

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liège, 1906;
Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934. — 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 893



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CEMF)

N.º _____

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Engenheiro AVELAR RUAS

ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Lisboa, Museu do Carmo (entrada). — A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1939, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas Estrangeiras. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Viagens e Transportes. — O que todos devem saber. — Roteiro dum Repórter, por JORGE RAMOS. — O novo material da C. P. — Vida Ferroviária. — Imprensa. — Teatros e Cinemas. — Publicações Recebidas. — Linhas Portuguesas. — Os nossos mortos. — Parte Oficial.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS :

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520



A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

HÁ anos a esta parte a leitura de um relatório das nossas empresas de caminhos de ferro é sempre triste e desanimadora para os que se interessam pela rede ferroviária. As receitas diminuem de ano para ano por efeito da depressão da vida económica e pela concorrência do automóvel.

O Estado refugia-se na passividade e abstenção de providências perante a situação de falência das empresas e não procura melhorá-la.

Aqui temos o relatório de 1939 da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Como é sabido, essa emprêsa explora dois grupos de linhas: um de concessão própria com garantia de juro, constituído pelas linhas de Tua a Mirandela com 55 quilómetros, Mirandela a Bragança com 80 e de Viseu com 50: total 185. Explora por arrendamento desde 1927 a linha do Côrrego com 98 quilómetros e a do Sabôr com 106: total 204.

Vejamos as receitas e despesas de cada grupo com distinção de linhas.

Receitas do tráfego em contos:

Linhos próprios:

	1938	1939	
Tua a Mirandela . . .	1.180,3	1.104,2	+ 76,4
Despesas de exploração	975,9	971,6	- 4,3
Saldo	÷ 204,3	+ 132,5	+ 71,9
Fora do tráfego	19,3	14,7	- 4,6

Mirandela a Bragança	1.017,3	954,8	- 63,5
Receita de tráfego . . .	1.419,5	1.413,3	- 6,2
	- 402,5	- 48,6	- 56,4
Fora de tráfego	28,1	21,3	- 6,8
	- 374,1	- 437,3	- 63,2

Linha de Viseu a Tua.	940,9	869,7	- 71,2
	1.206,5	1.155,5	- 81,1
	- 265,7	- 285,8	- 20,1
Fora do tráfego	92,7	104,2	+ 11,5
	- 173,0	- 181,6	- 8,6

Conjunto das concessões:

Receita	3.138,5	2.928,7	- 210,2
Despesa	3.692,1	3.540,5	- 151,6
	- 463,6	- 611,8	48,6
Fora do tráfego . . .	140,1	140,2	+ 0,1
	- 323,5	- 471,6	- 148,1

Linhos arrendadas:

<i>Linha do Côrrego</i>			
Receita	2.206,2	2.023,7	- 182,5
Despesa	2.606,2	2.502,7	- 103,5
	- 400,0	- 479,0	- 79,0

<i>Linha do Sabôr</i> . . .	746,1	740,2	- 5,9
	1.122,5	1.152,4	- 27,9
	- 376,4	- 412,1	- 35,7

Conjunto:

Receita	2.953,3	2.764,0	- 189,9
Despesa	3.728,7	3.655,1	- 73,6
	- 775,4	- 891,1	- 118,7

Dêstes números resulta que no conjunto das linhas próprias a exploração teve o "déficit" de 471.567\$, com o qual se encontra a quantia de 113.856\$ de complementos de garantia, o que reduz a 357.711\$ o prejuízo depois de deduzidas as receitas fora de tráfego.

Nas linhas arrendadas o saldo negativo de exploração foi de 891.060\$, que somado ao prejuízo das linhas próprias o fez elevar a 1.238.771\$.

* * *

Quais são as causas desta dolorosa situação de ruína inevitável?

Atribui-se o relatório à concorrência do automóvel, mas, sobretudo, à depressão económica das regiões servidas.

A linha de Viseu deve ser a mais afectada por aquela concorrência.

Nas regiões transmontanas servidas pelas

três linhas Tua-Bragança, Côrrego e Sabôr, a crise económica manifesta-se por muitos outros sintomas.

Debalde realizou a Companhia consideráveis economias na exploração apesar do aumento de preço do carvão.

Desde Setembro se recorreu ao emprêgo mixto de carvão e lenha, o que reduziu o aumento da despesa do combustível de 260 contos a 170, a que se juntou a economia de 164 no conjunto das despesas.

O pior cancro, porém, é a exploração das linhas arrendadas mediante um contracto lesvivo, que se cometeu o êrro de elaborar e pelo qual a Companhia explora as linhas e o Estado explora-a a ela, como várias vezes tenho demonstrado, sem que sejam demais as insistências.

Trata-se de duas linhas por sua natureza deficitárias. Afluentes de uma linha principal, trazem-lhe o seu modesto tributo com um minimo de despesas da exploração, que as condições duras de tração, resultantes forçosas da sua planta e perfil tornam onerosas.

Sob a administração do Estado o coeficiente de exploração atingia proporções inacreditáveis pois chegou a 4.

A Companhia reduziu-o a 1,32 em 1939.

Que pedia a equidade? Que a compensassem integralmente das despesas de exploração, ficando o "déficit" a cargo das linhas principais. Em 1939 "déficit" foi de 891 contos, de que se deveriam deduzir os impostos ferroviário, receita do Estado creada pelas linhas, que excede 300 contos. Os 591 contos de "déficit" são rigorosamente compensados pelo afluxo de tráfego às linhas principais.

Êsses 591 contos nunca deveriam ser encargo da C. N. Como se isso não bastasse, acrescem 45 contos de juros de obrigações que ela teve de emitir para assegurar a exploração, 166 contos de renda fixa das linhas que só a arruinam, e 55 para o fundo de renovação de material circulante, que devia ser encargo do proprietário dêste, que é o Estado. Essas três verbas somam 266 contos, que juntos ao "déficit" da exploração o elevam a 1.157 contos, indevidamente suportado pela Companhia.

Nada se fez para melhorar a tração e ter

em conta o proficiente parecer do sr. engenheiro Vasconcelos e Sá, votado, anos há, pelo Conselho Superior dos Caminhos de Ferro.

Nada se fez para evitar os desvios ilegítimos do tráfego pelos caminhões alugados.

A falta da devida protecção e da revisão de um contracto injusto tem dado lugar a que no Balanço de 1939 a Conta de Ganhos e Perdas figure no *Activo* por 6.149 contos.

É que entre nós reinam prejuízos que é necessário destruir. Seja-me lícito relembrar as conclusões das conferências que fiz em 1935 na Sociedade de Geografia e na Ordem dos Engenheiros:

"Segundo o prejuízo fundamental corrente entre nós, mesmo nas esferas oficiais, o caminho de ferro é um serviço privado, meramente industrial e comercial, sujeito a livre concorrência para a melhoria dos transportes.

"Na verdade os caminhos de ferro constituem essencialmente um monopólio de serviço público.

"A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que presta e por êles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.

"A rede ferroviária e os seus diversos elementos não são mero empreendimento industrial e comercial, que o Estado deva abandonar à sua sorte.

"Constituem um serviço público útil e necessário de primacial importância, cujo funcionamento e progresso o Estado deve assegurar, defendendo-o, coordenando-o com outros meios de transporte, suprindo concorrências nocivas e suprindo as deficiências de recursos financeiros das empresas nos termos que o interesse público aconselhar".

É assim que se procede nos países que têm em devida conta a primacial importância dos Caminhos de Ferro na vida económica, administrativa e militar.

* * *

Não analiso as estatísticas do movimento de passageiros e mercadorias, porque não estão ainda publicadas. A seu tempo me ocuparei delas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA

Segundo informa o jornal "Pest Lloyd" as locomotivas sem fogo são providas duma maior quantidade de vapor, lançado sob uma certa pressão numa caldeira, depois do que caminham enquanto o vapor tiver tensão. Uma casa construtora de locomotivas de Viena acaba de construir uma locomotiva de alta pressão sem fogo, cuja caldeira é alimentada a vapor por 120 atmosferas de sobrepressão. A reserva de vapor desta máquina sem fogo pode, por consequência, ser sensivelmente aumentada em relação às locomotivas habituais d'este género. Dado, no entanto, que a entrada de vapor a alta pressão nos êmbolos desta locomotiva provoca dificuldades, o vapor é levado a 15 atmosferas de sobrepressão, antes de entrar na máquina. Uma grande vantagem reside no facto de a locomotiva trabalhar sempre, enquanto vai em marcha, com uma pressão de admissão de 12 a 15 atmosferas. Foi o engenheiro P. Gilli o inventor desta locomotiva e o primeiro modelo foi entregue às fábricas de gás de Leopoldau, em Viena.

— Segundo uma notícia do jornal "Basler Nachrichten", em que diz que para a segurança do funcionamento em serviço é indispensável, verificar se as soldas procedidas nas caldeiras de vapor das locomotivas estão efectuadas em condições impecáveis. Por isso, nas oficinas dos Caminhos de Ferro Alemãis de reparação de caldeiras, não se pode dispensar a instalação de "Raios X". Essa instalação compõe-se essencialmente do tubo Roentgen, de 2 transformadores de alta tensão com seus cabos, da caixa de conexões, do suporte e duma bomba de óleo. A instalação tem uma potência de penetração suficiente para peças até 60^{mm} de grossura, de aço.

— Escreve o jornal "Nya Dagligt Allehanda" que o túnel que passa pelo coração de Berlim e que une a estação de Stettin com a estação de Anhalt, levou mais de cinco anos a construir. Este túnel atravessa a "Porsdamer Platz", reunindo as linhas norte e sul do metropolitano de Berlim. A construção d'este túnel apresentou dificuldades enormes, especialmente no trajecto sob a "Potsdamer Platz", onde foi construída a maior estação subterrânea do mundo. O custo d'este túnel elevou-se a 170 milhões de marcos, calculando-se o gasto médio por quilómetro em 16 milhões.

ARGENTINA A extensão da rede ferroviária a cargo do Estado, é de 12.444 quilómetros correspondendo a 27 % do total da linha férrea do país, que alcança 48.000 quilómetros.

— Nas companhias oficiais, a renda elevou-se em 1938 a 64 milhões de pesos, verificando-se um saldo de 11.644.000 pesos.

BRASIL

Anuncia-se para breve, a construção da nova gare com que a Rêde Mineira vai dotar a cidade de Bello Horizonte. Serão arrancadas as linhas férreas que correm pela rua Manuá e que tanto prejudicam o desenvolvimento dos bairros próximos, tais como Carlos Prates e outros.

Também novas composições servirão ao ramal de Araxá, a famosa estância mineira. O entroncamento da Rêde com a de Goyaz, no noroeste do Estado, deverá ser inaugurado em Setembro. Aliás, a Rêde Mineira já electrificou 181 quilómetros de linha, entre Barra Mansa e Andradina e está ainda electrificando mais 108 quilómetros, entre Barra Mansa e Angra dos Reis. Acha-se, para tal fim, aparelhada com 103 locomotivas eléctricas para combóios de passageiros e mercadorias.

— O Governo resolveu gastar 400 mil contos em melhoramentos na linha férrea S. Paulo-Rio Grande do Sul, que foi recentemente confiscada pelo Estado.

Durante êste ano devem chegar dos Estados Unidos, para os caminhos de ferro brasileiros, 150.000 toneladas de carris, no quadro do plano ferroviário do Governo Getúlio Vargas. Esse plano prevê, igualmente, a aquisição de muitas locomotivas e vagões.

ESPAÑA

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, ordenou, às Companhias do Norte e M. Z. A. estudem conjuntamente o estabelecimento duma via dupla, desde a estação de Reus até Tarragona, para facilitar a circulação dos combóios directos de Barcelona a Madrid.

— A Sociedade "Transvias de Granada" adquiriu seis automotoras, construídas em Zaragoza, e porá em breve ao serviço 18 "rebocadoras", construídas em Granada.

— Atravessaram já a fronteira os vagões de caminhos de ferro, contendo as 10.000 toneladas de trigo, que Portugal emprestou a Espanha.

— Oviedo foi recentemente visitada por engenheiros da "Compañia de los Ferrocarriles do Norte" portadores do projecto para a construção duma estação naquela cidade, bem como, duma "passarela". A execução d'este projecto custará cinco milhões e meio de pesetas.

— O primeiro combóio, procedente de França, pela via Canfranc, circulou há pouco, e deu origem a inúmeras manifestações de simpatia entre as autoridades fronteiriças. De Zaragoza veio o consul francês M. Tur e no restaurante da estação, deu-se um banquete em honra das autoridades espanholas e francesas.

— Está restabelecido o serviço na estação Madrid-Príncipe Pio.

— De Bilbau informam que há um novo projecto para o caminho de ferro Trespaderne-Areta-Arrigorriaga-Bilbau. Esta linha colocaria Burgos à distância de 44 quilómetros de Bilbau.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XVI

DA IMPRENSA: (Atrazado)

O correspondente em Berlim do «Vingtième Siècle» anuncia que atravessaram a fronteira do Brenner os primeiros combóios que transportam carvão alemão com destino à Itália. Os vagões vêm todos de Mannheim onde o minério chega pela via fluvial. Os combóios compõem-se, em média, de vinte vagões e levam 15 dias para o trajecto de ida e volta. A Itália fornece um terço dos vagões.

— A «Tribuna» publica na primeira página, uma longa correspondência do seu enviado especial à Ilha de Sylt, testemunhando que a base alemã não sofreu estragos apreciáveis com os bombardeamentos da aviação britânica e que sobre o dique de Hindemburgo, que liga a ilha a terra firme, o tráfico ferroviário continua a efectuar-se normalmente.

— Partiram de Constanza sete combóios de vagões cisternas cheios de petróleo russo para a Alemanha. Acaba de chegar mais material ferroviário para o mesmo fim. Cada combóio conduz mil toneladas de petróleo, aproximadamente. O petróleo é transportado para ali por petroleiros.

— Para a sua entrevista com Hitler, Mussolini fez-se transportar no seu combóio especial, blindado e com vidros à prova de bala. O «Duce» tem instalado nesse combóio, um gabinete esplendidamente montado que lhe permite estar permanentemente em comunicação com as principais capitais europeias.

— Um caminho de ferro de Kantalahti a Kemi-jaervi deve reunir a via férrea de Murmansk ao golfo de Bótnia.

— Continuam a chegar à Alemanha materiais de primeira necessidade vindos da Rússia. Torna-se necessária a construção de novas gares de caminho de ferro, com instalações especiais, destinadas ao transbordo dos vagões soviéticos para os vagões alemães.

— Foi construída, em Przmyel, uma nova «gare» para o transporte de matérias primas, especialmente para o petróleo e a gasolina que vêm da Rússia. Para tal efeito foi ali instalada uma má-

quina especial, que muda o petróleo e a gasolina dos vagões-cisternas russos para os alemães.

— A «Tribuna» anuncia que depois da Páscoa os representantes dos caminhos de ferro do Estado italiano e outras autoridades italianas encontrar-se-ão com uma comissão alemã para fixar os pormenores da execução dos fornecimentos de carvão alemão à Itália. O acôrdo já entrou, praticamente, em vigor, porque já atravessaram o Brenner 20 combóios de carvão. A fronteira do Brenner não é, porém, a única via para o transporte do carvão. Também através da Suíça o número de combóios aumenta todos os dias. Em breve, serão tomadas medidas técnicas para permitir a passagem de 70 combóios por dia. O jornal sublinha que os problemas não são fáceis de resolver, pelo que se torna necessário destacar a eficácia dos caminhos de ferro alemães e italianos que se adaptaram completamente às exigências que lhe foram feitas.

— O acôrdo entre a Alemanha e a Itália, com vista ao transporte por via férrea, do carvão germânico coloca o serviço ferroviário alemão — que já atravessa uma crise muito séria — perante uma das mais dificeis tarefas.

O correspondente do «Basler Nachrichten» em Berlim, declara que naquela capital não há ilusões a esse respeito e que os círculos interessados se contentam com afirmar: «A palavra impossível não existe na política nacional-socialista». Consta que a Alemanha se dispõe a enviar para Itália cerca de doze milhões da toneladas de carvão por ano, cujo transporte necessitará diariamente de 68 combóios de cinqüenta vagões, isto é, 110.000 vagões por mês. Segundo as experiências feitas desde há alguns meses, parece impossível que a Alemanha possa dispôr de número tão considerável de material ferroviário unicamente destinado ao transporte de carvão. É por isso que se julga que o acôrdo do carvão italo-germano prevê que a Itália porá à disposição da Alemanha, para aqueles transportes, o seu próprio material ferroviário, mas, mesmo assim, duvida-se fortemente que isso baste.

Comunicam da capital alemã que devido ao acôrdo para fornecimento de carvão à Itália, e em face da necessidade de assegurar a conservação das relações comerciais com outros países neutros, é provável que haja brevemente severas restrições no tráfego ferroviário. É provável que, de futuro, seja proibido viajar em caminho de ferro, salvo com autorização especial.

— Anunciam de Basileia que, durante o dia de ontem, os primeiros combóios com carvão alemão para Itália passaram naquela cidade. Transportariam 13.000 toneladas diárias.

— Está plenamente confirmado que o dique Hindemburgo, que liga a ilha de Sylt, por caminho de ferro, com o continente alemão, foi seriamente

danificado, pois durante o dia não passou por ali nenhum combóio quando diariamente atravessam aquele dique seis combóios.

— Dois outros aparelhos bombardearam também o dique de Hindemburgo, que liga por caminho de ferro a ilha de Sylt com o território alemão que confina com a Dinamarca.

— Mussolini partiu de combóio, às 13,30, em direcção a Milão.

— A propósito do fornecimento de carvão alemão à Itália, o «Popolo di Roma» publica uma correspondência do seu enviado especial à Alemanha, afirmado que o Reich garantirá a cobertura de quase o total das necessidades da Itália. Com efeito, além de oito milhões de toneladas de carvão fornecidas precedentemente, a Alemanha enviará à Itália, pelo caminho de ferro, mais dois milhões de toneladas de carvão polaco e outros dois milhões de carvão alemão, de forma a assegurar à Itália doze milhões de toneladas de carvão, dos treze milhões que a Itália costuma importar anualmente. Um milhão de toneladas serão transportadas para Itália, mensalmente. Tendo em conta que em Fevereiro último a Itália importou da Alemanha, pela via férrea, quinhentas e dez mil toneladas de carvão, o projecto de transportar um milhão de toneladas por mês, pelo caminho de ferro, não parece ser irrealizável. Para o transporte desta enorme quantidade de carvão prevê-se a utilização de todas as seis linhas que atravessam os Alpes, com uma média de quarenta a cinqüenta combóios por dia. Sabe-se que este plano poderá funcionar graças à organização alemã e ao aceleração do tráfego.

— Durante a troca dos documentos de ratificação do acôrdo de paz, os russos declararam ser importante a construção rápida da via férrea Kantahti-Kernijaervi. A Rússia prometeu o maior apoio, para que essa linha fique pronta ainda esta ano.

— O serviço ferroviário entre a ilha de Sylt e o continente alemão, que era feito pelo dique de Hindemburgo, continua interrompido. Com o auxílio de binóculos vê-se perfeitamente que o dique foi atingido em três pontos.

— Um combóio militar chocou com um combóio de passageiros, contando-se dois mortos e doze feridos que se encontram em estado grave. Este desastre deu-se dentro da zona fortificada alemã e causou sérias avarias na linha ferroviária que serve vários pontos do Reno.

— Os correspondentes dos jornais italianos na Alemanha informam que a maior parte do carvão alemão destinado à Itália irá do Ruhr e depois da Alta Silésia e do Sarre. O custo anual destes transportes para Itália, que deverá ser pago aos caminhos de ferro alemãis, suíços e iugoslavos, é calculado em mais de um bilião de liras.

Viagens e Transportes

Serviço combinado

Foi inaugurada uma carreira de camionetas, entre Barreiro (estação) e Évora, em complemento do serviço ferroviário da C. P.

Os horários da nova carreira são os seguintes: partidas do Barreiro às 8 e 20 e 17 e 15 e partidas de Évora às 8 e às 15 e 25.

Apeadeiro do Dáfundo

A partir de amanhã, deixam os combóios de ter paragem no Dáfundo, cujo apeadeiro foi já extinto em ordem de serviço da Sociedade Estoril, depois dos respectivos decretos do «Diário do Governo».

Despacho Central de Braga-Bom Jesus

O Despacho Central de Braga-Bom Jesus passa a estar aberto ao serviço desde 1 de Agosto até 30 de Setembro de cada ano.

O que todos devem saber

O DIA 4 DE JUNHO É FERIADO NACIONAL

O «Diário do Governo» inseriu pela Presidência do Conselho, o seguinte decreto-lei:

Iniciando-se no próximo dia 4 de Junho as comemorações do duplo centenário da fundação e da restauração de Portugal e sendo aquele o dia especialmente destinado a celebrar o oitavo centenário da constituição da nacionalidade;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É considerado feriado nacional o dia 4 de Junho do corrente ano de 1940.

O PAPEL

A Polícia, tendo estudado as condições do comércio do papel inútil, faz saber que considera como preços justos de venda às fábricas os seguintes:

Gandaia até.....	\$70
Apara suja até.....	\$90
Impressos.....	1\$40
Apara branca até	2\$00

Roteiro dum repórter

Por JORGE RAMOS

II

Nas Costas da Dinamarca

A ilha de Bornholm — A visão de Copenhague — O Cais da cidade brumosa

COM um céu salpicado de estrélas, tal uma colcha azul recamada de lantejoulas, deixámos para trás a ilha de Bornholm. O veleiro deslizava como um fantasma no silêncio da noite.

Esfumava-se já na nossa memória a visão de Copenhague, brumosa e romântica com as torres orgulhosas das suas igrejas, o labirinto de pontes e o cenário medieval do castelo onde dir-se-ia errar o espetro daquele rei que a imaginação de Shakespeare creou no "Hamlet". Desaparecia na lembrança a imagem daquela manhã de Janeiro como se prodigioso mistério dum Natal prolongado tivesse fantasmalizado os telhados e as cúpulas envolvendo-as em mortalhas de neve dando-nos a quase certeza que em cada casa do bairro pobre de Gonsgakdt-burger ardia uma lareira e nas ruas desertas e brancas vagueassem sombras dalguma página de Dickens. Agora a sugestão do mistério era diferente. Nela havia qualquer coisa de aventura. A ilhasita era já um borrão de tinta. Mais perto, pingava uma lividez estranha, o minúsculo farol



Depois da pesca um pouco de música...

do cabo Moen. As águas mortas, paradas, reviveram acordando em reflexos ao lampejo das luzes de bordo. Afastavamo-nos cada vez mais. Passou-se num silêncio apavorante uma hora, e depois outra onde o socêgo da noite com a inquietação do mar se transformou num sussurro de ferros, de ordens rápidas, de manobras: aprestavam-se as barcaças para a pesca.

O jornalista envolveu-se na capa de oleado que lhe emprestaram, colocou o gorro forrado de peles, e sentou-se à frente do timoneiro. As pás dos remos caiam num baque surdo. Parecia que o céu se despovoara de lumes para nos dar a trágica impressão de que íamos numa baleeira frágil na horrorosa noite dum naufrágio... Subito o barco deslisou silente e logo ficou imóvel. De pé os homens atiravam as rês, largavam-nas para a imensidão trevosa das águas. Principiava a faina da pesca à tarambola e aos "fisoles" cilíndricos de grandes escamas que abundam por estas paragens.

De novo o barco deslizou. Distante no outro barco que nos precedia luziu um clarão vermelho, e ao sinal correspondeu o agitar da lanterna do patrão Osbork segurando o seu enorme cachimbo de lobo do mar. E os dois vultos, como animais de fábula, sob um céu que de azul se escurecera numa tinta de polvo, immobilizaram-se. Nenhuma luz a bordo. Na escuridão quase completa só o olhar perscutador dos pescadores podia adivinhar a mancha mais negra ainda que um deles indicava. Qualquer coisa flutuava a menos de cincuenta metros. Siflou no ar um harpão deixando ficar o rastro duma grossa corda. Espadanou num espumejo de ondas o alvo atingido. E os homens, braços nus, arpoaram, silenciosos como múmias, um desses curiosos anfíbios que povoam as costas da Dinamarca. Momentos depois retalhava-se a bordo um *nord-caper* de delgada cauda e grandes barbatanas.

— Abundam por aqui — dizia-me momentos depois o mais velho dos pescadores — os vitelos marinhos e os narvais perigosos.

O narval é um enorme cetáceo que põe em risco as pequenas embarcações.

São pouco mais de meia dúzia os barcos piscatórios que rumam a estas paragens durante a noite. Os tripulantes desafiam o frio gélido que um gigante invisível, segundo as crenças dos pescadores, sopra do lado de lá do Ártico. Empurrados por esse sopro fabuloso, impelidos pela cumplicidade que o semi-deus

O novo material da C. P.

A visita a Alcântara do sr. Ministro das Obras Públicas

No passado dia 22 de Maio, o sr. Ministro das Obras Públicas, visitou de manhã, a estação de Alcântara Terra, onde se encontrava o novo material circulante, transformado nas oficinas do Barreiro.

Naquela estação o sr. engenheiro Duarte Pacheco, era esperado pelos srs. engenheiros Vasconcelos Correia, presidente do Concelho de Administração e Fausto de Figueiredo, vice-presidente; general Raul Esteves, coronel Pinto Osório, dr. José Alberto dos Reis, capitão Mário Costa; engenheiro Branco Cabral, secretário geral da C. P., dr. Emídio Mendes, do Conselho Fiscal; engenheiros Lima Henriques, coronel Vicente Ferreira; Pedro de Brion, Barata, tenente-coronel Campos Henriques, Ramalho e Vaz Pinto, e por vários funcionários daquela Companhia.

Aquêle membro do Governo, visitou uma composição completa que se encontrava na linha, formada por carruagens que, com material nacional, os operários das oficinas do Barreiro modernizaram e transformaram completamente, sob a superior direcção dos srs. engenheiros Pedro de Brion e Mendaia, respectivamente, chefe de divisão e chefe do material circulante, assim como do sr. Valentim Bravo, director das oficinas.

A visita principiou pelas carruagens de 1.^a e 2.^a classes, que se encontram, as de 1.^a decoradas interiormente a verde, com estofos e cortinados em côn de cereja; as

de 2.^a, decoradas a «beije», com estofos e cortinas verde-claras. As transformações radicais, por que passou êste material, são deveras interessantes e dignas do maior aplauso. As linhas modernas, comodidade, luxo e segurança são as características principais do novo material, cuja mudança em todos os permenores vai das janelas, que foram alargadas com outro recorte, até aos lavabos, passando pelos estofos, cortinas, «stores», molas, suportes de bagagens, etc. Há também a inovação dos compartimentos para «não fumadores» e passaram de oito para seis pessoas.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco teve ocasião depois, de verificar como duma antiga carruagem de 1.^a e 2.^a, se fez uma espaçosa terceira, destinada a excursões e combóios populares, admirando seguidamente uma carruagem de 1.^a e 2.^a para «tranways», cujos estofos, são de qualidade a poder lavar-se com freqüência, e deixarem de ter coberturas, só ficando encostos para a cabeça em linho.

Com o fim de dar maior segurança, o esqueleto de madeira foi reforçado e coberto de chapas de aço. Pertencem estas carruagens a uma série de 35, que nas oficinas da C. P. no Barreiro, estão sofrendo transformações. Este material entra brevemente a circular.

Antes de se retirar, o sr. Ministro das Obras Públicas exprimiu aos dirigentes da C. P. a sua admiração pelo muito que viu, sendo aclamado pelos ferroviários.

Chegou já a Lisboa o novo material adquirido na América

De bordo do vapor norueguês «Cypria», desembarcou a primeira remessa duma encomenda de 28 carruagens, feita a uma firma de Filadélfia, pela C. P. Esta primeira remessa é constituída de sete unidades, uma já montada e as restantes, encaixotadas e diverso material sobrecelente. O material encaixotado seguiu para o Barreiro, onde será montado nas oficinas. Esperam-se mais três navios com o resto da encomenda. As carruagens são construídas com uma liga especial inoxidável e as chapas soldadas o que as torna mais leves e mais resistentes. Assim podem evitarse os desdobramentos

de combóios quando fôr grande a afluência de passageiros. São carruagens mistas de 1.^a e 2.^a classes para passageiros e duas restaurantes também mistas de 1.^a e 2.^a.

No desembarque foi empregada a cábrea «Adolfo Loureiro» da A. G. P. L., que, ao içar a carruagem montada, a amolgou, assistindo a êstes trabalhos, os srs. engs. Lima Rego, Andrade e Sousa e Horta e Costa da C. P., e Leon e F. Argentin, representantes da casa construtora.

Possivelmente, ainda êste ano, o material circulará nas nossas linhas.

polar oferece à gente que vive da pesca vêm os baleotes os «anarnachs» compridos e escuros, os *tegusicks* do Salvador...

Madrugada velha, amontôa-se a pescaria, recolhidas as pesadas rês como ventres tremendos, e de novo no veleiro, demandamos o porto — legenda de bruma nessa estranha gravura em madeira que é Copenhague a amanhecer.

Desentorpecemos ao pisar o lagedo do cais. Principiam a armazéns as tendas do mercado onde se descarregam canastrões de peixe. Atento nestas figuras bizarras de marítimos, de grossas e felpudas camisolas,

dum xadrês garrido, mãos grandes, calosas e negras, arcaboiços atléticos, olhos nostálgicos que andam como presos da sugestão das noites misteriosas da Gronelândia e dos «bancos» da Terra Nova. No botequim que acaba de abrir as suas portas, serve-se um detestável café que é necessário temperar com rhum.

Nas pranchas das fragatas andam, tisnados de carvão, os carregadores. O sol espreita no horizonte

E a cidade milenária, quase lendária que viu nascer os primeiros reis da Europa e assistiu às invasões dos bárbaros do Oriente, espreguiça-se no primeiro bocejo da luz que a acaricia...

Vida Ferraviária

Companhia dos Caminhos de Ferro da Norte de Portugal

Sob a presidência do sr. dr. Abel de Andrade reuniu-se a assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal que aprovou o relatório e contas referentes à gerência do ano findo.

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Reuniu-se a assembleia geral da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, que aprovou o relatório e contas de 1939 e reelegeu os corpos gerentes.

Imprensa

«REPÚBLICA»

Iniciou o seu 30.º aniversário de publicação, o nosso colega «República», ao qual endereçamos as nossas vivas felicitações e votos de longa vida.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA - 21,45 - «O cumplice».
MARIA VITÓRIA - 20,45 e 23 - «Ora vai tu!...».

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Feitiço do Império».
OLÍMPIA - Desde as 14,30 - Sessões continuas.
COLISEU - Cinema - 21,15
POLITEAMA - Estupendos programas.
ODÉON - Programas de bom agrado.
CHIADO TERRASSE - Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO - Parque Mayer.
PARIS - Filmes excelentes.
LYS - Programas variados com filmes escolhidos.
EUROPA - Rua Almeida e Sousa, 63.
PAVILHÃO PORTUGUÊS - Parque Mayer.
CINE BÉLGICA - R. da Beneficência, 175 (ao Régo).
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Publicações Recebidas

Boletim n.º 22 do Banco de Portugal

Recebemos êste boletim, do Serviço de Estatística e Estudos Económicos, do Banco de Portugal.

Federação Nacional dos Produtores de Trigo — Relatório e Contas de 1938

Este organismo corporativo publicou o relatório e contas da gerência de 1938.

É um trabalho de interesse para os estudos sobre êstes assuntos. Agradecemos o exemplar recebido.

Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»

Foi-nos enviado o relatório da Administração, Balanço e Parecer do Conselho Fiscal, desta Companhia de Seguros, referente ao ano de 1939.

«Tosquias e Tratamentos de Velos»

A Junta Nacional dos Produtos Pecuários acaba de publicar um folheto de divulgação em que estão condensados os princípios fundamentais a observar no momento das tosquias para se farem em boas condições técnicas. Divide-se em três partes nas quais se estudam separadamente os cuidados a ter com os animais, forma de realizar a tosquia e tratamento dos velos depois de tosquiados.

A distribuição do folheto é gratuita e feita por intermédio dos Grémios da Lavoura, Intendências de Pecuária e Veterinários Municipais.

A Junta enviará o folheto às pessoas que lho peçam para a sua sede em Lisboa, Rua de Castilho, 20.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

Linhas Portuguesas

Caminhos de Ferro do Estado

Vai ser publicado pela pasta das Obras Públicas e Comunicações o seguinte decreto:

«Em virtude dos trabalhos de renovação executados nas linhas férreas do Estado arrendadas resulta muitas vezes existir, em depósito, uma grande quantidade de material usado.

Este material, quando em bom estado, é aplicado em trabalhos de conservação de linhas de menor e mais leve tráfego, nomeadamente nas de via reduzida, e ainda em ampliações de linhas de estações, construções de ramais e outras obras de primeiro estabelecimento nas linhas do Estado, conforme dispõe o decreto n.º 18.859, de 30 de Agosto de 1930. Mas a experiência tem demonstrado que desse material sobra ainda uma grande parte, que não pode ser aplicada nos Caminhos de Ferro do Estado e que, portanto, o Fundo Especial de Caminhos de Ferro tem que vender, como sucata, mediante o cumprimento das formalidades exigidas pelo decreto-lei n.º 27.563, de 13 de Março de 1937.

Reconhece-se, porém, que este material pode ter uma aplicação mais útil que a venda como sucata, mormente na época actual, utilizando-o noutros serviços públicos, como por exemplo, nos portos e sobretudo na conservação ou reforço das linhas próprias de outras empresas ferroviárias.

Mas, para alcançar este fim torna-se necessário alterar o sistema legal vigente para a venda do material dispensável, substituindo-o por outro que permita às administrações portuárias e sobretudo às referidas empresas ferroviárias, a aquisição de partidas de material correspondentes às suas necessidades e facilite o seu pagamento, acautelando, embora, os interesses do estado.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — É autorizada a Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro a vender directamente às empresas concessionárias de linhas férreas, às administrações portuárias, ou a outros serviços públicos, ao preço que fôr estipulado para cada caso, o material metálico usado que fôr julgado dispensável à renovação das linhas férreas do Estado mas necessário à renovação das linhas secundárias ou de via reduzida daquelas empresas ou a outros trabalhos em que possa vir a ter útil aplicação.

§ único — O preço mínimo de venda será estabelecido em cada semestre, tendo em atenção o preço corrente das sucatas e as condições económicas do mercado, mediante aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 2.º — A Comissão Administrativa poderá aceitar, em troca do material levantado das linhas férreas do Estado, julgado dispensável, o que fôr retirado das linhas férreas das empresas referidas no artigo 1.º, devendo acordar com essas empresas o local da entrega daqueles materiais.

§ 1.º — Para efeitos da troca, atender-se-á exclusivamente ao peso dos materiais, devendo as empresas concessionárias pagar à Comissão Administrativa, pelo preço que fôr acordado, a diferença do peso que se verificar.

§ 2.º — Os materiais adquiridos pela Comissão Administrativa nos termos deste artigo serão vendidos, como sucata, segundo os preceitos da legislação em vigor.

§ 3.º — Com aprovação ministerial dada sobre proposta da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, o pagamento do material vendido nos termos

Os nossos mortos

SILVA COUTO

Na Póvoa de Varzim, faleceu no dia 20 do mês passado, o jornalista monárquico José Joaquim Gomes da Silva Couto, que dedicou, brilhantemente, à causa da realeza e ao interesse da igreja católica o melhor



José Joaquim Gomes da Silva Couto

da sua actividade fecunda e da sua vida exemplar. Foi um «paladino vigoroso, elegante, denodado, indefectível» das nobres causas que defendeu e pelas quais trabalhou com desinteressado e sincero carinho.

Defendeu com igual brio e com invulgar critério o seu credo religioso e político. Como jornalista católico promoveu e dirigiu várias peregrinações a Lourdes, Lisieux e Fátima, e ainda como monárquico se distinguiu e brilhou.

A sua morte causou profundo desgosto nos meios jornalísticos e nos seus numerosos amigos.

Paz à sua alma.

deste decreto pode ser feito em prestações anuais iguais, não excedentes a três, vencíveis em 5 de Janeiro de cada ano.

§ único — As prestações vencidas e não pagas vencerão juros de mora, a liquidar anualmente.

Art. 3.º — O produto da venda do material referido neste decreto constituirá receita do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º — O material levantado das linhas arrendatárias do Estado e cedido nos termos deste decreto será abatido ao inventário, devendo a empresa ferroviária arrendatária que fôr sua fiel depositária promover as medidas necessárias para que possa ser retirado os respectivos depósitos, nas condições que forem acordadas por intermédio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Art. 5.º — Ficam revogadas as disposições legais em vigor, aplicáveis à venda de materiais, na parte respeitante ao material abrangido pelo presente decreto-lei.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado 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 20 de Abril corrente o projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, anulando o disposto no 15.º/5.º aditamento ao mesmo complemento, sobre concessões especiais no transporte de madeiras, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 20 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, esclarecendo que o aviso ao público n.º 186, de 23 de Janeiro de 1933, anulou o disposto no aviso ao público n.º 169, de 2 de Junho de 1932, na parte respeitante aos toros para exportação.

O «Diário do Governo», n.º 75, II série, de 1 de Abril, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 28 do corrente:

António de Sousa Bandeira, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Por despacho desta data:

Eugénio Cunha Maleitas, escrivário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — transferido, a seu pedido, da Direcção de Viação do Centro para esta Direcção Geral. (Sujeito ao pagamento do sêlo a que se refere o artigo 107 da tabela).

O «Diário do Governo», n.º 80, II série, de 6 de Abril, publica o seguinte:

Por despacho de 1 do corrente:

Luiz Gonzaga van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Joaquim Coelho dos Santos, terceiro oficial — idem, idem, idem.

João Afonso Dias, fiscal contratado — idem, idem, idem.

Francisco Carlos de Azevedo Pinto Melo e Leme, fiscal contratado — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 83, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

Por despacho de 4 do corrente:

Francisco de Moraes Ferreira, servente do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Por portaria de 28 de Março findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, aos agentes dos referidos caminhos de ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

João Valente Júnior, chefe de 2.ª classe	692\$04
Hermenegildo dos Reis Ferro, chefe de 3.ª classe	550\$76
António Magalhães Júnior, maquinista de 2.ª classe	585\$05

Da rede do Minho e Douro

Sebastião Maciel Dantas, empregado de escritório de 2.ª classe, actualmente escrivário de 2.ª classe da Junta Autónoma de Estradas	309\$85
Manuel de Passos Ramos, guarda-freio de 2.ª classe	289\$11
Almor José Ribeiro, maquinista de 2.ª classe	823\$92
Manuel Vicente, maquinista de 3.ª classe	731\$55

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

O «Diário do Governo», n.º 93, II série, de 22 de Abril, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, foi dispensado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, por ter atingido o limite de idade, o guarda de estação da rede do Sul e Sueste, Gonçalo da Conceição Soalhal, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de carregador eventual.

O «Diário do Governo», n.º 94, II série, de 23 de Abril, publicado o seguinte:

Por despacho de 18 do corrente:

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

José Amorim Pinto Serra, segundo oficial — idem, idem, idem.

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27.236, de 23 de

Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para preenchimento de vagas de engenheiros mecânicos de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 92, 2.ª série, de 21 de Abril de 1939:

- 1.º — Eugénio de Campos Amaral.
- 2.º — Jaime Augusto Ferreira.

O presente concurso é válido para o preenchimento das vagas que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

Por despacho de 22 do corrente:

Emílio Barbosa Estácio, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel Ferreira, fiscal de 2.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 77, II série, de 3 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 408 metros quadrados, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 119,237 e 119,294.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Covas do Douro, concelho de Sabrosa e distrito de Vila Real, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com António de Almeida Morais Pessanha.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o parecer n.º 598 da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto da

alteração ao caminho de acesso ao apeadeiro de Palmilheira, ao quilómetro 6,890 da linha do Minho.

O «Diário do Governo», n.º 80, II série, de 6 de Abril, publica o seguinte:

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 7 de Março do corrente ano, publicada no «Diário do Governo», n.º 60, 2.ª série, de 13 do mesmo mês, com o terreno confinante com aquele, pertencente a Joaquim Fernandes Cibrão, e cuja área é de 54^{m²},28.

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto da passagem inferior do Pêgo, ao quilómetro 56,078 da linha férrea da Beira Alta, apresentado, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do pontão de Canedo, ao quilómetro 51,087 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 78, III série, de 4 de Abril, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:058 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), sub-chefe de depósito Alberto da Fonseca, proveniente de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Francisca Cardoso da Fonseca, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

O «Diário do Governo», n.º 79, III série, de 5 de Abril, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 186 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), carpinteiro José Maria Correia, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Berta Correia e Mariana Tôrres Correia Vicente de Brito, filhas do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido às interessadas.

O «Diário do Governo», n.º 85, III série, de 12 de Abril publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:241 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), sub-chefe de depósito Manuel dos Santos (2.º), provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Joaquina da Paixão e Eduardo dos Santos, viúva e filho do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 83, III série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tôdas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:967 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), agulheiro de 1.ª classe Marciano Gomes, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Violante Gomes, filha legítima, e João Guerreiro Gomes e Rita de Jesus Gomes, filhos ilegítimos (representados pela mãe, Constância Guerreiro), e Manuel Guerreiro Gomes e Joaquim Guerreiro Gomes, filhos ilegítimos, maiores, desconhecendo-se o parente da viúva, Francisca da Encarnação.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.



MANUAL DO VIAJANTE
EM PORTUGAL
I.º VOLUME
LISBOA e ARREDORES
7.ª EDIÇÃO
À VENDA EM TODAS AS LIVRARIAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida tóda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

FABRICANTES DE TECIDOS

FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS

ESPECIALIDADE EM GABARDINES

Telefone 43

TORTOZENDO

Fábrica de Papel da Abelheira
TOJAL—LOURES
PAPEIS DE TODOS OS TIPOS

DEPÓSITOS RUA DA ALFANDEGA, 156/158—LISBOA
RUA DOS CLÉRIGOS, 6—PORTO

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição única pelo sozinho.

Rua da Glória, 3—Telefone 21925

LARANGEIRA, Limitada
FERRO-AÇOS

Escritórios: RUA DOS ANJOS, 1

ARMAZENS:

10, Travessa Cidadão João Gonçalves, 16
3-C, Rua dos Anjos, 3-D.
11, Rua Maria, 15

Códigos: A. B. C. 6.^a ed.—A. B. C. 7.^a ed. e Ribeiro

Telefones: P. B. X. 47349—47350

Telegramas: FERROAÇOS

Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**

RUA DO ARSENAL, 124, 1.^o (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES

End. Teleg.: VIVAS

POR T O

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.^o

(FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS

4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantém inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patenteado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

Á VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEÁRIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA}—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3
Enderêço telegráfico: LUSALITE



ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS DIESEL

comprovados em experiências realizadas sobre um percurso de 150 milhões de quilómetros

MAYBACH-MOTORENBAU G.M.B.H. · FRIEDRICHSHAFEN/BODENSEE

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

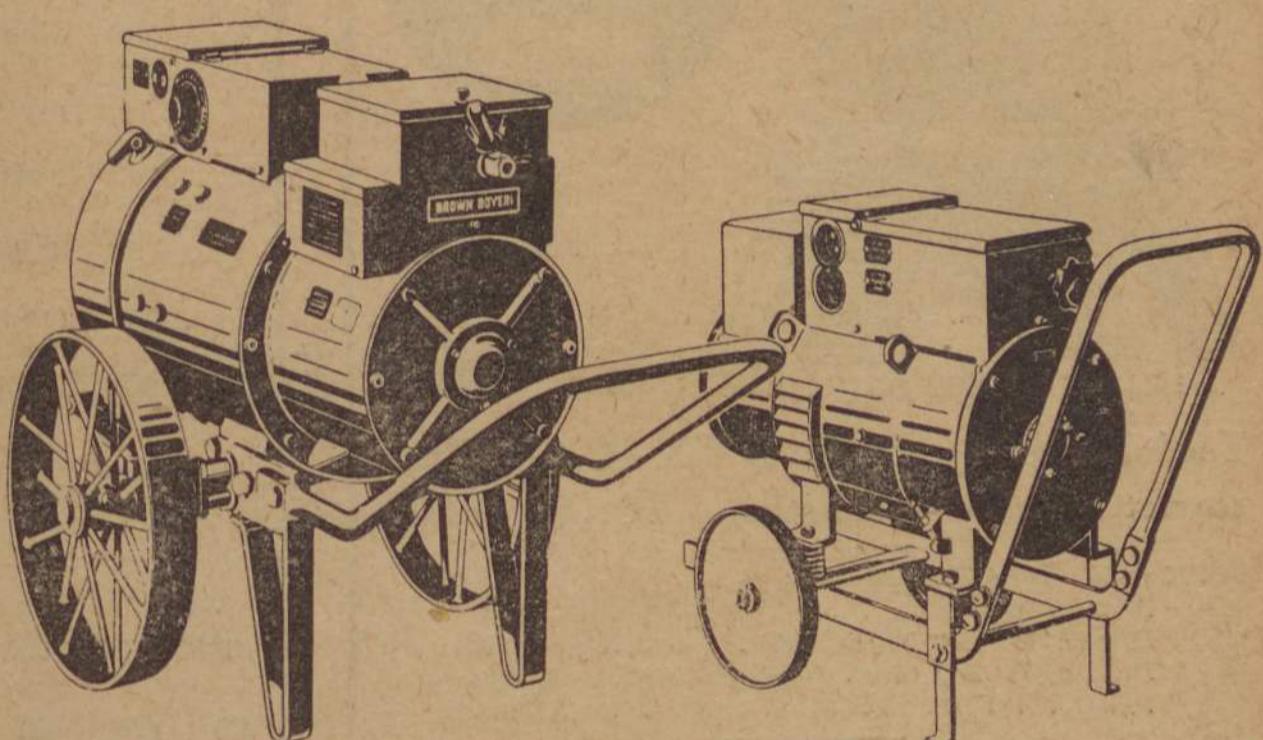
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel 191-2.º — PORTO



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

R. G. DUN & Cº

DE NEW YORK

Agência Internacional de Informações Comerciais

FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa

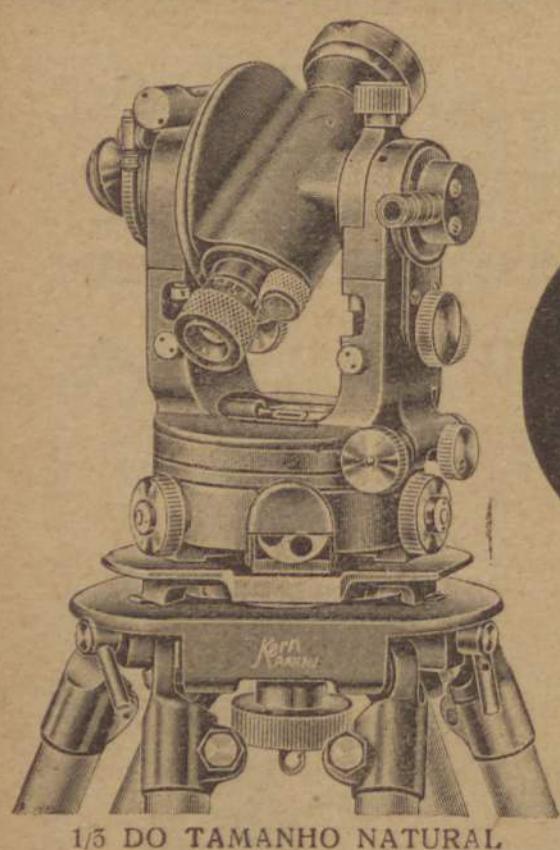
(Direcção para Portugal)

15, Rua dos Fanqueiros

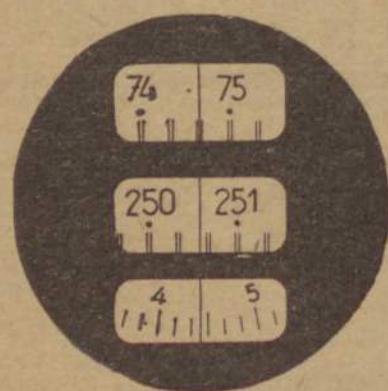
Sucursal no Pôrto

Avenida dos Aliados, 54





Kern
AARAU
SUISSE



360°
CIRC. VERT.
74°40' + 4'26" = 74°44'26"

Teodolito de circulo duplo DK M 1 com micrometro optico — Construção Dr. H. WILD

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

AUMENTO	20 vezes
DIAMETRO DA OBJECTIVA	30 m/m
DIAMETRO DO CIRC. HOR. E VERT.	50 m/m
PEZO	1,8 kgs.

AGENTES EM LISBOA:

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

LIVRARIA PORTUGÁLIA
75, RUA DO CARMO — LISBOA

Livros nacionais e estrangeiros.

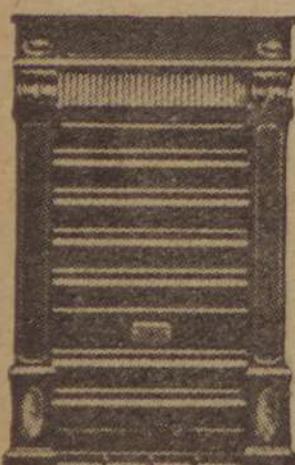
Sempre as melhores novidades de obras Literárias, Arte, Medicina, História, Direito, Economia, Engenharia, tanto nacionais como estrangeiras. Serviço rápido de encomendas para todos os países da Europa e América. Fornecimento de livros para o Continente, Ilhas : : : e Colónias : : :

DIRIGIR OS SEUS PEDIDOS Á:

P O R T U G Á L I A

75, RUA DO CARMO — LISBOA — TELEFONE 20791

Serralharia António da Costa



PREMIADA NA GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL DE 1932

Especializada em toda a qualidade de portas onduladas e articuladas

A ÚNICA DO PAÍS com as patentes 12.881 — 1.099 — 1.098 e 1.063

Peçam amostras e orçamentos
Fogões para lenha e carvão

OFICINAS E ESCRITÓRIO:

R. da Emenda, 26-cave — Telef. 22654

Porta articulada e ondulada

AÇOS KRUPP

Aços rápidos — Aços carbonos puros e em ligas para ferramentas — Aços de construção

CUDELL & WELTZIEN, L. ^{DA}

Agência KRUPP

Rua de S. Paulo, 117-121

Telef. 23938

G. & H. HALL, L. ^{da}

Fabricantes de refrigerantes:

Dry Ginger Ale
Hall's Quinine Tonic
Crystal Soda Water
Laranjada Natural
Gazoza
Limonada

14 -- Calçada da Cruz da Pedra -- 14

TELEFONE 26226

L I S B O A

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORtUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Centenários — 1140, 1640 e 1940 (Gravura). — Palavras do Chefe do Estado. — Palavras do Chefe do Governo no Castelo de Guimarães. — Coimbra e os Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Engenheiro Fernando de Souza. — O que todos devem saber. — Camões (Gravura). — Camões e os estrangeiros, pelo Dr. HERNANI CIDADE. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Programa Oficial das Comemorações Centenárias. — Ecos & Comentários por SABEL. — O banquete de homenagem ao Capitão-aviador João de Sousa Soares. — Viagens e transportes. — As novas carruagens da C. P. — A Costa do Sol. — Locais de Turismo, por GUILHERME CARDIM. — Monumento das Descobertas na Exposição do Mundo Português (Gravura). — Imprensa. — No oitavo aniversário do Grupo Desportivo «Atlantic». — Linhas portuguesas. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Parte oficial. — Exposição do Mundo Português (Gravura). — Linhas estrangeiras. — Os nossos mortos. — Coimbra e o Duplo Centenário, por REBELO DE BETTENCOURT. — Coimbra, por FAUSTO GONÇALVES.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

TELEFONES { P B X 20158
Dirrecção 27520

