

12.^º do 54.^º ano

Lisboa, 16 de Junho de 1942

Número 1308

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

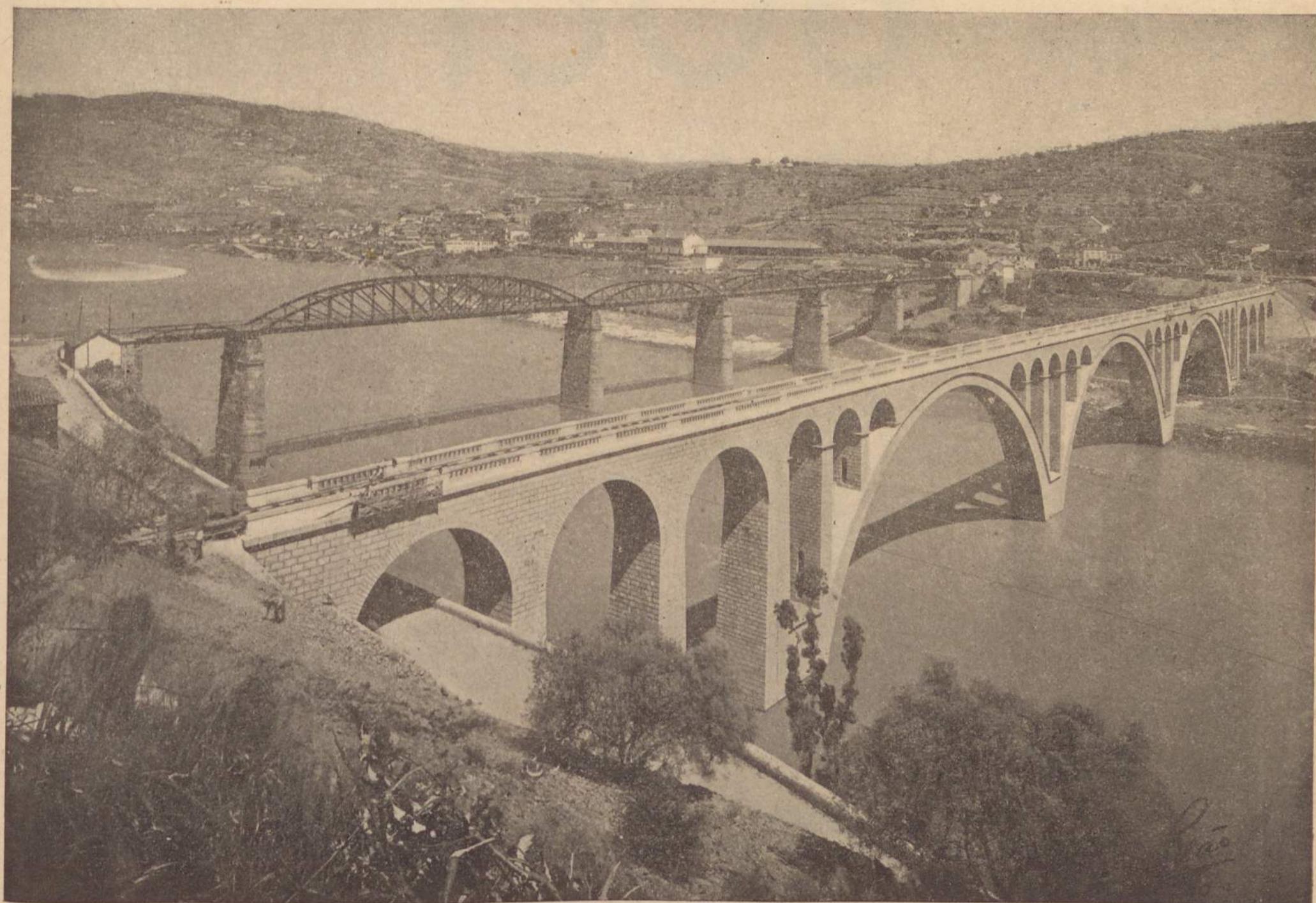
REVISTA QUINZENAL



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



LINHA DE LAMEGO — Ponte sobre o Douro na Régua

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 BX 20158; Direcção 27520

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

1308

16-JUNHO-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.

N U M E R O S E S P E C I A I S A V U L S O 1 0 \$ 0 0

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 :

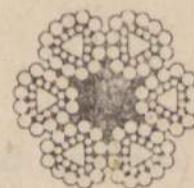
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

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 Á R I O**

Portalegre — Um trecho das Antigas Fortificações	283
Melhoramentos ferroviários	285
Caminhos de Ferro Alemães	287
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	291
Há 50 anos	292
A nova sede do Ateneu Ferroviário	292
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	293
Jardim Zoológico	294
Parte Oficial	295





POR^TALEGRE — Um trecho das Antigas Fortificações

Melhoramentos ferroviários

APESAR da crise actual — e a sua actualidade, sabem-no os nossos leitores, inicia-se com a deflagração da nova guerra — o nosso País tem desenvolvido, em todos os seus sectores de trabalho, uma actividade deveras notável e, por vezes, surpreendente.

Teem-se vencido obstáculos, os quais, à primeira vista, se podiam considerar intransponíveis; à força de estudo, encontraram-se, para o momento, soluções que muito dignificam o nosso trabalho e a nossa inteligência. O português continua, portanto, a mostrar-se não só corajoso, perante a dureza das realidades, mas também dotado de nobres e fortes aptidões de adaptação e de espírito de iniciativa.

Interessa-nos, nesta revista e neste lugar, o que, particularmente, diz respeito a caminhos de ferro. Dificuldades de toda a espécie e grandeza envolveram e ameaçaram, e não deixam, ainda, de ameaçá-la, a sua actividade, mas não conseguiram, felizmente, torná-la impossível. A falta de carvão, sobretudo, como já, por mais duma vez, aqui o dissemos, foi um dos factores

principais da crise que atingiu a nossa indústria ferroviária, de que dependem outras indústrias, numerosas e importantes. Se é certo que os comboios de passageiros foram reduzidos sensivelmente em todas as linhas, não sofreram, porém, redução os comboios de mercadorias, antes, pelo contrário, se tem procurado, dentro do possível, aumentar o seu número nalgumas linhas.

Quanto a melhoramentos, considerados indispensáveis para o cabal desempenho da sua actividade, há que apontar alguns, a que não podemos regatear os nossos elogios e as nossas felicitações, pela importância que representam e pelas novas condições adquiridas para um mais perfeito desempenho da sua missão.

Temos, pois, grande prazer em trazer hoje para o conhecimento dos nossos leitores um resumo do que, durante o ano de 1941, ano em que as dificuldades se acentuaram, a Sociedade "Estoril", a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, e as Linhas do Vale do Vouga conseguiram realizar..

Os melhoramentos a que nos reportamos, são os seguintes:

Sociedade "Estoril"

Os trabalhos mais dignos de menção realizados durante o ano de 1941 nesta linha férrea, sem contar com os de conservação e beneficiação corrente de edifícios e obras de arte, foram os seguintes:

- a) Construção de uma passagem inferior para peões no sítio do Lagoal, em Caxias, para supressão da respectiva passagem de nível;
- b) Construção de um muro de suporte no Largo de Santo António do Estoril, consequência das obras da Estrada Marginal;
- c) Prolongamento dos cais destinados, na estação de Cais do Sodré, à expedição do peixe e à recepção de fruta, e calcetamento do parque adjacente;
- d) Construção de um novo pavimento na oficina de Cais do Sodré e de novas instalações sanitárias e um refeitório para o pessoal dessa oficina;
- e) Construção de novas retretes das estações de Estoril, S. João do Estoril, S. Pedro do Estoril, Carcavelos e Oeiras;
- f) Construção de novo abrigo nas plataformas ascendentes das estações da Parede e Carcavelos;
- g) Regularização e revestimento vegetal de taludes na via corrente.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha de Tua a Bragança

Edifícios — Reparação geral das linhas telegráficas, telhados e vidraças de todas as estações por motivo do ciclone e pintura e caiações correntes em todas as casas que delas necessitavam.

Grande reparação nos edifícios de Cortiços, Azibo e da habitação do pessoal superior em Bragança.

Grande reparação da marquise de Mirandela e da habitação do segundo andar do edifício de passageiros.

Separação do gabinete telegráfico e telefónico dos despachos de G. V. para junto do gabinete do Chefe da Estação, de Mirandela.

Via — Início do enchimento de eclisses gastas na altura e transformação das juntas apoiadas por juntas em falso, por falta de ferro para chapins.

Início de modificação de cróximas pela sobrele-

vação das patilhas, devido ao desgaste dos bicos e falta de soldas.

Linha do Vale do Corgo

Edifícios e instalações acessórias — Reparação geral de linhas telegráficas, telhados e vidraças em consequência do ciclone.

Melhoramentos na estação de Chaves — Ampliação da cobertura do cais aberto, modificação da cobertura existente e construção de um cais descoberto.

Beneficiação do traçado das linhas de Vidago, consequência da mudança da báscula de vagons para Chaves e da ponte de inversão de locomotivas, dique e cais de carvão para Vila Pouca de acordo com as exigências de um mais vantajoso serviço.

Construção de uma plataforma entre vias na estação de Vila Real.

Linha do Vale do Sabor

Reparação geral dos telhados e linha telegráfica em consequência do ciclone.

Reparação geral da estação de Carviçais, além de outras reparações correntes.

Instalação de luz eléctrica na estação de Moncorvo, incluindo os aparelhos de sinalização.

Linha de Santa Comba a Vizeu

Edifícios — Reparação geral nos edifícios de Viseu, Torredeita e Tonda, cais de Sabugosa, casa de guarda n.º 10 e dormitório do pessoal de Via em Vizeu.

Reparações gerais de linhas telegráficas, telhados e vidraças em consequência do ciclone.

Vias — Renovação com material usado de 24,5 do K.º O a 3.000.

Substituição de travessas da ponte do Dão.

Linha do Vale do Vouga

Além dos trabalhos de conservação corrente da via, edifícios e material circulante, levaram-se a cabo as seguintes realizações:

Serviço de Via e Obras

Construção de 10 abrigos de cimento armado para as guardas de P. N.;

Prolongamento da linha 1 de Branca e assentamento de uma linha de saco;

Construção e montagem de uma placa para virar os autorail, na Sernada;

Iniciou-se a construção de 2 casas de guarda de P. N.

Serviço de Material e Tracção

Transformação de 3 vagões L em J;

Construção do segundo autorail que temos em serviço, A. R. 102.



Os srs. Ministros das Obras Públicas e Comunicações, Educação Nacional e da Alemanha na inauguração da Exposição Técnica Alemã

Caminhos de Ferro Alemães

A visita dos ferroviários portugueses à exposição realizada no I. S. T.

A Exposição das novas indústrias alemãs realizada recentemente no Instituto Superior Técnico de Lisboa, proporcionou aos visitantes o ensejo de verificarem as múltiplas aplicações de produtos novos, que a ciência alemã, de acordo com a técnica, foi forçada a descobrir, dada a impossibilidade de importar matérias primas necessárias à sua actividade.

As novas matérias industriais representam um sinal evidente de progresso técnico e constituem eloquentes esforços coroados com grandes êxitos, graças à vontade do homem.

A Imprensa portuguesa, a propósito do notável certame inaugurado por S. Ex.^{as} os Senhores Ministros da Educação Nacional e das Obras Públicas e Comunicações, referiu-se largamente ao acontecimento, que interessou uma multidão avaliada em 150.000 pessoas. Dias depois da inauguração, foi aberta a Sala dos

Caminhos de Ferro, atractivo curioso que levou ao Instituto Superior Técnico muitas dezenas de engenheiros que exercem a sua actividade em empresas ferroviárias.

A visita, feita a convite da Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães em Lisboa, foi especialmente dedicada aos ferroviários portugueses, que depois de ouvirem as saudações do Director Metzkow, visitaram demoradamente as instalações.

O Director Metzkow fez considerações de ordem técnica, falou da importância dos caminhos de ferro na economia do Reich, descreveu alguns dos mais recentes inventos, explicando as vantagens dos chamados produtos sintéticos.

Finda a visita, o Director da Secção de Turismo dos Caminhos de Ferro Alemães em Lisboa, sr. E. A. Strasen, ofereceu aos convidados uma "caneca de cerveja", que deu lugar a troca de brindes entre o Admi-

nistrador da C. P. Capitão Mario Costa e o Director dos Caminhos de Ferro Alemães Metzkow, durante os quais foram focadas as relações de amizade luso-germânicas.

Entre muitas outras pessoas que ocupam lugares de direcção e administração nos caminhos de ferro portugueses, contavam-se os seguintes: Eng.^o Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Capitão Mário Costa e Eng.^o Lima Henriques, respectivamente Administrador e Director Geral da C. P.; Manuel Vivas, Eng.^o Francisco Leite Pinto e dr. Gomes Pedro, do Conselho de Administração da Beira Alta; Chefe de Serviço de Movimento Morgado, da Sociedade Estoril, e ainda os Engenheiros Campos Henriques, Lima Rêgo, Sousa Nunes, Pedro Brion, Azevedo Nazaré, Silva Bruschi, Adriano Baptista, Melo Gouveia, Luiz Costa, Costa Macedo, Gavicho Botelho da Costa, Vaz Sintra, Carlos Santos, João Lemos, Mário Fonseca, Dr. João Lapa, Dr. Lopo Alves e outros.

A substituição de materiais nos caminhos de ferro alemães

O aspecto do mercado europeu de matérias primas nos últimos decénios ofereceu aos Caminhos de Ferro Alemães a ocasião de limitar planeada e resolutamente o seu consumo de matérias primas e, tanto quanto possível, substituí-las por produtos nacionais, porque a manutenção dos seus serviços é de capital importância para o tráfego europeu.

Dentro do programa dêstes esforços, em íntima colaboração com a indústria alemã e com a utilização dos seus laboratórios privativos de ensaios, alcançou êxitos que são tanto mais dignos de consideração, quanto em tôdas as substituições e segurança dos serviços era a suprema base fundamental, que se manteve em toda a sua amplitude.

A substituição faz-se de maneira que em tôdas as novas construções, ou novos fornecimentos, sejam fundamentalmente empregados produtos nacionais que já prestaram as suas provas, enquanto que nos veículos e instalações existentes, os materiais são sistemáticamente substituídos por ocasião dos grandes trabalhos de conservação.

Os materiais e peças manufacturadas, empregados hoje com êxito na construção de veículos, na electrotécnica e outros ramos dos serviços de caminhos de ferro, substituindo as antigas matérias-primas estrangeiras, não devem ser considerados como substitutos ocasionais, mas sim como valiosos materiais modernos, que continuarão a ser empregados depois da guerra, porque, debaixo de muitos pontos de vista, apresentam consideráveis vantagens em relação aos materiais empregados até agora.

Novo sistema de construção de locomotivas

O aperfeiçoamento dos processos de produção, permitiu o emprêgo do mangânio e do silício nas altas ligas de aço de peças componentes de locomo-



A sala dos Caminhos de Ferro, na Exposição

tivas (veios, aros de rodas, chapas de caldeiras, etc.) em vez de níquel, molibdénio e vanádio. Apenas as caixas de fogo, os tirantes de refôrço e a maioria dos tubos são ainda feitos de aço.

Estas disposições levaram ao seguinte aspecto do consumo de matérias-primas por locomotiva:

antigamente	5.000 kg. de cobre
"	2.900 " de bronze
"	190 " de metal branco (estanho)
actualmente	50 " de cobre
"	530 " de bronze
"	48 " de metal branco (estanho)

O bronze vermelho das guarnições miúdas é substituído por ferro fundido de alto valor ou por ferro maleável; apenas os cones e as sedes das válvulas e as guias das hastes são ainda de bronze vermelho.

As chumaceiras de veios e de biela, até agora de bronze vermelho com espessa camada fundida de metal branco, são agora feitas de aço com delgada camada de bronze vermelho para marcha de recurso e camada igualmente delgada de metal branco para serviço normal, ou de aço com camada pouco espessa de bronze ou chumbo (chamadas chumaceiras trimetálicas). Apesar desta economia, a capacidade de trabalho das chumaceiras foi elevada a mais do dôbro em consequência do aperfeiçoamento da forma de vaziar o enchimento pelos processos de centrifugação ou de compressão.

O material comprimido de resina sintética classificou-se como especialmente excelente para substituir o bronze nos patins dos suportes de eixos, dada a sua elevada resistência ao desgaste. Os casquilhos de

bronze são substituídos por resina sintética ou por ferro fundido.

Nos motores das locomotivas eléctricas, a mica e o amianto podem ser substituídos por tecidos de vidro impregnados com verniz, e o isolamento das bobinagens por isolamento de verniz de vidro. O Silumin, ou ferro maleável são empregados com êxito nos suportes de escóvas, e o papel impregnado com fenol utilizado como isolamento.

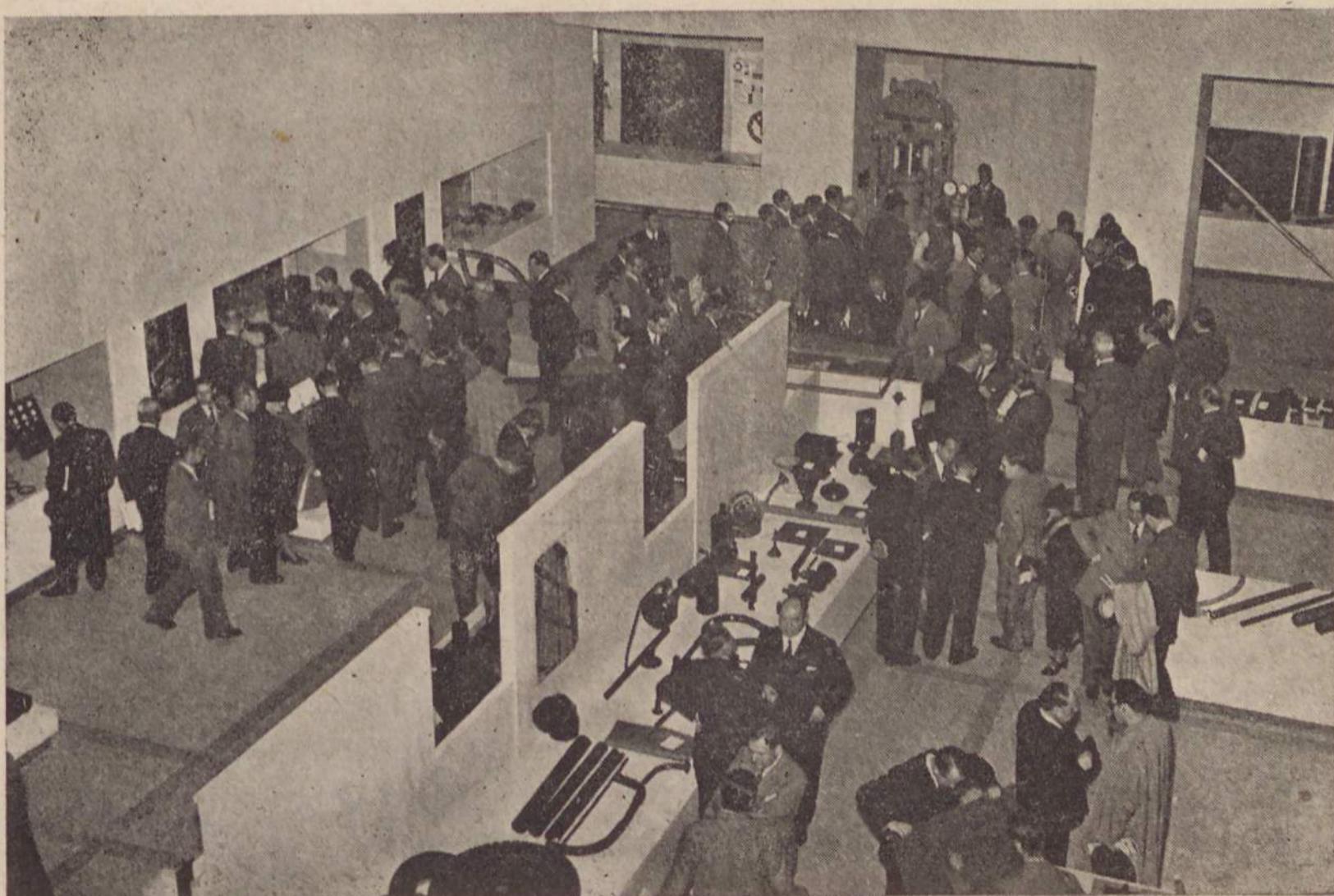
O emprêgo de alumínio, em vez de cobre, para as bobinagens de motores e de transformadores, assim como para as barras colectores de locomotivas eléctricas, está verificado ser absolutamente possível em face dos resultados de contínuas experiências durante dois anos. O peso específico potencial do transformador pode assim ser reduzido de 5,1 para 3,8 kg/kWA. Em consequência da substituição podem ser economizados 57 % de cobre numa locomotiva eléctrica da série E 44.

Com fundamento em melhores condições de marcha e em redução das perturbações sobre a rádio, os trolley's são agora exclusivamente equipados com réguas de contacto de carvão.

A substituição das bobinagens dos motores e transformadores das automotoras por alumínio, ainda hoje oferece determinadas dificuldades em virtude da falta de espaço.

Construção de carruagens por um processo mais económico

Na construção de carruagens também se alcançaram consideráveis economias em materiais estrangeiros e, simultaneamente, os esforços feitos no sentido do aligeiramento das construções tiveram como resultado



Um aspecto da Exposição

apreciáveis reduções de peso. Fabricam-se actualmente de metal leve, em geral com uma liga de alumínio, magnésio e silício, as peças de decoração, os postigos de ventilação, os caixilhos de portas, de foles de intercomunicação e janelas, os reservatórios de água, as caixas das engrenagens das automotoras, as carcassas dos ventiladores, etc.. O processo Eloxal garante uma excelente protecção contra a corrosão.

Os materiais comprimidos de resina sintética encontraram um vasto campo de aplicação na construção das carruagens, tanto para as peças decorativas, como para letreiros, corpos de iluminação, etc.. O peso específico d'estes materiais é apenas de cerca de metade do metal leve. Peças sujeitas a desgastes, tais como casquilhos para cobre, juntas de molas e hastes de freios, roletes, patins dos suportes dos eixos, réguas guias para caixilhos de janelas, anéis de fricção para pernes rotativos, são fabricados com placas de resina sintética sobrepostas com uma camada intermediária de lã celulósica, conseguindo-se ao mesmo tempo maior capacidade de trabalho do que antigamente.

Canalizações e canais de ventilação, são feitos com aço zinorado em vez de cobre. As chumaceiras dos veios das carruagens de passageiros, os casquilhos de aço com enchimento delgado de bronze ao chumbo, têm dado resultados maravilhosos, permitindo ao mesmo tempo uma economia de 60 % de cobre, de

77 % de chumbo e de 100 % de estanho. Tendo em consideração uma maior capacidade de resistência contra os aumentos de carga, a liga de enchimento das chumaceiras dos eixos dos vagões de mercadorias, sofrem uma adição de 1 a 2 % de zinco. As modernas carruagens de passageiros e os grandes vagões de mercadorias são equipados com chumaceiras de rolos.

As partes do aquecimento eléctrico dos combóios também foram substituídas em larga escala por razões de aligeiramento da construção. As fichas de acoplamento, as caixas cegas, as carcassas dos interruptores de secção, as câmaras de ligação, as caixas de derivação, as caixas dos corta-circuitos são feitas de material comprimido de resina sintética e, em parte, de silumin ou de alumínio refundido. Em vez das antigas camisas de coiro, os cabos de acoplamento são agora metidos em tubos de "Perbunan", um produto de Polymerisato vulcanizado e resistente à ação do óleo, com o que o isolamento de borracha dos cabos fica melhor protegido do que o coiro até agora empregado.

* * *

A Exposição Técnica Alemã, que constituiu um grande sucesso e foi visitada por pessoas das mais variadas profissões e categorias, vai repetir-se no Palácio de Cristal do Pôrto, no corrente mês.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LII

A «U. P.» diz que na «frente» de Leninegrado, entre 23 e 31 de Março, os alemães tiveram 12.000 mortos e muitos milhares de feridos. No mesmo período, na «frente» de Kalinin, ao Norte do caminho de ferro Moscovo-Riga, foram mortos 10.000 alemães e feridos muitos outros milhares.

— A «D. N. B.» diz que o Comando Supremo da Fôrças Armadas Alemãs informa que na «frente» da África do Norte, os «caças» do Reich levaram a sua acção contra o espaço do Egipto Ocidental, contra a linha férrea, que serve o abastecimento britânico, e contra outros pontos. Os aviões atacaram, em vôos rasantes, com as armas de bordo, os combóios e locomotivas. Foi destruído muito material ferroviário e incendiados alguns camiões carregados, perto de um acampamento inimigo.

— A «D. N. B.» diz que informam de Chung-King que a grande maioria dos mecânicos indianos que trabalhavam no caminho de ferro da Birmânia abandonou as suas ocupações. Esses ferroviários explicam a sua atitude com os acontecimentos da guerra e com o bombardeamento das vias.

— A «R. R.» diz que é sobretudo, na frente africana, que o comando britânico concentra todos os seus esforços, visto ter de fazer face à ameaça mais directa contra o Egipto. Os reabastecimentos são enviados de Alexandria até aos teatros das operações, pelo mar e utilizando pequenos veleiros e por terra por meio de camiões, que transitam na estrada ao longo da costa e, utilizando o caminho de ferro que liga Alexandria com a região de Massa-Matruk. Este caminho de ferro, ligado à rede ferroviária do Egipto, constitue a via mais eficiente para o reabastecimento das fôrças combatentes. Se bem que a linha férrea, que atravessa sobretudo os plainos da Marmarica, não seja intercalada por pontes-viadutos ou outras obras mais vulneráveis aos ataques aéreos, os pilotos do «Eixo» conseguem freqüentemente atingir não só a base principal de Alexandria mas ainda a própria linha férrea.

— A «R. R.» diz que estão em curso os trabalhos para a construção da nova linha de caminho de ferro de Okuciani a Banjaluka. A linha terá grande

importância porque ligará directamente a Eslovénia a Botnia e favorecerá o desenvolvimento económico destas regiões.

— A «R. R.» diz que a aviação finlandesa bombardeou a linha de caminhos de ferro de Murmansk, entre Kaarma e Maaselkae, colocando numerosos golpes directos sobre a via e sobre um comboio de munições que foi pelos ares. Aviões finlandeses atacaram também à granada e à metralhadora, acampamentos e acantonamentos de tropas soviéticas situados ao sul do rio Syvaeri.

— Diz a «R. R.» que o relatório do orçamento de previsões do Ministério das Comunicações, relativo ao exercício de 1942-43, aprovado pela Comissão Geral do Orçamento da Câmara dos Fáscios e Corporações, contém dados interessantes acerca dos serviços da marinha mercante, telegrafo-postais e telefónicos e ferroviários. No capítulo de caminhos de ferro, o relator sublinha a circunstância de terem feito face ao esforço gigantesco exigido pela guerra e nota que a sua electrificação permite economizar mais de dois milhões e meio de toneladas de carvão, o que corresponde a cerca de sessenta por cento da quantidade necessária para o funcionamento de todos os comboios italianos.

— A «E. T.» diz que os comboios russos fazem a viagem, a partir do caminho de ferro siberiano do Turquestão, em cerca de duas semanas.

— Pela «E. T.» sabe-se que na estação do Deserto de Sinai, um comboio de passageiros chocou com outro, que se encontrava na linha de desvio e que transportava tropas que seguiam para o Egipto. Morreram dois súbditos britânicos, uma rapariga e um criado sudanês, que seguiam no primeiro comboio. No segundo ficaram feridos dois soldados.

— Segundo a «E. T.» a capital da ilha de Ceilão que obrigou os bombardeiros japoneses a retirarem, com a perda de dois terços das fôrças com que atacaram, teve o seu segundo alarme aéreo. Foi, porém, mais curto do que o outro, quando 75 aeroplanos inimigos tentaram o ataque ao porto, ao aeródromo e às oficinas do caminho de ferro.

— A «R. R.» informam de Jersey City que se deu um violento choque entre dois comboios subterrâneos, entre aquela cidade e Nova-Iorque, tendo ocasionado cinco mortes.

— A «E. T.» diz que os chineses continuaram a deter o avanço japonês, ao longo do caminho de ferro que atravessa o centro da cidade de Tungoo. A luta em Tungoo representa, simplesmente, uma accão da vanguarda chinesa. A batalha principal da Birmânia será, obviamente, travada algures mais para o Norte.

— Pela «R. R.» sabe-se que as comunicações ferroviárias entre Zagreb e Spalato foram restabelecidas.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho de 1892)

Embrulhada

O nosso estimado colega *Gazette des Eaux*, de Paris diz que entre Hespanha e Portugal existe um conflito diplomático, por ter o governo português sequestrado as linhas da Beira Alta na parte compreendida entre a fronteira e Salamanca, e sobre este tema, borda umas explicações da sua phantasia.

Não só, que nos conste nada ha sobre reclamação diplomática, como na noticia o nosso colega mistura alhos com bogalhos, dando a linha de Salamanca como pertencente á Beira Alta, o que achamos perfeitamente extraordinario no erudito autor do guia de Hespanha e Portugal, o nosso bom amigo Germond de Lavigne.

Linhos portuguezas

Ascensores de Lisboa. — Activaram-se de novo as obras da linha da Graça. O assentamento da via do lado da rua da Palma já chegou ao fim da rua dos Cavalleiros, e do lado da Graça até em frente do quartel.

A companhia conta ter a linha aberta á exploração em agosto.

Estação central. — Em virtude do novo serviço dos comboios, passando os mixtos da noite para esta estação, os ascensores funcionarão até a hora d'estes trens.

Mormugão. — Tem diminuido consideravelmente a reteira d'esta linha. Na semana finda em 26 de março rendeu apenas 6:910 rupias, contra 23:156 em igual semana do anno anterior. Na seguinte, o producto foi de 9:567 rupias, contra 15:037 em 1891.

A diminuição só n'estas duas semanas é de 23:616 rupias; e, segundo dizem os periodicos locais, desde janeiro a perda total é aterradora.

Annexo da estação central de Lisboa. — Estão quasi concluidas as obras, esperando-se no mez de agosto proximo possa ser aberto á exploração o hotel internacional.

Já foi retirado o tapume, e agora se vê como a entrada da Avenida da Liberdade fica desafogada. Mais o ficará ainda quando a galeria ou passagem fôr aberta, porque muitas pessoas preferirão tomar por ella, visto os bellos estabelecimentos que a embellezarão dos dois lados.

O monopólio da viação. — A camara municipal reuniu para discutir e estudar o annexo ao contracto do monopólio de viação, contracção que, como dissémos, o governo suspendeu, e que se refere a *tarifas e horários*.

Foi proposto pelo sr. Martinho Guimarães que nos horários a fazer-se attendesse ás reclamações observações feitas pelos vereadores, e que se procurasse obter da companhia o restabelecimento das carreiras suprimidas; pelo sr. Vieira, que os bilhetes pessoaes fossem mantidos pelos preços actuais até 31 de dezembro de 1895, podendo depois d'esta data a companhia reduzil-os a um typo unico de 50\$000 réis, com passagem em todos os carros e linhas; pelo sr. Motta Veiga, que se combinasse com a companhia o estabelecimento de carreiras entre o Poço do Bispo e Olivaes durante os meses de maio a outubro de cada anno.

Segundo o annexo, a companhia compromette-se a ter diariamente 1:450 carreiras entre os pontos extremos e mais 384 no centro da cidade. As carreiras antigas da companhia

A nova sede do Ateneu Ferroviário

Desenvolvendo a notícia, publicada no nosso último número, sôbre as instalações do Ateneu Ferroviário em nova sede, podemos hoje acrescentar que a casa da Travessa do Fala-Só, onde ela agora se encontra, dispõe de amplas e numerosas dependências, sendo magnífico o salão destinado a festas, conferências, jogos de ténis de mesa.

A nova sede tem um gabinete destinado a aulas e ensaios da banda, onde se encontram expostas 41 taças ganhas pelas equipas desportivas da colectividade, principalmente pelo seu famoso "team" feminino de basket; uma sala de bilhar e uma sala exclusivamente reservada ás senhoras.

No dia da inauguração estiveram presentes os representantes da imprensa de Lisboa e Pôrto, que foram recebidos pelo sr. Félix Perneco, presidente da assemblea geral do Ateneu e pela direcção.

No gabinete da direcção foi servido um fino copo de água por gentis senhoras da secção desportiva e do curso de corte "Luc", tendo falado em primeiro lugar o sr. Félix Perneco, que agradeceu aos jornalistas todas as atenções prestadas à colectividade, tendo agradecido o sr. Mário Rosa em nome da Imprensa.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro" fez-se representar pelo nosso prezado director, sr. Carlos d'Ornellas.

Á sessão solene, realizada na tarde do dia 31, não pôde presidir, como estava anunciado, o sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo tomado a presidência, em representação daquele Conselho, o sr. Vasco de Moura.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Carris eram só 936, mas havia mais do duplo, de outras empresas, pelo que o público fica prejudicadíssimo. As carreiras do centro da cidade pôdem ser suprimidas aos domingos e dias de festa a fim da empresa poder pôr carros extraordinarios para onde fôrem reclamados. Os preços continuam os mesmos que tem actualmente a companhia dos americanos. As carreiras novas entre o Rato e Campo de Ourique e entre o Rato e a Cruz das Almas são de 50 réis por passageiro.

A' ultima hora faremos apenas estes comentários:

Quer dizer, o contracto, que ao domingo não teremos carros senão para onde convier á companhia.

Sendo os preços os mesmos dos americanos, segue-se que são elevados os dos outros carros.

As novas carreiras para Campo de Ourique, custarão, portanto, 100 réis desde o Rocio.

Faremos votos para que o annexo tenha a mesma sorte do contracto. O sr. Dias Ferreira ainda está, felizmente, no poder.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Voto Sagrado e Uma mulher ideal

Entre os trabalhos premiados nos Jogos Florais, incluídos no programa das festas comemorativas do quinto aniversário do Grupo Desportivo e Recreativo do Pessoal da Imprensa Nacional de Lisboa, encontram-se dois actos únicos intitulados «Voto Sagrado» e «Uma mulher ideal», o primeiro da autoria de Alfredo Joaquim Gameiro, e o segundo original de Alexandre Settas, a quem couberam, respectivamente, o primeiro prémio e a menção honrosa.

Por amável deferência de Alexandre Settas, que, numa gentil dedicatória, me ofereceu um exemplar onde se encontram reunidos êsses trabalhos, tive ocasião de ler e apreciar aquelas duas pequenas obras de teatro, que gostaria tivessem sido interpretadas pelos amadores daquele Grupo Desportivo e Recreativo.

«Voto Sagrado» é um curto acto, cheio de realismo, bastante dramático, onde o autor põe em relevo a abnegação das «Irmãs de Caridade», perante os feridos e todos aqueles que sofrem:

«Uma mulher ideal», pelo contrário, é um entre-acto em graçado, mostrando, como são as «futuras donas de casa», educadas à moderna.

Qualquer das pequenas peças teatrais entretem, e os seus autores, mereceram bem os prémios que lhes foram atribuídos.

Larilolé... no MARIA VITÓRIA

A série quase ininterrupta de revistas foi agora aumentada com a intitulada «Larilolé» e representada no teatro Maria Vitória. Trata-se de um espectáculo do género ligeiro, igual ou semelhante a tantos outros que têm aparecido, muito limpinho, diferindo apenas no título, porque os autores, apesar de estarem acobertados com os nomes de João Dias e José de Menezes, são sobejamente conhecidos, se atendermos à maneira como está escrita e carpinteirada.

Como de costume, os autores entremearam os diversos números cómicos, de crítica, sentimentais e patrióticos, com outros de fantasia, a que é necessário recorrer, se atendermos aos tempos calamitosos que estamos atravessando, e assim o

espectáculo do Maria Vitória, resultou alegre e pleno de vivacidade, para o que muito contribuiu a encenação de Rosa Mateus, digno de todo o elogio, não só pela maneira como marcou com arte e gosto os diversos números, como pelo esforço que dispendeu, para pôr em pé, em meia dúzia de dias, um espectáculo desta natureza.

A parte dois quadros que nos fizeram recordar revistas antigas, mas pertencentes à série, e que sempre resultam, desde que os artistas estejam calhados nos papéis, para que as réplicas sejam rápidas e incisivas, o resto vê-se com muito agrado. O número do «gal» e da «galinha», grande alusão a um industrial muito conhecido e à companhia que dirige, tem graça, mas podia ter sido melhor aproveitado, porque o assunto prestava-se. O quarteto do «Pão negro» perdeu parte do efeito, devido à comicidade um pouco exagerada que lhe emprestaram os artistas que interpretam, nomeadamente Teresa Gomes. A rábula do «Bebado», a melhor da revista, tem espírito e muito oportuno. De lá se encarregou Álvaro de Almeida, que a desempenhou a contento dos mais exigentes. A alusão à «Traviata» no Coliseu dos Recreios, não é, felizmente, verdadeira. O número de Carmencita Aubert «Ahora seremos felices» é de fina estrutura. O guarda roupa sem ser luxuoso é no entanto alegre e de cores garridas, e a música é bonita e fica no ouvido, facilmente.

Carlos Leal fugiu ao tipo caricatural de compadre, dando-lhe uma linha de distinção. Carmencita Aubert sempre alegre e cheia de vida, interpretou diferentes números, com elegância. Teresa Gomes que, basta entrar em cena, para fazer rir o público, deu realce a alguns números e exagerou um bocadinho outros. Berta Cardoso cantou diversas canções, com a sua voz quente e dolente, fazendo-se aplaudir com justiça. Maria Brazão, Cremilda de Sousa, distinguiram-se do quadro «ciganos». Virginia Noronha lutou com uma música que não estava no seu tom, no entanto deu vida ao seu número. Luci Snow dançou muito bem. Helena Felix e Sára Rafael têm duas curtas intervenções. Álvaro de Almeida, bom cómico, representou bem, como sempre. Carlos Alves, interpretou rárias rábulas, distinguindo-se no «Encolhido». António Palma pouco ou nada tem que fazer.

Todos êstes artistas assim como a «girls» e os «boys» reviveram e trabalharam todas as rábulas e números de conjunto, dando-lhes frescura, personalidade e graciosidade requeridas.

Traviata... no COLISEU DOS RECREIOS

Ricardo Covões para mostrar as possibilidades vocais da excelente Companhia de Óperas e Operetas que durante oito meses esteve actuando no Coliseu dos Recreios, resolveu

apresentar a ópera em 4 actos «Traviata» em linguagem portuguesa, arranjada por Esculápio.

Para a protagonista, foram escolhidas as três sopranos, Violante Montanha, Mina Braga e Luíza Nobre, sendo os restantes interpretes Guilherme Kjolner, bom tenor, Alberto Reis, magnífico barítono de excelente escola, mas demasiado terno nas cenas com «Violeta»; Sales Ribeiro, Fernando Pereira, La Salete de Carvalho e muitos outros, com córos afinadíssimos e cheios.

O trabalho primacial foi de René Bohet. Tirando efeitos enormes de uma orquestra pequeníssima, onde sómente havia 8 violinos, conseguindo meter a letra portuguesa nas magníficas páginas de Verdi, dando entradas a tempo e seguríssimo da sua batuta, foi René Bohet, um maestro que se impôz.

Mas fez mal Ricardo Covões, em não apresentar as três interpretes principais, em espectáculos separados. E assim, Violante Montanha representou o cantou a peça toda, e Mina Braga e Luíza Nobre, cantaram respectivamente os 1.º e 3.º actos e o 2.º e 4.º actos, de maneira, que, não se podem fazer confrontos, dizendo qual é a melhor cantora.

Sendo a «Traviata» uma ópera de exame, pois a sua interprete tem de ser um soprano ao mesmo tempo ligeiro, lírico e dramático, podemos dizer que Violante Montanha se saiu muitíssimo bem dum papel cheio de responsabilidades.

O mesmo podemos dizer também das duas outras cantoras Mina Braga e Luíza Nobre, mas, melhor seria se tivessemos epreciado o trabalho total de cada uma, isto é: três cantoras distintas e só uma «Traviata» verdadeira.

Assim, conforme nos foram apresentados os espectáculos, apenas podemos dizer que a Campanhia de Óperas e Operetas tem cantores suficientes não só para cantar operetas, como também para cantar óperas, sem ser necessário ir buscá-los ao estrangeiro.

E o público que assistiu aos espectáculos, premiando com palmas os intervenientes, mostrou que gosta de ópera e de música.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 20,45 e 22,45 — «Os Pires de Sacavém». MARIA VITORIA — 20,45 e 23 — «Larilolé». VARIEDADES — As 20,30 e 22,45 — «Boa Nova». COLISEU — As 22 — «A Lenda dos 7 Cravos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O Tirano da Cidade». OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A Canção do Bandoleiro» e «Atribulações de Charlot». POLITEAMA — 21,30 — «O Vinte dos Gigantes». S. LUIZ — 21,30 — «Advogado de Luxo». TIVOLI — 21,30 — «O Castelo dos Mistérios». CONDES — 15 e 21,30 — «Carmen (a de Triana)». PALÁCIO — 21,30 — «Mocidade Radiante». ROYAL — Rua Direita da Graça, 100. CINE-ARTE — 21 — Filmes variados. PARIS — As 20,30 — Filmes variados. EUROPA — As 21 — Filmes variados. ODÉON — As 15,15 e 21,15 — «Mocidade Radiante». CAPITÓLIO — 21 — «A batalha de Trafalgar». JARDIM-CINEMA — Aos domingos. CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados. PAVILHÃO PORTUGUÉS — 21 — Cinema e Variedades. PROMOTOR — 21 — «O filho também roubou». PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V. REX — 21,15 — Programa duplo. MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa. LYS — 21 — «O rei da alegria».

JARDIM ZOOLÓGICO

Visita do Governador da Guiné

Na tarde de 30 de Maio, o novo Governador da Guiné, sr. capitão Ricardo Vaz Monteiro, que se fazia acompanhar por sua esposa, visitou o Jardim Zoológico. Foi ali recebido pelos membros do Conselho de Administração, srs. dr. Fernando Emídio da Silva, eng. Melo Gouveia e Marquês de Fontes, e ainda por outras individualidades, como os srs. coronel Tavares Teixeira, antigo Governador da Guiné, dr. Manuel Emídio da Silva, inspector Celestino Soares, algumas senhoras e vários jornalistas.

Na companhia das pessoas presentes, o sr. capitão Vaz Monteiro percorreu com o maior interesse as principais dependências do famoso parque, opós o que, no Roseiral, lhe foi oferecido um «Porto de honra». Com o habitual brilho literário, que todos nós muito admiramos, o sr. dr. Fernando Emídio da Silva saudou o ilustre visitante, fazendo votos por que o novo Governador da Guiné, à semelhança do que fizera o seu distinto antecessor, dispensasse ao Jardim toda a protecção possível.

O sr. capitão Vaz Monteiro, depois de ter agradecido as saudações, elogiou tudo quanto vira e admirará e prometeu dispensar ao Jardim todo o seu carinho. Terminou elogiando a acção do Conselho de Administração, que é incansável na sua faina de melhoramentos e embelezamento.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro», agradece o penhorante convite dirigido a toda a nossa redacção para assistir à visita do sr. Governador da Guiné.

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

G
L
Y
C
O
L

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sêlos do correio, nome e morada

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 112, 2.ª série, de 15 de Maio de 1942, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas provisoriamente as seguintes contas de garantia de anuidades (juros e amortizações) das linhas férreas, da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal :

Da Boavista à Trindade, relativa ao primeiro semestre do ano em decurso (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que à mencionada companhia seja paga a quantia de 606 625\$26 ;

Da Senhora da Hora à Trofa, relativa ao mesmo período e que à mesma companhia seja paga a quantia de 818 807\$24.

O «Diário do Governo» n.º 104, 2.ª série, de 6 de Maio publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Para os devidos efeitos se publica que, a partir de 25 de Abril findo, foi demitido, por motiva disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o fogueiro de 2.ª classe da via fluvial (Sul e Sueste) Francisco Sobral, que à data do referido arrendamento tinha a mesma categoria.

O «Diário do Governo» n.º 101, 2.ª série, de 20 de Maio, publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica que, em 12 de Novembro de 1938, foi baixado definitivamente a escriturário de 2.ª classe, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

o factor de 2.ª classe da rede do Minho e Douro, Antenor José Lopes, prestando serviço na mesma Companhia nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, e que à data do referido arrendamento tinha a categoria de aspirante de estação.

O «Diário do Governo» n.º 101, 2.ª série, de 2 de Maio, publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com a disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665 de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 20 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público :

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é ampliado o horário em vigor nas estações para a entrega de remessas chegadas, tanto de grande como de pequena velocidade :

Apresentado pela mesma Companhia, pelo qual são suprimidos os preços de aplicação geral e especiais da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, para as rúbricas «Amendoa comum sem casca» e «Miolo de amendoa», passando a aplicar-se-lhes apenas os preços da 1.ª classe da tarifa geral ;

Apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, modificando a taxa por cargas e descargas fora do recinto das estações para as remessas de toros de pinho nacional expedidas de qualquer estação da linha de Viseu para a de Santa Comba Dão, local.

O «Diário do Governo» n.º 103, 2.ª série, de 5 de Maio, publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica que, de harmonia 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 S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 22 do mês findo os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a suspensão temporária das seguintes tarifas especiais de passageiros :

Tarifa especial combinada n.º 2 — C — Bilhetes de fim de semana.

Idem, especial, combinada n.º 101, de grande velocidade.

LANIFÍCIOS PARA HOMENS E SENHORAS
QUE REVESTIR BEM COM ECONOMIA?
PEÇA AMOSTRAS DE LANIFÍCIOS À
CASA DAS LANS
DE AUGUSTO LOPES
65, RUA VISCONDE DA LUZ, 75 — COIMBRA

Reconhecerá que merecemos a preferência.
As expedições são feitas pelo correio, contra reembolso.
Economia e sempre padrões de novidade.

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

— Bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros.

Idem, especial n.º 7 (passageiros) :

Capítulo I — Viagens de grupos de excursionistas em combóios regulares.

Capítulo II — Viagens de grupos de estudantes, de escoteiros, de pupilos das instituições de beneficência e filiados da Mocidade Portuguesa.

Capítulo VII — Viagens individuais de estudantes para gôzo de férias.

Tarifa especial n.º 7, de grande velocidade (em vigor na antiga rede) — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Tarifa especial n.º 1, de grande velocidade, capítulo I (em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro) — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Tarifa especial combinada n.º 107, de grande velocidade. Idem, idem.

Tarifa especial combinada n.º 1-C — Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso.

Tarifa especial combinada n.º 9-C — Bilhetes de mercados locais.

O «Diário do Governo» n.º 108, 2.ª série, de 11 de Maio, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 22,50m², situada entre os quilómetros 10,617,50 e 10,626,50 da linha do Douro destinada à construção de um abrigo para passageiros no apeadeiro de Cabeda e, que seja delarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 27,45m², à esquerda da linha férrea do Vale de Vouga, entre os quilómetros 97,313,27 e 97,345,08, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Outeiro, freguesia e concelho de Oliveira de Frades e distrito de Viseu, e confronta ao norte com Agostinha Fernandes

Correia, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com o caminho de ferro.

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

O «Diário do Governo» n.º 125, 1.ª série, de 30 de Maio, publica o seguinte:

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Direcção Geral de Administração Política e Civil

DECRETO N.º 32:053

Pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, e constituída nos termos do decreto de 28 de Dezembro de 1902, foi submetido à aprovação do Governo o projecto das alterações dos seus estatutos, aprovados por decreto de 25 de Maio de 1903 e publicados no «Diário do Governo» n.º 115, 1.ª série, de 26 do mesmo mês e ano, e alterados posteriormente por decreto n.º 11:732, de 29 de Maio de 1926, conforme consta do «Diário do Governo» n.ºs 127 e 137, 1.ª série, respectivamente de 16 e 26 de Junho do mesmo ano, e ainda pelo decreto n.º 31:940, de 26 de Março último, publicado no «Diário do Governo» n.º 70, 1.ª série, dessa data.

Considerando que as alterações propostas foram votadas na assemblea geral extraordinária dos accionistas da mesma Companhia de 15 de Maio de 1933 e que estão feitas de harmonia com as disposições legais em vigor;

Com o parecer do Conselho do Império Colonial;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte :

Artigo único. São aprovadas as alterações dos artigos 15.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 37.º, § 2.º, 54.º, § 5.º e 57.º dos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, que ficam conforme baixam assinados pelo Ministro das Colónias, devendo essas alterações ser reduzidas a escritura pública.

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

VALENÇA — BARCA D'ALVA — VILAR FORMOSO
BEIRAM — ELVAS — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374 / 78

End. Teleg. TRANSPORTES

LISBOA

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

PORTO

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!