

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS  
— 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

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

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

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO



Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Guimarães, Estátua de D. Afonso Henriques. — A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e o seu número especial comemorativo do 53.º aniversário. — Caminhos de Ferro da Beira Alta, por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS. — Engenheiro Fernando de Souza. — Imprensa. — Elèctricação de linhas entre a Suécia, Noruega e a Alemanha. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Há 50 anos, por C. T. — Parte oficial. — Teatros e Cinemas. — Os nossos mortos, por C. DE O. — Publicações recebidas. — Publicidade



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

---

---

EM 1 DE JANEIRO DE 1941  
PUBLICAMOS MAIS UM NÚMERO  
ESPECIAL COMEMORATIVO  
DO NOSSO 53.º ANIVERSÁRIO

*Estamos preparando o costumado número especial comemorativo do 53.º ano de publicação desta Revista, que sairá nos primeiros dias de Janeiro de 1941.*

*Enviámos convites aos nossos queridos colaboradores e aguardamos os originais que nos devem ser enviados até ao dia 20 do corrente o que, antecipadamente, agradecemos.*

*Também temos recebido provas de amizade dos nossos estimados anunciantes, aguardando que outros, a quem enviámos circulares, correspondam igualmente ao nosso apêlo para assim poder marchar a mais antiga Revista portuguesa.*

*O número especial, que terá mais de cem páginas, é colaborado por escritores, jornalistas e engenheiros dos mais categorizados no nosso país.*



# Caminhos de Ferro

DA

# Beira Alta

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

A construção do Caminho de Ferro da Beira Alta foi sempre considerada como uma das obras de fomento mais importantes para o País pelos serviços que viria a prestar à região, e ainda por ser o caminho mais curto para o Norte da Espanha e Europa Central.

Erro grave se cometeu porém, não ter saído este caminho de ferro da estação de Coimbra, como inicialmente fôra projectado.

A transferência do ponto de partida para a Pampilhosa, ao quilómetro 211 da linha do Norte, segundo parece, foi devida ao seu custo quilométrico ser mais barato, ainda assim orçado em 32.771.420 réis. Tratava-se pois duma linha cara.

A linha da Beira Alta, desde a Pampilhosa até à fronteira na extensão de 202.207<sup>m</sup>14, foi subvencionada pelo Estado com 23 contos por quilómetro ou seja uma subvenção de 4.650.764.220 réis. A

soma total da construção foi, porém, de 11.811.364.300 réis, construção caríssima, comparada, por exemplo, com as do Norte e Leste, devido principalmente às suas numerosas pontes que não poderiam ter sido consideradas eternas, visto ser necessário renová-las numa época mais ou menos próxima, para o que se deve contar com um dispêndio avultado.

Verifica-se, portanto, que a construção desta linha, devido aos factos apontados e ainda ao acidentado do terreno, custou uma verba muito avultada — e a prática tem demonstrado que a sua construção não correspondeu às esperanças que havia. É que a linha por onde ela segue serve uma zona de poucos recursos agrícolas, e às esperanças que havia também de um grande movimento internacional correspondeu uma grande desilusão.

Para prova destes factos, basta dizer-se que o rendimento quilométrico bruto deste Caminho de Ferro, foi no ano findo, de Esc. 44.783\$32, ao passo que o da linha Norte e Leste, no mesmo ano, foi de 207.407\$98!

A diferença é bem sensível, e por isso natural é que seja precária a situação da Companhia —, mais precária seria, se a sua administração não fôsse económica, pois tem ao seu serviço um número muito reduzido de engenheiros e de funcionários superiores, com a circunstância dos seus vencimentos não serem exagerados, como é indispensável que assim seja, em empresas que não remuneram o seu capital.

O que muito contribuiu também para a situação precária em que a Beira Alta se encontra, foi o ter-se estabelecido para este Caminho de Ferro, até ao aparecimento do Automóvel, preços para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, iguais aos da linha Norte e Leste, sabendo-se que a construção da linha tinha sido muito mais



cara, e que o seu rendimento era muito insignificante, em virtude da região servida pouco mais produzir do que o necessário para a alimentação dos seus habitantes.

Os factos apontados demonstram que esta Companhia necessita dum auxílio eficaz da parte do Estado.

Tudo isto vem a propósito de ter chegado ao meu conhecimento o rumor de que Sua Ex.<sup>a</sup> o Senhor Engenheiro Duarte Pacheco, muito ilustre Ministro das Obras Públicas e Comunicações, com a sua costumada visão das realidades, só própria dum grande e arrojado estadista, se propõe isentar a Companhia da Beira Alta do imposto ferroviário durante 20 anos, para o seu produto ser aplicado nas muitas partes metálicas a renovar, ou substituir por partes de alvenaria ou de cimento armado — seguindo assim aproximadamente o sistema que se adoptou em 1875 para a construção da Ponte D. Maria Pia — na linha do Norte, para ligar as duas margens do Rio Douro, obra de grande vulto, mas indispensável ao progresso e desenvolvimento da cidade do Porto.

A construção desta ponte tem a sua história, que uma grande parte do público ignora, e que algum interesse há em o saber.

Começo por dizer que, pelo n.º 2 do artigo 1.º do contrato para a construção do Caminho de Ferro do Norte, a sua linha deveria terminar na margem direita do Douro na cidade do Porto, ligando para isso as duas margens com uma ponte.

A construção porém da ponte entre a estação de Vila Nova de Gaia e o Porto oferecia sérias dificuldades devido à profundesa do Vale, elevado custo da sua construção e também às exigências da cidade do Porto que pretendia, e com muita razão, que a estação ficasse o mais central possível da cidade.

Vários projectos foram feitos no sentido da estação do Porto ser colocada no Campo de Cirne ou das Fontainhas, tendo o governo optado pelo que collocava a estação no Campo de Cirne, sendo para isso o Douro atravessado no ponto denominado — Pedras Salgadas.

O projecto porém era muito dispendioso motivo por que a Companhia se opoz à sua execução, sem que lhe fôsse dada uma indemnização, em harmonia com a despesa a efectuar, circunstância esta que o governo atendeu, e que consta do acôrdo feito entre o governo e a Companhia em 27 de Novembro de 1865, acôrdo que foi submetido ao parlamento.

Aprovado o acôrdo, procedeu immediatamente a Companhia aos estudos necessários para a ligação das duas margens.

As dificuldades que apareceram para a aprovação proposta do governo do projecto apresentado pela Companhia, junto aos embaraços financeiros com que a empresa lutava, foram as razões que levaram o governo a só aprovar o projecto em 1869.

Não começaram porém logo a seguir as obras, em virtude do empreiteiro da linha se ter recusado a isso.

Por este motivo foi a Companhia intimada em 1872 a completar a linha até ao Porto. Era então seu Director Geral o engenheiro sr. Espergueira, tendo sido este distinto engenheiro quem apresentou e resolveu a solução d'este importante assunto, e o não menos distinto engenheiro sr. Pedro Inácio Lopes, chefe dos Serviços de Construção da Companhia a pessoa escolhida para proceder aos projectos e estudos para o referido fim, os quais foram aceites em princípio pelo governo, como base de negociações, tendo para isso sido apresentado à Câmara dos Deputados em 5 de Fevereiro de 1873 um projecto de lei pelo qual se isentava a Companhia do imposto de



trânsito sobre as mercadorias durante a duração do contrato da concessão.

Não pôde êste projecto ser aprovado pelas Câmaras, por estas terem fechado, e por isso foi presente ao Parlamento em 1875 um novo projecto de lei, pelo qual se isentava a Companhia do pagamento de imposto de trânsito sobre as mercadorias transportadas em pequena velocidade durante o período de trinta e dois anos.

Depois de larga discussão, foi enfim aprovado o referido projecto e êste convertido em lei por Decreto de 8 de Março de 1875, o que permitiu poderem principiar pouco depois os respectivos trabalhos, os quais foram impulsionados por forma tal e com tanta precisão, que em 4 de Novembro de 1877 se procedia finalmente à inauguração da ligação das duas margens do Rio Douro entre Gaia e a cidade do Pôrto por meio da construção duma gigantesca ponte de ferro, uma das mais arrojadas obras dessa época em tôda a Europa, a que se deu o nome de Maria Pia, como homenagem a tão bondosa Rainha, que muito querida foi de todos os portugueses.

Verifica-se assim que, tendo terminado a construção da linha do Norte em 1864, só passados treze anos é que se conseguiu inaugurar a referida ponte.

É devido a êste exemplo, que não me repugna acreditar que S. Ex.<sup>a</sup> o Senhor Engenheiro Duarte Pacheco, que, como Ministro das Obras Públicas e Comunicações, tanto tem contribuido com os seus arrojados planos de Obras de Fomento para desenvolver a riqueza pública e enaltecer o País, se proponha isentar a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, do pagamento do imposto de trânsito, hoje imposto ferroviário durante 20 anos, para com o seu produto se ir procedendo à renovação e substituição das numerosas pontes.

## Engenheiro Fernando de Souza

Por conselho do seu médico assistente sr. Dr. Cassiano Neves, encontra-se retido no leito com uma bronquite agravada, o nosso querido director sr. Conselheiro Fernando de Souza.

Por êste motivo não publicamos hoje o seu habitual artigo, o que faremos no nosso próximo número especial.

## Imprensa

« DIÁRIO DA MANHÃ »

*Número comemorativo do Duplo-Centenário*

Em 1 de Dezembro, o nosso colega *Diário da Manhã* publica um número especial, que foi distribuido gratuitamente pelos seus assinantes, comemorativo do Duplo Centenário.

Com excelente aspecto gráfico, bem colaborado e ilustrado com inúmeras gravuras, êste número extraordinário do *Diário da Manhã* proporciona-nos uma proveitosa viagem à roda do país, e põe-nos também em contacto com todas as suas actividades comerciais e industriais.

Apresentamos sinceramente as nossas felicitações aos seus organizadores.

« A ESFERA »

Pelo falecimento do dr. Alvaro Maia, assumiu a direcção da nova revista ilustrada *A Esfera* o nosso prezado camarada e amigo sr. Felix Correia.

*A Esfera* é uma interessante revista de actualidades internacionais, e conta, entre os seus colaboradores, os nomes ilustres de Gago Coutinho, Sá-túrio Pires e outros.

## Electrificação de linhas entre a Suécia, Noruega e a Alemanha

As obras da electrificação da principal linha ferroviária de Oslo à fronteira da Suécia estão tão adiantadas que em quási todos os trechos da linha os combóios já circulam electricamente.

Todas as comunicações ferroviárias entre a Suécia e a Alemanha encontram-se já electrificadas.



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XXVI

### DA IMPRENSA:

Os viajantes que chegam à Grécia, vindos da Turquia, informam que os caminhos de ferro entre o Quartel General turco em Catalja e Adrianopla, estão peçados de tropas. Calculam que estão concentrados naquela área 400 a 500 mil soldados turcos.

—Pela aviação inglesa efectuaram-se «raids» sobre Gura, tendo sido lançadas bombas de poderosos explosivos e incendiárias. Após o lançamento declararam-se vários incêndios, precedidos de explosões. Diredauá foi atacada à noite; o caminho de ferro, edifícios e hangares foram atingidos directamente.

—Durante um ataque em massa sobre Londres, foram destruídas as vias ferroviárias próximas da estação de Waterloo. Estas são as comunicações de mais alta importância para aquela capital, visto que representam o entroncamento de diversas linhas importantes. Além disso, atearam-se novos incêndios nos arredores das East e West-India-Docks.

—Os aparelhos ingleses efectuaram ataques a depósitos ferroviários, em Schwerte, Osmabruck e Dortmund.

—Apareceram avisos nos jornais alemães, pedindo aos carregadores dos caminhos de ferro que carregassem bem os vagões que usam para os seus transportes, em virtude da grande necessidade de nos sistemas ferroviários nos territórios ocupados se manterem os serviços do Exército de ocupação. Depois disso a Real Força Aérea já conseguiu destruir mais material rolante e pontes sobre esses sistemas de comunicações. A perda para a navegação do canal entre Dortmund e Ems que servia ao tráfego equivalente a 400 comboios carregados por dia, é natural que representa também prejuízo muito grave.

—Bombas italianas fizeram na área do deserto egípcio crateras de metro e meio de profundidade e causaram pequenos estragos na linha férrea que atravessa a região do Cairo, a qual foi rapidamente reparada.

—Acêrca da entrevista do «Führer» com o chefe

do Estado espanhol, sabem-se os seguintes pormenores: O «Führer» chegou em comboio especial, à fronteira franco-espanhola, a fim de se encontrar com o generalíssimo Franco. A pequena estação fronteiriça em território ocupado francês estava engalanada com as cores nacionais do Reich e da Espanha. Pouco depois da chegada do «Führer», entrou na estação o comboio especial do Caudilho vindo da fronteira. Hitler, que o esperava na estação, saudou o Caudilho, logo que êle deixou o comboio.

Ouviu-se o hino espanhol e o «Führer» e o Caudilho tomaram lugar na carruagem-salão, onde as conversações começaram imediatamente.

—Aparelhos ingleses sobrevoaram o interior da Alemanha e dos territórios ocupados, atacando a região berlinense, assim como as fábricas de petróleo de Hamburgo, Hanover e Gelsenkirchen, as docas e navios em Hamburgo, Cuxhaven, Bremenhaven, Wilhelmshaven, Roterdão, Le Havre e Lorient; as comunicações ferroviárias e os depósitos de mercadorias de Emmerich, Munster, Hanover, Bottrop e Duisburg, várias centrais eléctricas, entre as quais Flessing e Dunquerque e alguns aeródromos.

—Um grupo de aviões alemães «Heinkel» voando a pouca altura, atacou, em Londres, de surpresa, um aeródromo, bem como as instalações ferroviárias anexas, causando enormes destruições com salvas de bombas e rajadas de metralhadora.

—Aviões alemães atingiram numerosas vias férreas e fábricas situadas a Leste de Battersea Park e noutras regiões de Londres, que servem para o reabastecimento.

—Não incluindo outros ataques a Real Força Aérea efectuou os seguintes bombardeamentos: 30 contra docas e navegação; 27 contra cais de mercadorias e cruzamentos de caminho de ferro; 18 contra objectivos industriais; 8 contra instalações petrolíferas; 8 contra estabelecimentos de utilidade pública, e ainda, grande número contra aeródromos.

—Anuncia-se que o comboio do chanceler alemão atravessou o Brenner e que nele viajavam também o ministro dos Negócios Estrangeiros von Ribbentrop; o marechal Keitel, chefe do Comando Supremo do Exército alemão, o ministro Hawel e outras personalidades. Ao mesmo tempo correu a notícia da partida de Mussolini e de Ciano, de Roma, em direcção a Florença, onde o ministro dos Negócios Estrangeiros chegou às 10 e 15, na companhia de von Mackensen, embaixador da Alemanha em Roma.

Entretanto, soube-se que von Ribbentrop chegara a Bolonha em comboio especial, formado na fronteira, e que depois, deu entrada na estação daquela cidade o comboio de Hitler. Uma grande multidão, que se aglomerava na «gare» e nas imediações, aclamou entusiasticamente o chefe da Ale-



manha, e bandas militares e das organizações fascistas tocavam os hinos alemão e italiano. O «Führer» agradecia de braço levantado.

— Na proximidade de York, uma bomba alemã fez descarrilar um combóio.

— Quanto aos «portos de invasão», foi principalmente atingido o pôrto de Lorient, que sofreu dois ataques, durante as quais foram atingidos uma importante ponte de caminho de ferro e um molhe de reabastecimento de óleos, atracados ao qual se encontravam vários navios.

— Formações de aviões de combate continuaram a atacar Londres. Lançaram numerosas bombas sobre objectivos importantes entre os quais uma estação de caminho de ferro e estabelecimentos industriais.

— Fôrças de aviação atacaram as comunicações ferroviárias, aeródromos, baterias de projectores e posições de artilharia anti-aérea nos territórios ocupados pela Alemanha.

— Os reservistas gregos, já equipados, marcham dos seus quartéis para as estações de caminho de ferro.

— A aviação italiana, apesar das condições atmosféricas contrárias, bombardeou repetidamente os objectivos militares da Grécia que lhe tinham sido assinalados, atingindo as docas, o cais, a estação de caminho de ferro do pôrto de Patras, onde se declararam incêndios.

— Fôrças de bombardeiros ingleses atacaram os centros ferroviários de Krefeld, Colónia, Coblença e Mannheim, dezanove aeródromos na Alemanha e em território ocupado e numerosas baterias anti-aéreas.

— Perto de Brooklands, foram em grande parte destruídas as vias férreas.

— Um combóio estacionado e que devia estar carregado de bombas de avião foi atingido diversas vezes por aviões alemães e incendiou-se. A calcular pelas chamas que se elevavam, os estragos devem ter sido importantes.

— Aviões alemães efectuaram um ataque sobre a costa oriental da Escócia e bombardearam com êxito as instalações ferroviárias e a estação de uma cidade. Os incêndios observados mostraram a eficácia desejada dos ataques.

Foram bombardeadas pelos ingleses as instalações do caminho de ferro em Tempelhof, Putlitzstrasse e Lehrter.

— O pôrto de Hook-ot-Holland, na Holanda, sofreu bombardeamentos que produziram os seus efeitos nos desvios ferroviários adjacentes e outros pontos da zona do pôrto.

— O Ministério da Aeronáutica comunica que os bombardeiros da Real Fôrça Aérea atacaram, com violência, centros de comunicação ferroviários e outros objectivos, na parte central de Berlim. Os primeiros atacantes localizaram e bombardearam

Putlitzstrasse e os armazéns ferroviários de Lehrten, aumentando os prejuízos infligidos. Passada meia hora, os mesmos objectivos foram bombardeados pela segunda vaga de aparelhos, um dos quais foi atingido em vários pontos, por estilhaços quando atacava a pouca altura.

— A Sudoeste de Londres, os ataques levados a efeito contra as vias férreas e uma grande fábrica causaram incêndios. Foi provocado o descarrilamento de um combóio.

— Entre Djibuti e Diredaoua, foram feitos ataques aéreos contra quatro estações inimigas — Duale, Iladele, Aiscia e Adgália. As bombas caíram em edifícios e também na via férrea.

— O «raid» inglês, em Nápoles, foi dirigido contra a estação e entroncamento ferroviários.

— Formações de bombardeamento da Real Fôrça Aérea, realizaram prolongadas operações, coroadas de êxito, visando a cidade de Berlim e o sistema de comunicações ferroviárias daquela zona. No decurso dessas operações, foram bombardeadas várias estações de caminho de ferro, naquela capital, e bem assim os respectivos armazéns de mercadorias e edifícios adjacentes. Em Osnabmck foi bombardeado o entroncamento ferroviário.

— A Real Fôrça Aérea realizou já mais de vinte e nove ataques contra canais navegáveis e outras vias de comunicação, de vária espécie e armazéns de mercadorias nos sistemas ferroviários.

— Larissa foi visada pela arma aérea do inimigo, que pretendeu destruir o entroncamento ferroviário.

— Os italianos bombardearam a estação de Larissa, onde foi atingido um combóio, o canal de Corinto, e a via férrea Corinto-Atenas que ficou interrompida em vários pontos.

— A linha férrea entre Atenas e Salónica está interrompida, em consequência dos ataques da aviação italiana. A interrupção da única via de comunicação com o estrangeiro prejudica também a mobilização, pois é a única linha que atravessa o país de Norte a Sul.

— Anuncia-se que o ministro da Itália, Gratji, com o pessoal da legação, abandonou Atenas num combóio especial, em direcção à Iugoslávia. Aguardará em Chevghdi, na fronteira grego-iugoslava, a chegada do combóio, vindo de Roma, com o pessoal da legação da Grécia, a-fim-de se proceder à troca do respectivo pessoal.

— Os aviões ingleses depois de lançarem fachos luminosos sobre Nápoles conseguiram baixar e colocar bombas na zona compreendida entre a estação do caminho de ferro e o entroncamento próximo.

---

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# Écos & Comentários

P o r S A B E L

## O primeiro elevador eléctrico

O Boletim Cultural de Informações diz que faz agora 60 anos — pois foi em 1880 — que uma importante fábrica electro-técnica alemã exibiu na Exposição Industrial do Palatinado, em Mannheim, o primeiro elevador eléctrico do Mundo, o que provocou, então, a maior sensação. Os visitantes desta Exposição foram transportados por este elevador a uma torre de 20 metros de altura. É necessário esclarecer que este elevador não funcionava por meio de qualquer cabo, pois tinha como apoio uma barra dentada, em forma de escada, fixa no seu cimo e na base, na qual se engrenavam e trabalhavam algumas rodas dentadas. Era accionado por um motor de 3 cavalos, dispondo da velocidade de meio metro por segundo. A corrente era também transmitida pela própria barra dentada. Durante algumas semanas, em que durou a Exposição, este elevador transportou mais de 8 000 pessoas, ao cumo da torre, para tal fim criada.

Hoje em dia, encontra-se em funcionamento no monte «Mönchsberg» perto de Salzburgo, um elevador eléctrico que sobe a 60 metros e possui cabines, transportando cada uma 12 pessoas. De começo a corrente foi-lhe fornecida por um acumulador, mas actualmente é accionado naturalmente pela corrente da rede geral. Para este elevador já foi empregado o cabo metálico, e as cabines são suspensas por seis destes cabos de uma capacidade de carga de 78 quilos, o que representa muito mais segurança.

## O "robotafone"

NÃO se assustem, que não é uma nova arma de guerra, mas sim uma invenção moderna. O correspondente do «Svenska Dagbladet» na Alemanha declara que foi dado o nome de «robotafone» a um gramofone de dez discos, de proveniência alemã, que se poudeser exposto na Feira de Outono, de Leipzig. Este aparelho simplifica sensivelmente a mudança de discos, praticada geralmente. A mudança de discos neste gramafone é feita automaticamente, e evita o trabalho da substituição de discos, com a maior vantagem de tempo, especialmente para o pessoal de cafés, restaurantes, etc. Também aos próprios particulares interessa, no entanto, este aparelho. Ao mesmo tempo, e para uso neste aparelho, foi criada uma agulha especial, que não se gasta, trabalhando no disco duma maneira irrepreensível, e que pode ser empregada continuamente para 1.000 discos. É recoberta com uma liga de platina, e a sua ponta ou bico é automaticamente aguçada duma maneira contínua. Assim que a agulha atinge o sulco de saída do disco, uma ligeira pressão da alavanca faz mover um mecanismo recentemente patenteado, e o diafragma levanta-se e afasta-se automaticamente. Depois da troca do disco, o diafragma volta ao seu lugar e vai colocar a agulha exactamente sobre o primeiro sulco do disco.

No mesmo instante, o mecanismo «robote» retoma a sua imobi-

lidade, e a música faz-se ouvir de novo como anteriormente. Depois dos dez discos tocados, inverte-se a posição do pacote de discos, e deixa-se o aparelho caminhar de novo sozinho, durante 40 minutos.

## A indústria aeronáutica brasileira

O valor da exportação de aeroplanos, acessórios nos Estados Unidos, em 1939, atingiu 117.081.000 dolares, 86 % mais do que em 1938 e 197 % mais do que em 1937.

A quantia correspondente ao ano passado foi a maior até agora registada, tendo coberto 32 % do valor total relativo aos últimos vinte anos e 79 % do correspondente à exportação de 1934 a 1939.

Os algarismos citados indicam que o comércio de aeroplanos e suas partes, nos Estados Unidos, tem adquirido no correr dos últimos anos, considerável importância no campo do comércio exterior, ainda aumentado por motivo da guerra europeia. Tendo contribuído, no ano passado, com 3,7 % para o valor da exportação total dos Estados Unidos, uma terça parte da produção, a aeronáutica encontrou mercado no estrangeiro.

Concorreram para o total exportado em 1939, 1.200 aeroplanos, no valor de 66.386.866 dolares; 1.880 motores de aviação, no valor de 14.120.035; 775.389, em paraquedas e suas partes, e 35.798.922 dolares, em peças de aeroplanos, instrumentos e acessórios aeronáuticos.

Os maiores importadores foram os seguintes países: França, 42.484.000 dolares; Inglaterra, 34.795.000; Índias Holandesas, 6.249.000; Holanda, 4.353.000; Canadá, 3.275.000; México, 3.275.000; Rússia, 3.240.000.

A importação do Brasil foi de 1.925.000 dolares. A Argentina, que em 1938 havia recebido material de aviação no valor de 6.187.000 dolares, desceu em 1939 a 2.167.000.

## Marinha de guerra Argentina

A marinha de guerra da República Argentina dispõe, actualmente, de 49 unidades, excluídos os navios auxiliares, com o total de 143.244 toneladas.

Além dos 2 couraçados, «Rivadavia» e «Moreno», de 31.000 toneladas cada um, construídos em 1914 e 1915, a Esquadra do país é constituída por 3 cruzadores ligeiros, «25 de Mayo» e «Almirante Brown», ambos de 8.500 toneladas, construídos em 1931, e «La Argentina», de 1939, com 7.500 toneladas; 16 contra-torpedeiros sendo 2 de 1.522 toneladas, 3 de 1.510, 7 de 1.350, construídos em 1937 a 1938 e 4 de 1.000; 3 submarinos, de 1931 a 1933, com 1.030 toneladas cada um; 15 avisos (9 de 1935 a 1939, com 520 toneladas e 6, com 500); 4 guarda-costas, sendo 2 de 1897 e 1898, com 6.100 toneladas cada um e 2 de 2.600, construídos em 1893; 2 canhoneiras de rio, de 1908, com 1.055 toneladas cada uma; 3 navios hidrográficos (2 de 1928, com 970 toneladas e 1 de 1914, com 700); e 1 navio-escola, «Presidente Sarmiento», com 2.800 toneladas, construído em 1898. Este navio tem visitado várias vezes Portugal.

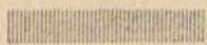
A tripulação dessas unidades, excluídos os navios hidrográficos e a corveta-escola é de 8.743 homens.

Entre as embarcações auxiliares da Esquadra, com o total de 11.555 toneladas, figuram 3 transportes, com 5.550 e 2 navios-tanques, com 4.200.



# Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro  
de 16 de Dezembro de 1890



## O novo trem real portuguez

Chegou hontem, domingo, a Lisboa o trem real que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes encomendou o anno passado.

Este trem, que fez admiração de todos os engenheiros e pessoas competentes na materia, que o foram vêr nas officinas dos constructores mr. M. Desouches, David & C.<sup>a</sup>, em Pantin (França), é de certo o mais bello e o mais confortavel que se tem construido até agora; as grandes dimensões de comprimento, largura e altura, dadas ás carruagens, permittiram dar-lhes todo o conforto desejavel, não só debaixo do ponto de vista da commodidade, como do luxo; pode dizer-se que não são carruagens, mas sim aposentos mobilados com perfeito gosto e elegancia.

O trem compõe-se de trez carruagens montadas sobre «boggies»:

- 1.<sup>o</sup> — Uma carruagem restaurante.
- 2.<sup>o</sup> — Uma carruagem para os ministros e outros personagens da côrte que acompanham Suas Magestades.
- 3.<sup>o</sup> — Uma carruagem reservada especialmente para uso de Suas Magestades o Rei e a Rainha de Portugal.

As carruagens medem 18 metros de comprimento comprehendidos os terraços em plataforma, que teem 1<sup>m</sup>,20 de comprimento.

A largura da caixa da carruagem é de 5<sup>m</sup>,170.

A altura interior é de 2<sup>m</sup>,870 na carruagem-restaurante de 2<sup>m</sup>,480 nas outras duas carruagens.

**Carruagem restaurante** — Esta carruagem comprehende: — cosinha — dispensa — sala para jantar — sala para fumar — lavabo e water-closet.

A cosinha comprehende, além de um fogão, meza, tinas para lavagens das louças, etc.

As paredes da cosinha bem como as da dispensa e do corredor para serviço da mesma, são forradas de Lincrusta Welson.

Na dispensa estão collocados dois bufetes e uma meza de serviço, tudo de carvalho encerado.

A decoração da sala de jantar é feita no estylo Luiz XV.

O trabalho de marcenaria que reveste as paredes, as molduras e a obra de talha são de madeira de carvalho claro encerado; as almofadas são de limoeiro ondeado. As molduras e obra de talha, douradas em parte foram executadas completamente em madeira.

Em cada extremidade da sala de jantar ha uma porta de dois batentes com guarnição, estylo Luiz XV, com molduras e obra de talha em carvalho e douradas; as almofadas das portas são de limoeiro.

Por cima d'estas portas executou-se um assumpto de decoração em obra de talha de carvalho em almofadas de limoeiro e, no medalhão, pinturas em «camafeu» azul.

Os medalhões do tecto, ao centro do compartimento, foram igualmente ornamentados com pinturas «camafeu» azul.

A mobilia da sala de jantar consta de aparadores de carvalho com obra de talha, grande meza ao centro com embutidos de limoeiro e amarantho formando cercadura.

As cadeiras são de carvalho encerado realçado d'ouro, com palhinha dourada. Os assentos de palhinha são guarnecidos de almofadas volantes de seda verde clara.

As janelas são guarnecidas de stores de tafetá de seda verde clara.

A iluminação faz-se por meio de dois lustres de quatro lampadas Carcel cada um, de bronze cincelado e dourado produzindo uma luz de cerca de 120 velas.

Segue-se depois a sala de fumar, revestida de madeira de carvalho sendo as molduras das almofadas de couro de Córdova matizado de flores, realçado de ouro antigo, com fundo granate e prateado.

O tecto é ornamentado pela mesma fórma, com cercadu-

ras de couro de um desenho condizendo com as flores das paredes.

Os assentos compõem-se de fauteuils inteiramente estofados, de marroquim chagrin, côr granate; além d'isso ha n'este compartimento duas consolas de madeira de carvalho com obra de talha, fixas a uma das paredes externas; podendo estas duas tirar-se facilmente da parede e reunir-se para formar meza de centro.

As janellas têm stores eguaes aos da casa de jantar.

O pavimento, como o das outras carruagens é coberto de um tapete de linoléum sobre o qual se collocou segundo tapete de *moquette* de côr vermelha lisa.

Este compartimento é illuminado por um lustre de quatro lampadas Carcel de bronze dourado e cincelado.

**Carruagem para ministros.** — Comprehende: — um salão — quatro quartos para dormir, dando todos para um corredor longitudinal, — dois water-closets — um posto para criado.

O salão é forrado de marroquim chagrin verde escuro matizado de flores côr de oiro e guarnecido de molduras de madeira de teca encerada e realçadas de filetes dourados formando almofadas.

O tecto é recortado em tres partes principaes separadas por molduras de teca encerada e douradas. A decoração do tecto é pintada sobre lona collada.

A mobilia compõe-se de canapés, divans, e de fauteuils estofados de marroquim chagrin da mesma côr do das paredes e de uma meza de centro. Stores de seda verde e dois lustres de duas lampadas Carcel.

Os quartos de dormir teem as paredes forradas e estofadas de seda azul; os tectos são de reps de seda fundo creme, a fim de tornar os quartos mais claros. Cada quarto tem um divan formando cama, uma toilette com lavatorio, uma meza e um assento volante.

**Carruagem real.** — Esta carruagem comprehende:

Salão de honra — quarto de dormir de S. M. El-rei — idem de S. M. a Rainha — mais dois quartos secundarios — water-closet — um quarto para creados.

A disposição dos compartimentos é semelhante á da carruagem dos ministros.

A decoração do salão de honra e dos quartos de dormir foi feita, como a da sala de jantar, no estylo XV.

Salão de honra:

O tecto é todo de madeira, com moldura e obra de talha, á excepção de todo o cartão pedra ou Staff pintado de branco com realce de oiro.

A decoração do tecto consta de pinturas feitas sobre uma grande parte lisa de madeira folheada com molduras com obra de talha. No eixo longitudinal da carruagem de cada lado das grandes almofadas do centro ha dois florões esculpidos, ao centro dos quaes estão dispostos dois lustres de bronze cincelado e dourado de tres lampadas Carcel cada um.

Quatro almofadas com symbolos pintados sobre fundo azul claro, completam o tecto propriamente dito, em torno do qual sobresahe a cornija pintada de branco com ornamentos de grinaldas de flôres.

O trabalho de marcenaria das paredes é de madeira de nogueira de França, esculpida e encerada com filetes dourados e as almofadas são de madeira de limoeiro ondeado, estylo Luiz XV.

Todos os puxadores e fechaduras são de bronze cincelado.

Na extremidade do salão, opposta á entrada pelo terrasso, foi collocado o estrado destinado a receber o logar para Sua Magestade.

Um docel com cortinas de ouro, fórma o fundo do estrado.

A mobilia do salão compõe-se de dois canapés, fauteuils e «causeuse» com um espaldar esculpido com as armas reaes, destinado a uso de Suas Magestades, e collocado sobre o estrado, de duas consolas fixas á parede do lado da entrada do terraço, e podendo tirar-se facilmente para se reunirem e formar meza como as da sala de fumar.

Todos estes moveis foram feitos segundo modelos antigos ficando as madeiras a descoberto, com obra de talha e dourados; a parte estofada é de seda bordada a matiz, fundo creme, ouro e prata.

O tapete é de côr vermelha lisa.

**Quartos de dormir do Rei e da Rainha.** — Os dois quartos são de mogno acharoadado, tom creme branco com ornamentações de grinaldas de flores em «camafeu». As paredes são forradas de setim liso de côr azul, para a rainha, e rosa pallida, para o rei. A mobilia de cada quarto compõe-se de um canapé-cama com coxins estofados de setim como o das paredes, de uma cadeira «chauffeuse», d'uma toilette e de um «chiffonier» para escrever; estes dois ultimos moveis têm por cima um espelho com moldura em obra de talha; todos os moveis são acharoadados como os tectos e as paredes.

C. T.



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 258, II série, de 6 de Novembro, 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 31 de Outubro último, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a suspensão da tarifa internacional n.º 201, de grande velocidade, entre Ayamonte e Sevilha e as formalidades a que, de futuro, ficam subordinadas as remessas destinadas a França ou mais além, em trânsito por Espanha.

O «Diário do Governo», n.º 259, II série, de 7 de Novembro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada, por despacho de 29 de Outubro de 1940, de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, a anulação do 3.º aditamento à tarifa de despesas acessórias, aprovado por despacho ministerial de 24 de Abril de 1933, entrando novamente em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o disposto no artigo 9.º do capítulo IV daquela tarifa, na parte respeitante a depósito pela requisição de vagões, e bem assim autorizada esta Companhia e enquanto durarem as actuais circunstâncias a cobrar a título desse depósito a garantia de 20\$, incluindo todos os encargos que oneram actualmente as tarifas.

O «Diário do Governo», n.º 260, II série, de 8 de Novembro, 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 2 do corrente, o projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reduzindo as bonificações estipuladas no complemento em vigor para as linhas do Estado arrendadas, e no 10.º aditamento ao complemento à mesma tarifa para a antiga rede, sobre transportes de sal, e modificando a forma do seu reembolso.

O «Diário do Governo», n.º 261, II Série, de 9 de Novembro, 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 4 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentado pelos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga pelo qual são alteradas as actuais classificações das rubricas: «Madeira de eucalipto ou de pinho nacional, não designada, desbastada ou serrada», «Sal comum (marinho ou gema) a granel» e «Sal comum (marinho ou gema) em sacos ou barricas».

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal pelo qual as mercadorias constantes do mesmo projecto ficam abrangidas pelas disposições da nota (10) do referido diploma.

O «Diário do Governo», n.º 263, II série, de 12 de Novembro, 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, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 7 do corrente mês, os projectos de aditamento às tarifas especiais n.º 1 — Passageiros (bilhetes para os comboios tran-ias), e n.º 4 — Passageiros (bilhetes de assinatura), apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos quais são estabelecidos preços destas tarifas para os apeadeiros de Silvalde, Equieiro, Loivo, Rebordões, Pedrouços da Maia e Venda do Alcaide, ultimamente abertos à exploração, e eliminados os preços fixados para os apeadeiros de Pedreira, Sisto, Triana e Miguel Pais, por terem sido encerrados.

## A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

Horas	Ondas Curtas	Postos
17,45 às 18,00 . . .	49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . .	DJC e DJD
20,45 às 21,00 . . .	49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . .	DJC e DJD
23,00 às 23,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu
1,00 à 1,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias uteis)

Horas	Ondas Curtas	Postos
22,30 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu
1,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu



## Repartição dos Serviços Gerais

## Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo», n.º 261, II série, de 9 de Novembro, publica o seguinte:

Por contrato celebrado em 26 de Outubro findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 29 do citado mês e visado pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente:

Diamantino Ferraz dos Santos Marques, licenciado em ciências económicas e financeiras — nomeado, precedendo concurso, chefe de secção do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo do disposto nos artigos 21.º e 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, e alínea b) do artigo 8.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 262, II série, de 11 de Novembro, publica o seguinte:

Por despacho de 5 do corrente:

Manuel Guerreiro da Costa, medidor, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 263, II série, de 12 de Novembro, publica o seguinte:

Por despacho de 8 do corrente:

Libânio Valleré Gomes, dactilógrafo do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se declara que se mantém como definitiva a lista provisória publicada no «Diário do Governo» n.º 239, 2.ª série, de 14 de Outubro findo, referente ao concurso documental para engenheiro electrotécnico de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 196, 2.ª série, de 23 de Agosto do corrente ano.

Nos termos do § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista dos candidatos admitidos definitivamente a concurso para condutores de exploração de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 121, 2.ª série, de 27 de Maio de 1938:

António Barbosa dos Santos.

António Pacheco de Almada.  
Carlos Diniz Nunes da Palma.  
Clarimundo João Sá Viana Cardoso.  
José Henriques de Oliveira.  
José Pinto Ramos.  
Luiz Esteves de Matos Proença.  
Pompílio dos Santos Varanda.  
Rui Guilherme Santos da Fonseca.

O «Diário do Governo», n.º 268, II série, de 18 de Novembro, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 12 do corrente mês:

Manuel Jesus da Silva, desenhador contratado — concedidos trinta dias de licença para tratamento, ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 1 do corrente mês. (São devidos emolumentos).

Por despacho de 12 do corrente:

Adriano Lopes de Abreu Castelo, contínuo de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por contrato celebrado em 19 de Outubro findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 5 do corrente mês e visado pelo Tribunal de Contas em 11:

Alberto de Ilundain Ramalho Fontes, engenheiro civil — nomeado, precedendo concurso, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 269, II série, de 19 de Novembro, publica o seguinte:

Por despacho de 13 do corrente:

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos três dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 270, II série, de 20 de Novembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica que no concurso documental para promoção a engenheiro electrotécnico de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 196, 2.ª série, de 23 de

## Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍLIO



Agosto do corrente ano, foi classificado o engenheiro electro-técnico—de 2.<sup>a</sup> classe do quadro permanente António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento, único candidato admitido a concurso.

O presente concurso é válido durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.<sup>o</sup> do decreto-lei n.<sup>o</sup> 26:117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação desta declaração no «Diário do Governo».

### Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.<sup>o</sup> 268, II série, de 18 de Novembro, publica o seguinte :

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.<sup>o</sup> 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 162<sup>m²</sup>,50, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 46,079.50 e 46,112.00, nos termos do § 2.<sup>o</sup> do artigo 2.<sup>o</sup> do decreto-lei n.<sup>o</sup> 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Caíde, concelho de Lousada e distrito do Porto, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com António Pereira e António Cabanelas, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com António Cabanelas.

Esta parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Penafiel em harmonia com o disposto no artigo 3.<sup>o</sup> do mencionado decreto-lei n.<sup>o</sup> 22:562.

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.<sup>o</sup> 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 238<sup>m²</sup>,47, à direita da linha férrea de Évora a Vila Viçosa, entre os quilómetros 175,585.00 e 175,655.05, nos termos do § 2.<sup>o</sup> do artigo 2.<sup>o</sup> do decreto-lei n.<sup>o</sup> 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santo André, concelho de Estremoz e distrito de Évora, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Avenida 9 de Abril, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com a Avenida 9 de Abril.

Esta parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Estremoz em harmonia com o disposto no artigo 3.<sup>o</sup> do mencionado decreto-lei n.<sup>o</sup> 22:562.

O «Diário do Governo», n.<sup>o</sup> 270, II série, de 20 de Novembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.<sup>o</sup> 14 de construção da estrada, incluindo a passagem inferior, de acesso à estação de Rio Tinto, da linha férrea do Minho, de que é adjudicatário António Correia Martins, aprovar o referido auto e bem assim declarar o referido adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

# Teatros e Cinemas

## CARTAZ DE HOJE

### TEATROS

NACIONAL—21,30—«Como se faz um homem».  
 APOLO — 20,45 e 23 — «O Colete Encarnado».  
 VARIEDADES—20,45 e 23—«Para inglês vê».  
 COLISEU — 21,30 — Nova companhia de circo, com «O circo antigo e o circo moderno».

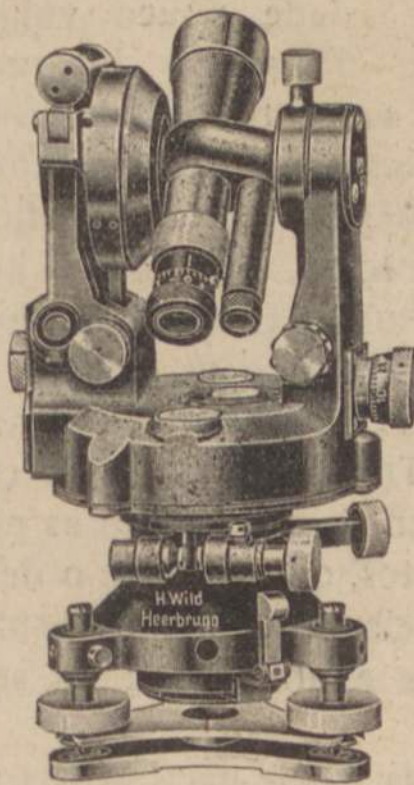
### CINEMAS

EDEN 21,30 — «O feiticeiro de Oz».  
 POLITEAMA — Filmes de grande agrado.  
 TIVOLI — Estupendos programas.  
 SÃO LUIZ — Filmes de categoria.  
 CAPITÓLIO — Parque Mayer.  
 ODEON — Programas de bom agrado.  
 PALÁCIO — Programas de grande classe.  
 CONDES — Filmes sensacionais.  
 OLIMPIA — Desde as 14,30 — Sessões continuas.  
 LYS — Programas variados com filmes escolhidos.  
 CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.  
 PARIS — Filmes excelentes.  
 EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.  
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.  
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.  
 MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa, 24.  
 CINE-ARTE — Filmes de grande alcance.  
 CENTRAL — Praça dos Restauradores.  
 REX — Excelentes programas.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.

## TEODOLITO - BÚSSOLA TO

### WILD HEERBRUGG



O instrumento mais prático, dando a precisão de 1 minuto, para taqueometria, poligonações, construção de estradas e caminhos, nivelamentos, etc.

O instrumento que permite um trabalho rápido em condições difíceis, em razão do seu peso reduzido e da sua embalagem especial, dando a possibilidade de proteger o teodolito com o seu estojo metálico mesmo quando ele está colocado sobre o tripé.

QUEIRA PEDIR CATÁLOGOS E PREÇOS.  
ENTREGAS IMEDIATAS

REPRESENTANTES-DEPOSITÁRIOS:

**PIMENTEL & CASQUILHO, L.<sup>DA</sup>**

ENGENHEIROS

LISBOA

R. EUGÉNIO DOS SANTOS, 75 — TELEF. 2 0777



# Os nossos mortos

## MAJOR CARLOS DE MELO

A causa nacionalista, que iniciou a campanha pelas armas em defesa da Nação e que deu o grito de revolta quando amanheceu o 18 de Abril, acaba de perder um dos seus mais prestigiosos defensores — o major Carlos de Melo.

Já vão passados alguns anos, e, conforme êles passam, esquecem os homens e os feitos.

Carlos de Melo, leal companheiro e camarada, foi um dos oficiais que, de alma e coração acompanharam os Sapadores de Caminhos de Ferro em todas as situações políticas porque atravessou o país durante o período que decorreu após a Grande Guerra até ao 28 de Maio.



Major CARLOS DE MELO

Comandava essa briosa e nunca esquecida unidade da «Elite» o general Raul Esteves, que conseguiu à sua beira uma pleiade de oficiais sabedores, homens de moralidade e camaradas de uma só cara. Entre todos lá contava o comandante com o então tenente Melo, pessoa prestável e de um espírito de sensibilidade pouco vulgar. Passou a desordem

política, veio o sossêgo e o então tenente Melo foi promovido a capitão. Foi para os Correios como braço direito do Major Miguel Bacelar, outro oficial distinto que foi nomeado director, e que ocupa hoje o lugar de 2.º Comante da Polícia Cívica de Lisboa. Quando o Major Bacelar abandonou os C. T. T. foi o Melo promovido a major e apresentado a fazer serviço na Inspecção das Tropas de Comunicação, e, como não são só as doenças que matam as pessoas, mas também os desgostos, que ajudam, o dedicado amigo do major Bacelar entrou no Hospital Militar Principal de Lisboa e ali acabou os seus dias.

Morreu alguém que pela causa nacionalista sacrificou o melhor do seu tempo; morreu alguém que soube ser militar disciplinado e disciplinador — morreu um homem, um camarada e um carácter.

C. de O.

\* \* \*

O Major Carlos de Melo fez parte do Corpo Expedicionário Português a França em 1917, como al-

# Publicações recebidas

Estudos de Lingüística, por I. Xavier Fernandes -- 1940

Paladino e cultor de boa linguagem portuguesa, o sr. dr. I. Xavier Fernandes começou a reunir, em volume, os seus artigos, que são verdadeiras lições sobre o emprêgo de locuções e sentido e origem de certos vocábulos. Pela clareza e elegância com que os assuntos são expostos, êste livro lê-se com proveito e agrado, e o prólogo bastaria para firmar o espírito lusíada do seu autor.

Divide-se a obra em 5 capítulos. O primeiro trata de generalidades, o segundo de fonologia, o terceiro de morfologia, o quarto de sintaxe e, finalmente, o quinto expõe alguns problemas de semântica.

Estudioso, dispondo de capacidade crítica, e com um sentido de artista que nem sempre os eruditos revelam, o sr. dr. Xavier Fernandes deu-nos um livro valioso, indispensável a todos aquêles que desejam conhecer a nossa língua e amá-la e respeitá-la como a expressão mais bela da nossa Pátria e da nossa imortalidade.

feres do extinto regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro. Ali se demorou pouco mais de dois anos, pois regressou a Portugal em Junho de 1919.

Além das suas funções militares, exerceu o cargo de secretário do sr. administrador dos Correios e Telégrafos. Pelo bom desempenho dos seus serviços, pela inteligente e digna actuação em todas as comissões para que foi nomeado mereceu a medalha de ouro da Classe de Comportamento Exemplar, medalha de prata de Mérito, Filantropia e Generosidade, medalha de prata da Classe de Valor Militar e medalha comemorativa da expedição à França.

Era comendador da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial, Cavaleiro da Ordem Militar de Cristo, Cavaleiro da Ordem Militar de Aviz, etc..

Foi promovido a major em 5 de Janeiro de 1935. Faleceu com 57 anos de idade.

O funeral do major Carlos de Melo realizou-se do Hospital Militar Principal de Lisboa para o Tachão dos Combatentes da Grande Guerra, no Alto de S. João.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a «Viagem» e o grupo «Os Carlos» fizeram-se representar pelo nosso director sr. Carlos d'Ornellas.

À família enlutada apresentamos os nossos sentidos pêsames.

3066