

16.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1942

Número 1312

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

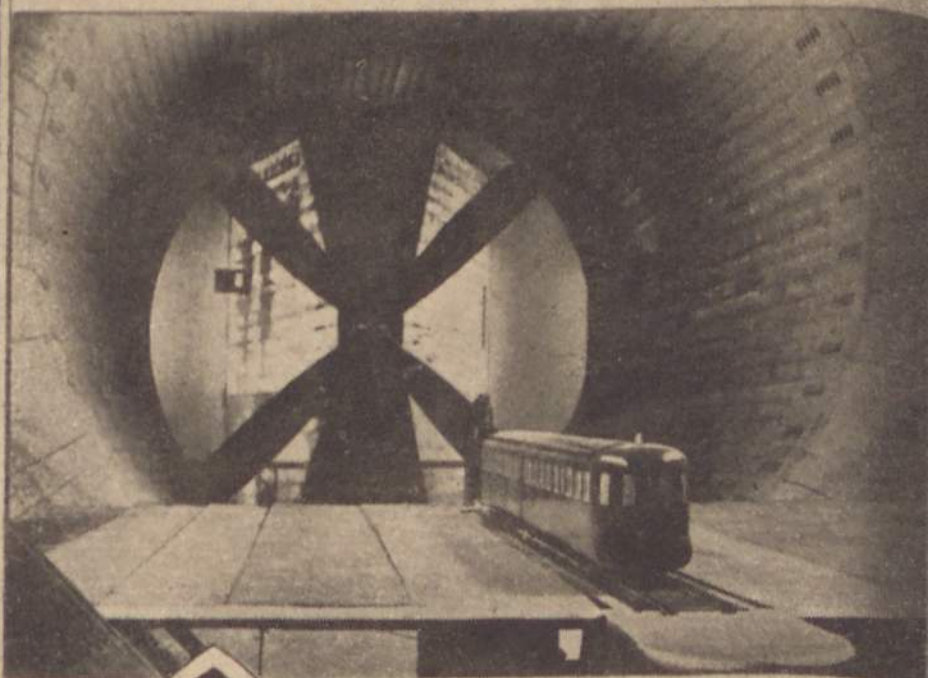
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS



Modêlo de automotora com via de rolamento em movimento no canal de ar da Fábrica de Aeronaves Zeppelin

A resistência do ar.

Nas automotoras Diesel é de importância capital a utilização da forma aërodinâmica mais apropriada para cada caso. Reconhecemos isso muito cedo e já em 1927 mandamos fazer os primeiros ensaios basilares com modelos de automotoras no canal de ar da Fábrica de Aeronaves Zeppelin. Assim também mais tarde a automotora rápida ficou com a sua „face“.

**MAYBACH-MOTORENBAU
G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN**

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

1312

16 — AGOSTO — 1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números 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:

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

«E se mais mundo houvera lá chegara» (Camões)	381
Caminhos de Ferro da Beira Alta — O relatório do exercício de 1941, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	383
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	385
Os abusos na venda de bilhetes de caminhos de ferro	386
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	387
Sol, Limitada.	387
Aviação	388
Os caminhos de ferro alemães e os seus problemas	389
Centenário dos caminhos de ferro da Silésia	390
Milão vai ter um «metropolitano»	390
A «Volta ao Mundo», pelo <i>Eng.º Charles Salnero</i>	390
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	391
Há 50 anos	391
Parte oficial	392



«E se mais mundo houvera lá chegara» — (*Camões*)

(Do livro «Os Grandes Trabalhadores do Mar», do jornalista *Jorge Simões*)

Caminhos de Ferro da Beira Alta

O RELATÓRIO DO EXERCÍCIO DE 1941

TEMOS presente o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta apresentado na Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas, em 30 de Maio do corrente ano.

É um documento de alto interesse. Dêe vamos respigar alguns elementos e transcrever algumas passagens para que os leitores fiquem fazendo um juízo perfeito do que tem sido a vida daquela Companhia e do valor e competência dos seus dirigentes.

A receita bruta durante o exercício de 1941 foi de Esc. 22:091.895\$15. Deduzindo 2:139.120\$50 de impostos pagos ao Estado e 485.057\$20 de reembolso, a receita líquida fica em 19:467.717\$90.

Comparando-a com a receita líquida de 1940, que foi de 13:429.239\$55 verifica-se

que houve a favor de 1941 um acréscimo de 6:038.478\$35.

As despesas de exploração em 1941 foram de 14:160.313\$95. Deduzindo esta soma da soma por que é expressa a sua receita líquida, conclue-se que o produto líquido da exploração foi de 5:307.403\$95.

Mas não tem sido isenta de grandes dificuldades, de toda a ordem, a vida desta Companhia. Vejamos, pois, com uma passagem do Relatório, de que nos ocupamos, os embaraços, os prejuízos de que tem sido vítima:

«Os prejuízos que sofremos com a concorrência que nos fez o automóvel desde de 1925 até 1937 foi de alguns milhares de contos, conforme está explicado nos relatórios de 1936 a 1938, em que chegou ao auge o nosso desalento.

A Companhia da Beira Alta teve um pe-

ríodo de aprendizagem no meio de tanta pobreza de receitas que teve de entregar-se ao tribunal para recomeçar vida nova em 1907. Até 1920, viveu em certo desfôgo financeiro; mas, o aparecimento do automóvel, trouxe-lhe enormes prejuízos como a todas as emprêsas ferroviárias.

Actualmente, a Beira Alta tem diante de si vários problemas que preocupam a administração:

Há 10 cupões do 1.º grau em atraso, com as respectivas amortizações.

Também são de considerar as amortizações de 6 anos do 2.º grau, ou sejam 7.020 títulos, dos quais figuram 1.120 no passivo dos balanços desde 1937. Essa liquidação deve absorver cêrca de 600 contos.

A reserva está como um sinal apenas nos balanços; deve dar-se-lhe existência real, e elevar-se ao seu plano representativo de oiro.

A reconstrução das pontes metálicas que superiormente nos foi exigida, e que importa num quantitativo muito elevado não póde aqui ser esquecida.

Por isso propomos que se leve o produto líquido a crédito da conta de ganhos e pêrdas para se dividir pelos débitos que

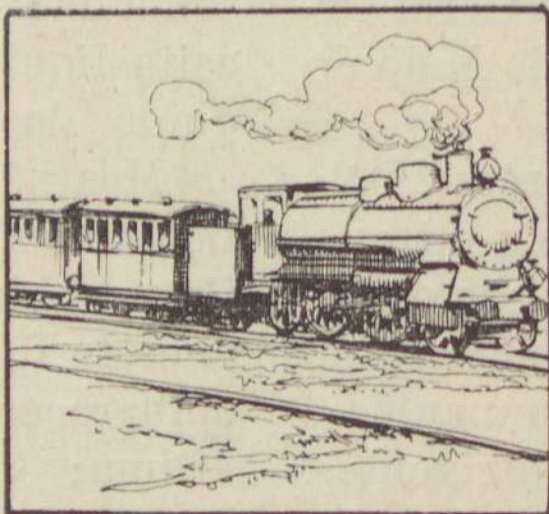
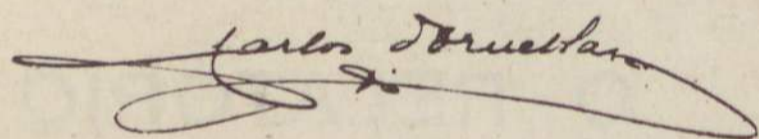
forem oportunos, segundo os ditâmes do Conselho de Administração.»

Transcrevemos agora do Parecer do Conselho Fiscal o seguinte, que na sua simplicidade constitui um eloquente e justo elogio do Conselho de Administração:

«As receitas aumentaram em 6:038.478\$35 mas também é certo que as despêsas aumentaram em 1:643.015\$85, o que permite encarar com mais segurança o futuro e satisfazer, tanto quanto possível, os diversos encargos da Companhia, a que se refere o relatório.

O resultado líquido do exercício abona o tino administrativo do Conselho de Administração, o qual merece o nosso louvor e e bem assim os funcionários da Companhia, especializando o sr. Engenheiro Director da Exploração.»

Apraz-nos registar e arquivar estas palavras, pelas quais vivamente felicitamos a ilustre Direcção dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LVI

A «U. P.» diz que uma coluna japonesa, constituída por 5.000 homens, que precede o grôso do exército nipónico na fôrça total de 50.000 soldados, efectuou um avanço entre treze e dezoito quilómetros, em direcção ao Norte, ao longo do caminho de ferro Cantão-Hanken, na província de Kuang-Tung.

— Pela «R. R.» sabe-se que dentro de poucos dias restabelecer-se-á o tráfego ferroviário entre Salónica e Istambul. Partindo de Salónica para Andrinopola e vice-versa, sairão três combóios por semana, os quais ligarão com os combóios internacionais, provenientes da Europa Central.

— Diz a «E. T.» que, segundo um telegrama do Cairo, travou-se luta na Tunísia entre «camisas negras» italianos e ferroviários franceses, por êstes se terem recusado a pôr em andamento o combóio no qual pretendiam viajar cinquenta fascistas, os quais tinham tomado parte numa manifestação contra os franceses em que foram proferidos muitos gritos subversivos. Os ferroviários expulsaram os «camisas negras» do combóio e travou-se violenta luta. Mais tarde chegou ao local o representante consular da Itália, que ordenou aos seus compatriotas que dispersassem. Muitos dêstes, assim como franceses, tiveram de ser hospitalizados.

— Pela «E. T.» sabe-se que informam de Port of Spala (Ilha da Trindade) que descarrilou um combóio, que se dirigia para S. Fernando, tendo-se precipitado numa reprêsa. Morreram o maquinista e um fogueiro e ficaram feridos quarenta e sete passageiros.

— Diz a «R. R.» que, segundo comunicam do Cairo, as autoridades inglêsas do Egipto proibiram aos habitantes de fazer uso dos combóios, afim de evitar aglomerações. Todos os combóios foram postos à disposição das tropas encontrando-se as estações ferroviárias ocupadas por patrulhas britânicas. Os civis não podem sair das cidades sem autorização prévia. Os serviços aéreos, estão, por seu turno, ao serviço exclusivo do exército inglêz.

— A «O. F. I.» informa de Cantão que a ofensiva nipónica continua activamente no Sul da

China. Uma coluna progride para Norte ao longo do caminho de ferro de Cantão a Han-Keu. As suas vanguardas atravessaram o Tekual.

— Pela «R. R.» sabe-se que as fôrças japonesas entraram em Patucheu, após terem aniquilado a 5.^a e a 25.^a divisões chinesas, tendo ultrapassado, igualmente, a linha dos caminhos de ferro que vai de Cheking a Kiang-si.

— Pela «R. R.» sabe-se que, em seguida à situação confusa que os acontecimentos militares criaram no Egipto, a cidade do Cairo foi ocupada por tropas neo-zelandesas. Os combóios provenientes do Irak e da Transjordania chegaram à Turquia com consideráveis atrasos, devido ao intenso movimento nas linhas de caminho de ferro do Irak. Os passageiros assinalam importantes movimentos de tropas em direcção à Síria e à Transjordania.

— Diz a «E. T.» que guerrilhas gregas atacaram um combóio que transportava prisioneiros britânicos de guerra e libertaram trezentos que se refugiaram com os guerrilheiros, nas montanhas.

— Pela «D. N. B.» sabe-se que a artilharia costeira do exército alemão abriu fogo eficaz contra navios inimigos ancorados na baía de Kronstadt. A aviação alemã atacou, de dia e de noite, aerodromos e comunicações ferroviárias dos soviets.

— Sabe-se pela «U. P.» que um combóio alemão foi atingido em cheio ficando destruídas a máquina e a maior parte das carruagens e vagões. Morreram mais de 2.000 soldados inimigos.

— Diz a «R. R.» que o jornal *Estrela Vermelha* admite que a vanguarda alemã tenha entrado em Rossosh, na linha ferroviária de Moscovo a Rostov, a 200 quilómetros a sul de Vorone.

— A «U. P.» diz que o informador militar anunciou que os fortes contra-ataques desencadeados pelas tropas chinesas obrigaram os japoneses a recuar até às portas das cidades de Man-Cheng e Fu-Cheu, mas que cêrca de vinte mil soldados nipónicos cercavam Lis-Hul, onde está instalado um importante aeródromo aliado. Acrescentou que a ofensiva chinesa contra o Kiang-Si paralisou o avanço da tenaz japonesa, pelo lado ocidental, num raio de cêrca de setenta e cinco quilómetros que domina o caminho de ferro Nan-Chang-Hang-Cheu. Depois da reconquista da cidade de Kwel-Ki—continuou o referido informador militar—as fôrças chinesas avançaram cêrca de sessenta quilómetros na direcção Sudoeste e reconquistaram a cidade de Kin-Ki. Pela primeira vez, durante esta campanha, os bombardeiros chineses estão a auxiliar as tropas que defendem o caminho de ferro Nan-Chang-Hang-Cheu, numa distância de oitenta quilómetros, aproximadamente.

— A «E. T.» diz que, segundo notícias fidedi-

gnas aumenta cada vez mais a onda de sabotagem e resistência nos Balcãs. O «eixo» tenta deprimi-la, por meio de actos terroristas sempre mais numerosos. Na Grécia foi dinamitada a via férrea da linha que liga Atenas a Salonica, perto de Yeigire morrendo quarenta soldados. Ficaram feridos cem soldados neste atentado ferroviário. Em Sofia incendiou-se um combóio carregado de petróleo que se encontrava na linha do desvio. Após o assassinio de três soldados alemães, em Atenas, foram fuzilados duzentos gregos. Na Bulgária os tribunais militares condenaram à morte 68 soldados acusados de actividade subversiva.

— Diz a «O. F. I.» que grupos de trabalhadores dedicam-se em toda a região do Sul do Yun-Nan a fazer saltar pontes, destruir linhas férreas, estradas, etc., com o fim evidente de bloquear temporariamente um ataque nipónico pelo Sudoeste da China. Várias colunas chinesas batem em retirada para a fronteira sino-birmana, ao passo que unidades de outras forças chinesas tomam posições defensivas em todos os pontos ameaçados da fronteira da China. A linha férrea que liga Kuming à Indochina francesa foi destruída numa extensão de 150 quilómetros com o objectivo de eliminar uma possível via de penetração dos japoneses.

— Sabe-se pela «U. P.» que os jornais suíços foram informados de que, em várias cidades da zona ocupada da França, se registaram novos actos de sabotagem em fábricas, nas vias férreas e estações ferroviárias, pontes e geradoras de electricidade. Foram efectuadas numerosas prisões e as autoridades militares alemãs de ocupação estão a estudar a maneira de terminar rapidamente um tal estado de coisas.

— Diz a «O. F. I.» que na região de Taganrog, as forças germano-romenas exercem grande pressão ao longo da linha do caminho de ferro, que liga Taganrog a Rostov. O facto de as tropas aliadas terem retomado a iniciativa neste sector é interpretado como indicio de que a ofensiva alemã contra Rostov está próxima. Ofensiva esta que marcará o início da campanha para a conquista do Cáucaso.

— Pela «E. T.» sabe-se que o comunicado do Quartel General informa que os chineses continuam a sua pressão sobre Ten-Chung, cidade da província de Yun-Nan, situada na estrada das Caravanas que se liga à da Birmânia em Paoshan. Os chineses ocuparam numerosos pontos estratégicos a Leste. Na província de Che-Kiang, na fronteira oriental marítima da China, os japoneses continuam a avançar em direcção a Kenteh e Ivu, no caminho de ferro de Hang-Cheu.

— Diz a «E. T.» que no Norte da França foram atacadas fábricas de munições e entroncamentos ferroviários. Uma fábrica de material de guerra foi seriamente atingida e outra foi incendiada.

Os abusos

na venda de bilhetes de caminhos de ferro

Pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações foi publicado o seguinte decreto:

«Tem o Governo conhecimento de que pessoas sem escrúpulos e apenas animadas por propósitos de lucros condenáveis estão desenvolvendo uma actividade reprovada, criando dificuldades sérias a quem necessita aproveitar-se dos combóios e dos automóveis das carreiras de serviço público.

Tornando-se, por isso, urgente impedir o agravamento injustificado de situações que os reflexos da guerra tornam já difíceis, usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2 art.º do 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — Considera-se crime punido nos termos deste decreto-lei a compra, para revenda, de bilhetes de passageiros em caminho de ferro ou em automóveis de carreiras de serviço público.

Art. 2.º — Os agentes do crime previsto no artigo anterior serão punidos com prisão correccional, nunca inferior a um ano. § único — A prisão correccional a que se refere este artigo em caso algum para poderá ser suspensa ou substituída por multa.

Art. 3.º — A condenação de qualquer funcionário ou empregado das Companhias de Caminhos de Ferro e das empresas concessionárias de carreiras de serviço público, pelo crime previsto no artigo 1.º importará, sempre, a perda dos seus cargos e a incapacidade permanente de poderem, de novo, exercê-los.

Art. 4.º — Nos casos de reincidência, serão os agentes do crime previsto neste decreto-lei punidos, ainda, com a pena de desterro de um a seis anos.

Art. 5.º — Os arguidos presos em flagrante delito serão imediatamente enviados ao tribunal competente, aguardando, sob prisão, o seu julgamento.

Art. 6.º — O conhecimento e o julgamento dos crimes de que trata este decreto-lei pertencem, nas comarcas de Lisboa e Porto, ao Tribunal Militar Especial criado pelo art. 13.º do decreto-lei n.º 23.203, e, nas restantes comarcas, aos tribunais da comarca.

Art. 7.º — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações determinará as providências que entender necessárias para assegurar, por forma regular e conveniente, a venda de bilhetes ao público, e resolverá quaisquer dúvidas que a aplicação deste diploma possa suscitar».

Ecce & Comentários

P o r S A B E L

Novos modelos de carros eléctricos

na Alemanha

UMA revista da especialidade informa que, após dois anos de aturados estudos, realizados pelas empresas de viação eléctrica da Alemanha e pela indústria fabricante de carros eléctricos, se assentou nos planos definitivos de doze modelos-tipos diversos, capazes de satisfazerem as exigências do serviço e corresponderem às necessidades próprias de todas as localidades e cidades que usam tal meio de transporte.

Logo que termine a guerra, far-se-á com a máxima brevidade possível a inteira substituição de todo o material circulante pelos referidos modelos-tipos. Porém, como na Alemanha umas vias têm 1.435 milímetros de bitola e outras só 1.000 milímetros aqueles doze modelos deverão ser construídos em duas versões, consoante a largura da via. Todos estes modernos tipos projectados terão duplas portas de acesso, de forma que, na plataforma da retaguarda e na da vanguarda, dois passageiros possam entrar e outros dois sair, ao mesmo tempo. As portas dispõem de largura bastante para a entrada até de carrinhos de criança, os quais podem seguir na plataforma, onde cabem à vontade. O guarda-freio tem um cómodo assento, munido de uma aparelhagem eléctrica para aquecimento dos pés, no inverno.

Da plataforma, muito ampla, para o interior do carro, há que subir um degrau apenas com 18 cent. de altura, portanto absolutamente acessível. Quanto à disposição e número de lugares sentados preveem-se diferentes modalidades. Assim, os carros de 2 e 3 eixos devem vir a possuir 19-22 lugares, e os de 4 eixos 29-32, representando a cifra menor o número dos assentos transversais, reversíveis consoante a direcção da marcha, e compreendendo a maior também os assentos fixos laterais.

Para conveniente elucidação do público, acêrca das várias carreiras, cada carro ostentará à frente e ao alto, bem visível, a indicação do terminus da linha e o algarismo de ordem desta. A sua iluminação exterior apresentar-se-á igualmente muito melhorada, dispondo de projectores de vanguarda, luz trazeira e luz de travagem, tal qual como os atuais «auto-omnibus». Finalmente, a sua marcha não só será ainda mais rápida, mas também incomparavelmente mais suave que a dos carros agora em serviço, visto estarem equipados com motores mais potentes, e todos os apoios assentarem em borracha.

A necessidade de limitar a velocidade dos automóveis

SEGUNDO comunicaram as entidades oficiais competentes de Berlim, continua a verificar-se ser devido a excesso de velocidade a grande parte dos desastres de viação ocorridos. Tomaram-se, por isso, novas importantes medidas destinadas a limitar e moderar as marchas dos veículos automóveis nas estradas alemãs, a fim de procurar diminuir a cifra daqueles accidentes.

Assim, dentro das povoações foi limitada a 40 quilómetros por hora a velocidade máxima de todos e quaisquer veículos automóveis. Fora das povoações e nas auto-estradas esse limite máximo eleva-se a 80 quilómetros para os automóveis ligeiros e motocicletas, com ou sem «side-car» enquanto que para os veículos de carga, para os de transporte colectivo de passageiros e quaisquer outros é simplesmente de 60 quilómetros à hora. Sobre o que deve considerar-se compreendido no conceito de «povoação», lê-se num diploma dimanado das mesmas

instâncias oficiais que a «povoação» abrange todo o percurso que se estende entre as duas placas sinalizadoras com o nome da povoação propriamente dita, situadas, para que segue num dado sentido, uma à direita e outra à esquerda da estrada, respectivamente à entrada e à saída da povoação.

O estabelecimento desta limitação máxima, porém, de maneira nenhuma autoriza o conductor a seguir sempre nessa marcha e sem mais preocupações de segurança. Com efeito, o parágrafo nono do regulamento em vigor desta matéria estipula, expressamente, que o conductor tem o dever de nunca exceder uma velocidade tal que em todo e qualquer momento lhe permita observar e cumprir rigorosamente as prescrições e as regras da circulação, bem assim parar o carro, em caso de perigo, a tempo.

É interessante, como termo de comparação, notar que em Portugal vigoram paralelamente princípios jurídicos muito semelhantes, pois o chamado código da estrada português preceitua, a este respeito, que o conductor deve limitar-se a uma velocidade máxima tal que, em toda e qualquer emergência, seja senhor do movimento do carro que conduz e possa dominá-lo inteiramente.

O «Metro» de Paris

O metropolitano de Paris, cujas primeiras linhas foram inauguradas em 1900 quando da Exposição Universal, custando o quilómetro três milhões de francos, foi e ainda é o meio de transporte mais rápido do interior da capital da França. Este grande melhoramento conquistou uma viva simpatia entre a sua população, e os melhoramentos sucederam-se até ao início da guerra actual.

O país das Luzes reduziu a energia a 25 % e os caminhos de ferro eléctricos também tiveram seu castigo, não escapando o metropolitano, do qual poucas estações funcionam. A iluminação é de terror. As poucas estações que restam ao serviço; os seus corredores; as escadas, e todas as demais dependências subterrâneas, parece terem sofrido grave cataclismo. Mas é necessário, e o «Metro» fez uma, economia de 36.000 Kw por dia. A paragens dos ascensores e das escadas rolantes provocou uma diminuição diária de 10.000 Kw.

O «Metro» era um grande complemento da vida parisiense. Às 5 da manhã já o seu movimento era grande. Tudo parado: 347 estações; milhares de motores; uma centena de ascensores e escadas rolantes; 130.000 lampadas.

Que saudades nos fazem os bons dias de sossêgo.

Um túnel

CINQUENTA milhões de libras dinamarquesas custou o tunel de Rotterdam, sob o leito do rio Moas. A sua construção terminou, depois de muitas contrariedades. Tem dois quilómetros de comprimento e dizem os telegramas das Agências estrangeiras que «no género» é o mais extenso da Europa.

Sol, Limitada

Na III série do «Diário do Governo» de 23 do mês passado, foi publicada a escritura de constituição da sociedade por cotas «Sol, Limitada», com sede em Lisboa, tendo como objectivo a indústria de publicações periódicas e outras edições.

O capital social é de 73 contos, correspondente às cotas, integralmente realizadas, dos sócios Alberto Lelo Portela (53 contos) e José Jaime Barbosa Lima (20 contos). Ambos têm poderes de gerência, mas se estes forem retirados ao primeiro, ser-lhe-á atribuída, a título de indemnização, a importância de 300 contos.

aviacão

No vôo Roma-Tóquio-Roma,

realizado, recentemente, por aviadores italianos,

foram empregados os processos
de navegação astronómica
do aviador GAGO COUTINHO

ESTÁ de parabens a aviação italiana pelo êxito, na verdade formidável, do «raid» Roma-Tóquio-Roma levado a efeito, recentemente, por um trimotor «Savoia-Marchetti-65», com a potência total de 2.400 cavalos, precisamente um avião de série que se encontra ao serviço na carreira Roma-Lisboa. O êxito dessa viagem não só cobre de glória a Itália, abrange, também, a aviação de todo o mundo, pelas possibilidades que, brilhantemente, lhe vem afirmar e prometer, e toca-nos do mesmo modo a nós portugueses e talvez muito mais a nós do que aos outros, porque nêsse «raid» maravilhoso, de que tanto e justamente se orgulham os italianos, foram adoptados os processos de navegação astronómica que o sábio almirante Gago Coutinho aplicou, com o seu famoso sextante, na primeira travessia do Atlântico-Sul, na companhia do malogrado aviador Sacadura Cabral. Efectivamente, estando o trimotor sujeito a todos os riscos da guerra, de mais a mais obrigado a sobrevoar regiões inimigas, houve que recorrer à utilização do sextante de Gago Coutinho, pois era impossível obter informações meteorológicas fôsse onde fôsse.

O trimotor «Savoia-Marchetti» percorreu a distância, ida e volta, de 46.000 quilómetros. Feita a descolagem de Roma, aterrou na ilha de Rhodes, no Mediterrâneo Central, onde se abasteceu com um formidável «pleno» de essência, a-fim-de percorrer a grande etapa da viagem: 14.000 quilómetros, que foi coberta em 48 horas e teve o seu termo num aeródromo da costa do Pacífico, ocupado pelos japoneses. Daí seguiu a aeronave para Tóquio.

Em idênticas condições se efectuou a viagem de regresso.

A equipa era constituída pelo tenente-coronel Moscatelli, major Mário Curto, capitão Públio Magini, alferes Mazzotti e furriel Ernesto Leone.

Algumas palavras sobre a vida profissional e heroica de cada um desses tripulantes.

O tenente-coronel Moscatelli, comandante da equipa, nasceu em Pesaro, em 18 de Agosto de 1905. A 17 de Junho de 1927, isto é com 22 anos, é promovido a alferes da Arma de Aeronáutica. No ano imediato é-lhe concedido o «brevet» de piloto militar, revelando-se desde logo um magnífico e audacioso piloto de caça. Promovido, mais tarde, a comandante de formações de acrobacia, tomou parte com estas no cruzeiro da Europa Oriental, em 1930. Pouco tempo depois participava na corrida aérea Istres-Damascos-Paris. Em Janeiro de 1938 iniciou a sua brilhante actividade como piloto transatlântico, tomando parte no vôo dos «ratos verdes», de Roma ao Rio de Janeiro. Desde então realizou 22 vezes a travessia do Atlântico. Tem no seu activo mais de 3.000 horas de vôo efectuados tanto em paz como em guerra e em todos os céus do Mundo. Durante mais de um ano exerceu o cargo de chefe da Missão Aeronáutica Italiana junto do governo brasileiro.

Durante 18 anos de serviço militar, distinguiu-se na aeronáutica como piloto hábil, técnico sabedor e, finalmente, comandante valoroso, com um poder raro de persuasão e entusiasmo. É condecorado com uma medalha de ouro e duas de prata de Valor Aeronáutico e com uma de prata de Valor Militar, esta última conquistada na guerra de Espanha.

O major Mário Curto nasceu em 1911, sendo nomeado oficial em 1933. Tomou parte na campanha etíope, conquistando então duas medalhas de bronze de Valor Militar. Distinguiu-se também na guerra de Espanha, tendo ali obtido a sua terceira medalha de bronze de Valor Militar. Durante o actual conflito comandou a sua formação em duas batalhas no Mediterrâneo e na Marmarica, conquistando mais duas condecorações de mérito militar.

O capitão Públio Magini nasceu em Massa, em 1910. Laureado em química, foi admitido na aeronáutica como oficial de complemento, tendo, mais tarde, passado ao efectivo por mérito extraordinário. Foi professor de navegação e radiogonometria em várias escolas de pilotagem. Fez parte do Corpo de Aviação Italiano em operações sobre a Mancha e entrou também no célebre vôo de Roma a Asmara, na Etiópia, quando, em Maio passado, os aviadores italianos foram ali levar a mensagem da Pátria.

O alferes Mazzotti tem também uma longa folha de serviços prestados à pátria, quer como voluntário na África Oriental, quer como participante do Corpo Aéreo que operou na Mancha. Passou depois à especialidade do vôo sem visibilidade, onde se tem distinguido.

O furriel Ernesto Leone, que tem 36 anos de idade, participou como mecânico no cruzeiro transatlântico do marechal Balbo. Já atravessou oito vezes o Atlântico, devendo completar em breve cerca de 200.000 quilómetros de vôo.

São estes os homens que acabam de coroar com novos títulos de glória a nobre aviação italiana.

Os caminhos de ferro alemães

e os seus problemas

Um vasto plano para ser posto em execução mal termine a guerra

A PESAR de se encontrar empenhada numa grande guerra, a Alemanha não deixou, todavia, de prestar tódia a sua atenção aos seus problemas internos, quer de ordem económica, quer de ordem industrial, enfim, a todos os seus problemas de fomento. Entre estes figura o dos caminhos de ferro. É notável, torna-se cada vez mais notável o que as autoridades alemãs estão a fazer no sentido de desenvolver as suas linhas férreas, tendo já elaborado vastos planos que serão postos em execução, mal termine a guerra. Além de já ter uma rede de auto-estradas moderníssima, a Alemanha deseja também garantir um tráfego ferroviário que possa satisfazer todas as exigências.

Nesta ordem de ideas, encontra-se em estudo a construção de uma rede especial de linha férrea para "rápidos" de longo curso, devendo as instalações de caminho de ferro já existentes ser melhoradas e modernizadas o melhor possível, segundo as experiências da guerra actual e as do tempo de paz.

Já antes do Outono de 1939, os Caminhos de Ferro do Reich haviam desenvolvido grandes esforços a fim de que pudessem corresponder plenamente às exigências da vida nacional, que então começavam a avolumar-se. Com o início da guerra foi também muito reduzido o tráfego de automóveis tanto para o transporte de pessoas como para o de mercadorias. Os transportes em navios de cabotagem, por seu lado, acabaram quasi por completo.

Entretanto, conseguiu-se aumentar consideravelmente o tráfego nas vias fluviais da Alemanha, mas o esforço neste sentido não foi bastante para aliviar de maneira suficiente o tráfego ferroviário. Em 1941, o movimento nos caminhos de ferro ainda aumentou de 15 a 20 por cento, em comparação com o de 1939. Basta olhar para um mapa para se ver que, presentemente, os caminhos de ferro alemães têm de atender às necessidades de transporte, num espaço aproximadamente 5 vezes maior do que o de antes da guerra.

Quem fizer uma tentativa para verificar quais os problemas que terão de ser resolvidos no futuro, verá imediatamente que é indispensável abrir novos caminhos. Não resta dúvida de que tanto o automóvel como o avião terão a seu cargo, num futuro próximo, as viagens urgentes e o transporte de mercadorias de

grande valor. Um meio de transporte é caracterizado por quatro factores: velocidade, segurança, comodidade e preço. Este conjunto ainda não foi atingido no que respeita ao automóvel e ao avião.

Outro ponto que se deve ainda considerar é o facto de, na actual rede ferroviária, existirem lado a lado todas as espécies de tráfego. Como no caso dos comboios marítimos, todos os cálculos técnicos e económicos têm que se basear sempre no elemento mais vagaroso. Chega-se, portanto à conclusão de que é necessário realizar as condições para um tráfego ferroviário rápido, semelhante ao de veículos automóveis, nas auto-estradas do Reich. Também é necessário ter em consideração o tráfego de passageiros nos arredores das grandes cidades. Certamente, o subúrbios das urbes importantes terão grande desenvolvimento, depois da guerra, em consequência do florescimento económico, de forma que, por exemplo, Berlim, Viena, Hamburgo, Munich, Praga, assim como as cidades do Ruhr, terão de espalhar a sua população por áreas muito maiores do que as actuais. No transporte de passageiros e mercadorias de longo curso, haverá, provavelmente, uma revolução. Num futuro não muito distante, poder-se-á contar com uma rede ferroviária percorrida por locomotivas eléctricas, à velocidade de 100 a 120 Km. à hora, enquanto que, no tráfego de passageiros, comboios a 240 Km. à hora não representarão nada de extraordinário.

A economia de tempo que isto representa, verifica-se facilmente pelo seguinte exemplo: a viagem de Berlim a Munich faz-se agora em 8 ou 10 horas; no futuro, poderá fazer-se, sem qualquer paragem, em cerca de 3 horas. Três paragens aumentariam o tempo em quinze minutos e seis, em trinta. Isto já se podia conseguir com os sistemas de caminhos de ferro actuais. Mas conhecem-se hoje novos sistemas que permitirão grandes aumentos de velocidade, com a mesma ou até com mais segurança. O tráfego eléctrico, em linhas férreas especiais, é a melhor maneira de realizar os desejos de segurança, velocidade, pontualidade, limpeza, comodidade e economia, numa rede ferroviária moderna, para "rápidos" de longo curso. Também se podem fazer transportes de grandes cargas com a maior rapidez.

De futuro, não se poderá gastar carvão nas locomotivas a vapor, em virtude de se tratar de uma matéria prima demasiadamente importante. Já hoje, os caminhos de ferro do Reich consomem cerca de 8,5 por cento de toda a produção hulheira alemã. Esta quantidade é mais do que a que se gasta para o fornecimento de energia eléctrica a toda a Alemanha. Foi verificado cientificamente que o consumo de energia por locomotivas a vapor, por quilómetro tonelada, é quatro vezes maior do que nas linhas eléctricas. Além disso, é preciso ter em consideração que, no caso de uma electrificação em grande escala, desaparecem os vastos transportes de carvão, o que seria um alívio muito considerável para o restante tráfego de merca-

Centenário dos caminhos de ferro da Silésia

A direcção dos caminhos de ferro em Breslau, resolveu festejar brevemente o centenário dos caminhos de ferro da Silésia, cujo primeiro trôço foi inaugurado em 1842 e partia de Breslau, centro do Sueste alemão, para terminar em Ohlan.

Já nessa altura se calculava que seria necessário, um dia, fazer o prolongamento das linhas até Posen, e numerosos planos foram elaborados com êsse fim.

A sua construção deve-se à iniciativa de algumas sociedades particulares e individualidades importantes. A linha Breslau-Posen inaugurou-se em 1856 e a de Lissa a Glogau em 1857. Êsses novos trôços perfaziam um total de 211 quilómetros.

Milão vai ter um "metropolitano"

O Conselho Municipal de Milão aprovou o projecto de um caminho de ferro subterrâneo. Inicialmente êste "metropolitano" possuirá uma linha central, que sairá de Sesto San Giovanni e terminará no subúrbio de Madalena, passando pela Estação Central, Praça Dom e a Estação do Norte. A secção entre estas duas estações é de duas milhas e meia de extensão.

dorias, pois o carvão para as locomotivas, na Alemanha, tem de ser transportado através de uma distância de 400 Km., em média, antes de chegar ao "fourgon", no qual percorre, novamente, 200 a 300 Km., antes de ser consumido. Pela electrificação será aumentada a capacidade das linhas férreas, será reduzido o pessoal de serviço, e o tráfego ficará muito mais económico. Impõem-se, portanto, a electrificação para os "rápidos". Com a locomotiva eléctrica, consegue-se geralmente o dôbro, e muitas vezes, até o triplo dos resultados obtidos pela locomotiva a vapor.

A transformação das linhas para o movimento eléctrico dará à indústria alemã grande e novo impulso. Ao mesmo tempo, ficarão reservados para ela preciosas quantidades de matéria prima resultante da economia no consumo de carvão.

Êstes e outros factores económicos e técnicos tiveram influência decisiva na resolução dos dirigentes dos Caminhos de Ferro do Reich, para a elaboração de projectos tendentes ao futuro desenvolvimento da rede ferroviária. Immediatamente após o termo da guerra, a Grande Alemanha começará a construção de uma rede de linhas para "rápidos" de longo curso, movidos electricamente, independentemente das linhas actuais, como se dá com as auto-estradas.

A "Volta ao Mundo"

Pelo Eng.º CHARLES SALNERO

Lista Negra

Isto de listas negras não passa de historietas que estão em voga neste periodo agitado da guerra.

Um recente telegrama de Washington comunica que o Departamento do Estado publicou uma "lista negra" contendo 1.800 firmas comerciais de Portugal, Espanha, Suécia, Turquia e Suíça. Incluindo as firmas da América Latina, a "lista negra" contém agora, aproximadamente, 5.000 firmas. Causa surpresa a inclusão na "lista" do industrial sueco Axel Wennrgren, que chegou recentemente ao México, vindo do Perú e transferiu a matrícula do seu iate "Cruz do Sul" para o México.

No final da guerra gostaríamos de saber quais as firmas que estão excluídas das mil e uma listas negras.

A fuga dum general

Quando da Grande Guerra (914-917) Henri Giraud, oficial do Exército francês, foi feito prisioneiro, recolhendo ao campo de concentração de Saint-Quetin. Daqui conseguiu fugir, disfarçado em camponês e, passando as linhas alemãs, na Holanda, chegou a França.

Agora, depois da catástrofe da França, o mesmo Henri Giraud, general dum exército desmantelado, foi feito prisioneiro e encarcerado na fortaleza de Koenigstein. Adoeceu, e êsse motivo forte deu lugar a concessões especiais ao bom oficial que tinha uma liberdade absoluta, liberdade da qual se aproveitou para novamente se pôr em fuga.

Apareceram notícias em letras gordas, e algumas diziam que se oferecia 100.000 marcos pela sua recaptura, mas estas notícias já muito longe do sucedido.

Depois, depois, isto é como as histórias, o general foi a Vichy e conferenciou com as altas individualidades que dirigem os destinos da França.

E, era uma vez uma história!...

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

ESPECTACULOS

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

O relógio e o tempo... no D. MARIA II

Teve duração efémera a peça de Antony Aemstrong que Henrique Galvão verteu livremente para português com o título «O relógio e o tempo», que, é nem mais nem menos do que o «Alibi de 10 minutos» que faz parte da coleção das novelas policiais e que, se não estou em erro, foi traduzida por Adolfo Coelho.

Gosto imenso das peças dêste género, no entanto esta a que me refiro, tem um contra muito grande, pois logo no princípio do primeiro acto se adivinha o desfecho, tirando assim o interesse ao espectador. Além disso a repetição de cenas completas do «sonho e da realidade», tornam a representação um pouco fastidiosa, se bem que haja certas variantes na «realidade» que não apareceram no «sonho».

A peça está bem escrita e bem feita, principalmente nas investigações policiais cheias de lógica e de dedução, não havendo contudo provas bastantes para condenar um criminoso, ainda que os magistrados tivessem quasi a certeza de que tinha havido crime e não suicídio.

Até mesmo os diálogos ao telefone, são curiosamente apresentados.

A interpretação por parte do «grupo dos novos» do teatro D. Maria II foi perfeita.

Lalande, a única figura feminina da peça, foi absolutamente amorosa e confiada no amor de um perfeito canalha que, na morte, teve o castigo merecido.

Luiz Filipe, de um cinismo atroz e revoltante, morrendo duas vezes em cena (sonho e realidade), compoz bem a figura.

Vilaret foi o actor sóbrio e correcto de sempre, no assassino, ponderado e sabedor dos prós e contras, pela força das circunstâncias.

Virgílio Macieira, no notário cumpridor dos seus deveres e sempre atarefado com trabalho, muito certo.

Pedro Lemos, no creado confidente do patrão e tão patife como ele, representou muito bem.

Paiva Raposo e Augusto Figueiredo, nas autoridades policiais, estiveram bastante correctos.

Henrique Santos, pouco tem que fazer no gerente do restaurante.

Encenação boa de Robles Monteiro e interiores da cena única, cuidados pela grande artista Amélia Rey Colaço, que tem um bom gosto extraordinário.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 22 — «O outro eu».

VARIEDADES — 21 e 23 — «O Danúbio Azul».

APOLO — 21 e 23 — «A formiga».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Vôo de águias».

OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Um crime sem importância».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Agosto de 1892)

Congresso de caminhos de ferro

Da Comissão Russa do Congresso recebemos o amavel convite para que a nossa *Gazeta* se fizesse representar n'aquella reunião.

Circumstancias bem contra a vontade do nosso director impediram-n'o de, segundo os seus desejos, ir assistir ás interessantes sessões do congresso. Encarregámos, portanto, d'esta honrosa missão, para nós, o nosso collega e amigo sr. Manuel Emygdio da Silva, administrador da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Portuguezes, do qual esperamos começar em breve a publicar interessantes artigos sobre o fim da sua viagem.

O sr. Manuel Emygdio da Silva é um trabalhador infatigavel a quem a intelligencia e a dedicação aos assumptos ferro-viarios tem levado desde o logar de empregado d'aquella companhia até o de um dos seus mais competentes directores.

Isto nos garante, e aos leitores d'esta *Gazeta*, como serão de fonte competente as informações que esperamos das sessões do congresso.

Ao distincto presidente da secção russa e á commissão internacional de congresso agradecemos o convite com que honraram o nosso jornal.

Em consequencia das noticias da invasão do cholera em S. Petersburgo, desistiram de ir áquella capital todos os commissiónados portuguezes que se preparavam para representar as differentes linhas ferreas do nosso paiz, comparecendo apenas os srs. Mendes Guerreiro e Manuel Emygdio da Silva, que ha tempos se achavam em Paris e de lá partiram directamente para a capital da Russia.

A Companhia real, pela sua parte, mandou uma noticia resumida das suas linhas, acompanhada de varios mappas estatísticos e dois traçados, um das linhas em volta de Lisboa e outro de toda a rêde, completa com a restante rêde da peninsula.

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 cieiço.

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

G
L
Y
C
O
L

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.

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 selos do correio, nome e morada

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 168, I série, de 21 de Julho, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 32:158

O decreto-lei n.º 31:409, de 21 de Julho de 1941, e o regulamento do regime dos vagões particulares, aprovado pela portaria n.º 9:839, da mesma data, regulam, respectivamente, o exercício de propriedade e as condições de admissão à circulação de vagões de propriedade particular na rede ferroviária nacional, mas não estatuem sobre as condições de exploração desses vagões, quer quando em serviço de tráfego interno, quer quando affectos ao tráfego internacional. Não prescrevem também os mesmos diplomas as obrigações que em contra-partida das vantagens que usufruem, possam derivar, para os proprietários desses vagões, de possíveis necessidades de interesse público geral e apenas se referem à sua requisição no caso de mobilização militar.

A circulação de vagões das empresas ferroviárias para fora das suas redes foi prevista nas pautas alfandegárias em regime de exportação temporária e está regulada pelos contratos de troca de material entre os caminhos de ferro e-panhóis e portugueses.

Na lei se encontra, porém, preceituado quanto à saída e ausência da rede nacional dos vagões de propriedade particular matriculados nas empresas ferroviárias portuguesas nem sobre a circulação nos nossos caminhos de ferro de vagões de propriedade particular matriculados nas redes e-panholas.

Importa, portanto, regular para todos os vagões particulares — tanto os matriculados em empresas ferroviárias nacionais, como os matriculados em caminhos de ferro estrangeiros ao serviço da rede nacional — as condições de exploração do tráfego, quer interno quer internacional, a conveniente utilização do nosso material de transporte, dentro ou fora da rede portuguesa, e do material particular estrangeiro que circule na nossa rede.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do

artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A saída e exploração, fora da rede ferroviária nacional, e a circulação e exploração, na rede nacional, de vagões de propriedade particular matriculados em empresas ferroviárias portuguesas, e bem assim a entrada, circulação e exploração, na rede nacional, de vagões de propriedade particular matriculados em empresas ferroviárias estrangeiras ficam sujeitas às disposições do presente decreto-lei e às demais prescrições técnicas e administrativas que foram fixadas em regulamento aprovado por portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º Os vagões particulares matriculados nas empresas ferroviárias nacionais não poderão ser alugados a firmas individuais ou colectivas estrangeiras ou, de qualquer modo, sair da rede nacional sem prévia licença de saída passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá sempre determinar, mediante aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o regresso dos vagões ausentes à rede nacional.

Art. 3.º Quando o justifiquem necessidades prementes e inadiáveis de interesse público, as empresas ferroviárias poderão requisitar, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, vagões particulares matriculados na rede nacional para reforçar o seu material de transporte affecto ao serviço público.

§ 1.º A requisição dos vagões será feita em regime de aluguer.

§ 2.º Os preços do aluguer serão estabelecidos entre as empresas e o proprietário do vagão, recorrendo-se à arbitragem na falta de acôrdo.

Art. 4.º Mediante licença passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, as firmas portuguesas poderão utilizar no tráfego internacional vagões matriculados em redes estrangeiras.

Art. 5.º Quando não haja perigo para o serviço público, os vagões das empresas ferroviárias portuguesas poderão ser alugados a entidades particulares ou colectivas, com a prévia aprovação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º Os representantes dos proprietários de vagões particulares matriculados no estrangeiro e os arrendatários ou concessionários, sob qualquer título, desses vagões são responsáveis, perante as autoridades portuguesas, por todas as infracções às disposições que vigorem em relação à circulação e exploração desses vagões.

Art. 7.º As infracções às condições reguladoras da entrada, saída, circulação ou exploração dos vagões a que se re-

LANIFICIOS PARA HOMENS E SENHORAS
QUERE VESTIR BEM COM ECONOMIA?
PEÇA AMOSTRAS DE LANIFICIOS 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.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

fere o presente decreto-lei serão punidas com o embargo do vagão e com pena de multa, variável com a gravidade da contravenção, mas que não poderá exceder 20.000\$. A multa será elevada ao dôbro no caso de reincidência.

Art. 8.º As importâncias que forem cobradas, em consequência da aplicação deste decreto-lei, sob a forma de multas, taxas de licenças e emolumentos devidos nos termos regulamentares constituirão receita de Fundo especial de caminhos de ferro.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

O «Diário do Govêrno», n.º 168, II série de 21 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, anulando a concessão especial estabelecida pelo n.º 3.º do E. n.º 1:576, de 1 de Maio de 1940, pela qual as remessas de toros para minas, por descascar, e a madeira serrada para caixas, em pacotes, quando destinados a exportação pela barra da Figueira da Foz, e os toros por descascar, para minas, quando destinados à fronteira de Vilar Formoso, com o percurso mínimo de 150 quilómetros, vinham disfrutando da aplicação do multiplicador 6.

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual são alterados os preços de transporte que hoje vigoram para diferentes rubricas de madeiras e de palha, prensada ou não.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, suspendendo a aplicação das tarifas especiais internas n.ºs 6, 15 e 19, de grande velocidade.

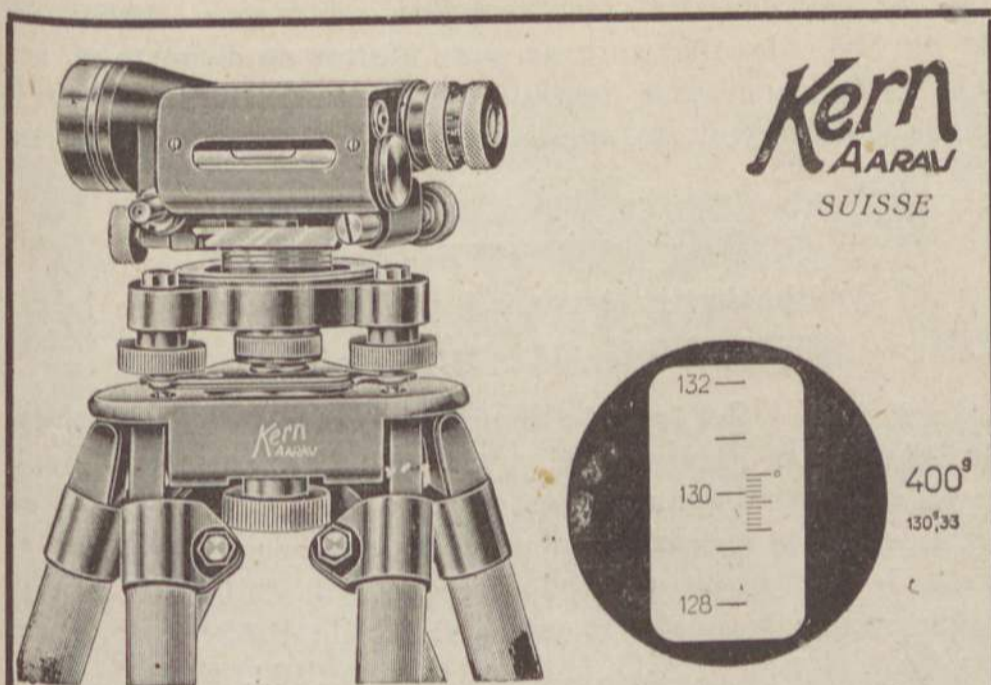
De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, os projectos de aditamento à classificação geral de mercadorias e do aviso ao público apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o primeiro dando novo tratamento à rubrica «Resíduos de bagaço de azeitona» e o segundo anulando as disposições de A. n.º 404, que deixam de ter aplicação

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:666, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto da nova tarifa especial n.º 15, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, para o transporte de mercadorias em combóios especiais.

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 13, de grande velocidade (combóios especiais de mercadorias do mínimo de 100 toneladas de carga ou pagando como tal), apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 20 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa de despesas acessórias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias, alterando as taxas previstas no 4.º aditamento à mencionada tarifa, de 26 de Junho de 1933.

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto da nova tarifa especial n.º 15, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, para o transporte de mercadorias em combóios especiais.



Os níveis KERN do recente modelo NK distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessaria

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L.ª DA


De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto do aditamento à tarifa de despesas acessórias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias, alterando as taxas previstas no 4.º aditamento à mencionada tarifa de 26 de Junho de 1933.

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 14 do corrente, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 13, de grande velocidade (combóios especiais de mercadorias do mínimo de 100 toneladas de carga ou pagando como tal), apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 16 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, anulando o disposto no aviso ao público B-141, de 20 de Abril de 1940, que estabelece a venda a preços reduzidos de bilhetes especiais em combinação com a Sociedade Estoril-Plage.

O «Diário do Governo» n.º 171, I série, de 24 de Julho, publica o seguinte:

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 14 de corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses suspendendo a aplicação dos capítulos I e II do capítulo III da tarifa especial n.º 4 (Passageiros).



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

O «Diário do Governo» n.º 175, II série, de 29 de Julho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 24 de Abril de 1937, aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 24 de corrente, os projectos de aviso ao público apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta anunciando a reabertura dos apeadeiros do Sobral, Baraçal e Costeira, ficando assim alterado o aviso ao público E. n.º 1:593, de 20 de Fevereiro do ano em decurso.

O «Diário do Governo» n.º 177, II série, de 31 de Julho, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 24 do corrente, os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, anunciando a reabertura dos apeadeiros de Sobral, Baraçal e Costeira, ficando assim alterado o aviso ao público E. n.º 1:593, de 20 de Fevereiro do ano em decurso.

O «Diário do Governo» n.º 161, II série, de 13 de Julho, 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 projecto do edifício de passageiros a construir no apeadeiro do Paraíso, da linha férrea do Norte.

O «Diário do Governo» n.º 168, II série de 21 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 24 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Guimarães, entre os quilómetros 41,493,5 e 41,529, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Estação, freguesia de S. Miguel das Aves, concelho de Santo Tirso e distrito do Porto, e confronta ao norte e nascente com o Largo da Estação, ao poente com a Rua Conde de Vizela e ao sul com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta de Freguesia de S. Miguel das Aves, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

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