

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

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

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1293

1 - NOVEMBRO 1941

A N O L I I I

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

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

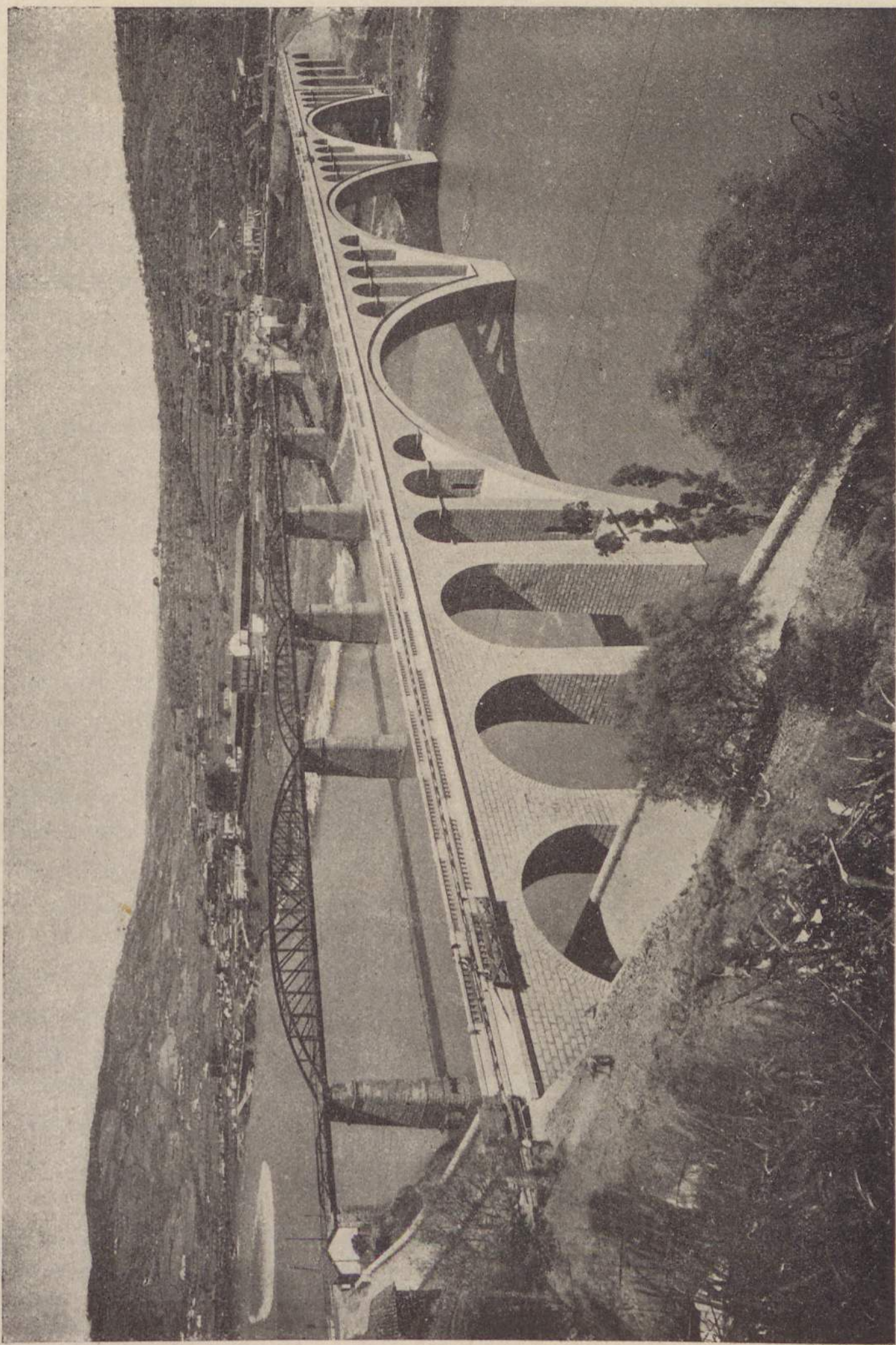
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

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

S U M A R I O

Linha de Lamego, Ponte sobre o Douro na Régua	567
Propulsores nas vias férreas, pelo Eng.º Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	569
A Guerra e os Caminhos de Ferro	572
O Grupo «Os Carlos» e o seu 11.º aniversário.	573
O Jardim Zoológico e os seus novos melhoramentos	573
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	573
«Manual do Viajante em Portugal»	574
Os nossos mortos	575
Há 50 anos	575
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	576
«Curiosidades Ferroviárias»	577
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	577
Imprensa.	577
Publicações recebidas	578
Parte Oficial	579



LINHA DE LAMEGO — Ponte sobre o Douro na Régua

Propulsores nas vias férreas

Pelo Eng.º Civil AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

DA negra e incómoda hulha, do jeitoso petróleo ou de tranqüilo rio do seu curso desviado para se volver em estrepitosa queda de água — hulha branca — pode provir a energia para a propulsão nas vias férreas. Requer a primeira a produção de vapor, custosíssimo, mas indispensável intermediário, causa certa do seu minguido rendimento. Se nos grandes motores fixos ou marítimos é ainda possível adoptar algumas disposições capazes de melhorar êsse rendimento — condensação, aquecimento dos cilindros (expostos nos caminhos de ferro a um violento arrefecimento), substituição da turbina ao cilindro — na locomotiva o vapor é empregado nas mais desastrosas condições para a economia. Inflama-se o óleo pesado, directamente dentro dos cilindros e os motores onde êle é utilizado têm um alto rendimento. A hulha branca gera a utilíssima energia eléctrica, intermediário cómodo e, em regra, pouco custoso, a qual é conduzida até aos ágeis e robustos tractores, sempre prontos a utilizá-la. Situa-se o seu rendimento entre os dois anteriores, mais se aproximando do segundo. Mas importa saber que varia sensivelmente conforme as circunstâncias nas quais é chamada a actuar.

De algumas vantagens e de alguns inconvenientes destas três fontes de energia, de concôrto com algumas idéas gerais sobre caminhos de ferro se trata apenas neste resumido trabalho. Não se visa a transformação dos actuais sistemas de tracção nas rêdes existentes. O estudo das vantagens, técnicas e económicas, de semelhante transformação tem de ser feito em cada caso, afastando para bem longe idéas preconcebidas. É trabalho de polpa, no

qual interferem muitos números e que se não compadece com pressas e simplificações.

Ao alvorecer dos caminhos de ferro só o carvão era susceptível de ministrar a energia necessária para a propulsão nessas novas vias, e a êle recorreu naturalmente o genial Stephenson. Nessa época só a tracção animal existia e o successo de qualquer sistema de tracção mecânica estava de antemão assegurado, por maiores que fôsem as suas imperfeições. Sem dúvida, o rendimento da locomotiva a vapor progrediu imenso desde Stephenson até nossos dias. Mas não se avalia o progresso de qualquer meio de acção comparando simplesmente o seu rendimento com o de há um século, mas sim pondo-o em confronto com outros meios de acção de rendimento muito mais elevado.

No nosso artigo anterior, nestas colunas publicado, referimo-nos ao deficiente rendimento da locomotiva a vapor. O seu excessivo pêso por unidade de fôrça torna-a imprópria para subir rampas, a não ser muito pachorrentamente o que, se bem coaduna com o serviço de mercadorias, é inadmissível no serviço de passageiros. Obrigando-a, como é de uso nos combóios rápidos de passageiros, a manter elevadas velocidades nas subidas, as despesas de tracção aumentam em fortes proporções. É esta uma das razões pelas quais êsses serviços em parte alguma do mundo são remuneradores. Se algumas ilusões ainda existem, a tal respeito, em dirigentes de caminhos de ferro devem elas ser atribuídas à extrema complexidade dos serviços ferroviários, a qual não permite à contabilidade destringir com exactidão a totalidade das despesas inerentes aos combóios

rápidos — orgulho dos engenheiros, e ruína das empresas ferroviárias se os obscuros serviços de mercadorias a ela não obviassem, muitas vezes com prejuízo da economia das nações. Se esta nada aproveita com o transporte ultra-rápido de passageiros, tem tudo a lucrar com o transporte *ultra-económico* de mercadorias.

Este defeito da locomotiva a vapor reagiu desfavoravelmente sobre o custo da construção dos caminhos de ferro em todo o globo. E, terminada ela, como a velocidade dos combóios tem aumentado sempre, enormes somas se consumiram, mundo em fora, para reduzir os declives a jeito e gosto da pesada locomotiva.

Se as superfícies planas são o próprio do líquido elemento, onde o transporte de mercadorias *a pequenas velocidades* é extremamente económico, as ondulações são inerentes ao elemento sólido. Quanto melhor a elas se adaptar qualquer meio de locomoção mais económico será afinal.

Longos percursos sem paragem, moderadas velocidades e lentas acelerações são as condições necessárias para que a locomotiva a vapor trabalhe economicamente. Assim, o serviço de tramueis, obrigados a parar a cada quilómetro e exigindo ultra-rápidas acelerações, por ela desempenhado é quasi um crime de lesa-economia. Não é possível imaginar um propulsor mais impróprio e mais anti-económico para tão árduo serviço.

* * *

Grande facilidade de manobra, pronta e perfeita reversibilidade, reduzido peso por unidade de força, extrema afoiteza nas rampas, rapidez e economia nas acelerações — o que lhe permite desempenhar, sem grandes prejuizos para as empresas ferroviárias, o custoso e penoso serviço de tramueis — são qualidades incomparáveis da locomotiva eléctrica alimentada por estação geradora inamovível.

Uma rede inicialmente projectada para tais locomotivas poderia admitir rampas de bem maior inclinação do que as actuais. A economia daí resultante compensaria, em

parte, o elevado custo das instalações eléctricas.

Semelhante sistema de tracção implica necessariamente tráfego intenso. Mas essa circunstância valor não tem em nossos dias, pois hoje não se constroem linhas de pequeno tráfego. Nem elas teriam razão de ser após o grande desenvolvimento da tracção mecânica nas estradas. De resto, essas linhas deram sempre resultados desastrosos, e sempre pesavam fortemente no orçamento das nações. Só a ausência absoluta de qualquer meio de tracção mecânica nas vias ordinárias obrigava a construí-las — como obrigou os caminhos de ferro a estabelecer o ruinoso serviço de tramueis por meio de locomotivas a vapor.

Para ter hulha branca é preciso ter quedas de água... ou criá-las. E, ainda neste último caso, é necessário ter rios dignos de serem aproveitados. *Ante more, undae*. Tão grandes são, porém, as vantagens da tracção eléctrica que, em certos casos, será admissível queimar o carvão em centrais ultra-económicas e transmitir a energia por via de electricidade. *Tudo depende do preço do combustível e do custo das transmissões eléctricas*. Se estas se tornarem muito dispendiosas semelhante solução será impossível.

O custo das transmissões eléctricas agrava, em largas proporções as despesas de instalação. Quando aquele fôr muito elevado, a energia hidro-eléctrica pode tornar-se mais cara do que a termo-eléctrica. E de intermediários a elevar o custo das transmissões hidro-eléctricas não falaremos. Ao vulgo apenas deve ser deixada a idéa de que a energia hidro-eléctrica é sempre mais barata do que a termo-eléctrica.

Os esplêndidos resultados financeiros das duas grandes redes de tramueis eléctricos no nosso país são suficientes para provar o que aventamos. Ambos utilizam a energia termo-eléctrica. Se recorressem à energia hidro-eléctrica veriam os seus resultados financeiros diminuídos.

O problema é complicado e difícil. Em cada caso especial tem que ser empreen-

dido um estudo cerrado, não recuando perante a complexidade dos números.

* * *

Passemos ao petróleo — simpático carburante que, isento de culpas, tão grandes malefícios está causando à humanidade. Este precioso combustível está muito menos equitativamente distribuído no nosso planeta do que o seu negro rival. Grave inconveniente nestes abomináveis tempos de guerras e «autarcias» (e, para nós, não «autarquias») — monstruosidades económicas em nossos dias de tão grandes facilidades de transporte, só admissíveis nas economias de fachada, nas quais o abaixamento do custo da produção e o bem estar dos consumidores são coisas de nenhuma valia. Pacifistas impenitentes, e embebidos da ideia de que o comércio internacional é a grande alavanca da economia mundial, com tal particularidade não nos deteremos.

O motor a óleos pesados, leve, robusto e fácil de conduzir está naturalmente indi-

cado para propulsor nas vias férreas. Mas surge o grave problema da transmissão da força por ele produzida até aos eixos motores. As maiores unidades até hoje construídas recorrem à transmissão eléctrica, e essa circunstância é bem digna de ser ponderada. Voltamos às estações sobre rodas montadas como a locomotiva a vapor. Compõe-se esta de caldeira, máquina e armazém de aprovisionamentos; compõem-se aquelas de motor, gerador de electricidade e transmissor. Em ambos os casos complicação e aumento de preço e peso por unidade de força. Em última análise os tractores Diesel são estações geradoras de electricidade sobre rodas. Têm, é verdade, sobre as estações geradoras fixas a vantagem de dispensarem as linhas de transmissão e a independência. Todavia, quando estas não forem muito dispendiosas, a vantagem económica penderá, em alguns casos, para a energia hidro-eléctrica, ou mesmo, termo-eléctrica em estação fixa.

O problema é, como se vê, muito complexo e só em cada caso pode ser resolvido.



ALMOUROL — Apeadeiro

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XL

A «E. T.» diz que aviões do Comando de Bombardeiros atacaram as docas, armazéns, desvios ferroviários e zonas industriais de Stettin, o maior porto alemão do Báltico.

— A «D. N. B.» diz que as tropas germânicas atingiram a linha férrea de Moscovo a Kiev, interrompendo o tráfego entre as duas cidades.

— A «D. N. B.» diz que a arma aérea alemã voltou a bombardear as vias de comunicação inimigas que se dirigem à «frente». Foram descarrilados seis comboios. Um de munições, prestes a partir, explodiu e outros foram seriamente avariados. Além disso, foi incendiado um grande depósito de munições.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que no sector médio da «frente» oriental, a aviação alemã prosseguiu, com notável êxito, a destruição sistemática das linhas de caminho de ferro dos bolchevistas que conduzem à «frente». Os «rails» foram interrompidos em vários pontos, tendo sido também destruídas ou gravemente danificadas, algumas estações. Foram destruídos vinte e cinco comboios de transporte por grande número de bombas. Além disso, foram atingidos e em parte incendiados muitos vagões de mercadorias. Foram ainda seriamente danificadas várias pontes de caminho de ferro.

— A «D. N. B.» informa que ao lado das operações, de grande êxito, das forças aéreas alemãs contra as unidades navais bolchevistas, no golfo da Finlândia, os aviões de combate do Reich dirigiram os seus principais ataques contra linhas ferroviárias, entroncamentos, e outros objectivos importantes na «frente» Leste. No sector a Leste do Dnieper, numerosos comboios de munições e de transporte de tropas, descarrilaram em consequência das bombas pesadas. No sector de Briansk-Konotop-Lgov-Kursk, diferentes linhas férreas foram interrompidas, de maneira que o sistema ferroviário soviético sofreu prejuízos muito importantes. As bombas causaram grandes incêndios no entroncamento da linha Dnieperpetrovsk-Moscovo. Os aviões alemães lançaram bombas de todos os calibres sobre as linhas férreas, que conduzem

a Leningrado e que ficaram inutilizadas. No sector Norte da frente Leste, três comboios de transporte e dez locomotivas sofreram grandes estragos.

— Diz a «U. P.» que mais de trezentos bombardeiros alemães voltaram a lançar milhares de bombas sobre Leningrado, especialmente na área industrial, já semi-destruída pelos ataques aéreos anteriores. Registaram-se enormes explosões, seguidas de grandes incêndios. Duas importantes estações de caminhos de ferro foram seriamente atingidas. Os comboios que ali se encontravam, carregados de material de guerra, foram pelos ares. As explosões dos vagões cheios de munições originaram violentíssimos incêndios, que se propagaram, depois, aos quarteirões de edifícios contíguos àquelas estações ferroviárias.

— Pela «E. T.» sabe-se que foram atacados objectivos ferroviários de Lille.

— A «D. N. B.» afirma que se anuncia oficialmente que a aldeia de Preeza, a quarenta quilómetros a Oeste de Petroskoi, foi conquistada pelas tropas alemãs, após uma série de operações, únicas no seu género. A «bolsa» formada pelos finlandeses foi reduzida à custa de duros combates. Foi ocupado um importante entroncamento ferroviário da Carélia.

— A «E. T.» diz que a R. A. F. retomou a sua actividade, com bom tempo, sobre o Canal da Mancha e o Norte da França. Anunciam-se acções eficazes contra as linhas férreas de Amiens. Os «caças» destruíram onze aviões alemães. Perderam-se sete aviões britânicos.

— A «U. P.» diz que no sector central, aviões de combate alemães atacaram, com êxito, linhas de caminho de ferro e formações soviéticas. Na região de Konotop, Kursk e Briansk, várias linhas de caminhos de ferro foram atacadas por bombas. Descarrilaram alguns comboios. «Stukas» atingiram, em vagas sucessivas, colunas motorizadas soviéticas. Grande número de camiões soviéticos foi destruído e duas baterias da D. C. A. bolchevistas foram postas fora de combate. Quinze comboios de mercadorias foram, em parte, destruídos ou avariados.

— A «E. T.» diz que informam de Sofia que a direcção dos Caminhos de Ferro do Estado publicou o seguinte comunicado: «Nos últimos meses os desastres ferroviários aumentaram de tal maneira que foi necessário empregar medidas especiais para os evitar. Depois do desastre na linha da Macedónia, no qual descarrilaram dois comboios de mercadorias, ficando destruídos muitos vagões, as vias férreas passaram a ser guardadas por forças militares. Nenhum civil pode entrar em qualquer edifício dos serviços ferroviários, sem autorização especial. As sentinelas militares receberam ordens severas para fazer fogo contra qualquer pessoa que se aproxime da linha férrea».

O GRUPO «OS CARLOS»

COMEMORA, NO PRÓXIMO DIA 4 DE NOVEMBRO,
O 11.º ANIVERSÁRIO DA SUA FUNDAÇÃO

No dia 4 de Novembro, que a Igreja consagra a S. Carlos, o conhecido Grupo «Os Carlos», que atingiu já 600 sócios, comemora o 11.º aniversário da sua fundação.

Além do tradicional banquete de confraternização, a data será lembrada piedosamente com uma missa por alma dos sócios falecidos, e serão distribuídos 1.000 escudos pelos pobres. Não fica por aqui a acção altruista do Grupo. A todas as crianças que nascerem no dia 4 e a quem as famílias desejem dar o nome de Carlos, serão oferecidos enxovais.

A todos os sócios foi enviado o pedido para que os enxovais, com que se prontificaram a concorrer para a celebração da data, sejam entregues até ao dia 3 do corrente.

Graças às boas diligências da Comissão de Empregos, vários Carlos encontram-se hoje colocados em diversas casas comerciais e oficinas.

Tôda a correspondência, que diga respeito ao Grupo «Os Carlos», deve ser dirigida para a Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — Lisboa.

DR. JOAQUIM MANSO

Foi condecorado com a «Comenda da Ordem do Cruzeiro» o sr. Dr. Joaquim Manso, ilustre director do Diário de Lisboa.

O govêrno brasileiro, empenhado como está na sua grandiosa obra nacionalista, não se esquece dos portugueses que, como o Dr. Joaquim Manso, contribuem para o prestígio externo do país irmão e melhor entendimento de duas pátrias servidas ambas por uma língua comum.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O nosso presado camarada *Brasil-Ferro-Carril*, revista semanal de transportes, economia e finanças, que se publica no Rio de Janeiro, transcreveu na íntegra, em sua edição de 31 de Agosto, o artigo que o nosso ilustre colaborador, sr. coronel de engenharia Alexandre Lopes Galvão publicou, êste ano, na *Gazeta*, sobre «Electrificação dos Caminhos de Ferro em África.»

A transcrição foi precedida de referências amáveis ao nosso colaborador e a esta revista, o que, sensibilizados, agradecemos.

O JARDIM ZOOLOGICO

e os seus novos melhoramentos

No sábado, 25 de Outubro, dia em que se comemorou o 794.º aniversário da tomada de Lisboa aos mouros, o Jardim Zoológico inaugurou novos e importantes melhoramentos no seu admirável parque, acrescentado, como se sabe e oportunamente relatámos, com a incorporação dos jardins do conde de Farrobo.

Os novos melhoramentos consistem no arranjo artístico da mata das Águas Bôas e na criação de viveiros de plantas e flores, que não só bastarão às necessidades do Jardim mas permitirão ainda que se reate uma tradição: a venda ao público de flôres e plantas.

Na ante-véspera, os representantes dos jornais de Lisboa e Pôrto foram convidados a visitar os novos melhoramentos, tendo sido recebidos pelo Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico. Após a visita, que deixou todos verdadeiramente encantados, foi servido um elegante chá.

O sr. prof. Fernando Emídio da Silva, que é, como foi seu pai, um grande amigo do Jardim, ao enumerar os últimos melhoramentos ali introduzidos, não regateou os devidos elogios ao sr. Ministro das Colónias, a cujos altos serviços o Jardim de Aclimação deve a possibilidade das suas grandes transformações, e não se esqueceu também de fazer justa menção ao jardineiro-chefe, sr. Saúl Guerra.

Como entre os presentes se encontrava o decano dos jornalistas portugueses, sr. Conselheiro Fernando de Souza, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e do diário *A Voz*, o sr. dr. Fernando Emídio da Silva, depois de saudar a Imprensa, quiz saudar especialmente aquele nosso ilustre director, que, agradecendo a homenagem, falou em nome da Imprensa e felicitou a Direcção do Jardim Zoológico pela linda obra que vem realizando notavelmente, com um raro e alto sentido artístico.

Com efeito, o Jardim Zoológico, nestes últimos anos, tem passado por grandes transformações. E outros melhoramentos estão já em projecto. E o Jardim, tal como está, já é uma das mais belas glórias de Lisboa.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha do Vale do Corgo — Horário dos Combóios (1.º aditamento ao Cartaz Horário C. H. 42). — Desde 28 de Outubro, e até aviso em contrário, os combóios n.ºs 103 e 104 passam a circular diáriamente, excepto às 4.ªs e 6.ªs feiras.

Êste aditamento pode ser anulado com um simples aviso ao público com 8 dias de antecedência. — Lisboa, 20 de Outubro de 1941.

O Administrador Delegado — *Pedro Joyce Diniz*

«Manual do Viajante em Portugal»

Mais algumas apreciações da Imprensa

Do *Diário de Notícias*, de 20-10-941.

«Saiu a 7.^a edição, cuidadosamente revista, acrescentada, melhoradíssima, do «Manual do Viajante em Portugal», da autoria de Carlos d'Ornellas, técnico no assunto, há largos anos director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O livro, grãficamente, reúne todas as condições requeridas para uma publicação desta natureza: elegante de aspecto, portátil, pleno de gravuras, belíssimo papel, muitos mapas e plantas, entre estas a destacar as das principais cidades do País.

Este volume indica vários itinerários escolhidos com bom gosto e grande sentido prático. Encerra todas as indicações, mesmo as que se podem considerar secundárias para quem viaja. Regiões, cidades, vilas e até algumas aldeias são descritas com exactidão e leveza, em admiráveis sínteses, desde a sua história aos seus monumentos, da sua paisagem ao seu pitoresco. Portugal inteiro é narrado em tudo o que pode interessar ao viajante, sem faltarem sequer as referências práticas a hotéis e pensões.

Publicado recentemente, tem, portanto, a recomendá-lo igualmente a sua palpitante actualidade.

O «Manual do Viajante em Portugal» é, mais do que um livro útil, uma publicação indispensável para quem viaja freqüentemente ou para os que o fazem com a intenção de conhecer o seu País, de bem empregar o tempo das suas férias ou mesmo escolher, com tato e máximo proveito, agradáveis fins de semana».

Do *Jornal do Comércio*, de 18-9-941.

«Acaba de ser publicada a 7.^a edição do «Manual do Viajante em Portugal», pequeno volume que traz todas as indicações que o seu título indica.

É de utilidade fácil de compreender, bem acompanhado de um mapa, plantas de cidades e tem no ponto de vista turístico o mais alto interesse.

A parte histórica que literariamente acompanha os pontos recomendados em um guia turista ou seja um completo Manual do Viajante em Portugal é muito bem feita e nela colaboram os srs. dr. Carlos de Passos e César de Frias.

Mas não pode negar-se ao nosso presado colega no jornalismo Carlos d'Ornellas, continuador da obra de Mendonça e Costa, o trabalho, o esforço e a organização geral e perfeita do pequeno volume verdadeiramente precioso e quasi indispensável, não só a quem viaja — por dever ou por prazer — por Portugal, pela Espanha e pela França, até esse Paris, cidade-luz que as trevas da guerra hoje ensombram, para amanhã terem maior brilho aos olhos habituados à escuridão.

A 7.^a edição do «Manual do Viajante em Portugal», que temos em mão, é tão curiosa que, mesmo para quem não possa viajar, tem interesse: a leitura é amena, agradável e útil.

Por isso, o pequeno livro, de consulta e de cultura, será bem recebido por todos que saibam que ele se encontra à venda».

Do *Correio da Estremadura*, de 5-9-941.

«Acabá de ser pôsto à venda o 2.^o volume do «Manual do Viajante em Portugal», publicação iniciada por L. de Mendonça e continuada e actualizada pelo jornalista Carlos

d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Colaboram neste volume o dr. Carlos de Passos, na parte referente ao Pôrto, e o escritor César de Frias. A cidade de Santarém ocupa no volume sete páginas de texto, havendo referências a todos os nossos monumentos e coisas dignas da atenção dos viajantes.

Com a presente edição, o «Manual do Viajante em Portugal» atinge 7 edições, o que demonstra o seu valor. E pode-se dizer também, sem faltar, que esta publicação, pelo escrupulo com que vem sendo apresentada e melhorada de edição para edição muito tem contribuído para despertar nos portugueses o gosto de conhecer a nossa pátria maravilhosa, rocheada não só de monumentos gloriosos mas enriquecida também de paisagens encantadoras.

A Carlos d'Ornellas, agradecemos o exemplar que nos foi oferecido».

Do *Éco dos Olivais*, de 30-8-941.

«Por gentil deferência do distinto escritor e jornalista sr. Carlos d'Ornellas, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da revista de turismo *Viagem*, acabamos de receber um interessante volume intitulado «Manual do Viajante em Portugal». 7.^a edição-1940-41, publicação iniciada por L. de Mendonça e Costa e continuada por Carlos d'Ornellas, e que aos que viajam, por digressão recreativa ou por necessidade, vem prestar relevantes serviços.

Encerra este interessante volume itinerários de excursões em todo o País e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona, contendo mapas e plantas de Portugal, do Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus.

Apontar em obra tão valiosa como árdua quaisquer imperfeições de informação, seria atitude imperdoável, dado o esforço verdadeiramente heróico que é necessário na tarefa de organizar um volume como o «Manual do Viajante em Portugal» — e por que assim é, não devemos insurgir-nos contra uma ou outra imprecisa indicação que notamos no que se refere à nossa terra. Antes devemos louvar o trabalho paciente dos que realizaram uma obra que traz grande proveito a quem percorre as terras do nosso País, não falando já na parte do estrangeiro a que faz referência.

E por que em verdade é utilíssimo, o «Manual do Viajante em Portugal» devia acompanhar todos os excursionistas, pois assim teriam ocasião de ficar conhecendo, de forma ampla, o que há por essas terras além digno de visita».

De *O Portugal*, de 12-10-941.

«Trata-se dum elegante volume, muito portátil e de grande utilidade para todos os viajantes e excursionistas no nosso país, inteligentemente organizado pelo ilustre jornalista sr. Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da revista de turismo *Viagem*.

Cheio de esclarecimentos, de boas sugestões, de informações indispensáveis, o segundo volume, o único que nos foi remetido, trata principalmente de excursões.

Descrevendo com toda a minúcia dezasseis itinerários, percorre inteiramente o país, fazendo, para isso, os necessários desvios, mas harmonizando-os tam hábilmente com o percurso principal que o equilíbrio nunca fica perdida.

A descrição é acompanhada de vastas citações económicas, históricas, artísticas, industriais e turísticas, pelo que o trabalho é completo».

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Os nossos mortos

JÚLIO NOBRE MARTINS

No dia 15 de Outubro passado faleceu o jornalista Júlio Nobre Martins que fez parte das redações de vários jornais e que actualmente trabalhava no *Diário de Lisboa*, onde era muito estimado pela sua lealdade como camarada e pelos belos dotes do seu carácter. Foi um brilhante artista nos vários ramos do jornalismo, distinguindo-se igualmente na literatura teatral. No jornalismo de Lisboa deixou profundamente vincada a sua vasta obra de reporter. Por isso é que a imprensa da capital perdeu agora um dos melhores jornalistas da reportagem.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidos pêsames à família enlutada e à Redacção do *Diário de Lisboa*.

CARLOS MALHEIRO DIAS

Com o falecimento de Carlos Malheiro Dias estão de luto as letras portuguesas. De facto, desaparece agora uma das grandes figuras da literatura portuguesa contemporânea, que deixa uma obra de vulto e mérito incontestáveis.

Escritor brilhante, político vigoroso e historiador eminente, Carlos Malheiro Dias foi bem um dos portugueses que soube honrar e amar Portugal quer deixando-nos páginas emotivas e brilhantes, em romances admiráveis, quer desenvolvendo uma actividade política de notável valôr e inteligência. Principalmente no Brasil, onde o seu nome e a sua obra são merecidamente conhecidos e estimados, desenvolveu uma acção política de envergadura que consagrou e prestigiou vertiginosamente a sua alta personalidade. Foi também lá, no Brasil, que publicou o seu primeiro livro — «Cenários», em 1895, e ensaiou os seus primeiros passos no jornalismo, em que foi brilhante e primoroso. Pode, pois, dizer-se que este grande português foi como que o traço de união entre as duas pátrias irmãs — Portugal, onde nasceu, e Brasil, onde amou e honrou Portugal.

Faleceu Carlos Malheiro Dias. A sua morte foi de uma serenidade comovente. Ele que tanto amou e esmaltou de beleza e encanto a Vida não deixou de aceitar a morte com resignação e paz. Foi-se para a luz radiosa da eternidade, depois de cumprida a sua missão na terra, entre os homens — missão altíssima e grata para todos nós, de amar e honrar, como grande português que foi, a Pátria querida. Por isso é que todo o país estremeceu com a notícia infausta da morte de Carlos Malheiro Dias. No Brasil deve ter tido também grande repercussão de pesar o falecimento do grande escritor e historiador, que naquele país criara um ambiente de verdadeira estima e de merecida consideração. Em tôda a parte se impunha

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Novembro de 1891)

Construcção de vias ferreas

No ultimo numero do *Journal des Economistes* encontra-se a seguinte noticia muito curiosa:

Desenvolvimento dos caminhos de ferro em todo o mundo durante os cinco annos de 1884 a 1888

AMERICA	
Estados Unidos	30:774 milhas
Canadá	3:044 »
Republica Argentina	1:965 »
Brazil	1:748 »
EUROPA	
França	2:514 »
Allemanha (curiosa coincidencia)	2:514 »
Austria	2:272 »
Russia	2:262 »
Italia	1:420 »
Reino Unido	984 »
Hespanha	612 »
Suecia	576 »
Roumania	562 »
Grecia	305 »
Belgica	287 »
Paizes Baixos e Luxembourg	215 »
Servia	175 »
Turquia	158 »
Portugal	140 »
Suissa	75 »
Dinamarca	43 »
ASIA	
India Britannica	2:986 »
Territorios transeasiano da Russia	746 »
Japão	456 »
AFRICA	
Algeria e Tunesia	568 »
OCEANIA	
Australia	2:891 »

De todos os paizes do mundo, com excepção da Suissa e da Dinamarca, foi Portugal o que menos se adiantou na construcção dos caminhos de ferro durante os cinco annos de 1884-88.

O costume!...

o Homem que desapareceu agora. Sabia criar ambiente, impôr-se, fazer-se querido.

A obra literária de Carlos Malheiro Dias, de requintada beleza e de encantadora frescura, impregnada de certo romantismo delicioso, muito lusa, fica bem vincada, como padrão luminoso e imorredoiro, na história da literatura portuguesa. Avultam aos nossos olhos e à nossa sensibilidade, como excelentes peças literárias, os seguintes livros: «A Paixão de Maria do Céu», «Os Teles de Albergaria» e o «Grande Cagliostro», entre muitos outros de maravilhosa construcção e de incomparável beleza literária. Morreu o escritor, mas a sua obra ficará a salvaguardar os direitos de glória e de immortalidade que pertencem, por sobejas razões, à memória inolvidável de Carlos Malheiro Dias. Os portugueses, sempre tão ciosos dos seus grandes vultos, saberão reservar saudosa recordação para aquele que foi um dos maiores portugueses do nosso tempo.

Associando-se à dôr geral do país, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* envia à família enlutada sentidas condolências.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

DIVAGANDO

Como não houve premièrès durante esta quinzena, eis o motivo porque vou escrever sôbre assuntos da actualidade, que se prendem com o teatro, evitando assim perder o contacto com os meus três ou quatro leitores.

Há ocasiões em que as estreias são consecutivas, há outras, como agora, em que nada há de novo na frente teatral.

1.ª actualidade:

O semanário humorístico *Sempre Fixe* inaugurou uma interessante secção intitulada «O teatro visto por fóra e visto por dentro», da qual respigo a seguinte «frase que fica»: Dizia o Visconde S. Luiz de Braga, empresário do antigo D. Amélia, que o actor é como o limão. Depois de bem espremido, deita-se fora.

Podia falar-se assim nêsse tempo, porque os actores eram como os limões: existiam em abundância. Presentemente os limões são raros e pequenos, muito enfesadinhos, sem sumo quasi, de maneira que espremidos não deitam nada. Aproveita-se apenas a casca para fazer chá para as pessoas nervosas.

Se, seguindo a opinião do Visconde S. Luiz de Braga, escolhessemos os bons actores e tentássemos espremê-los, nada se conseguiria, porque passam de umas companhias para as outras, de tal forma que não se chega a saber qual o género de teatro que preferem. Tal qual como os limões que, andando de mão em mão, parecem maduros, e com bastante sumo, quando afinal, depois de abertos, se verifica que as amolgadelas dos fregueses é que faziam com que elles parecessem maduros.

Apliquem os senhores empresários a teoria do grande empresário falecido e vejam o que sucederia!

2.ª actualidade:

Os empresários não quizeram ou não souberam aproveitar a outra guerra para educar o público, por isso ficou embotado não pelo teatro de revista, mas pelos espectáculos

inúmeros que, com êste rótulo, se apresentaram nos nossos palcos, cujo assunto era idêntico, variando apenas os títulos.

Quere Maria Matos, assim o declarou na imprensa, enveredar pelo teatro sério e acho que faz muito bem, se atendermos à corrente favorável às peças sãs e morais. Mas habituar-se-á o público a separar o artista do homem ou da senhora?

Maria Matos é uma actriz genérica, primeiro prémio de tragédia do Conservatório, e de grande valor histriónico. Verá o público com bons olhos a mudança do género, ela que criou o tipo de sogra, rabujenta, etc., etc..

Maria Matos é tida como símbolo da risota, alegria e boa disposição. Primeiro que o público se convença de que ela é uma grande actriz em qualquer género de teatro e principalmente no teatro sério, há-de levar muito tempo.

Não são os leitores da minha opinião?

3.ª actualidade:

É costume já muito antigo, em chegando à 15.ª representação de uma peça qualquer, os autores terem uma récita, chamada «récita do autor» em que todo ou quasi todo o lucro lhes é destinado.

Mas, quando aparece uma revista, fantasia ou opereta, essa «récita de autor» não se estende aos autores da música. Porquê? Não será muitas vezes o êxito dos números devido à música ou pelo menos muito contribui para elle?

Quantas e quantas vezes temos ouvido versos de pé quebrado que uma música bonita e bem orquestrada dá realce?

E a dificuldade que os autores musicais encontram para escrever para artistas que não são cantores? Tudo isto não é bastante para poderem exigir também uma récita de autor?

Acho que esta récita devia ser extensiva tanto aos «fabricantes da letra» como aos «fabricantes da música».

N. do R. — Muito mais haveria que dizer, mas ficará para outra vez, quando não houver assuntos mais próprios para esta secção de «Panorama da Temporada Teatral».

ULTIMA HORA — Sem se saber como nem porquê, apareceram anunciadas, repentinamente e à última hora, três peças. Duas revistas intituladas «Espera de Toiros» e «Marcha de Lisboa» e uma comédia-farsa «Gonzaga», que foram representadas, com sucesso, nos teatros Variedades, Apolo e Avenida, respectivamente. A elas me referirei no próximo número, visto que é materialmente impossível fazer publicar nêste número a minha apreciação. Os leitores desculpem, mas não perdem pela demora.

«Curiosidades Ferroviárias»

Dentro em breve iniciará a Gazeta dos Caminhos de Ferro a publicação duma nova rubrica que, subordinada ao título «Curiosidades Ferroviárias», vai, certamente, despertar manifesto interesse entre os nossos leitores.

Trata-se duma secção onde a par de qualquer assunto de oportunidade se dará nota de acontecimentos com certas afinidades ferroviárias, curiosidades, bosquejos, inovações, assuntos de transportes aéreos, terrestres e marítimos, referências a obras de engenharia e a tudo o mais que, subordinado ao âmbito desta revista, se julgue com viabilidade de interessar ao público culto e afeiçoado à nossa leitura.

A referida secção será subscrita por um dos nossos redactores, que já há anos vem trabalhando nesta casa, e os múltiplos assuntos a versar, absolutamente inéditos em língua portuguesa, representam o paciente trabalho duma longa compilação, conscienciosamente elaborada, através de diversas publicações estrangeiras.

Resumir-se-á sempre o que se escrever, nunca se falseando a verdade e expondo os variados assuntos com suficiente clareza. Algumas vezes mesmo, os sueltos que publicaremos serão completados com gravuras e, pelo que se enuncia, é de esperar um acentuado interesse pela nova secção a que aludimos e pela qual, ao apresentá-la, a Gazeta se sente feliz por poder dedicar aos seus estimados leitores uns momentos de distracção, servidos por despretençiosa prosa, amena e informativa.

Que os nossos leitores aguardem, pois, a próxima publicação das «Curiosidades Ferroviárias».

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — A's 21,50 — «O Gonzaga».
MARIA VITÓRIA — Às 20,45 e 23 — «Boa vai ela».
VARIEDADES — Às 20,45 e 23 — «Espera de Toiros».
APOLO — Às 20,30 e 22,45 — «Marcha de Lisboa».
COLISEU — Às 21,30 — «A Viuva Alegre».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A grande sinfonia».
CONDES — 21,30 — «O homem que procura a verdade».
ODÉON — 21,30 — «Ordinário, marche!».
OLIMPIA — 14,30 às 0,45 — «A floresta perdida».
CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Tom Edison, o pequeno génio».
CAPITÓLIO — 21 — «Não matarás!».
CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.
S. LUIZ — 21,30 — «O homem perfeito».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

A produção do ferro na Europa

OS jornais estrangeiros dão-nos a notícia de que se construiu na Alemanha um laminador de fôlha de ferro que, pelas suas enormes proporções, se pode considerar o maior do mundo.

Esta máquina gigantesca é composta de chapas blindadas de quatro cilindros. Os cilindros afiadores têm um diâmetro de 1.100 mm.; os cilindros de apoio têm 1.600 mm.; as barras de ferro contornadas medem 5,2 metros de comprimento e o jôgo dos cilindros atinge o máximo de 135 mm.

Este laminador colossal é pôsto em acção por um motor a vapor com 5 cilindros, especialmente construído, com um director de válvulas, que atingem um máximo de 270 voltas por minuto. Entre o motor e o «chassis» do laminador em forma de peixe está construído um duplo transmissor intermediário, com grande rendimento de velocidade.

A propósito, lembra-se que à indústria do ferro e do aço está reservado, na Europa, um grande futuro. Segundo um jornal de Estocolmo, a Europa produz 75 milhões de toneladas anuais, aproximadamente, de aço bruto, o que excede, em muito, metade das quantidades mundialmente fabricadas, mesmo nos períodos de intensa prosperidade internacional. Dêstes 75 milhões de toneladas, 55 pertencem à produção alemã.

Os Estados Unidos da América do Norte, apesar da sua alta industrialização, não atingem, sequer, a produção alemã, o que coloca o Velho Continente numa grande independência económica, sob o ponto de vista de produção de ferro. Os minérios de ferro da Lorena, de extracção barata, pois se encontram quasi à superfície da terra, só por si constituem uma reserva praticamente inexgotável durante séculos.

Na Europa, além dos jazigos alemães, existem os da Suécia, que são importantíssimos, e, pela sua qualidade, considerados os melhores do mundo; na antiga Áustria, na Polónia, na Bélgica e na Espanha existem também valiosos jazigos de ferro.

A independência económica da Europa portanto, sob o ponto de vista da produção do ferro, é um facto que, felizmente, devido à quantidade de minério, se manterá por muitos séculos.

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Com um número especial de 24 páginas, o *Jornal do Comércio* festejou, no dia 17 de Outubro, a sua entrada no 89.º ano de publicação.

Variada e interessante é a colaboração dêsse magnífico número de aniversário. Entre os seus colaboradores figuram os nomes de C. da Veiga, Rijo da Fonseca, C. Dias de Carvalho, Rebelo de Bettencourt e Mimoso Moreira.

A todos os nossos camaradas do *Jornal do Comércio* e em especial a Diniz Bordalo Pinheiro e Alvaro de Andrade, os nossos mais efusivos cumprimentos pela data festiva e pelo excelente número com que a celebraram.

Publicações recebidas

A Festa Brava — por Francisco Cândio.

O dr. Francisco Cândio, autor de monografias importantes, quer sobre a vida ribatejana, quer sobre costumes e factos de Lisboa, acaba de iniciar a publicação, em fascículos, de uma obra de grande interesse, intitulada *«A Festa Brava»*. É a história das touradas no país, desde a fundação da nacionalidade até nossos dias.

O primeiro fascículo abre com o capítulo — *«Os reis portugueses e os toiros»*.

Bem documentado, o dr. Francisco Cândio oferece-nos um belo panorama histórico, de desenfastiada e saborosa erudição.

Neste momento em que os portugueses, mais do que nunca, começam a prezar melhor as suas coisas, a publicação de *«A Festa Brava»* constitue uma excelente contribuição nacionalista, pois os toiros, a-pesar-de todas as campanhas em contrário, são uma das mais típicas manifestações do carácter português, pela bravura e pela alegria que representam e insinuam.

«A Festa Brava» é uma das mais antigas tradições nacionais. Acompanha de perto a fundação da Monarquia. Desde os mais recuados tempos da nossa nacionalidade, teve sempre o carácter de festa nacional.

Felicitemos o dr. Francisco Cândio pela sua útil iniciativa. Útil e patriótica, porque ela é um oportuno e eloquente apelo à manutenção de uma das mais nobres tradições do país.

Riquezas hidro-medicinais de Portugal — pelo Dr. Ascensão Contreiras.

O sr. dr. Ascensão Contreiras, antigo membro da Sociedade Hidrológica de Londres, pronunciou em 3 de Março do ano decorrente, na sala *«Algarve»* da Sociedade de Geografia, uma conferência sobre *«Riquezas Hidro-medicinais de Portugal»*. Em opúsculo, de que nos foi remetido um exemplar, foi posta em letra de fôrma essa conferência.

O dr. Ascensão Contreiras, que escreve com elegância, soube dar sugestionante interesse às suas palavras e de tal modo que ao mesmo tempo que elogia as qualidades terapêuticas das nossas águas mineiras, tece um elogio caloroso da nossa terra privilegiada.

O uso das águas termais no nosso país vem de longes tempos. Informa-nos o ilustre autor da conferência em questão que já D. Afonso Henriques procurou as velhas *«Caldas de Alafões»* para obter consolidação duma fratura, resultante de acidente numa das suas incursões a Badajoz. Outros reis de Portugal

honraram as nossas termas, como D. Diniz, D. João II, D. Manuel I, D. Luiz, que conseguiu a cura dos rins em Vidago e finalmente D. Carlos, D. Amélia e D. Manuel II.

Termina o dr. Ascensão Contreiras por aconselhar uma mais intensa colaboração entre o Estado e os particulares a-fim-de que se melhorem as condições de conforto e saneamento das nossas termas, e de que se trabalhe mais no estreitamento das relações da natureza com o turismo.

Revista Militar — Um artigo do tenente A. Ferreira Pinto.

Está publicado o n.º 9 da *Revista Militar*, referente a Setembro. Abre com um artigo sobre Brasil-Portugal, seguindo-se duas crónicas, uma do tenente A. Ferreira Pinto, sobre *«Uma aplicação das células foto-eléctricas»*, e outra do tenente Dr. Macias Teixeira, sobre *«O Serviço de Saúde num Destacamento em 1931»*. A segunda parte deste número da *«Revista Militar»* termina com um noticiário desenvolvido e interessante sobre a guerra.

Seja-nos, porém, permitido fazer referência especial ao artigo do sr. tenente Ferreira Pinto, a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* deve a gentileza da sua colaboração ilustre. O seu artigo desenvolve a tese seguinte: *«Será possível um dispositivo náutico auto-comandado para perseguir determinado objectivo flutuante, mesmo que este pretenda escapar-lhe?»*

O tema é desenvolvido com inteligência e interesse crescente, fechando com o comentário seguinte, de ironia penetrante, sempre actual:

«Esta humanidade paradoxal consigo própria, talvez para justificar que as guerras, mais que uma ciência, são uma arte, serve-se dos elementos fornecidos para o bem estar dela, pondo à prova o saber e a habilidade de quem melhor ha-de sair delas, alegando que são para o mesmo bem-estar da humanidade».

Liga Portuguesa de Profilaxia Social.

A *«Liga Portuguesa de Profilaxia Social»*, instituição a quem o país deve inúmeros serviços, acaba de publicar um folheto de 32 páginas, com o *«Resumo da sua actuação no 2.º semestre de 1939»*.

Grande e benemérita tem sido e continua a ser a sua actuação, quer no que diz respeito à propaganda educativa de higiene, profilaxia e sanidade, quer no que se refere às suas iniciativas e interferências, quer ainda na angariação, sempre crescente, de colaboradores e contribuintes.

Digna de respeito, simpatia e gratidão é a *«Liga Portuguesa de Profilaxia Social»*, não só pelos seus objectivos mas também pelo que já tem conseguido fazer.

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 155, III série, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Compromisso anexo ao contracto de arrendamento do caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais, de 7 de Agosto de 1918, publicado no «Diário do Governo» n.º 284, 2.ª série, de 31 de Agosto de 1918

De harmonia com o despacho de 24 de Fevereiro de 1937 de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a Sociedade Estoril, tendo pago os direitos alfandegários correspondentes às seguintes máquinas-ferramentas: uma fresa, um torno-revólver e uma máquina de virar tubos, fica autorizada a dispor desde já destas máquinas, tomando para com o Estado o compromisso definido nas seguintes cláusulas:

a) Às máquinas são atribuídos os valores adiante discriminados:

Fresa	34.000\$00
Torno-revólver	46.000\$00
Máquina de virar tubos	17.000\$00
<i>Total</i>	<u>97.000\$00</u>

b) A Sociedade Estoril obriga-se a repor a importância de 97.000\$ em maquinismos ou melhoramentos que revistam um carácter permanente, na linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, dentro do prazo de validade do actual arrendamento da citada linha férrea, feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses à Sociedade Estoril em 7 de Agosto de 1918, publicado no *Diário do Governo* n.º 204, 2.ª série, de 31 de Agosto de 1918, e independentemente de qualquer renovação ou prorrogação dêsse arrendamento;

c) A reposição referida na cláusula anterior fica sempre dependente de acôrdo prévio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e especialmente designada como sendo efectuada para cumprimento dêste compromisso;

d) A reposição referida nas cláusulas anteriores poderá ser gradual.

Este compromisso fica considerado anexo ao já citado contrato de arrendamento.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo» n.º 154, II série, de 2 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 26 do corrente:

Rodrigo Severino do Vale Monteiro, engenheiro chefe de

repartição do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Ester da Purificação Machado Trindade Fontes, dactilógrafa do quadro permanente — idem, idem, vinte e seis dias.

O «Diário do Governo» n.º 153, II série, de 4 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 28 do corrente:

António de Sousa Bandeira, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos dezassete dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 154, II série, de 5 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 30 de Junho:

José Gonçalves Vaz, médico do quadro permanente — concedidos trinta 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 155, II série, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 2 do corrente:

Mário de Sousa, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta 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 157, II série, de 9 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 3 do corrente:

Alberto Dias Póvoas, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 158, II série, de 10 de Julho, publica o seguinte:

Por portaria de 24 de Junho findo, visada pelo Tribunal de Contas em 30 do mesmo mês:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 22.º e 26.º a 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, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

António dos Santos Soares, condutor de 1.ª classe, 653\$82.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Da rêde do Minho e Douro

José da Fonseca, factor de 2.^a classe, 236\$89.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 161, II série, de 14 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 9 do corrente:

Manuel das Neves, 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.

O «Diário do Governo» n.º 164, II série, de 17 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 11 do corrente:

José Chedas Bogarim, 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.

João Exaltação da Cunha, idem — idem, idem.

João Coelho de Vasconcelos Faria, condutor de exploração de 2.^a classe — idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 166, II série, de 19 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 14 do corrente:

Júlio Augusto, contínuo de 2.^a classe do quadro permanente — concedidos vinte e nove 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 168, II série, de 22 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 17 do corrente:

Alfredo Maria dos Santos, escriturário de 2.^a classe do quadro permanente — concedidos vinte e cinco dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 18 do corrente:

Artur José da Silva Campos, condutor de via e obras de 1.^a classe do quadro transitório — concedidos vinte e cinco dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 10:478, de 18 de Março de 1931.

Artur da Fonseca, desenhador de 1.^a classe do quadro permanente — concedidos vinte e nove dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

José Mendes Pereira, terceiro oficial do quadro permanente — idem vinte e sete dias, idem, idem.

António Bergano Fialho Prego, fiscal de exploração e via e obras do quadro transitório — idem vinte e oito dias, idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 155, II série, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a arrematação da empreitada n.º 39 da linha do Sul, de execução de terraplanagens, canos de escoamento das águas, muros de lamas e enrocamento em pedra seca em protecção do atêrro da variante para a construção da estação de Vila Real de Santo António, adjudicar a Eduardo Martins Seromenho & Rosa a mencionada empreitada pela importância de 159.800\$.

O «Diário do Governo» n.º 162, II série, de 15 de Julho, publica o seguinte:

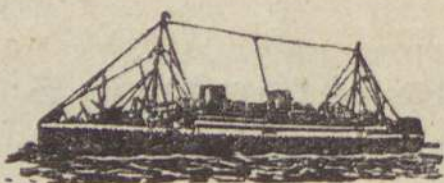
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 186^m2,57, à direita da linha férrea do Oeste, entre os quilómetros 90,861.87 e 90,904.85, 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 no lugar do Paúl, freguesia de Roliça, concelho do Bombarral e distrito de Leiria, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com o caminho municipal para Braçais e ao nascente com António Rebêlo.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 164, II série, de 17 de Julho, 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.º 19:881, aprovar o anteprojecto da modificação das linhas da estação de Santa Apolónia e construção de novas linhas na 3.^a secção do porto de Lisboa.



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.