

9.º do 54.º ano

Lisboa, 1 de Maio de 1942

Número 1305

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158—LISBOA



FIGUEIRA DA FOZ—Um trecho do Jardim Público

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquella Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380
Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO **BEIRAM (MARVÃO)**
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS



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.

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Saizaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bôama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
Escritórios PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2342

Fábrica de Papel da Abelheira

TOJAL—LOURES

PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos RUA DA ALFÂNDEGA, 156-158—LISBOA
RUA DOS CLÉRIGOS, 6—PORTO

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

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

1305

1—M A I O—1942

A N O L I V

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.

NUMEROS ESPECIAIS AVULSO 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

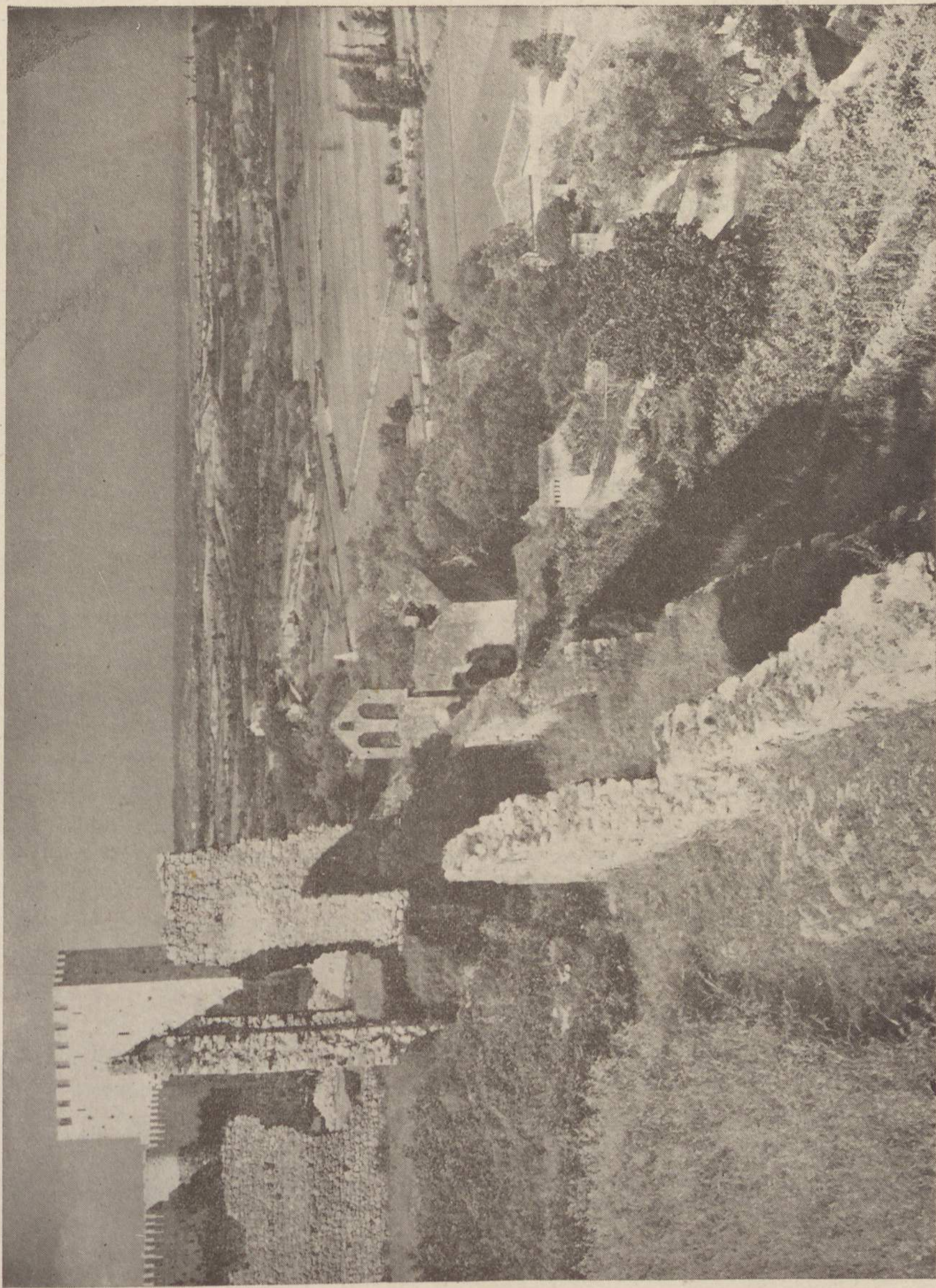
Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS

S U M A R I O

Montemór-o-Velho — Ruínas do Castelo (Parte do Nascente) . . .	231
Conselho Directivo da «Gazeta», pelo <i>General Raúl Esteves</i> . . .	233
Para a história das descobertas, pelo <i>Coronel de Eng.^a Carlos Roma Machado</i> , Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.	235
A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	236
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	239
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settás</i>	241
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	242
Linhas Estrangeiras	242
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	243
Imprensa	243
Publicações recebidas	244
Linhas Portuguesas	244
A C. P. e o serviço de mercadorias	244
Há 50 anos	245
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	246



MONTEMÓR-O-VELHO — Ruínas do Castelo (Parte do Nascente)

CONSELHO DIRECTIVO DA "GAZETA"

PASSOU a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», êste ano pelo pungente desgosto da perda do seu ilustre e dedicado director, Engenheiro José Fernando de Souza.

A dedicada e assídua colaboração por êle prestada durante longos anos, e a inteligência e elevado critério com que orientou a sua direcção, constituem elementos do maior valor que deixam bem vincada a sua importante acção na vida dêste periódico.

Compreende-se assim que a sua falta origine uma lacuna bem difícil de preencher, dado o carácter e as responsabilidades que cabem a uma publicação que, dêse mais de meio século, vem, no nosso país, constituindo quási o único órgão de imprensa especialmente dedicado ao importante serviço dos caminhos de ferro.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem sabido manter, numa publicação ininterrupta de 54 anos, a sua linha de conduta traçada dêse o início pelo seu saudável fundador L. de Mendonça e Costa.

Tratando com o maior carinho de todos os assuntos que interessam à vida ferroviária do país, nela se encontra uma profusão de artigos versando tôda a complexidade de ramos abrangidos na indústria dos transportes, acompanhando disveladamente todos os progressos nela realizados, e mais particularmente, tudo o que se refere ao desenvolvimento e aperfeiçoamento dos caminhos de ferro.

A esta base fundamental da sua acção jornalística, podemos juntar

ainda os numerosos trabalhos que nela têm versado os interessantes problemas e descrições relativas a viagens, ao turismo e à propaganda do nosso país.

Com este passado de trabalho e de patriótico esforço, e com as suas bem ganhas tradições de correcção e de exata publicidade, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não pode, portanto, sofrer quaisquer desfalecimentos na continuidade da sua publicação.

Assim, para de algum modo ocorrer à infausta perda do seu ilustre e saudável director, lembrou-se o alvitre de constituir um Conselho Directivo que assumisse o encargo de continuar a orientar a «Gazeta» nos mesmos princípios em que a mantiveram os seus anteriores Directores.

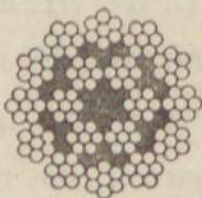
Para a constituição desse Conselho foram então escolhidos os nomes que no último número vieram indicados com o acompanhamento de uma amável e muito lisonjeira referência.

Não pode o signatário destas linhas atribuir a sua indicação senão exclusivamente ao facto de ser um dos mais antigos colaboradores da «Gazeta», embora muitas vezes não possa, pelos seus afazeres, prestar a ela a sua muito modesta colaboração.

Os restantes nomes do Conselho Directivo representam verdadeiros valores do nosso meio da engenharia e dos caminhos de ferro, e são eles seguro penhor de uma proficiente e bem orientada direcção para este periódico da técnica ferroviária.

Prestando tóda a justiça, também, ao esforço inteligente e dedicado do seu ilustre director e proprietário, congratulo-me com a feliz escolha dos distintos engenheiros que constituem o Conselho Directivo, e estou certo que a «Gazeta» continuará seguindo a sua patriótica missão sem desmorecer em nada do lisonjeiro conceito que tão justamente alcançou.

General RAÚL ESTEVES



Para a história das descobertas

As Ilhas da América Central foram descobertas por navegadores e pilotos portugueses, antes da primeira viagem de Cristobal Colon

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

N O tempo do Infante D. Henrique começaram as concessões às ilhas ocidentais FORA DAS PARTES DA GUINÉ sem perda de direitos de soberania. Era a caça das ILHAS PERDIDAS, concessões do Infante D. Fernando, Pai de El-Rey D. Manuel I, em 1451, 1462, 1463. A concessão a João Vogado foi em 1462; A Ruy Gonçalves da Câmara em 1473; depois a Fernão Domingos do Arco em 1484. Houve então duas doações de D. Afonso V a Fernão Telles, nomeadamente a ILHA DAS SETE CIDADES. Houve duas doações de D. João II a Fernão Dulmo, e João Afonso do Estreito, designadas por ILHAS OU TERRAS FIRMES, SETE CIDADES OU ANTILHA, indicando serem ao fim de 40 dias de navegação, o que tudo ficava para o que hoje é, lado da América, e que ressaltava dos mapas de Becario de 1435, de Andréia Blanco de 1436 a 1438, de Pareto de 1455, de Frá Mauro de 1459, de Toscanelli de 1470, e de Benincassa de 1476, em que vem indicadas. O primeiro diz ILHAS ULTIMAMENTE DESCOBERTAS, o que prova já dêsse tempo o conhecimento da Antilha, e de outras terras, que os portugueses visitavam e das quais por antigos navegadores já o tinham. (Documentos da Torre do Tombo, e o Soldado Prático, livro de Paiva Couceiro). Acêrca do arquipélago de S.^{to} Domingo ou Hayti, Cuba, Pôrto Rico, etc., temos conhecimento do seguinte: Viagem de João Coelho, dos Açores a descobrir estas ilhas, entre 1462 e 1480. A história dá-nos o seguinte pelos documentos existentes: em 1462

D. Afonso V doou a seu Irmão D. Fernando uma ilha encontrada por Gonsalo Fernandes de Tavira a oeste das Canárias e Madeira. Em 1475 o mesmo Rey doou a D. Beatriz, viuva do Infante D. Fernando, outra ilha encontrada a Oeste de Cabo Verde. Devem ser duas das Antilhas. (Documentos idem).

Em 1514 Estevam Frois, prisioneiro dos espanhóis em S.^{to} Domingo, por andar navegando em águas de Espanha (pelo tratado de Tordesillas), escreveu a El-Rey D. Manuel I, uma carta, dizendo-lhe «*Estas como as outras visinhas ilhas, pertencem a Vossa Alteza, e HA VINTE ANNOS OU MAIS FORAM DESCOBERTAS POR JOÃO COELHO o da porta da Cruz morador na Ilha da Madeira, natural de Guimarães, filho de outro de igual nome e pessoa nobre*». Esta carta está arquivada na Torre do Tombo, e vem transcrita no livro ESMERALDO DE SITU ORBIS de Duarte Pacheco, edição de Luciano Pereira da Silva, e na Obra da Colonização do Brasil. Da carta de Frois se depreende que as Antilhas deviam ter sido descobertas antes da primeira viagem de Cristobal Colon, de contrário Frois não dizia serem do Rey de Portugal. A viagem de João Coelho, refere-se o seu descendente Frey Diogo das Chagas, no ESPELHO CRISTALINO composto entre 1475 e 1486. (Artigo de Ferreira de Serpa na República em 24-12-1936).

Nada mais é preciso dizer para se provar que a descoberta das ilhas da América Central foi anterior às viagens de Cristobal Colon.

A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

II

Serviço de Via e Obras

Edifícios

Estação de Figueira da Foz

Por motivo dos últimos temporais, foram executadas as seguintes reparações:

O telhado do depósito de máquinas, onde foram substituídas 190 telhas.

O telhado do armazem das madeiras, onde foram substituídas 190 telhas.

O telhado da estação, onde se empregaram 160 telhas e reparadas 28 chapas onduladas da "marquise".

As claraboias das Oficinas Gerais, onde houve importante estrago em vidros e telhas, tendo-se substituído em cada uma 20 ferros T de 4^m,00 e 155 vidros com a média de 0^m,46 × 0^m,40. O telhado da Fundição, onde foi substituída uma chapa de "Luzalite".

Os telhados de todos os edifícios da estação, tendo sido empregues: 654 telhas e 24 cumes.

Por motivo de grave avaria na retrete do 1.º andar do edifício de passageiros, fômos obrigados a construir uma nova em local mais apropriado.

Teve grande reparação o portão de serventia do cais.

Reparada a porta de entrada da habitação do sub-chefe.

Reparado o lanternim da cocheira de máquinas, substituindo-se os cordões de telha portuguesa por caleiras de ferro zincado.

Reparado o estuque do tecto do vestíbulo da estação.

Reparadas mais 4 claraboias das Oficinas Gerais, que levaram 19 vidros de 0^m,46 × 0^m,40.

Na Oficina dos ferreiros das Oficinas Gerais foram reparadas 8 claraboias.

Reparadas duas portas do cais.

Assentes os azulejos que haviam caído na Central Eléctrica.

Reparado de carpinteiro e pedreiro o telhado da cocheira de máquinas.

Reparado o armazem do material dos Armazens Gerais e o Posto de Socorros.

Reconstruída a chaminé da casa do chefe da estação.

Assente um novo funil e cano de esgôto das águas no cunhal da estação, Sul-Poente, e reparado o do lado oposto.

Reparados os diques da cocheira de máquinas, tendo sido substituídos 3^m,20 de cordão de cantaria.

Construído um cano de alvenaria de 6^m,00 × 0^m,50 × 0^m,40, coberto com duas capas de betão armado, como exigiram as Obras Públicas, na passagem da antiga linha do Cabo Mondego.

Igual trabalho foi executado para a serventia do cais.

Substituído um cano antigo que conduz água para o Matadouro, por ter inundado a Central Eléctrica.

Executada a construção da empena do cais do Tráfego, em alvenaria de tijolo, reparados os beirados e assentes caleiras de ferro zincado. Reparada a restante parte de madeira e executadas as pinturas.

Executada a grande reparação das casas da Caixa de Aposentações, no terreno da "Carneira".

Reparados e pintados os caixilhos do Posto de Socorros.

Reparada interiormente a casa do sub-chefe da estação.

Pintados os caixilhos do refeitório do pessoal, lado do mar.

Reparadas as janelas da casa de habitação do sub-chefe.

Executados os rebôcos interiores do edifício da Caldeiraria e Fundição, e pintados exteriormente todos os caixilhos.

Executadas reparações diversas de grande importância no edifício da estação e pintadas as duas marquizes.

Construídas 3 novas claraboias na Oficina dos ferreiros das Oficinas Gerais, com vidros estriados.

Reparados e pintados 4 portões das Oficinas Gerais.

Substituídos alguns cascões do cano de esgôto junto do charriot das Oficinas Gerais.

Pintados os vidros dos lanternins das Oficinas Gerais e 2 claraboias da Caldeiraria.

Reparados e pintados os escritórios de expedições e chegadas de P. V.

Pintadas, com duas demãos, as grades de ferro de vedação da estação.

Substituída a porta de madeira junto aos armazéns de sal.

Abertas duas janelas na sala dos desenhadores do Serviço de Tracção.

Construídos panos de tijolo nas janelas das Oficinas Gerais, que confinam com a Estrada Nacional, lado Norte.

Estação de Costeira

Reparadas as portas e caixilhos.

Substituído o cavalete que suporta a bacia da água para o repucho do jardim.

Estação de Santana-Ferreira

Reparados os telhados do cais e retrete, avariados pelos temporais, empregando-se 49 telhas.

Reparada a cancela de acesso ao cais.

Executada a grande reparação da estação. Colocada rede nas janelas para se evitarem os mosquitos que provocam o paludismo.

Estação de Arazede

Assente uma nova cancela na serventia do cais.

Por motivo dos temporais foi duas vezes reparado o telhado do cais e o da barraca da ferramenta do 1.º Lanço.

Reparado o muro de vedação.

Reparados e pintados os caixilhos da estação.

Estação de Limede

Construída a nova vedação em prumos, assente em dados de betão, cancela nova e tudo devidamente pintado.

Reconstruído o muro de suporte no caminho de acesso ao cais, na extensão de 18 metros.

Estação de Cantanhede

Reconstruída a chaminé da estação.

Executada a reparação de carpinteiro e pedreiro na casa do agulheiro, que havia ficado bastante danificada com a queda da chaminé.

Reparada e pintada a cancela do muro do lado de Limede.

Reparados os funis e 3 canos de esgoto das águas do telhado da estação.

Substituída, por uma nova, a cancela que dá acesso ao cais de P. V.

Estação do Murte

Substituídas as empenas do cais por paredes de alvenaria de tijolo a vez e meia, construída uma porta e devidamente pintada.

Estação de Pampilhosa

Reparada a ombreira da porta da arrecadação.

Reparada a serpentina do fogão do Restaurante.

Reconstruído um pilar do cais de transbordos, derrubado em manobras.

Reparados os telhados dos vários edifícios, avariados pelos temporais, onde se empregaram 993 telhas e 1 cume.

Reparado o "taquet" da linha do levante.

Reconstruído um pilar e reparados três no cais de transbordos, avariados em manobras.

Reparados os caixilhos da casa da Revisão, devidamente pintados assim como as portas exteriores.

Reparada a barraca de saída da passagem superior.

Reparada a cancela da linha de carregamentos.

Reparado o "taquet" da linha do cais.

Reparados os rebôcos da passagem superior.

Construído um aqueducto transversal na linha 11, com $0^m,30 \times 0^m,30$ de secção e comprimento de $9^m,90$.

Colocada uma nova porta no cais coberto.

Reparada parte da canalização de grés da retrete do Bairro Operário.

Reparada e picada a marquize do lado da C. P. e feita a modificação da instalação eléctrica.

Construído um refeitório para o pessoal do Serviço do Movimento, na arrecadação da estação.

Reparado o "taquet" da linha do cais de transbordos, lado de Luso.

Casas do Bairro Operário de Pampilhosa

Reparadas de carpinteiro as N.ºs 3-4-8-14-15 e 16.

Feita uma cúpula em alvenaria de tijolo na chaminé da casa N.º 1.

Estação de Luso

Devido aos temporais, foram substituídas 10 telhas no telhado do cais.

Estação de Mortágua

Executada a grande reparação da casa do carregador-agulheiro.

Construído um aqueducto de $0^m,30 \times 0^m,30$ de secção entre as linhas 2 e 3, para esgoto da estação, com um comprimento de 117 metros.

Reparadas e pintadas as portas, caixilhos e janelas do edifício da estação e a porta e o aro da retrete pública.

Caiada interiormente a habitação do chefe e pintados os caixilhos.

Reparada a vedação da estação, lado esquerdo da linha.

Estação de Santa Comba

Reparada a canalização da água para a residência do chefe.

Substituída a viga de apoio do caminho de rolamento e dois rodets numa porta do cais.

Reparada a cancela de serventia do cais.

Assente uma nova porta no dormitório dos fogueiros.

Reparados os telhados dos vários edifícios, avariados pelos temporais, onde se empregaram 213 telhas e 6 cumes.

Reparadas 3 cancelas da estação.

Substituída a canalização da água para o jardim e colocada uma torneira nova de passagem.

Reparado o «taquet» da linha do cais.

Reparada a canalização da retrete da estação.

Concluída a vedação de betão armado, lado da Estrada.

Caiado e pintado o dormitório do pessoal de Tracção.

Construído um muro de suporte e de vedação da estação.

Estação do Carregal

Reparado o telhado do cais e o da retrete, avariados pelos temporais, tendo sido empregues 132 telhas.

Beneficiado o caminho de acesso ao cais.

Estação de Oliveirinha

Reparados os telhados da estação, avariados pelos temporais, empregando-se 30 telhas.

Construído um cais provisório em madeira, com o comprimento de 12 metros, por conta da firma «Vivas», para carga e descarga de materiais.

Executada a ampliação das linhas de resguardo da estação para o lado de Canas, de 96 metros.

Feito o corte da saliência que existia em frente do cais coberto.

Estação de Canas

Reparados os telhados dos vários edifícios da estação, avariados pelos temporais, empregando-se 63 telhas.

Reparada a cancela de acesso à plataforma.

Colocados, no edifício de passageiros, lado da gare, 4 painéis de azulejo com motivos regionais, oferecidos pela Comissão de Iniciativa e Turismo de Canas-Felgueira.

Reparados os caixilhos da casa do carregador-agulheiro.

Reparada a vedação da estação.

Estação de Nelas

Reparada uma porta do cais.

Executada a grande reparação da arrecadação e casa do pessoal braçal.

Caiado interiormente o edifício da estação.

Reparada a cancela de saída do peixe.

Reparada a chaminé e caiado o quarto do carregador-agulheiro.

Colocada uma prateleira em volta da arrecadação.

Construída uma divisão, devidamente solhada e forrada, para dormitório dos carregadores.

Colocados, no edifício de passageiros, lado da gare,

painéis de azulejo com motivos regionais, oferecidos pela Comissão de Iniciativa e Turismo de Canas-Felgueira.

Estação de Alcafache

Executada a reparação do edifício de passageiros, na parte avariada pelo incêndio que ali se manifestou.

Iniciados os trabalhos de terraplanagem para a construção dum ramal.

Aberta uma fossa na sala de espera, para colocação da balança.

Estação de Mangualde

Devido aos temporais, foram reparados os seguintes telhados: o da cocheira de máquinas e o da creosotagem, onde se empregaram 500 telhas; o da casa do revisor de material, e respectiva chaminé, onde se empregaram 10 telhas; o da cocheira de carruagens, onde se empregaram 35 telhas; o da casa da residência do factor Soares.

Reparada a chaminé da casa do factor Simões.

Reparada a vedação de travessas, empregando-se 253 travessas de 2.^a e 180 régua de 2^m,60×0^m,10×0^m,03.

Montado um novo reservatório de água para arrefecimento do burrinho da creosotagem.

Substituídos 5 metros de cordão no cais descoberto e refechados 9 metros de cordão do mesmo cais.

Reparada a cancela do cais.

Feito um estrado com 15^m,80 em travessas de 2.^a sobre a valeta, junto ao reservatório, para arrumação das lenhas do Serviço de Tracção.

Substituída a chaminé da creosotagem.

Reparada de carpinteiro a aba e uma porta interior da casa dos carregadores, assim como de pedreiro e pintor.

Reparada de pedreiro e pintor a casa do praticante.

Reparada a cancela de ferro junto ao restaurante.

Acrescentada de 5 metros a linha do depósito de máquinas, a pedido do Serviço de Tracção.

Reparado o depósito de alvenaria para o creosote.

Estação de Contenças

Reparado o telhado do cais, avariado pelos temporais, sendo empregues 34 telhas.

Reparada parte do muro de vedação do cais, avariado por um particular.

Reparadas as cancelas da estação.

Estação de Abrunhosa

Desinfectado e caiado interiormente o edifício.

Substituída a porta da lampistaria.

(Continua)

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

L

A «E. T.» diz que um violento incêndio destruiu grande parte da Estação do Norte, de Bucarest. Trata-se de um acto de sabotagem, tendo-se descoberto duas bombas de relógio em depósitos militares, situados nas proximidades daquela estação. Houve cinquenta vítimas e ficaram destruídos edifícios e instalações.

— A «E. T.» diz que, de fonte autorizada, foram fornecidos, em Londres, pormenores sobre as devastações causadas pela R. A. F., no seu «raid» contra Essen, durante o qual ficaram reduzidas a destroços as fábricas Thyssen. Estas instalações constituem uma grande unidade industrial, com geradora de força motriz e fábrica de gás próprias e com oito altos fornos e quatro fornos eléctricos para a produção de aço. Este, na sua maior parte, é enviado a outras fábricas, a fim de ser transformado em material de guerra; mas estas instalações produzem, também, «rails» de caminho de ferro e outros produtos acabados.

As fotografias nocturnas do bombardeamento de Colónia mostram que os incêndios se desenvolviam em muitos pontos da cidade. São mais intensos na parte Nordeste, bairro predominante industrial, onde há fábricas e depósitos de petróleo ao longo de grandes cais ferroviários. Há, também, incêndios no centro administrativo de Colónia, na margem Ocidental do Reno, e no Sul da cidade, nas cercanias de outro cais ferroviário, na margem Leste do rio. Nesta zona distingue-se um núcleo de incêndios em actividade, assim como perto do cais ferroviário de Deutz.

— A «E. T.» diz que esquadrilhas de «caças» britânicos sobrevoaram o Norte da França, e atacaram importantes objectivos militares, tais como entroncamentos ferroviários, aeródromos e fábricas de material de guerra. Foram destruídos e avariados muitos aparelhos pousados no solo, e atingido um comboio que transportava munições. Incendiaram-se duas fábricas de material bélico.

— A «U. P.» diz que consideráveis efectivos militares japoneses avançam sobre Tungoo. Kanyntkwin é uma povoação situada a cerca de sessenta quilómetros ao Sul de Tungoo, cruzamento da estrada e do caminho de ferro Rangoon-

-Mandalay. Tungoo, que fica a cerca de trezentos quilómetros do Sul de Mandalay, é uma importante cidade para o avanço japonês, pelo vale de Sittang, em direcção a Mandalay.

— Comunica a «D. N. B.» que o exército aéreo alemão dirigiu golpes terríveis contra «tanks» e pontos de partida das tropas soviéticas na península de Kertch. A aviação teve êxitos particulares, ao atacar aeródromos e transportes de caminho de ferro, no centro da «frente» Leste.

— A «O. F. I.» diz que forças japonesas, prosseguindo o avanço fulminante ao longo do Sittang, atacaram em Tungoo, a 200 quilómetros ao Norte de Rangoon, uma força inimiga avaliada em 6.000 homens. O inimigo teve perto de trezentas baixas. Outras unidades nipónicas atacaram Enoada, a 120 quilómetros a Noroeste de Rangoon, com o auxílio de voluntários birmanos. A cidade foi ocupada. Apoderaram-se de uma locomotiva e vinte e quatro vagões de mercadorias, dezasseis carruagens de passageiros, dois barcos e vinte e quatro automóveis. As tropas japonesas, continuando o avanço, apoderaram-se de Leopandang, na via férrea de Rangoon a Prome, matando trezentos inimigos e fazendo onze prisioneiros.

— Pela «E. T.» sabe-se que no bairro de Nipps que constitue a parte Norte da cidade de Colónia, de carácter muito industrial observam-se efeitos de grandes bombas sobre os cais ferroviários. Na sua extremidade Sul há algumas oficinas dos caminhos de ferro incendiadas e outras com grandes estragos produzidos por explosivos. Os estragos abrangem uma zona de 50.000^m quadrados inteiramente coberta de oficinas. Além das avarias nestas instalações, aparecem, também, muitos vagões arrancados das linhas. A Leste das oficinas uma bomba de peso excepcional destruiu inteiramente edifícios que cobriam uma zona de 5.000 metros quadrados e, em volta, podem observar-se muitos estragos produzidos pela deslocação do ar.

— A «E. T.» diz que no sector de Smolensko as tropas russas de paraquedistas, lançadas à retaguarda das linhas inimigas, fizeram ir pelos ares um comboio com abastecimentos, uma ponte e mais de cinquenta veículos que transportavam tropas e munições. Os guerrilheiros russos, no sector de Orel, destruíram quinze comboios e dez pontes.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que em ataques aéreos a vias férreas, na Rússia, foram atingidos vinte e quatro comboios soviéticos que transportavam reforços. Causaram-se sensíveis destruições nas estações de desembarque.

— A «U. P.» diz que no sector Sul da «frente» central, as tropas russas avançam ao longo da linha férrea Moscovo-Tula-Orel, tendo já ocupado a cidade ferroviária de Mtsensk e toda a região de Krenin.

— A «D. N. B.» diz que os ataques alemães na

«frente» Leste permitiram que fôsem destruídos mais de trezentos veículos inimigos de toda a espécie e vinte e três linhas de caminho de ferro.

— A «U. P.» diz que num sector da ilha de Java os guerrilheiros holandeses dinamitaram um importante trôço de uma linha ferroviária e fizeram ir pelos ares, numa estação de caminho de ferro, numerosos vagões, carregados de munições e abastecimentos.

— A «R. R.» diz que foram retiradas da circulação oitocentas toneladas de moedas de bronze, que se destinam ao ministério do Trabalho. Este metal servirá para execução de linhas de caminhos de ferro e electrificação da linha ferroviária de Madrid-Avila-Segovia.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que a indústria mineira alemã há muito que se esforça por mecanizar quanto possível os seus serviços, para tornar mais suportável o trabalho violento dos mineiros e também para elevar a sua capacidade de produção. Assim foram recentemente montadas novas instalações de transporte e foram aperfeiçoados os utensílios de escavação e as máquinas. A mais moderna criação, neste campo, é uma escavadora que foi experimentada na mina «Hugo I», na Westfália. Esta máquina produz numa só marcha de trabalho 500 toneladas de carvão, com uma espessura de extracto de 1,3 metros e uma profundidade de escavação de 1,95 metros. Para o seu serviço, são apenas necessários dois homens.

— A «D. N. B.» diz que os planos, há muito já estudados em todos os seus pormenores para a reconstrução e modernização das grandes estações de caminho de ferro da cidade de Bruxelas, foram agora aprovados pelas repartições competentes, devendo ser executados com a maior rapidez. Trata-se das Estações do Norte, do «Midi» e da Estação Central do Mercado. Na execução das obras, serão devidamente atendidas as exigências crescentes do tráfego, bem como os planos, até agora por realizar, de electrificação da rede ferroviária que irradia de Bruxelas em várias direcções. As estações serão reconstruídas e dispostas de forma a que o tráfego na única linha já electrificada—a de Bruxelas a Antuérpia—seja acelerado.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que na península de Kertch aviões de combate alemães aniquilaram carros blindados inimigos concentrados. Quando de ataques aéreos sobre a região portuária de Novorisijsk foram atingidos, por bombas, dois navios mercantes, assim como instalações ferroviárias.

— A «D. N. B.» diz que ataques dirigidos contra aeródromos de campanha bolchevista nas retaguardas do inimigo obtiveram êxitos particulares. Nessa altura foram destruídos muitos aviões. Numa grande estação foi pelos ares um comboio com munições. Uma bomba de mil quilos atingiu o pavimento principal duma estação de descarga,

destruindo-a. As linhas ficaram também destruídas até uma grande distância. Quando de operações coroadas de êxito, efectuadas contra objectivos ferroviários no sector central da «frente», três comboios ficaram danificados e várias locomotivas postas fora de serviço.

— Diz a «E. T.» que as tropas japonesas que atingiram alguns pontos ao Noroeste de Tungoo receberam grandes reforços e continuaram a atacar as posições ocupadas pelos soldados ingleses, forçando-os a retirar para outros pontos, ao longo da linha férrea. As forças chinesas mantêm ainda, o domínio na parte oriental da cidade, enquanto os japoneses ocupam a parte ocidental.

— A «U. P.» diz que forças de guerrilheiros russos mataram 16.075 alemães, incluindo três generais e cinco coronéis, e destruíram 140 comboios. Fizeram ir pelos ares, com dinamite, cinco estações de caminhos de ferro e destruíram cinco «tanks» e noventa aeroplanos. Continuam os combates na região de Staraya Russa, onde foram já reduzidos a metade os efectivos do 16.º Exército alemão, que continua cercado. As forças russas apoderaram-se de parte do caminho de ferro entre Leninegrado e Novgorod.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que segundo o correspondente da «Domei» junto das forças japonesas que operam nas Celebes, as últimas tropas holandesas, que continuavam a resistir na costa Norte do Golfo de Bone, próximo de Malili e Galope, renderam-se, sem condições. Esta capitulação põe termo às operações de «limpeza» efectuadas das Celebes pelos japoneses. Nestas operações, as tropas nipónicas fizeram 564 prisioneiros e tomaram 25 vagões de caminho de ferro e um grande depósito de munições.

— Diz a «D. N. B.» que em consequência dos novos ataques aéreos contra aeródromos e instalações ferroviárias dos soviets, o inimigo sofreu perdas consideráveis, em aviões e em material rolante. Aviões de combate bombardearam o porto de Murmansk.

A QUEM VIAJA

Não saia do país sem levar o **Manual do Viajante em Portugal**, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. Á venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA



Os cogumelos e as linhas férreas

PELO título supra poder-se-á admitir que nos vamos reportar a qualquer correlação existente entre a produção e a exportação, para consumo público, destas espécies micológicas, que em França tanto abundam para o efeito comestível.

Porém, a razão do título é apenas em referência ao que o cientista Pouchet assinala no «Boletim da Sociedade Lineana», de Lião, e se refere à Exposição Micológica de Voiron, no Isère, realizada em Setembro de 1931, onde se mostravam cogumelos da espécie políporos, colhidos nas travessas do caminho de ferro de Voiron.

Este cogumelo, que brotou da madeira previamente tornada antiséptica e sujeita ainda à impregnação de óleos, gorduras e a todas as naturais vicissitudes a que o tempo e a passagem do material rolante as sujeitara, pareceu a todos os homens de ciência que disso tiveram conhecimento, de origem muito anormal e quasi misteriosa.

Definiu-se o referido cogumelo como sendo o «Lenzites Trabea», que infelizmente é muito comum e não é apenas o único destruidor das travessas de caminho de ferro.

Há ainda outras espécies que crescem em madeiras julgadas suficientemente antiseptizadas.

Calcula-se que os dormentes quando são, podem durar cerca de 18 a 20 anos. Todavia está demonstrado (1) que tal duração, mais ou menos excedida deste tempo indicado, provinha das várias qualidades da madeira empregada e também das substâncias inumizadoras.

Contrariamente, se estas forem atacadas pelos políporos têm de sofrer substituição, pelos menos de 5 em 5 anos, o que ocasiona além de transtornos nos serviços de exploração, irremediáveis prejuízos e despesas ocasionais muito de considerar.

(1) — Veja-se a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1504 de 1942.

Respigando o passado

REPORTANDO-NOS ao passado vamos, freqüentemente encontrar como objecto de inteira novidade, casos, factos e realizações que, por triviais agora, nem sequer se supõe quanta importância tiveram na sua origem ou nos seus primeiros tempos de conhecidos.

O que constituía novidade para os nossos antepassados e hoje nem sequer reparamos pela freqüência do existente, será como, possivelmente, para os nossos vindouros o mesmo do que as descobertas e invenções da época presente.

Estão neste caso, para não falar de outros, estes que aqui se apresentam como exemplo:

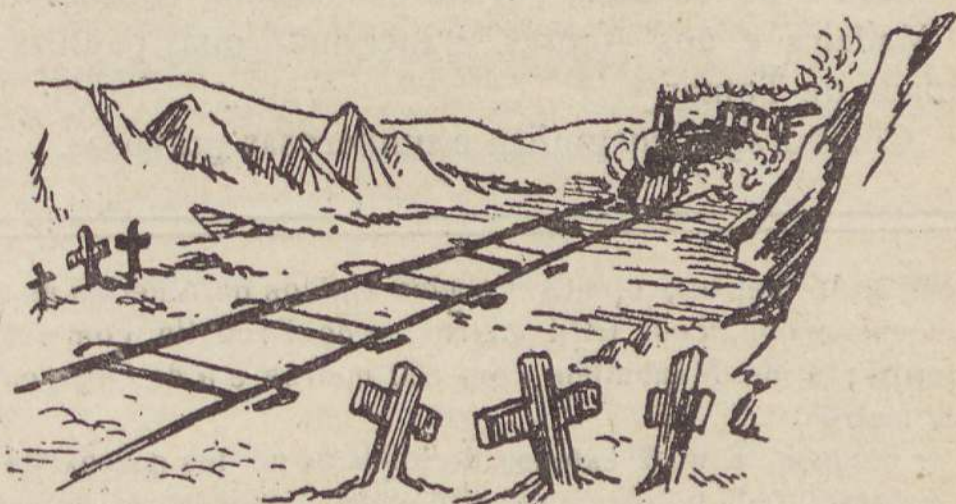
O sinal de alarme, previsto desde 12 de Dezembro de 1860 por uma circular assinada por De Roucher, Ministro do Comércio de França, fez só a sua aparição em 1868, instalado nas carruagens da Companhia do Norte de França, constituindo tal efectivação um melhoramento muito importante e de evidentes vantagens.

Quanto aos vagões-restaurantes apenas começaram a aparecer no ano de 1869, nos Estados Unidos da América, na linha da Nova Iorque a S. Francisco da Califórnia, tão extensa que os comboios levavam a percorrê-la a «bagatela» de sete dias e seis noites.

Hoje, são de tal vulgaridade e importância considerada tão mínima que não chegam sequer a preocupar, seja quem fôr, quanto à origem ou à data inicial do seu emprêgo, para benefício do público.

A linha férrea de Adis-Abbeba

SÃO inúmeras as cruces que orlam a estrada férrea nos pontos mais afastados da cidade. Esses simples monumentos de piedosa evocação atestam os lugares onde grande número de obreiros dessa esgotadora e titânica obra



pareceram, vítimas dos ataques de elementos perturbadores dos que ciosos das suas prerrogativas, por maldade ou insensatez, infestavam tão isoladas paragens.

As grandes pontes do mundo

UMA revista estrangeira, julgando-se bem informada sobre o assunto, publica o seguinte, designando pela importância das suas extensões as pontes de que abaixo se dá nota e classificando como a maior do globo a Tay Bridge, situada na Escócia, que tem de comprimento 3:208 metros. Depois e pela ordem decrescente do comprimento, refere-se às que indicamos.

Não cita porém essa revista a ponte sobre o Rio Zambeze, entre Sena e Dona Ana, nos territórios de Téte, na Colónia de Moçambique, construída por concessão do Governo Português à Companhia dos Caminhos de Ferro da Nyassaland e que tem de extensão 3:677,141 metros, nem a ponte de Upper Stone, com 3:064 metros ou a de Godvari, com 2:772 metros e limita-se a registar as que seguem:

Forth Bridge, na Escócia, com 2:530 metros; ponte do Rio Salado, na Argentina, com 2:043 metros; ponte do Rio Doce, também no mesmo país, com 1:788 metros; ponte de Harding, na Índia Inglesa, com 1:641 metros; ponte de Jubileu da Vitória, em Montréal, no Canadá, com 1:623 metros e outra no porto da mesma cidade com 1:185 e ainda a do porto de Quebec, com 979 metros; a ponte de Moerdijk, na Holanda, com 1:432 metros; a ponte do porto de Sidney, na Austrália,

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O NÚMERO ESPECIAL DO NOSSO ANIVERSÁRIO

O número extraordinário de 16 de Abril, com que celebrámos a entrada da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no seu 54.º ano de publicação, mereceu dos jornais de Lisboa e província palavras amigas, que muito nos sensibilizaram e, penhoradamente, agradecemos.

Arquivamos hoje os nomes dos jornais que já tiveram a amabilidade de se referir ao nosso aniversário e Conselho Diretivo: "Diário da Manhã"; "A Voz"; "Novidades"; "Diário de Lisboa"; "Jornal do Comércio"; "O Cávado", de Espozende; "Correio de Abrantes"; "O Figueirense"; "Semana Tirsense" e "Correio de Portalegre".

"VIA GEM"

Saiu o n.º 18 desta revista de turismo, consagrado à Madeira e aos Açores, e incluindo duas páginas à cidade de Tomar.

Colaboração magnífica e numerosas gravuras.

com 1:257 metros; e, nos Estados Unidos da América as de Queensberogh, com 1:134 metros, a de Brooklin, com 1:052 metros; a de Manhattan, com 890 metros e a de Ohio, com 452 metros.

Todavia, a mais extensa de todas as pontes que existem e é considerada pelos engenheiros americanos como sendo a oitava maravilha do mundo é a do Ferrocarril do Ultramar que liga Kinghts Key a Little Duk e tem de extensão mais de 11:000 metros (*).

Esse prodigioso trabalho de engenharia é propriedade da Companhia da Costa Este da Flórida, denominada Extensão de Ayo, a qual ficou concluída em Março de 1912, depois de sete anos de audaciosos trabalhos, pois os técnicos encontraram na execução dessa obra tenebrosas dificuldades, tais como bancos de areia movediça e traiçoeira, canais em que a água do mar corria com impeto enorme, ilhotas desertas e desabrigadas, varridas pelas correntes tropicais e muitíssimas outras circunstâncias que tornaram o trabalho assás penoso. Os baixios desta ponte que está situada na direcção nordeste-sudoeste, são formados, na sua maior parte, por pedra calcária com aglomerados de coral.

Nesta extensão há duas pontes levadiças, uma em Gewbish Creek e outra em Indian Key, para dar passagem a barcos que pretendam atravessar as águas onde a gigantesca ponte está lançada.

(*) — Vide a "Gazeta dos Caminhos de Ferro", n.º 1:126 de 1934.

Alexandre F. Sellar

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA As experiências efectuadas nos últimos anos, de transportes de batatas em combóios aquecidos, foram renovadas este ano para abastecimento da capital do Reich. Em Janeiro, foram formados combóios com vagões de mercadorias que, devido à instalação de aquecimento, puderam ser utilizados para o transporte de batatas, mesmo sob as temperaturas mais baixas. As experiências feitas pelos Caminhos de Ferro do Reich vão prosseguir, para que os referidos transportes possam ser efectuados em larga escala.

— Para estreitamento das suas relações com os Caminhos de Ferro Alemães, os Caminhos de Ferro do Estado da Roménia resolveram instalar em Berlim, sob a designação "Posto de serviço para representação da Régie autónoma dos Caminhos de Ferro Romenos" (CFR), uma agência que se ocupará principalmente das novas aquisições de material, da recepção das encomendas correntes e de outros assuntos de carácter técnico e comercial, relativos ao trabalho de colaboração entre os dois países e os respectivos serviços ferroviários.

ITÁLIA É notório que um dos motivos mais invocados pelas pessoas pouco amantes de viajar em caminho de ferro é o inconveniente provocado pelos sacões consequentes da passagem do vagão sobre as juntas das vias. Em Itália, essa mesma reserva dos passageiros teve também grande eco e tem sido grande a preocupação dos meios técnicos para a tornar improcedente.

Os estudos para a beneficiação do conforto dinâmico nos combóios tiveram grande propulsor na pessoa do Prof. Felica Corini, director do Instituto de Comunicações da R. Universidade de Génova, que apresentou uma teoria acerca da acção termo-elástica desenvolvida nas calhas submetidas a temperaturas diversas, tendo realizado interessantes experiências para a determinação do coeficiente de resistência das forças opostas ao deslize recíproco dos elementos em contacto, tanto nas linhas férreas como nas estradas. Em consequência destes estudos foi adoptado o uso de calhas ferroviárias com maior comprimento, de forma a limitar quanto possível as juntas de vias.

Outro resultado de maior importância foi obtido pelo Prof. Corini com o estudo dum novo tipo de superestrutura, que permite a soldagem das calhas sem limite de comprimento e, talvez, a eliminação das próprias juntas, causa dos tão impertinentes fenómenos dinâmicos. O novo tipo de material está sendo estudado em definitivo pelo Instituto de Comunicações de Génova.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

A neutralidade portuguesa apreciada na imprensa de Londres

O «Daily Mirror», de Londres, cuja tiragem é superior a um milhão de exemplares, publicou recentemente, pela pena do seu correspondente em Lisboa, David Walker, um artigo sobre a posição de Portugal perante a guerra com este título: «Portugal é neutro e está disposto a defender-se contra qualquer que seja». Dêsse artigo recortamos os seguintes períodos:

«Há muitas pessoas em Inglaterra que quando pensam em Portugal só têm a ideia do território metropolitano, sem verem que o Império português é em grandeza o quinto no Mundo. Esse Império, pertence a Portugal, pelo direito de descoberta e não por conquista. Desde Timor, no Oriente, onde os japoneses estabeleceram a nova linha aérea, até aos Açores no Ocidente, com a sua posição estratégica essencial no Atlântico, a sombra da guerra aproxima-se. A posição de Portugal é, pois, muito delicada. No dia seguinte ao da agressão alemã contra a Polónia, Portugal confirmou, sem hesitação, a sua aliança com a Inglaterra, vinda de cinco séculos. Embora a aliança com a Inglaterra seja a pedra fundamental da política externa portuguesa, Portugal está equitativa e justamente resolvido a nada fazer que provoque a extensão da guerra a este último recanto da Europa. Portugal está resolvido a manter o seu Império de séculos. Se portanto Portugal fôr invadido, venha donde vier o invasor, o Governo português ficará com êle em estado de guerra e a sede do Governo estabelecer-se-á nalguma base do Império.

«A situação portuguesa deve ser compreendida pelo povo inglês, que deve reconhecer a extensão do seu Império, mas o Governo tem logicamente de prosseguir na sua política de neutralidade. Se em próximo futuro a sombra de guerra se projectar directamente sobre este país, o povo de Inglaterra deve compreender e avaliar plenamente as medidas que Portugal venha a adoptar».

A Agência Cook e o centenário da sua primeira viagem

EM 5 de Julho do ano passado, fechou-se um século sobre a primeira viagem organizada pela famosa Agência Cook.

Tomaz Cook, o fundador desta agência de viagens, constitue um admirável exemplo do que pode conseguir uma vontade enérgica posta ao serviço de uma ideia. Tendo nascido em 1809 em Melbourne (Inglaterra) logo aos dez anos começou a ganhar o pão quotidiano como ajudante de jardineiro. Poucos anos depois aprendeu com um parente o ofício de torneiro, vindo, nessa qualidade, a estabelecer-se por sua conta.

Desejando, uma vez, assistir a uma reunião da Liga Anti-Alcoólica, de que era convicto partidário, viu-se obrigado a palmilhar perto de 25 quilómetros, em companhia de alguns correligionários. Foi uma caminhada violenta. Acudiu-lhe por essa ocasião a ideia de organizar excursões, que de ano para ano registavam apreciável aumento de concorrentes. Numa excursão circular pela Escócia, inscreveram-se 350 turistas. À Exposição de Londres de 1851, Tomaz

Cook conduziu 165.000 visitantes de todas as partes das ilhas britânicas.

Animado por este grande êxito, Cook organizou em 1855 várias excursões a Paris, que então apresentava como atractivo principal uma Grande Exposição, e estabeleceu em seguida uma excursão circular, que compreendia visitas a Bruxelas, Colónia, Reno, Heidelberg, Estrasburgo e Paris.

Em 1872, Tomaz Cook, acompanhado de nove amigos, realizou uma viagem à volta do mundo. Era a primeira viagem colectiva nêsse género, que se realizava.

Ao desenvolvimento e glória da Agência Cook, estão ligadas três gerações. O seu fundador retirou-se da actividade em 1878, tendo falecido em 1892, com 84 anos de idade. Seu filho João, que lhe sucedera na direcção da firma, entregou por sua vez, em 1899, a seus filhos, os negócios da próspera Agência. Posteriormente, a Companhia Internacional das Carruagens-camas adquiriu toda a exploração da Agência Cook estabelecendo em todo o mundo agências e sub-agências.

Pouco depois da deflagração da guerra actual, a firma «Vagões-leitos-Cook», foi encarregada oficialmente da entrega de cartas particulares entre os países beligerantes.

Deve-se ainda a esta grande organização, quando a guerra se iniciou, o repatriamento para os seus respectivos países, de um grande número de turistas.

Como se orientam as aves?

O mistério que envolve a vida e o instinto dos animais continua a merecer o especial interesse dos homens de ciência e dos simples curiosos das maravilhas e segredos da natureza. O voo das aves e sua orientação, por exemplo, é um dos fenómenos que não encontraram ainda inteira explicação. Todavia, segundo experiências ultimamente efectuados pelo professor alemão Dr. Oscar Heinroth e sua esposa, os pombos correios devem o seu sentido de orientação ao seu forte poder visual.

As experiências dêsse professor consistiram em largar pombos novos em diferentes lugares afastados mais de 20 quilómetros do pombal respectivo. Poucas horas após a largada todas as aves se encontravam nos seus respectivos pombais. Ao repetir a experiência com os mesmos animais, verificou-se que poucos minutos depois, êles já estavam de regresso ao ninho.

Ao serem largados, os pombos voam primeiramente sobre o ponto de partida, iniciando então, com absoluta certeza, o seu voo. Porém, de noite e com tempo nublado, as pombas difficilmente se orientam e só por casualidade regressam ao pombal próprio.

Ao serem largados, noutra experiência, pombos novos a uma distância de 30 quilómetros, apenas metade conseguiu regressar, e a uma distância de 60 quilómetros nenhuma das aves pode voltar ao seu respectivo pombal.

Imprensa

«CORREIO DA ESTREMADURA»

Com a sua edição de 11 de Abril, entrou no 51.º ano de publicação, o nosso distinto colega de Santarém — «Correio da Estremadura» — fundado pelo saudoso jornalista João Arruda e da actual direcção do seu filho, o ilustre advogado e jornalista Dr. Vergílio Arruda.

Os nossos melhores cumprimentos.

Publicações recebidas

«Portugal no Olimpismo Internacional»
— Homenagem ao dr. José Pontes

A Comissão organizadora do banquete do homenagem ao sr. dr. José Pontes, realizado no dia 27 de Janeiro d'este ano, no Estoril, editou um elegante opúsculo, contendo o que a Imprensa disse a propósito daquela homenagem e trechos de cartas, telegramas e saudações que, por essa ocasião, foram dirigidos ao ilustre presidente do «Comité» Olímpico Português.

O dr. José Pontes é uma figura de excepcional relêvo no desporto nacional e a quem, por isso, Portugal muito deve, não só internamente, mas também no estrangeiro.

As duas homenagens, a do banquete e a do opúsculo presente, constituem dois actos de simpatia, de justiça e de reconhecimento.

«Almanaque Micaelense» para 1942

Recebemos mais um número do «Almanaque Micaelense», que entrou no 17.º ano de publicação e é propriedade do semanário «O Açoriano Oriental», decano da imprensa portuguesa. Além das páginas de publicidade que atestam a importância comercial de Ponta Delgada e além das páginas destinadas a informações úteis, este número do Almanaque contém valiosa colaboração literária de poetas de S. Miguel. A Ferreira de Almeida as nossas felicitações.

Linhas Portuguesas

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal reabriu à exploração a Linha do Vale do Tâmega nas seguintes condições:

1.ª — As estações de Livração, Amarante e Celorico de Basto foram habilitadas a prestar todo o serviço de passageiros, bagagens, grande e pequena velocidade, interno e combinado sem restrições.

2.ª — Os apeadeiros de Vila Caiz, Gatão, Chapa, Codeçoso e Lorigo ficam fazendo o seguinte serviço: a) Passageiros, b) Bagagens, c) Mercadorias de Grande Velocidade, d) Mercadorias em Pequena Velocidade, e) Mercadorias em vagões completos.

3.ª — A paragem de Fregim faz serviço de passageiros sem bagagens. Não vende bilhetes, sendo as cobranças feitas em trânsito pelos revisores.

4.ª — As mercadorias de grande e pequena velocidade expedidas ou destinadas à estação de Celorico de Basto e aos apeadeiros de Gatão, Chapa, Codeçoso e Lorigo só são aceites com reserva pelo prazo de transporte.

5.ª — Todos as estações e apeadeiros desta Linha se encontram encerrados aos domingos.

A C. P. e o serviço de mercadorias

Foi aumentado o número de combóios, que passarão a fazer diariamente 15.000 quilómetros de percurso, e vai intensificar-se a cabotagem.

Apesar de a C. P. ter intensificado os serviços de tráfego, que totalizam 13.000 quilómetros diários, há necessidade, todavia, de aumentar o número de combóios, que passarão a fazer 15.000 quilómetros por dia, visto que, com o racionamento da gasolina, muitas camionetas ficaram impossibilitadas de transitar, o que provocou um extraordinário aumento do tráfego de mercadorias pelo caminho de ferro.

A C. P. tem-se visto, por esse facto, embaraçada para transportar, com regularidade e a contento de todos, a carga que afluente às suas estações. De acordo com o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações estão sendo tomadas as necessárias providências para normalizar o trânsito das mercadorias. Uma daquelas consiste, como já acima dissemos, em aumentar o número de combóios, a outra consiste no transporte marítimo dum certo número de mercadorias. Para esse efeito, a C. P. comprou algumas fragatas que, com rebocadores seus e outros cedidos por organismos oficiais, transportarão para o Porto e para Lisboa as mercadorias despachadas nas estações.

É natural que igual via seja utilizada, em breve, para as mercadorias despachadas nalgumas cidades servidas por portos de mar, como Figueira da Foz, Viana do Castelo, Setúbal e portos do Algarve.

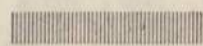
Por este processo serão descongestionadas as linhas do caminho de ferro, sem prejuízo para a indústria.

Além disso a C. P., de harmonia com a autorização concedida pelo sr. subsecretário de Estado das Corporações, ampliou o prazo durante o qual as estações estão abertas ao serviço público de mercadorias. Assim, nos dias úteis, as estações passam a estar abertas, à tarde, para entrega de remessas chegadas, por mais duas horas, em relação ao horário até aqui em vigor; aos domingos e dias feriados, as estações estão abertas, tanto para entrega como para recepção de remessas, com o horário dos dias úteis.

Destas disposições ficam exceptuadas, apenas, certas remessas de grande velocidade, como peixe e géneros frescos, para as quais continuam em vigor o horário já conhecido dos expedidores, visto que a aceitação de tais remessas se subordina à antecedência indispensável para que sigam nos combóios em que é forçoso carregá-las.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1892)



Ascensores de Lisboa

Reuniu no dia 26 a assembléa geral d'esta companhia para a apresentação do relatório e contas da direcção e parecer do conselho fiscal, documentos que foram approvados e que publicaremos na secção respectiva.

Foram eleitos para a direcção os srs.: Manuel Alves Gonçalves Ferreira, Antonio Pereira Ferraz e Antonio José Gomes Netto Junior, effectivos; Augusto Cesar Correia, José do Nascimento Lopes e Jeronymo Ferreira da Silva, supplentes; para o conselho fiscal os srs.: Manuel Joaquim Alves Diniz, João Radich, visconde do Rio Sado, Arthur Seguiet e conselheiro dr. Abel E. da Motta Veiga, effectivos; E. J. Brochado, Abilio José David, Luiz Diogo da Silva, J. Alves Ferreira e José Nogueira Pinto, supplentes.

Os lucros de 1891 foram 32.429\$272 réis, tendo-se o producto bruto da exploração das tres linhas elevado a 72.301\$020 réis.

O movimento e productos por linha foram os seguintes:

Lavra	418:006 bilhetes	8.360\$120
Gloria	1.231:716 »	24.634\$320
Camões-Estrella . . .	1.372:215 »	39.306\$580

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Os obrigacionistas da companhia nacional de caminhos de ferro reuniram no dia 17 d'abril na sala da Associação Commercial de Lisboa, para deliberar ácerca do accordo a realizar com a direcção da companhia, approvando por unanimidade a seguinte proposta do sr. Nogueira Pinto:

«A assembléa deliberou que se tome em consideração a proposta da companhia, para que depois de approvação a reforma dos estatutos pelo governo, dê obtida a annuência dos crédores e de tomadas as providencias para salvaguarda dos direitos dos obrigacionistas, o que tudo a commissão deverá verificar, possa a mesma proposta, se as circumstancias o aconselharem, ser acceita pelos obrigacionistas, manifestando estes a sua adhesão pelo facto de subscreverem cada um para a nova emissão de acções, com uma acção por obrigação e nos mais termos da referida proposta.»

Esta proposta foi, depois de lida e approvada, assignada por toda a assembléa, encerrando-se em seguida a sessão, que foi presidida pelo sr. Joaquim Moreira Marques, servindo de secretarios os srs. Nogueira Pinto, Mello e Sousa, com assistencia dos srs. Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes, administradores da companhia, não podendo comparecer por se achar no estrangeiro o sr. Emygdio da Silva.

A administração da companhia em pouco mais de seis mezes de um trabalho infatigavel e bem desempenhado vê applaudido por todos o resultado lisongeiro que tem obtido e o relativo desafogo em que se encontra no meio d'esta crise calamitosa que todas as empresas provisórias atravessam.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realisado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 2 0911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

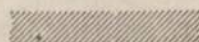


S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2



Linha férrea construida e em exploração:

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

Espectáculos por sessões

Na noite de 24 para 25 de Abril foram os relógios novamente adeantados mais sessenta minutos. Não seria agora uma boa oportunidade para acabar com os espectáculos por sessões? Tanto mais que esta modalidade sómente existe em Lisboa?

Estamos em regime de poupar. Ora a primeira sessão passará a começar com luz de dia, mas, dentro do edifício, fatalmente terá de acender-se a luz eléctrica e o consumo de energia continuará a ser o mesmo ou um pouco menos, se atendermos a que se diminua a intensidade luminosa das lâmpadas na sala de espectáculos, corredores e camarins.

Mas estará disposto o público, que janta cedo, a ir para o teatro com luz do sol e sair de lá com a mesma luz? Duvido muito que tal se dê. Não valeria mais a pena fazer um espectáculo único que começasse a hora razoável e que terminasse também a uma hora acessível para que o público pudesse recolher cedo a casa, aproveitando os transportes que à noite, principalmente, rareiam?

E, procedendo assim, evitar-se-ia muita coisa. Primeiro as multas a que estão sujeitos os empregários, quando os espectáculos terminarem depois da uma hora da madrugada. Depois o cansaço dos artistas que, na segunda sessão, já estão com mais vontade de sair do que repetir o que fizeram na primeira. E por fim o público não esperaria tempos indefinidos pelo começo das segundas sessões sempre a horas incertas.

Era talvez caso para experimentar.

Dizem os entendidos que as empresas fazem duas sessões para se defenderem das despesas que têm. Se é certo que algumas são podem ser suprimidas ou diminuídas, outras há de que sómente os empresários são culpados delas.

Refiro-me aos vencimentos «monstruosos», chamemos-lhe assim, que certos artistas recebem e que são como que uma ofensa a creaturas com cursos e que desempenham lugares de responsabilidade na sociedade portuguesa.

São, é facto, agora os artistas obrigados a ter o exame de instrução primária, mas quantos recebem ordenados fabulosos não sabendo ler nem escrever?

Bem sei que a culpa não é deles, porque pedem, mas sim

de quem dá o que eles pedem. Redusam esses vencimentos, tanto mais que vestem de guarda-roupa, e se quizerem aumentar, façam-no mas às «girls», deveras simpáticas e que têm muitíssimo mais trabalho que certos artistas que pouco ou nada produzem.

Além disso o público que assiste a uma primeira representação, raramente volta a esse teatro, a não ser que a peça seja muito boa, o que é raro. De maneira que o público da primeira sessão juntamente com o da segunda, à parte, como disse, as estreias, domingos e feriados, esse público muitas vezes não chega para encher a sala numa sessão só, quanto mais em duas.

Por isso devia agora, que os dias vão a crescer e que as horas vão diminuindo, tratar-se de acabar de uma vez para sempre com os espectáculos por sessões, a não ser que queiramos dizer que o público de Lisboa é menos trabalhador do que o do Porto, onde não há sessões.

E, se virmos bem, talvez esteja certo.

Peças novas

No dia e à hora a que escrevemos estão anunciadas as seguintes peças: No Avenida a comédia «Eu sou a outra»; no Apolo a revista «Zé Povinho», no Trindade a mágica «A lenda dos sete cravos» e no Nacional a reposição da comédia «Um homem admirável» que sobe à cena com o nome de «Quando havia parlamento». A esta última não me referi quando da estreia, por estar internado numa casa de saúde.

Como não tenho tempo para fazer publicar as respectivas impressões sobre estas peças, e como esta Gazeta, tem de sair no dia 30 de Abril, eis a razão porque sómente no próximo número me referirei a elas, do que peço desculpa aos leitores e não às empresas, que se fartaram de adiar as primeiras representações.

Boa Nova... no VARIEDADES

As peças do teatro ligeiro vivem, presentemente, mais da fantasia do que doutra coisa. E por isso os autores e realizadores pouco ou nada se preocupam com o poema, e limitam-se a apresentar aos espectadores números de conjunto realçados por esplêndido guarda-roupa e magnífico cenário. Lá uma vez ou outra vem uma piada ou um dito que faz rir, mas acho que isto não chega para denominar «revista» a um espectáculo onde abunda apenas a «fantasia». E por isso o público, que vai preparado para ver um espectáculo de certa classe, fica cabisbaixo e pensativo, quando lhe apresentam outro de género completamente oposto.

É o caso da «Boa Nova» em cena no teatro Variedades.

Muito bonita, muito rica, muito bem apresentada por Piero, mas... mais nada. Bem sei que as restrições a que o teatro ligeiro está sujeito são grandes, mas são frequentes as revistas, e por conseguinte o assunto está completamente exgotado.

Amadeu do Vale, Manuel dos Santos Carvalho e Fernando Avila escreveram esta peça para a qual Frederico Valério compoz música, e coordenou também.

Áparte as «girls», quem teve mais trabalho foi Piero, que apresentou uma soberba realização. Para o brilho do espectáculo muito contribue também o cenário pintado por grandes mestres do pincel.

A companhia é formada por artista de categoria, e que deve ser muito cara, no entanto, todos os elementos, se bem que tenham contribuído com o seu maior esforço para o êxito da «Boa Nova», não foram aproveitados, como mereciam.

Tornar-me-ia fastidioso se fôsse a enumerar os quadros de fantasia. Áparte dois que são de comédia, os outros que são em número de 32, tem feições diferentes, mas todos interessantes. Alguns de novidade, outros repisando temas antigos.

Vamos pela distribuição.

Erico Braga reeditou a magnífica caricatura do «Barão dos Azeites» do «Leão da Estrêla». Como disse nessa ocasião, quando escrevi sobre a peça é um tipo muitíssimo bem observado quer como composição, quer como interpretação. A compadriar a revista, fez o máximo que pôde. Hermínia Silva que é a única artista que se salvou do naufrágio das «cantadeiras», tem vida, alegria comunicativa, mas não tem papéis que façam realçar a sua maneira de representar. Luiza Durão, excelente actriz cómica, também nada tem de extraordinário na peça. Ema d'Oliveira, outra atriz cómica de valor, interpreta a seu modo uma boa rábula. Elisa Carreira, Maria Ema e Branca Saldanha, quer a chefiar quadros, quer em números soltos, são sempre elegantes e gentis, mas, na «Boa Nova», não foram aproveitadas convenientemente.

Costinha é engraçado por natureza, mas o seu trabalho é devido ao esforço produzido e provocado mais por êle do que propriamente pelos papéis que lhe entregaram. Manuel Santos Carvalho, um dos autores da peça, tem duas boas rábulas, as melhores da revista, de que êle tirou o máximo partido. João Guerra e Seixas Pereira, ambos correctos, em curtíssimas intervenções.

Isabel de Carvalho é discípula de Assis Pacheco, professor do Conservatório. Esta estreante que já vi no D. Maria II, interpretando muito bem um papel no «Vendaval», precisa de ser muito «trabalhada», porque tem geito. Mas é preciso entregar os seus destinos a quem a saiba ensinar no palco. Uma coisa é a escola, outra o tablado. Amália Rodrigues foi cantadeira de fados e agora apresenta-se como artista. Como cantadeira tinha um fiosinho de voz agradável, se atendermos a que cantava ao som de viola e guitarra. Esse fiosinho de voz desaparece por completo, tapado pela orquestra. Continua a ser muito parada em gestos, atitudes e expressão.

Em resumo: «Boa Nova» é um esplêndido espectáculo visual.

A tua vida não me importa... no AVENIDA

O original de Serrano Anguita que Nobre Martins traduziu com o título «A tua vida não me importa» é como que uma crítica àqueles que vivem maritalmente, sem leis nem regulamentos, alimentados por uma teoria falsa e balofa, teoria dos que não querem ou dos que não encontram o que querem. Poderá modernizar-se tudo, mas o que não se pode é atentar contra os princípios estabelecidos.

Um casal de provincianos veio a Madrid. Ele para se aturdir no bulício da cidade. Ela para ver se o sobrinho está ou não casado. Depois sabe que o sobrinho vive maritalmente

com uma rapariga, que trabalha, e após uma série de cenas umas cómicas, outras sentimentais, consegue que o sobrinho transforme em sua legítima esposa, a companheira com quem vive.

Há muitas outras coisas que se passam e que não é conveniente eu aqui descrevê-las, porque tirariam o interesse ao espectador, tanto mais que a peça vive um pouco do mistério, aliás desvendado somente no terceiro acto.

Gostaria no entanto que esse esclarecimento fôsse dado entre o casal ilegal, e não pela rapariga à tia do rapaz com quem vive.

Além disso o procedimento dessa rapariga, ocultando umas cenas passadas na sua mocidade, coloca-a numa situação digna de respeito e de consideração, mas não explica a atitude que tomou de choro e enervamento, perante o homem com quem vive.

Também se foca a atitude de certos velhos que querem passar por novos. Mas as cenas com a reclamista poderão ridicularizar a idade, mas não o homem.

Aquele casal, unido pela igreja e que quer passar aos olhos do homem moderno por um «faux menage», afim de não perder a colocação, é também um sinal das teorias modernistas.

A tradução de Nobre Martins, infelizmente já falecido, tem passagens pouco cuidadas, principalmente nos diálogos entre a tia e a companheira do sobrinho. Uma vez tratam-se por «tu», outras vezes pelo «nome» e ainda outras por «minha senhora».

Vamos ao desempenho:

Brunilde Judice, muitíssimo natural na «Doly». Tem duas cenas que marcam a qualidade como grande artista, que é. Uma com Sacramento, outra com Alves da Costa, esplêndido actor moderno, que deu o maior relevo à parte de «Alberto». Beatriz d'Almeida, discípula de Chaby Pinheiro, mostrou que aprendeu as lições do mestre e por isso não admira que o seu papel de «Florentina» fôsse muito bem representado. Margarida de Almeida e Octávio Bramão, respectivamente em «Dina» e «Nicolau», formam o tal casal que finge de ilegal. Representaram rasoavelmente os seus papéis. Maria Cristina muitíssimo bem na «Gabriela», manual do perfeito aldrabão reclamista. Deu-lhe vida e graça. António Sacramento muito certo no «António Peres». Este artista encenou muito bem a peça. Rafael Alves ficou com a parte cómica de «Pulquério», tendo-a representado a contento.

Cena única muito bem arranjada por Brunilde Judice.

Num país de bisbilhoteiros como é o nosso, «A tua vida não me importa» é um caso para meditar.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,45 — «Frei Luiz de Sousa».
AVENIDA — 22 — «Eu sou a outra».
TRINDADE — 20,30 e 22,45 — «A lenda dos Sete Cravos».
ÁPOLO — 20,30 e 22,30 — «Zé povinho».
COLISEU — 21,30 — «O Fado».
MARIA VITORIA — 20,45 e 23 — «Estás a ver ó viro-cas».
VARIEDADES — As 20,30 e 22,45 — «Boa Nova».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Férias em Havana».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Desafiando o perigo».
POLITEAMA — 21,30 — «Um João ninguém».
TIVOLI — 21,30 — «Acordei aos gritos».
CONDES — 15 e 21,30 — «Carmen (a de Triana)».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 86, I série, de 15 de Abril de 1942, publica um despacho de Sua Excelência o Ministro da Economia, no qual se estabelece que o *fuel-oil* fornecido à C. P. fica excluído dos preços no mesmo fixados, e que alteram a cláusula 13.ª do alvará de 25 de Abril de 1938, fixando-se-lhe o preço de 1\$21(7) por quilograma, do qual o I. P. C. pagará \$61(7). Este preço, porém, só entrará em vigor depois de concluído o fornecimento à C. P. de 4.700 toneladas ao preço anteriormente fixado de \$95 por quilograma, do qual o I. P. C. pagará \$35.

O despacho supra entrou imediatamente em vigor.

O «Diário do Governo» n.º 81, II série, de 9 de Abril de 1942, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:325 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto, elaborado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, da variante da linha do Sul, entre os quilómetros 153,951.80 e 170,770.95, para suprimir a reversão na estação de Beja, devendo na execução do projecto, ser atendidas as observações constantes das conclusões do mencionado parecer.

O «Diário do Governo» n.º 88, II série, de 17 de Abril de 1942, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 8 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público:

De aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anuladas as disposições da nota (17) inserta no final da referida classificação geral;

De aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual ao transporte de toros de eucalipto ou de pinho nacional, com ou sem casca, passa a ser aplicado o multiplicador 11, com excepção dos toros destinados a empresas mineiras nacionais, que continuarão a disfrutar do multiplicador 6 quando obedeçam às dimensões estabelecidas pelo aviso ao público n.º 215, de 17 de Junho de 1935.

O «Diário do Governo» n.º 90, da II série, de 20 de Abril de 1942, publica o seguinte:

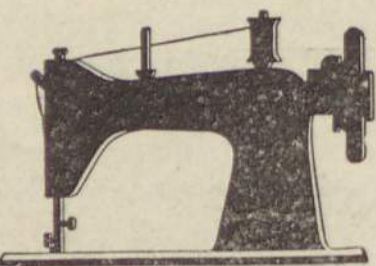
Tendo sido aprovada, por despacho ministerial de 25 de Março findo, a reabertura da linha do Vale do Tâmega, conforme proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, sub-arrendatária da exploração da referida linha, para os devidos efeitos se publica que, de conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela mencionada empresa, anunciando a data da sua reabertura, o serviço público que prestarão as suas estações e apeadeiros e as condições a que se subordinará aquela exploração.

O mesmo «Diário do Governo» publica, de conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, aprovado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, os seguintes projectos:

Do projecto do 4.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é anulado o 2.º aditamento à mesma tarifa de 26 de Agosto de 1932, que permitia o agrupamento de mercadorias de espécies análogas para a constituição de remessas de vagão completo;

Idem, idem à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é anulado o aditamento à mesma tarifa, de 25 de Agosto de 1932, que permitia o agrupamento de mercadorias de espécies análogas para a constituição de remessas de vagão completo.

A MÁQUINA DE COSTURA



para as senhoras mais exigentes!

Curso de coser, de cortar e de bordar gratuito!

Visite a exposição sem qualquer compromisso no Stand

Naumann Naumann

Rua Eugénio dos Santos, 169-173

Telefone 2 4252

AGENTES EM TODO O PAÍS

Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L.ª
 Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
 (Decreto n.º 31.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
 Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
 Portugal — LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!