfil de carril é uma coisa complicada, pois tem que levar em conta as exigências muitas vezes contraditórias do engenheiro da via e do fabricante.

Os novos perfis que a U. I. C. está actualmente estudando (perfis de 55 a 60 Kg/m) para a padronização dos carris europeus, comportam um equilíbrio judicioso das massas do patim e do boleto, para evitar as deformações depois da laminação, e portanto

facilitar o endireitamento. Esta disposição melhora a aumenta também o momento de inércia.

Dimensões dos furos de parafusos:

Os furos de parafusos constituem um elemento delicado do carril, pois aí é que aparecem durante o uso, uma parcela importante das ruturas ou dos danos. Estas ruturas geralmente têm uma inclinação de 45°, o que corresponde à teoria matemática da elasticidade.

No decorrer de ensaios estatísticos com exsômetros em direcções inclinadas de 45°, verificou-se que o esforço na beira dos furos aumenta rapidamente com o diâmetro.

Desenvolvemos as nossas pesquisas, fazendo ensaios de flexões repetidas com uma máquina especial. Nesta máquina, foram ensaiados corpos de prova com furos de diâmetros variados, os quais, após certo número de flexões racharam diagonalmente. Pode-se portanto estabelecer um gráfico dando o número de flexões que provocaram a rutura, em função do diâmetro. Verifica-se que o número de flexões que determinam de facto a duração da vida do trilho, cresce à medida que o diâmetro do furo diminui. Essas experiências foram realizadas em 1933. Naquela época os nossos carris tinham furos de 32 mm; foram então reduzidos para 25 mm. Desde aquela época, isto é, em vinte anos, e graças a essa pequena diminuição do diâmetro, as rachaduras nos furos de parafusos têm sido particularmente raras.

Comprimento dos carris:

Geralmente, os nossos carris têm 18 metros de comprimento. A antiga rede do Norte usou frequentemente carris de 24 metros, porém com este comprimento a dilatação das barras necessitava de intervalos excessivos entre os carris, assim como de furos de grande diâmetro que provocavam ruturas frequentes. Além disto os carris eram de manejo difícil. Este comprimento foi abandonado.

O comprimento de 12 metros já foi muito usado na França, como continua sendo nos Estados Unidos, porém o número elevado de junções aumenta as despesas de manutenção.

Por isto adoptámos o comprimento de 18 metros, intermediários entre os outros dois e mais favorável à longevidade dos carris. O clima francês moderado não tem grandes diferenças de temperatura. Por isto o comprimento de 18 m. não requer intervalos importantes entre os carris como seria o caso nos EE. UU..

Barras de grande comprimento:

A presença das juntas na via constitui inegavelmente uma desvantagem do ponto de vista da manutenção, e o comportamento dos carris nas juntas determina a duração da vida dos mesmos. Por isso a SNCF empreendeu ensaios de barras soldadas de

grande comprimento (800 metros). No momento actual este tipo de instalação já não é mais do domínio da experimentação. Já foram soldados mais de 450 Km até 1953 e prevê-se mais 1.000 Km por ano em 1954 e 1955.

Naturalmente, a substituição das juntas por solda só veio a ser possível pelo uso de retensores e ásticos que permitem manter o carril seguramente apertado.

Parece-nos necessário insistir num ponto, que é da qualidade inerente dos carris a serem soldados.

De facto, neste tipo de colocação, esforços adicionais devido à concentração do aço em tempo frio acrescentam-se aos esforços normais do uso; para resistir, o carril tem que estar isento de todos os defeitos exteriores, especialmente no patim. Cremos particularmente sugestivo assinalar que os nossos carris de aço Thomas têm-se comportado muito bem sob este aspecto.

Solda dos carris:

Usam-se dois métodos:

1.º) A solda eléctrica

a qual é executada por faíscas em oficinas especializadas, por meio de máquinas automáticas.

A operação é seguida de um recozimento no forno, para evitar a fragilidade.

Dezenas de milhares de soldas são executadas por este processo cada ano.

2.º) A solda aluminotérmica

a qual, pelo contrário, é executada na própria via. Este processo tem sido muito aperfeiçoado e simplificado nos 20 anos passados. É muito usado pela sua grande facilidade de execução e a notável resistência aos choques que confere à solda.

O recozimento fazia-se outrora no próprio local, num forno portátil. Várias experiências demonstraram que tais soldas não eram frágeis, e hoje em dia não se faz mais recozimento.

Estes processos permitem utilizar novamente carris antigos após serem cortados, como também juntar em boas condições carris com desgaste ou perfis diferentes. Finalmente, conforme já foi dito, servem para fazer barras de grande comprimento.

Na prática, nós soldamos electricamente em oficina comprimentos de 54 a 144 e até 288 metros, os quais são juntados posteriormente por aluminotermia no local.

Em resumo, podemos concluir desta exposição rápida, que as técnicas de solda estão desenvolvendo e que os carris de aço Thomas, que usamos, são perfeitamente soldados por qualquer processo.

(Conclui no próximo número)

O GRUPO BRITÂNICO...

*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^ª, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Palmira Bastos

A velhice é, afinal, um preconceito como qualquer outro. Voltaire, aos setenta anos (o grande escritor morreu à beira dos 83), era ainda o espírito mais moço e ágil da França do seu tempo; Ermete Zaconi, glória da Itália e do teatro europeu, aos oitenta anos era ainda um dos grandes actores do seu tempo; e Palmira Bastos, a quem, há pouco, o público do nosso primeiro teatro prestou carinhosa homenagem, mantém, com os seus oitenta anos gloriosos, a voz de oiro e a memória prodigiosa dos seus vinte anos.

Dizia-me o saudoso mestre de teatro Araújo Pereira, que o actor só começa a envelhecer quando a voz perde a sua riqueza musical e a memória se torna preguiçosa. Palmira Bastos, sobrevivente de uma gloriosa época do teatro português, situa-se, porém, no número dos artistas que, neste momento, mais contribuem para o rejuvenescimento da arte de representar. Só envelhecem, quer-nos parecer, as pessoas que não sabem viver com orgulho a sua vida, sem se envergonharem do tempo que se vai acumulando sobre a sua cabeça. A longa vida é uma benção de Deus. Só não envelhece quem morre cedo.

O Maestro Serra e Moura

No cemitério do Alto de S. João ficou sepultado, na tarde de 25 de Junho, o maestro Laurentino Augusto Serra e Moura, natural de Montemor-o-Velho. Contava 75 anos. Aluno distinto, no Conservatório, do professor Freitas Gazul, foi depois leccionador de violino numa tuna, fundada pelo maestro Caldeira e da qual fizeram parte Fernandes Fão e Manoel Canhão. D. Carlos I, grande alma de artista, convidou-o algumas vezes para tocar em festas realizadas no palácio real. Chefe de bandas militares e de orquestras particulares, Serra e Moura, fundou a Banda-Orquestra Ferroviária Portuguesa, que sob a sua direcção deu notáveis concertos no Coliseu dos Recreios e na Sociedade de Geografia.

A vida passa a correr, a glória dos homens é quase sempre efémera, mas os ferroviários não devem esquecer o nome deste homem que, com ferroviários, formou uma excelente orquestra, que o público de outros tempos aplaudiu.

Os nossos pintores



MULHER A DIAS

Quadro a óleo de Machado da Luz

Antologia

SONETO

A JOÃO REIS

*Ó meigo e brando Lima de Bernardes,
Rio do Tempo que em minha alma flui.
Meu pensamento em sonho se dilui
nas tintas oiro e azul das tuas tardes.*

*Um fio de água — o tempo que já fui
deixa-o seguir p'ra além, não o retardes...
Eu sofro esse vagar, como Bernardes
sofria, da saudade que se flui...*

*Eu quisera fugir p'ra muito longe,
não há sítio na terra onde esconder-me
da minha própria dor e pensamento...*

*Chegasse a alta serra e fosse monge!
como seria fácil entender-me
se não fora a saudade o meu tormento!*

(Do livro «Alegre Melancolia»).

Carlos Lobo de Oliveira

Linhas Estrangeiras

Há vinte anos o problema do transporte dos passageiros da cidade de **BÉLGICA** Bruxelas até ao avião era simples — bastava um só automóvel para conduzir 1, 2 ou 3 passageiros (número máximo atingido em 1935).

Agora esse sistema seria muito dispendioso e menos prático, atendendo às actuais exigências do tráfego.

E foi assim que a Bélgica procurou encontrar uma hábil solução de conjunto, dotando a capital dum sistema coordenado de transportes por estrada, via férrea e ar, de modo a facilitar o encaminhamento dos passageiros até aos seus destinos.

CONGO BELGA A construção da nova linha de caminho de ferro do Congo Belga Kamina-Kabalo, destinada a ligar a rede do Baixo-Congo ao Katanga, à dos caminhos de ferro dos Grandes Lagos e cujo acabamento está previsto para o fim deste ano, vai ser completada por um novo plano de grande envergadura, isto é, a mudança da largura da via numa extensão de 720 quilómetros.

Tornou-se imperativo e de grande interesse para o Congo Belga igualar a largura das vias das linhas do Baixo-Congo e dos Grandes Lagos às da Rodésia e da África do Sul, assim como à linha de Benguela em Angola.

FRANÇA O «Sud Express» acaba de arrebatat ao Mistral a flâmula azul. Liga presentemente Paris a Hendaia (816 km) em sete horas e 23 minutos, ou seja à média de 111 quilómetros à hora, e Paris a Bordeus, sem paragem em 4 horas e 59 minutos (581 km), seja à média de 117 quilómetros.

No sentido Hendaia-Paris, o «Sud-Express» cobre a distância em 7 horas e 30 minutos.

FRANÇA-INLATERRA O «Journal Officiel» de 19 de Abril publicou uma decisão ministerial que homologa uma proposta tendente a prolongar até 3 de Junho de 1956 a emissão dos bilhetes de ida-e-volta especiais de primeira e segunda classes, a preço reduzido, com a validade de dois meses, no percurso Paris-Londres ou vice-versa, via Calais.

JAPÃO Segundo lemos no «Jornal do Comércio», a mais alta produção de material rolante no Japão foi atingida no ano de 1940, com os seguintes números:

	Produção	Exportação
Locomotivas a vapor.	719	476
Locomotivas eléctricas	39	16
Carruagens de passageiros	1449	656
Vagões de carga	11580	977

Verifica-se que uma grande parte deste material foi absorvido por mercados estrangeiros que, depois da última guerra, se encontravam fechados à indústria japonesa, mas depois de se tomarem algumas medidas, começou de novo a prosperar até ao ano de 1948, atingindo o nível mais alto em 1949. Nos dois anos seguintes sofreu uma baixa na produção em virtude da guerra da Coreia, até que, em 1951, começaram novamente a surgir as encomendas que só poderiam ser satisfeitas de governo para governo.

Por acharmos interessantes, transcrevemos o seguinte, sobre as perspectivas da indústria de material ferroviário:

I — Desde que os Caminhos de Ferro Japoneses se desenvolveram num sistema de bitola estreita, a indústria teve que vencer esta condição difícil de desenhar e construir carruagens com o mesmo peso, força e largura das usadas nas bitolas largas.

II — A pontualidade dos Caminhos de Ferro do Estado japonês é reconhecida no país e no estrangeiro.

III — Os operários japoneses são muito hábeis no trabalho manual, contribuindo desta forma muito especialmente na construção de motores a vapor.

No entanto, a indústria do material rolante tem também os seus pontos fracos, tais como:

I — Os fabricantes subcontratados para a indústria de material rolante são em menor escala e mais fracos, em comparação com os da Europa e dos Estados Unidos.

II — Têm-se feito poucos progressos no desenvolvimento destas empresas, especialmente na actualização de equipamento.

Estes dois pontos têm concorrido para o preço relativamente alto deste material, no entanto, agora, têm-se feito esforços consideráveis para modernizar planos, afim de aperfeiçoar a perícia técnica e de baixar os preços da produção.

Para o aperfeiçoamento e modernização de equipamento nas fábricas de material rolante tomaram-se várias medidas, entre as quais:

I — Substituir equipamento antiquado.

II — Importar máquinas de soldar e outras, para abreviar o fabrico.

III — Usar máquinas aperfeiçoadas de conjunto.

IV — Empregar vários equipamentos auxiliares e melhorar as facilidades de transporte.

Para o melhoramento da perícia técnica tomaram-se medidas, para intercâmbios de conhecimen-

tos técnicos com europeus e americanos, organizando Centros de Estudos e Pesquisas Técnicas, para o estudo do fabrico do material rolante e para investigar os planos e ideias a serem submetidos aos clientes.

Tomaram-se também medidas para baixar os preços da produção, tais como:

I — Encorajar os fabricantes individuais a vender mais barato.

II — Adoptar métodos de produção centralizada.

III — Liquidação dos excedentes de equipamentos.

IV — Estimular a compra nacional e estrangeira.

Antes da guerra, a indústria de material rolante no Japão exportava anualmente quase cinquenta por cento do material fabricado.

O projecto de um gigantesco túnel transalpino foi apresentado pelo engenheiro Giudici, numa reunião da nova Sociedade Helvética.

Será o maior túnel do mundo, com os seus 45 quilómetros de comprimento (o maior existente tem apenas 20 quilómetros), e está orçado em 1.100 milhões de francos suíços.

Ligará Giernico (Tessino, 378^m de altitude) com Amsteg (Uri, Suíça Central, 522^m de altitude); terá 20^m de altura e 13 de largura, dividido em 3 partes, sendo a mais baixa destinada à ferrovia, servindo ao mesmo tempo para ventilação; a meio, com 5^m de altura estará disposta a rodovia com 9^m,5 de largura; a parte de cima será utilizada para evacuação dos gases.

Em cada troço de 6 a 7 quilómetros existirão estações de abastecimento com bar e posto de socorros; uma gare ferroviária subterrânea estabelecerá ligação com o caminho de ferro rhético e com a rede de estradas dos Grisões, por intermédio de um ascensor ou rampa helicoidal.

O Ministro dos Transportes, Sr. B. J. Schoeman, revelou há pouco que a Administração dos Caminhos de Ferro tinha feito encomendas num total de 3.000 vagons abertos, no valor de seis milhões e meio de libras. As firmas alemãs tinham recebido encomendas totalizando 2.000 vagons e uma firma local, Dorman Long (Africa) Ltd., deveria fornecer os 1.000 restantes.

O Sr. Schoeman disse que os vagons representariam um grande melhoramento quanto ao transporte de mercadorias e que deveriam ser em número suficiente para satisfazer as necessidades imediatas dos caminhos de ferro, sem entrar em linha de conta com as necessidades futuras.

O Ministro esclareceu que o Conselho de Planos e Desenvolvimento, recentemente nomeado,

estudaria melhoramentos, adições e extensões dos serviços ferroviários, que deveriam importar em milhões de libras, tendo em vista a satisfação das necessidades sempre crescentes do país quanto a transportes. As suas funções, em linhas gerais, consistiriam em garantir que houvesse planos preconcebidos e bem informados.

As atribuições do conselho consistiriam em determinar o número e os tipos das locomotivas, de carruagens e de vagons necessários para satisfazer determinadas necessidades futuras quanto a transportes; comparar os méritos das tracções a vapor, eléctrica, etc.; estudar os projectos das futuras linhas, com o fim de aumentar a capacidade de transporte e de melhorar as facilidades existentes nos parques de material.

O conselho também estudará propostas de vulto quanto a sistemas de comunicações, adicionais ou remodelados, propostas sobre novos portos e melhoramentos nos portos já existentes; aquisição de novas embarcações e substituição das existentes; e a construção de novas oficinas dos caminhos de ferro e melhoramentos e expansões de maior nas existentes.

O Ministro disse existir também a questão da União da Africa do Sul dever ou não vir a utilizar a tracção diesel-eléctrica. Até à data, os caminhos de ferro tinham achado as locomotivas eléctricas e a vapor mais económicas em virtude das facilidades que havia em obterem carvão a baixo preço. Era, porém, um assunto a ser considerado.

Discutindo o chamado programa de emergência, criado pelo que classificou de uma cadência de desenvolvimento sem precedentes, o Sr. Schoeman disse estarem a dispende-se mais de 10 milhões de libras em outros planos de melhoramento. Projectos de construção, num montante de 57 milhões de libras, estavam em seguimento.

Comentando os números publicados pela Administração dos Caminhos de Ferro, o correspondente do «The Star», de Johannesburg, disse que o Sr. Schoeman conseguiria um excedente de 15 milhões de libras no fim do presente ano económico.

Dois terços deste excedente seriam devidos às novas tarifas, em vigor desde Setembro do ano passado, e o terço restante ao aumento de 15 por cento, sobre a maioria das tarifas, em vigor desde 1 de Agosto de 1953.

O balancete recentemente publicado pelo chefe da contabilidade num dos números da Gazeta do Governo indicava que, em 31 de Agosto, o excedente de todos os serviços totalizava mais de 2.600.000 libras. Como dizia respeito apenas aos primeiros cinco meses do ano económico, o excedente para o ano inteiro — à base das tarifas então em vigor — deveria ultrapassar os 6 milhões de libras.

O único aumento material nas despesas de ex-

Recortes sem Comentários

Triste acidente automobilístico

LE MANS, 12 de Junho—De madrugada, enquanto a pequena cidade comentava, com emoção, as circunstâncias em que se deu a catástrofe, os feridos vinham chegando ao centro hospitalar, em ambulâncias e em carros particulares, e eram levados para os serviços de cirurgia, onde uma legião de médicos e enfermeiras, chamados com urgência de todos os pontos da região, cuidam dos mais graves.

O ministro da Saúde, Bernard Lafay, que chegou a Mans, dirige ele próprio as operações de socorros. Diante da porta do hospital, os parentes e amigos, ansiosos, consultam a lista dos mortos que atingia, então, o número de 71. A esta lista, já longa, será necessário juntar a dos feridos agonizando nas casas de saúde. Entre os 94 feridos, encontra-se o corredor automobilista Richard William Jacobs, cujo estado seria desesperado.

Quanto aos mortos, apesar da boa vontade de todos—«gendarmes», guardas, religiosas e pessoal hospitalar—não foi ainda possível arranjar-lhes uma câmara ardente. A casa mortuária do hospital é demasiado pequena para que caibam todos. Nas pequenas salas contíguas à Morgue, alinham-se, no chão, dezenas e dezenas de cadáveres. Encerados, lençóis, panos simples, cobrem os corpos ensanguentados, vendo-se aqui e além membros decepados. Há uma cabeça separada do tronco. Folhas de jornal escondem os rostos mais desfigurados. Num «hangar», as macas, amontoadas, gotejam sangue. De mistura com um odor de formol, há um cheiro activo de sangue. Pequenos grupos, à procura de um irmão, de um pai ou de um marido, percorrem a sala. Há cenas aflitivas, soluços e gritos, olhares ansiosos para os corpos desfigurados. E enquanto lá fora, no «anel de asfalto», a corrida louca continua, chegam os primeiros ramos de flores à Morgue que são depositos sobre os encerados e lençóis cobrindo as vítimas.

As ambulâncias correm a cidade, á procura de dadores de sangue.—(F. P.).

*

PARIS, 14 de Junho—O número de mortos em consequência do desastre de Le Mans ascendia hoje a 82, quando o Governo francês aprovou medidas, para suspender as corridas de

ploração que poderá afectar as receitas acima, deve-se ao incremento nos salários do pessoal.

Contudo, a partir de 1 de Setembro, entraram em vigor novas tarifas. Baseando-nos nos números referentes a lucros semanais apresentados pela Administração, a partir daquela data, as novas tarifas estão a criar um lucro adicional de 300 mil libras por semana, o que dará mais 9 milhões de libras no fim do ano económico.

«Os números apresentados na *Gazeta do Governo* mostram que, até mesmo sem estas alterações, o Sr. P. O. Sauer, anterior Ministro dos Transportes, teria ultrapassado em muito o excedente previsto de 563.000, para o ano de 1954/55, que apresentou no seu último orçamento. Só o excedente do mês de Agosto quase atingiu esta quantia», informou, ao fechar as suas considerações, o referido correspondente,

automóveis, em França, até estarem em vigor novos regulamentos de segurança.

Um informador governamental disse que tinham ficado feridos 105 espectadores, 73 dos quais estão em hospitais ou casas de saúde de Le Mans. Oito dos feridos sofreram amputações.

O gabinete, numa reunião especial, tomou medidas para tornar mais seguras as corridas de automóveis, depois de tomar conhecimento do que se passou em Le Mans, no sábado, quando um automóvel «Mercedes» explodiu, após uma colisão.

O Governo tenciona estabelecer regulamentos mais rigorosos, em cooperação com outras nações que organizam corridas de automóveis—disse um informador. Espera-se que uma das disposições seja estabelecer uma zona especial de segurança entre as pistas e espectadores. E' provável que sejam reorganizados, também, os métodos de reabastecimento de carburante.—(R.).

Uma pessoa perigosa

Fazendo sinal de pedido de boleia, Richard Jacobs, de Ukiah, na Califórnia entra para o carro de Shirley Cork, aproveitando a sua amável condescendência. Mas logo se apercebe do estado de embriaguez em que a rapariga se encontra, pela excessiva velocidade imprimida ao automóvel. O passageiro começa a perceber que a viagem terminará mal e toma uma resolução enérgica, dá um soco no alto da cabeça da pequena, que perde os sentidos. Imediatamente se apossa da direcção do carro e, em velocidade moderada, dirige-se à primeira esquadra de Polícia para entregar às autoridades «uma pessoa realmente perigosa para a segurança pública».

(De Notícias da Beira)

Deixou de ser cego após uma discussão com a esposa

A notícia é de Londres e datada de 3 de Maio. E conta-nos que o antigo combatente Peter Ban, que há dez anos estava cego, recuperou a vista duma forma estranha, mas absolutamente explicada pela ciência.

O referido cego teve uma forte discussão com a esposa. E, no auge da exaltação, bateu um formidável soco com o punho direito na palma da mão esquerda.

Um raio de luz iluminou imediatamente a sua vista há tanto apagada. E quinze minutos após já via perfeitamente.

(Dos Jornais)

Hollywood e a criminalidade juvenil

A comissão senatorial norte-americana encarregada de investigar as causas da criminalidade juvenil nos Estados Unidos decidiu deslocar-se até Hollywood, a fim de prosseguir nos seus trabalhos.

Preside a essa comissão, como temos visto, o corajoso senador Estes Kefauver.

A comissão deseja agora averiguar qual a extensão da influência dos filmes produzidos na cine-cidade n.º 1, entre os jovens, bem como as responsabilidades dessas produções na vaga de criminalidade juvenil.

*

Inês Robb, articulista do diário nova-iorquino «World Telegram», exige que sejam marcados com ferro em brasa os traficantes de literatura e filmes pornográficos.

(De A Voz)

Escas & Comentários

P o r S A B E L

Títulos nobiliárquicos

«Diário de Lisboa» publicou a curiosa notícia que, com a devida vénia, transcrevemos:

«Em São Paulo, a Polícia resolveu fazer um largo inquérito às pessoas que usam títulos nobiliárquicos, para averiguar até que ponto têm direito a esse uso. Cada um que se intitula «Dom», conde, barão, visconde ou marquês, tem de comparecer na Polícia, estando já averiguado que uma grande percentagem dos ditos «Dons» e «Titulares» são autênticos... fraudadores... E' o dr. Moraes Novais, chefe da secção de Falsificações e Fraudes quem está a dirigir o inquérito, apoiado pelo Código de Processo Penal, embora a investigação tenha, por enquanto, carácter de sigilo. Sempre que se prove a falta de autenticidade dos títulos invocados, cada caso será objecto de inquérito policial, sendo depois encaminhado ao Fórum Criminal.»

Acho muito bem tal medida, e confesso, dava pulos de contente se ela fosse aplicada no nosso País, pois abundam bastantes supostos titulares enchendo cartões e folhas de papel com braços, a que nunca tiveram direito.

Chamá-los a capítulo e dizer-lhes: Prove que é titular!

A greve dos Caminhos de Ferro Ingleses

UM telegrama de 14 de Junho anunciou ao Mundo o ter terminado a greve dos Caminhos de Ferro Ingleses. E', sem dúvida, um facto que deve ter aliviado a negra perspectiva que se acumulava no horizonte da política britânica, dadas as consequências muitíssimo graves que já acarretou, para a economia do Reino Unido, a paragem dos seus principais serviços de transportes durante dezasete longos dias.

Não está feito ainda o balanço dos prejuízos, no entanto, alguns números vão aparecendo que podem, de uma forma aproximada, elucidar o leitor. Ei-los:

Custou aos transportes marítimos cerca de quarenta e cinco milhões de libras;

à indústria britânica causou importantíssimos prejuízos, cujo montante não foi ainda citado, nem por estimativa;

em várias indústrias a acumulação de produtos em armazém, é tal que serão precisas semanas para lhe dar vasão;

a diminuição das exportações fez perder muitas encomendas estrangeiras;

e, por falta de combustível, várias firmas tiveram que licenciar 20.000 operários.

Ao fim de 17 dias, durante os quais se efectuaram laboriosas reuniões das partes interessadas, em conjunto e em separado, foi Jim Campbell, secretário geral do Sindicato dos Ferroviários que anunciou, finalmente, ter-se realizado um acordo, nos seguintes termos:

1) Abrirão negociações no prazo de sete dias após o restabelecimento do trabalho, entre a Direcção dos Caminhos de Ferro e os dois sindicatos; 2) A Direcção dos Caminhos de Ferro aceita o princípio dum aumento de salários para determinadas categorias de pessoal rolante; 3) A Comissão dos Transportes propôs: a) um prémio especial para os maquinistas de locomotivas e os condutores de comboios electricos de

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELECTRICA
AVENIDA 24 DE JULHO, 188 - LISBOA

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL

É GARANTIA DE OBTER MATERIAL

DE QUALIDADE

SUPERIOR

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fabrica nacional



LÂMPADAS

determinadas categorias; b) uma extensão do prémio de quilometragem; 4) como os sindicatos não podiam aceitar a proposta dum prémio especial para os maquinistas e condutores, a Direcção dos Caminhos de Ferro não insistiu neste ponto no projecto da solução; 5) A Direcção dos Caminhos de Ferro chama a atenção para o ponto 3- (extensão do prémio de quilometragem), que é vantajoso para os maquinistas e os fogueiros de locomotivas. O ponto seis do acordo menciona que apenas determinadas categorias de fogueiros de locomotivas, e não os maquinistas, verão os seus salários aumentados. Este último ponto é o único que constitui um elemento de desacordo entre a Comissão dos Transportes e o sindicato dos grevistas. Para o resolver, John William Morris, Juiz do Supremo Tribunal, foi designado árbitro, tendó-se as duas partes comprometido antecipadamente a aceitar a sua decisão.

E' de admirar que ao fim de 17 dias, depois de tantos prejuízos acumulados, que afectam enormemente a economia do país, e do espectro da fome bater à porta da família dos 20.000 operários dispensados pela falta de combustível, se tenham lembrado de nomear um Juiz para servir de árbitro.

Não supomos injustas ou excessivas as reclamações dos ferroviários ingleses, mas se o seu acto tinha como consequência afectar a economia dos lares dos seus camaradas de outras indústrias, deveriam, antes de tudo, fazer um apelo ao seu costumado bom senso britânico, propondo logo no 1.º dia a nomeação de tal árbitro.

Teriam assim evitado prejuízos resultantes dos dezasete dias de greve.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 100, III série, 29 de Abril de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 20 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias animais e veículos (reimpressão de 1951), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o regime tarifário aplicável às rubricas relativas a capachos e seiras constantes da mesma classificação.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 23 de Abril de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Assembleia Geral da C. P.

Na tarde de 29 de Junho realizou-se a Assembleia Geral da C. P., para apreciação do Relatório e Contas referentes ao ano de 1954.

Por falta de espaço, só no nosso próximo número faremos referência desenvolvida a esta Assembleia, que decorreu animada, vendo-se, entre a numerosa assistência, alguns dos vultos mais evidentes da política e da alta finança.

O «Diário do Governo», n.º 103, III série, 3 de Maio de 1955, 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 desta Direcção-Geral de 27 de corrente, o projecto de anexo à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Espanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, destinado a regular as viagens de grupos de passageiros.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 28 de Abril de 1955. O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Lisboa desportiva

ATLÉTICO CLUBE DE PORTUGAL

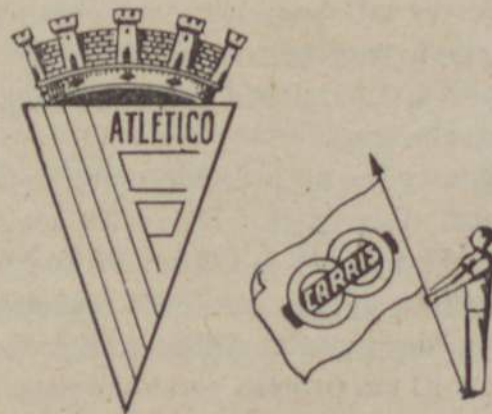
7

FUNDADO em 30 de Setembro de 1942 — em resultado da fusão de duas colectividades de Alcântara e Santo Amaro: Carcavelinhos e União — o Atlético Clube de Portugal nunca deixou de assinalar a sua presença no Desporto Português.

Clube verdadeiramente eclético, não circunscreve as suas actividades à prática do Futebol, onde tantos êxitos tem obtido: em Basquetebol o Atlético tem ganho sucessivos campeonatos regionais, e na época passada venceu a Taça de Portugal.

Também dentro do clube têm tido notável incremento o Hóquei em Campo, o Voleibol, a Ginástica, o Ciclo-Turismo, etc., constituindo seu máximo objectivo interessar toda a mocidade de Alcântara e Santo Amaro pela prática dos desportos ao ar livre, contando para isso poder muito em breve alargar e melhorar o seu esplêndido campo da Tapadinha.

Como reconhecimento pela acção social e desportiva exercida pelo clube, o Governo Português galardoou-o com a Ordem Militar de Cristo; mas o Atlético, longe de se sentir completamente satisfeito com a obra realizada, prossegue incansavelmente na senda dos grandes empreendimentos que hão-de tornar ainda mais alto e destacado o lugar que legitimamente conquistou no Desporto Nacional.



Publicações recebidas

União dos Sindicatos dos Ferroviários (Exercício de 1954)

Com os cumprimentos do sr. Guilherme Augusto Tomás, presidente da Direcção da União dos Sindicatos Ferroviários, recebemos um exemplar do Relatório e Contas referentes ao ano de 1954.

A Direcção deste organismo, durante o ano que findou e já neste que está decorrendo, tem desenvolvido uma grande actividade, reunindo-se com frequência, feito exposições e apresentando estudos, procurando, por todos os meios ao seu alcance, ser o mais prestante possível, à colectividade.

O sr. Ministro das Comunicações que, informa e acentua o Relatório, tem dado um extraordinário patrocínio à causa ferroviária e, estudado, com carinho, os seus problemas, e que, em suma, tem sido o grande advogado da classe ferroviária, recebeu em audiência, no dia 15 de Março deste ano, a Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, a quem anunciou que o aumento de vencimentos e a reorganização dos serviços da C. P. seria um facto a que todos brevemente assistiriam.

Sobre o aspecto assistencial, a acção e os benefícios dos serviços da União estenderam-se a maior número de pessoas no ano de 1954 em relação ao ano anterior.

O seguinte quadro é bastante significativo:

Assistência prestada	1953	1954
Assistência médica (consultas) .	31 773	34 762
Radiografias	480	725
Análises	713	1 074
Radioscopias	730	840
Especialidades clínicas (cons.)	2 008	2 497
Assistência cirúrgica (operados).	511	614
Totais	36 215	40 512

O Relatório fecha com palavras de agradecimentos para o sr. Ministro das Corporações por tudo quanto a classe ferroviária lhe é devedora, ao seu actual Assistente Corporativo, dr. Manuel Pidwell Beja da Costa; ao dr. Pereira Bernardes, Assistente da Acção Social; ao pessoal médico e administrativo e às entidades patronais pelas facilidades concedidas e, por último, às Direcções dos Sindicatos Ferroviários pela dedicada colaboração prestada.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

COLISEU DOS RECREIOS — A revista «Cidade maravilhosa».

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Castigo sem culpa».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Encontro em Londres».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O nosso aniversário

Por ocasião da entrada, em novo ano de publicação, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a Imprensa de Lisboa e da província dirigiu-nos felicitações em termos amáveis, que, muito sensibilizados, agradecemos. De entre as referências feitas, seja-nos permitido arquivar as seguintes;

Do Jornal do Comércio:

«Completo 67 anos de existência a velha e prestigiosa *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que Mendonça e Costa pôs em marcha e manteve com devoção singular e a que o brilhante jornalista Carlos d'Ornellas tem dado continuidade, em alto nível de informação e divulgação. Como se escreve no artigo de abertura do número do aniversário, com os seus 67 anos, já perfeitos, de publicação nunca interrompida, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem acompanhado, com atenção, carinho e patriótico interesse, a evolução dos nossos caminhos de ferro, neles reconhecendo um dos factores mais importantes, mais influentes, da vida nacional.

Saudamos nesta oportunidade a meritória publicação e, em especial, o seu director, editor e proprietário, que com ela tem realizado uma obra valiosa de defesa e documentação dos interesses ferroviários».

Do Diário de Coimbra:

«Entrou num novo ano de existência — o 68.º ano — a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, revista quinzenal de que é director Carlos d'Ornellas, e que dentro da especialidade dos assuntos que lhe são particulares se tem apresentado sempre com a melhor e mais interessante colaboração.

Pelo aniversário, que aqui registamos, lhe enviamos as nossas saudações.»

De A Voz, de 29 de Março:

«Está publicado mais um número correspondente à primeira quinzena do mês corrente, desta excelente revista, a qual entrou no 68.º aniversário da sua publicação.

Como de costume, insere interessantes artigos sobre problemas ferroviários. Não queremos deixar sem uma referência a transcrição que a «Gazeta» faz de um artigo de há cinquenta anos do Conselheiro Fernando de Sousa, transcrição que representa uma homenagem àquele saudoso mestre do jornalismo».

Da Vida Ribatejana, de Vila Franca de Xira:

«Completo 67 anos de publicação a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, brilhante revista quinzenal de comércio e transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo, dirigida pelo distinto jornalista e nosso querido amigo, sr. Carlos de Ornellas.

As nossas felicitações.»

Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

Para a Reunião da Comissão Permanente, que se realizará, em 1956, na Holanda, já está estabelecido o seguinte programa de trabalhos, distribuídos pelas respectivas secções:

Secções I e III: Vias e Trabalhos

— Exploração

Questão I

Investigações sobre a utilidade económica e sobre a oportunidade técnica da instalação de uma terceira via, disposta para a banalização, nas secções de via dupla de tráfego muito intenso, em vez de se proceder ao quadruplamente das referidas secções. Consequências da adopção de uma terceira via banalizada sobre as condições que devem assegurar a segurança da circulação dos comboios.

Relatores: Países de língua inglesa: Ir. V. J. M. de Blicke, Engenheiro Chefe da Sinalização dos Caminhos de Ferro Neerlandeses. — Utrecht. Outros países: Engenheiro E. Tenti, Inspector Chefe do Serviço de Movimento dos Caminhos de ferro do Estado Italiano. Piazza della Croce Rossa, Roma.

Secção II: Tracção e Material

Questão II

Numa rede de via normal, estreita ou larga, que escolheu a tracção Diesel para os serviços de manobras e de percurso, quais são as condições que regem:

1.º a escolha das características e do processo de transmissão;

2.º a organização, a conservação e a exploração mais económicas. Inquérito sobre as economias realizáveis em relação à tracção a vapor.

Relatores: Países de língua inglesa: Mr. F. R. Harvey, Chief Operating and Motive Power Officer, British Transport Commission — 222, Marylebone Road, London, N. W. 1.

Outros países: M. R. Biais, Engenheiro Chefe, do Serviço de Material e da Tracção da Região do Sudoeste da Sociedade Nacional dos Caminhos de ferro franceses. 41, Boulevard de la gare, Paris (13.º).

Secção IV: Ordem Geral

Questão III

Evolução das tarifas para os transportes ferroviários. Justificação económica dessas tarifas. A sua adaptação às novas condições da economia geral e à concorrência dos outros meios de transportes.

Influência das tarifas na coordenação dos transportes internos.

Relatores: Países de língua inglesa: Dr. O. Maier, Hauptverwaltungnat, Referent für Internationales Eisenbahnfrachtrecht und für Internationale Güter und Tiertarif der Hauptverwaltung, Deutsche Bundesbahn. Platz der Republik 43, Frankfurt (Main).

Outros países: M. L. Antoine, Director do Serviço Comercial da Sociedade Nacional dos Caminhos de ferro belgas — Halte Centrale, Canters-teen, 4 — Bruxelles.

Jardim Zoológico de Lisboa

No dia 16 de Junho, os representantes da Imprensa foram especialmente convidados pelo Conselho de Administração do Jardim Zoológico de Lisboa para assistir à inauguração da instalação para Rinocerontes, tendo-nos sido dada a oportunidade de ver, pela primeira vez no nosso País, nos últimos 440 anos, um exemplar desta espécie. Com efeito, o rinoceronte do nosso «Zoo» é o segundo exemplar que vem a Portugal. O primeiro que a população de Lisboa viu, foi em 1515, no reinado de D. Manuel I, e era oriundo da Índia. Este é natural da nossa África, e conta apenas seis meses de idade e mostra-se, por enquanto, inofensivo.

Os rinocerontes adultos atingem quase quatro metros de comprimento e são muito ferozes. Os próprios elefantes ficam apavorados, quando os avistam.

Na ausência do sr. Professor Fernando Emídio da Silva, que se encontrava em Paris, recebeu os jornalistas o sr. general Luís António Carvalho Viegas, ilustre e dedicado Administrador-Delegado do Jardim Zoológico, que anunciou, para breve, novas e importantes inaugurações, entre as quais a da ampliação do Solar dos leões.

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

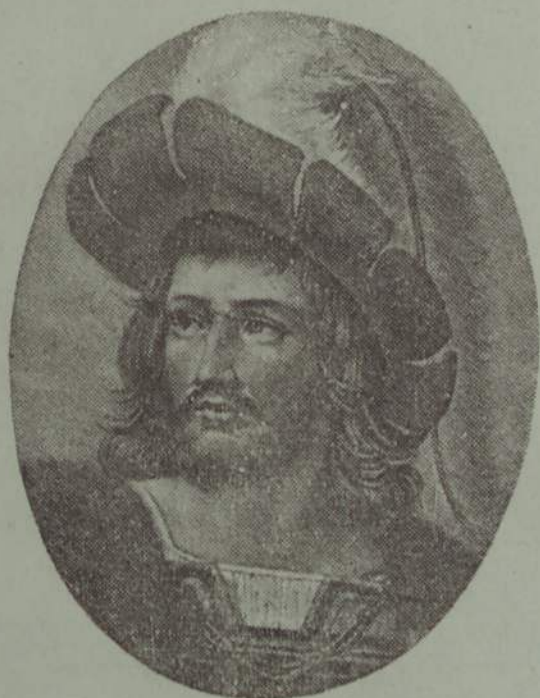
Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Serviços técnicos especializados

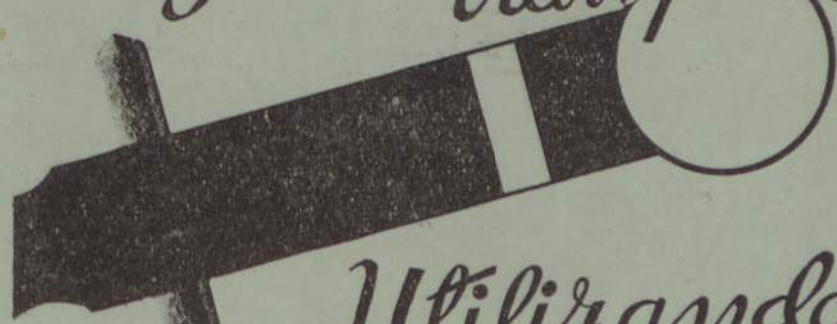
Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

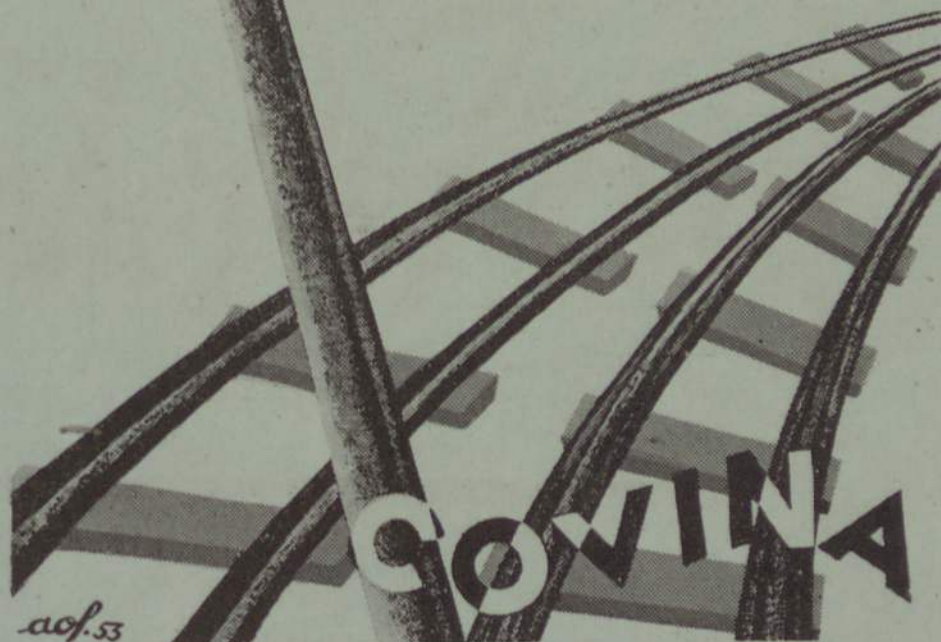
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDADORES EM TODO O PAÍS

*Assegure uma viagem
tranquila!*



*Utilizando
vidros
inestilháçãveis*



aof.53

TOSSE?

