

19.^º do 54.^º ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1942

Número 1315

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

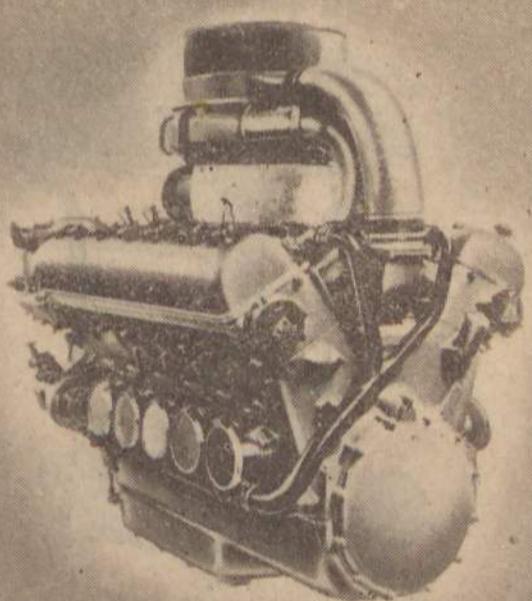
REVISTA QUINZENAL

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



Motor Diesel rápido de 12 cilindros
de 650 CV de rendimento.

O tráfego rápido

A automotora rápida tornou agradabilíssimas também as viagens de longo percurso. As unidades duplas iniciais seguiram-se os comboios triplos e múltiplos. O motor apropriado pôzemo-lo à disposição dos constructores com o nosso tipo sobrealimentado de 600/650 CV.

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

(8)

Marítima e Trânsitos, Lda.

(INSCRITOS NA CAMARA DOS AGENTES TRANSITÁRIOS)

**Transportes internacionais,
trânsitos, reembolsos, etc.****WAGONS COMPLETOS E GRUPAGENS****SERVIÇO ESPECIAL PARA TRANSPORTE
DE FILMES E MATERIAL**

A MAXIMA RAPIDEZ
A MAXIMA SEGURANÇA
TELEFONE 23194
END. TELEG.: "MARTRANSIT"

RUA DA PRATA, 40
LISBOA (Portugal)

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 1.000.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, l.º**TELEFONE 20911****L I S B O A**

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

"A Nova Loja de Candeeiros"

Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUMÚnica casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertence àquela Companhia, tomado respon-
sabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 22942

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: PB X 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

1315

1—OUTUBRO—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 :

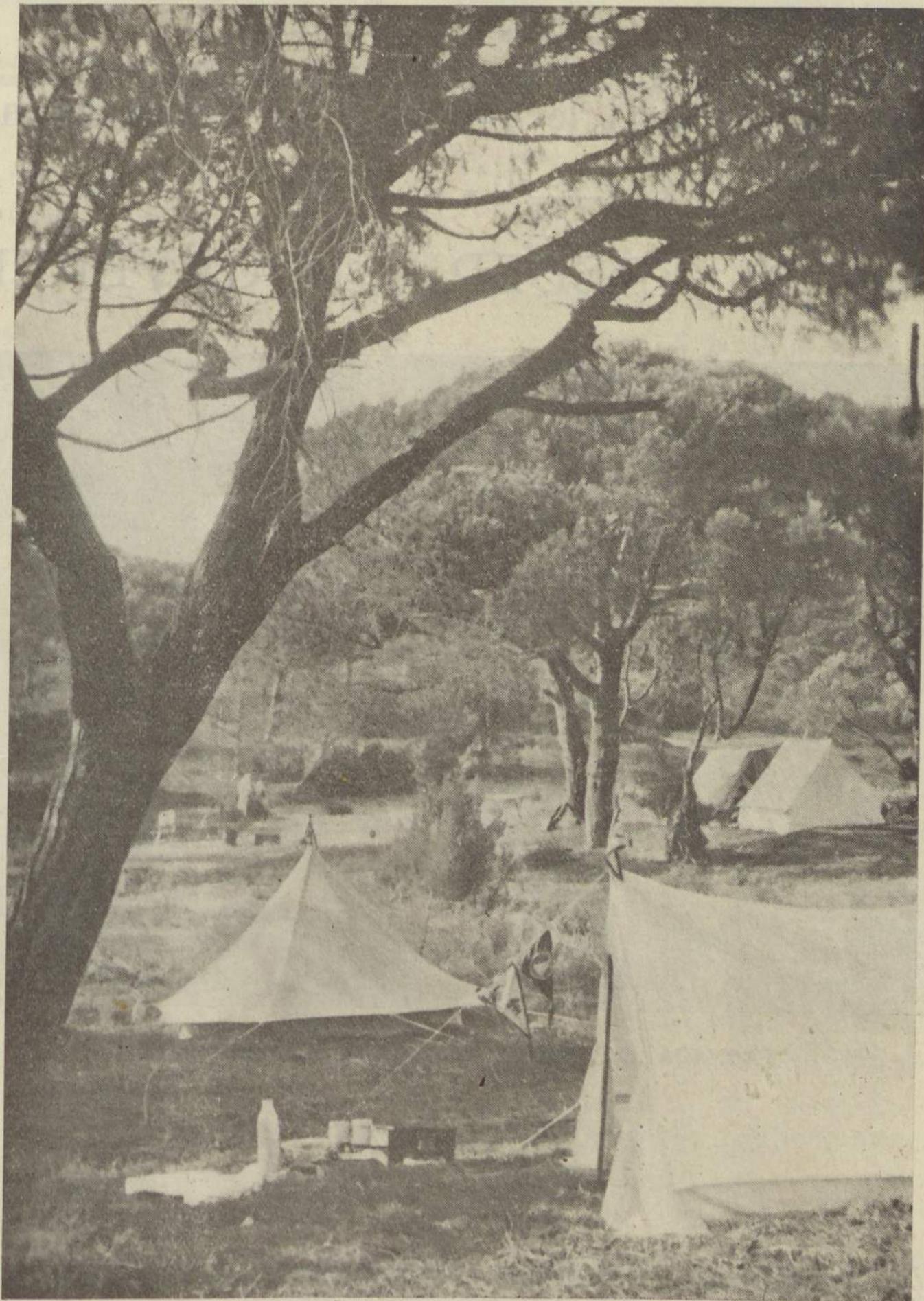
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBAÑO
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**

Pinhal dos Medos (Fonte da Telha)	433
Arsenal do Alfeite, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	435
Notas da Quinzena	436
Para a história das descobertas, pelo Coronel de Eng. ^a <i>Carlos Roma Machado</i>	437
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	441
Publicações recebidas	442
O emprêgo de materiais sintéticos nos Caminhos de Ferro Alemães	442
Gabriel Urigüen	442
Foi restabelecido o expresso Madrid-Sevilha-Huelva	442
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	443
Circulação diária	444
Auto-rails do Vale do Vouga	444
Imprensa	444
Parte oficial	445
Há 50 anos	446



PINHAL DOS MEDOS (Fonte da Telha)
Aspecto de um acampamento

(Cliché de *Ed. Santos*)

ÉCOLE FRANÇAISE DE LISBONNE

25-PATIO DO TIJOLO—TELEF. 20209

Établissement officiel sous le patronage du Gouvernement français

Director: M. FREDERIC POURVERELLE



FACHADA DA ÉCOLE FRANÇAISE DE LISBONNE

Jardin d'Enfants — Ensino Primário e Secundário francês

e Português — Curso nocturno prático de francês para adultos

Reabertura das aulas

SEÇÃO FRANCESA 1 DE OUTUBRO

SEÇÃO PORTUGUESA 6 " "

Arsenal do Alfeite

POR amável oferta do Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, temos presente um grosso volume com o Relatório e Contas, referente à gerência de 1941.

Todos nós que nos orgulhamos do trabalho e da inteligência portuguesa, do nosso forte poder de assimilação e adaptação, gostamos sempre de folhear, com o mais vivo interesse, livros e publicações desta natureza, pois é com êles que comprovamos as nossas excepcionais qualidades de produção e de organização. A leitura dêste Relatório levou-nos, mais uma vez, à consoladora certeza de que o povo português é um povo moço e em marcha e de que, quando apetrechado com os indispensáveis elementos, trabalha tão bem ou melhor do que qualquer outro povo adiantado e de tradições industriais mais antigas do que as nossas.

A leitura dêste volume equivale a uma visita demorada e atenta ao Arsenal do Alfeite. Em plena convulsão mundial, como logo de início se afirma no notável documento em questão, e muito embora várias circunstâncias, dela resultantes, viessem dificultar o prosseguimento dos trabalhos iniciados, a digna Administração pode, no entanto, apresentar alguns elementos interessantes que a autorizam — na sua própria expressão — a considerar bem ganho o resultado obtido com a organização do Arsenal, através da sua actividade industrial.

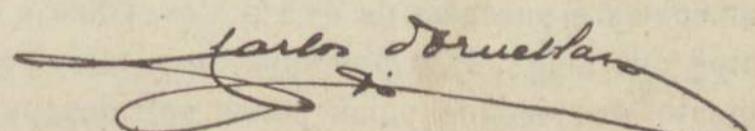
Efectivamente, a instalação do Arsenal do Alfeite constituiu um grande benefício para a nossa indústria de construções navais. Basta comparar o quadro das últimas construções realizadas no extinto Arsenal

de Marinha com o quadro constituído pelas primeiras construções do Arsenal do Alfeite. A comparação resulta plenamente triunfante para este último.

Alguns exemplos. Os avisos de 2.^a classe «Pedro Nunes» e «João de Lisboa», saídos do extinto Arsenal de Marinha, foram construídos no espaço de tempo de 3 anos e 5 meses, o primeiro, e de 4 anos e 7 meses, o segundo. Ainda naquêle arsenal vemos que a canhoneira «Damão» levou 10 anos a construir e que a canhoneira «Diu» foi construída em 14 anos e 4 meses. Passando ao mapa das primeiras construções realizadas no Arsenal do Alfeite vemos que em 3 de Maio de 1939 se iniciou a construção de três unidades: o navio hidográfico «D. João de Castro», que ficou pronto em 1 ano e 9 meses, e duas lanchas — «Azevia» e «Bicuda», que se deram por concluidas ambas no espaço de 2 anos e 10 meses. Vemos ainda que o navio petroleiro «San Brás», de 4.500 toneladas, foi construído em 1 ano e 3 meses.

Num outro mapa é-nos dado observar que no ano de 1940 foram reparados ou beneficiados 89 navios, com a tonelagem global de 92.915 e que no ano de 1941 o número de navios beneficiados subiu a 109, com a tonelagem total de 118.193.

Estes são apenas alguns números expressivos. O notável relatório podia levar-nos mais longe, se não fôsse a falta de espaço e se não fôsse principalmente o desejo de não relegar para mais tarde esta notícia.



Notas da Quinzena

Um casamento de alto interesse político

O sr. Conselheiro João de Azevedo Coutinho, Logar Tenente de D. Duarte Nuno, comunicou à Imprensa, em «nota oficial», o próximo casamento do Duque de Bragança com Sua Alteza Imperial a Senhora D. Maria Francisca de Orleans e Bragança. Em virtude das circunstâncias, a cerimónia, em data ainda não fixada, será realizada sem solenidade festiva na Catedral de Petrópolis.

Dessa «nota oficial» transcrevemos o seguinte passo:

«Estou certo que o patriotismo de todos os portugueses receberá jubilosamente o facto de ter o chefe da família de Bragança, o descendente directo em linha varonil de Afonso Henriques, escolhido para a fundação do seu lar uma princesa do ramo brasileiro da sua família; unem-se assim sob a benção de Deus dois netos de D. Miguel e de D. Pedro e enriquece-se, com mais uma afinidade afectiva e política, o património de sentimentos e interesses em que fraternalmente comungam os dois povos atlânticos.»

Este casamento reveste-se dum alto significado político. Com él, enfim, se põe remate a um longo dissídio. Efectivamente, D. Duarte, Duque de Bragança, é neto de D. Miguel I e a Senhora Dona Maria Francisca de Orleans e Bragança é trineta de D. Pedro IV.

Envenenadores do povo

O S jornais continuam a dar-nos, todos os dias, e esta regularidade é arripiante, a notícia de casos de envenenamento e de intoxicação, em geral graves, provocados por géneros alimentícios em mau estado. As autoridades têm perseguido e castigado severamente os envenenadores do povo. De modo algum podemos ser indulgentes para com êsses indivíduos que, por cubraça e ausência de escrúulos, põem à venda produtos avariados. Não podemos ter o mais pequeno sentimento de piedade pelas penas sofridas por êsses envenenadores. Há coisas que se desculpam e perdãoam —

e o português, por tradição e educação religiosa, é sempre guiado por sentimentos generosos. Mas piedade pelos mixordeiros e negociantes que desonram a classe comercial seria sinónimo de conivência e colaboração. Piedade devemos senti-la, apenas, pelas vítimas dos mixordeiros e envenenadores. E piedade ou indulgência não podem nem devem assumir de igual modo o significado de cobardia.

Tenente-coronel Salvação Barreto

A CABA de entrar em exercício de funções, no cargo de Director Geral da Educação Física, Desportos e Saúde Escolar, o tenente-coronel Salvação Barreto.

Antigo desportista e conhecedor, como poucos, dos problemas desportivos, o tenente-coronel, que tem servido com brilho e dignidade o Exército, é também um nome respeitado no jornalismo, pois há 16 anos, no espinhoso lugar de Director Geral dos Serviços de Censura à Imprensa, só soube conquistar amizades e admirações.

O tenente-coronel é um nome ilustre e portador de uma cultura especializada. A educação física da mocidade vai ficar a dever-lhe altos serviços.

Um novo atentado contra a nossa soberania

O lugre português «Dalães», pertencente à Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca do Bacalhau, foi afundado, a tiros de canhão, por um submarino, cuja nacionalidade não foi possível apurar. Os seus tripulantes, após algumas horas de angústia, a bordo dos minúsculos «dorys», foram, felizmente, avistados pelo lugre «Labrador», que os recolheu a bordo.

Perante a condenável agressão, com que, mais uma vez, se atentou contra a nossa soberania, preguntamos:

— Que lucrou o país beligerante, a que pertence o desconhecido submarino, com o afundamento de um navio português, tripulado por humildes e honrados pescadores?

Não é com o fundamento de simples barcos de pesca, tripulados por homens pacíficos, que a guerra se resolverá.

Para a historia das descobertas

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

INTERROMPEMOS hoje os nossos apontamentos sobre as descobertas dos portugueses, alias já bem conhecidas por notáveis historiadores para dizermos algumas palavrás sobre a nacionalidade portuguesa de Cristobal Colon, cuja sigla o Snr. Alberto Tonneau, belga ilustre, acaba de escrever num curioso e detalhado livro, que enviou a S. G. L. a qual vai publicar a decifração que ele fez, tão simples como curiosa, e a primeira que se não refere ao seu verdadeiro nome, como as outras decifrações.

*

A Municipalidade de Genova publicou ha mais de um ano uma obra de Pasagno e Monteleone, em 15 grandes volumes, que dizem ser a ultima palavra e a prova evidente de Colon ser italiano, e filho de tecelões de Genova, citando muitos documentos a favor d'essa ideia, mas que a meu ver pode ser contraditada por cartas do proprio Colon e documentos da celebre RACCOLTA, que essa diz muito do que se sabe do navegador, excepto o que respeita a Portugal e mesmo a Espanha. De tudo apenas resumiremos alguns dizeres autenticados por pessoas e livros fidedignos mas a meu ver bastantes para o nosso preposito.

*

CARTA DE TOSCENELI em resposta a uma de Colon datada de 1475... por lo qual e otras mutchas cosas que poderiam decir se... no me admiro que tengas tan gran corason, como toda la nation portuguesa, em que siempre ha habido hombres senhalados... (La Casas, Historia de las Indias e Bistice, Vite di Uomini Illustri, e Andrea Silvius, Papa Pio 12; Historia del

Almirante, por D. Fernando Colon, seu filho).

CARTA DE EL REY D. JOÃO II A COLON NOSSO ESPECIAL AMIGO EM SEVILHA pedindo-lhe para vir a Lisboa (desenhar a carta da viagem de Bartolomeu Dias) dizendo-lhe que ele sabia que Colon podia ser preso mas garantindo-lhe que a carta serviria de salvo conduto, para o não ser. (Colon tinha ido para a ilha de Kios ser Governador, e lá roubou o principe, e fugio para Portugal, fazendo-se mudo, e mudando de nome, o que se deprehende dos livros de Astrana Marin, e das decifrações de D. Tivisco (Ferreira de Serpa).

Esta carta é assinada de Aviz em 20 de Março de 1488, escrita pelo proprio punho do Rey. Este facto e o chamá-lo NOSSO ESPECIAL AMIGO é prova de que Colon era de grande jerarquia, pois de contrário nem lhe escrevia ele proprio, nem se expressaria assim, (vem copiada do original do arquivo dos Duques de Ver-Agua descendentes de Colon, por Navarrete, Coleccão de Viagens Tomo II, Pag. 5)

*

O JURISCONSULTO LOROSANO escreveu acerca de Colon «*Hunc cuidam lusitanum esse, afirmant.*»

*

PEDRO TAMARIZ, segundo o livro de Luiz Astrana Marin, Pag. 285 e 286, diz o mesmo.

*

O VISCONDE DE SANTAREM diz que no portulano de João Freire está o nome de Colon entre os 36 navegadores portugueses.

*
O CARDEAL LAS CASAS BISPO DE CHIAPA, amigo e biografo de Colon, na sua Historia das Indias, Cap. 5, refere-se á dadiva que a sogra de Colon Isabel Moniz, na Madeira, lhe fez, e diz que tinha navegado com portugueses «*como pessoa residente e quâsi natural de Portugal*» (isto é nascido em Genova e indo novo para a Madeira).

*
A RAINHA ISABEL A CATOLICA disse a Colon para usar as suas armas o que ele e seu filho Diogo, fizeram, usando as do pendão das quinas, pondo em lugar dos besantes 5 ancoretas, que em hebraico querem dizer besantes, segundo o escreveu Navarrete.

*
BERTRAND Y ROSPIDE, secretario da Real Academia de Madrid no seu livro CRISTOBAL COLON GENOVEZ? prova que elle nem podia ser Genovez, nem Catalão, nem Nordico, e apenas oriundo de um local entre o Cabo Oretegal e o de S. Vicente, e provado como foi que não podia ser galego, só poderia ter nascido em Portugal e disse que sabia de um documento, do piloto João da Nova, existente num arquivo português (que ainda se não encontrou) que traz a origem de Colon, mas que o não podia dizer por recear que talvez o matassem, (disse-o igualmente ao Snr. Ornellas da Cruz Vermelha Portuguesa). Oviedo y Acre provou que não podia ser galego por os documentos respectivos se terem encontrado raspados. Assim o disse na S. G. L. em conferencia.

*
O DR. JOAQUIM DE CARVALHO provou no Boletim n.º 13 da Classe de Letras da Academia das Ciencias de Lisboa que a Mãe de Colon era portuguesa.

*
A favor do facto de ter sido educado em novo por um frade português mariano

(estes frades cujo convento era junto ao palacio dos Viscondes de Asseca, parentes dos Gonsalves Zarco por Saas, eram os que mais conheciam a lingua Hebraica e arabe ao tempo). Colon estudou desde novo e sabia bem, o grego, o latim, o hebraico, a biblia a fundo e as profecias de Isaias, cultura que então só se encontrava em alguns nobres. Seus dois principais amigos foram os frades, *Peres* confessor de Isabel a Católica, e *Marchenha* que foi em viagem com ele da segunda vez, ambos portugueses. Foi no Convento dos Marianos que ele depositou o seu testamento em lingua Hebrica, que a Inquisição fez desaparecer, no reinado de D. Pedro II. Estes frades queriam beatificá-lo por ser grande catolico, ter ensinado na América primeiro que ninguem a religião cristã, e querer conquistar a Palestina.

*
Vejamos os nomes que deu a parte das ilhas e costas por ele descobertas nas viagens ás Antilhas. A um porto e rio chamou PORTO DE Sta. MARIA DE BELEM E RIO DE BELEM. Batisou duas ilhas com os nomes de S. THIAGO E Sta. MARIA, nome da ilha portuguesa em que arribou na 1.^a viagem.

Em Cuba chamou a um porto, DE Sta. CATHARINA. A OUTRO PORTO, DE Sta. MARIA, ILHEU DAS CABRAS, e ILHA DE Sta. CRUZ. Deu a um vale o nome de VALE DE PARAISO nome d'aquelle em que D. João II o recebeu, e tambem chamou, RIO DO OURO, ILHA GUDALUPE, E DE S. CRISTOVAM, de S. MIGUEL, de S. THOMÉ, de SENHORA DAS NEVES, de S. VICENTE, de Sta. LUZIA, Cabo CABRÃO, rio do SOL, o Cabo de S. VICENTE como o do Algarve. Cabo GRAÇAS A DEUS, COSTA RICA, COSTA DOS MOSQUITOS, BAHIA DA RETRETE (por ser mal cheirosa). Costa de VER-AGUA (nome do morgadio d'onde proveio o titulo de Duques aos seus descendentes). Tudo nomes portugueses. Nunca escreveu em Italiano documento algum. Desiludido com Portugal e Espanha sobre o pedido da sua

viagem, nunca se dirigio a nenhum príncipe italiano.

*

Alguns escritores confundiram-o com o corsario Culon e com os muitos Colombos da Italia. Cristoforus Columbus doutor em Pavia, outro filho de um taberneiro, outro filho de um cardador. E parece que foi em casa do Pae deste DOMINIGUS COLOMBUS, que o nosso Colon nasceu. Era este tecelão casado com Suzana Fontanarossa e tinha dois filhos conhecidos Bartolomeu e Diogo, o primeiro cartografo e o segundo chegou a ser Bispo. (Dois irmãos coloços segundo Ferreira e Serpa) e também por certo o Cristovam Colombo Canajole a que se refere o Dr. Alfredo Pimenta e que foi o que parece ter vivido em Lisboa. Algum tempo.

As CAPITULGIONES Da sua primeira viagem chamam-o VIR NOBILIS (RACOLTA) Alem disso não seria a um filho de cardador que em Espanha os reis entregassem uma esquadra, para ser por elle capitaneada.

O filho mais velho de Colon, ainda antes de elle ser o grande descobridor, cazou com D. Maria de Toledo, filha de D. Fernando de Toledo, 2-o Duque de Alba, primo co-irmão de D. Fernando V, Rey de Aragão. As reservas de Carlos 5.^o a seu respeito provieram de ter sabido então do seu proceder em Kios. (Ferreira de Serpa). Em Huelva, viveu sempre em casa dos Medina Coeli e dos Medina Sidonea. (idem)

*

A Decifração dos Livros de D. Tivisco, transliterados e tradusidos do antigo hebraico por Santos Ferreira disem entre outras transliterações decifradas «RETI-RA-TE COLON, LEVANTA-TE SALVA-DORGONSALVES ZARCO» e mais adeante «O MAIOR DOS NAVEGADORES PORTUGUESES FOI O ULTIMO REBENTO DE HENRIQUE» que Ferreira depois de grandes dificuldades conseguiu decifrar como TENDO SIDO D. FERNANDO PAE DE D. MANUEL I O HERDEIRO DO INFANTE

D. HENRIQUE E DO SEU SANGUE, E PORTANTO SEU FILHO COLON, SERIA O SEU ULTIMO REBENTO». Resta apenas provar que as transliterações do hebraico antigo estejam perfeitamente certas, o que até hoje não se conseguiu completamente pois as traduções consta já terem sido dadas como certas, pelo grande rabino de Paris & (vide livro Salvador Gonsalves Zarco de Ferreira e Serpa, e sua segunda edição de Artur Lobo de Avila e Saulo Ferreira).

*

Porque rasão deu Colon a seu filho 2-o D. Fernando o mesmo nome que o do Pae de El Rey D. Manuel I?. Porque seria que Segundo D. Fernando Colon seu Pae nas raras veses que jurava, era sempre por S. Fernando? Porque rasão daria Colon o nome de S. Salvador à primeira ilha que descobrio? Porque seria que Carlos V proibio por um decreto de 13 de Julho de 1523 a D. Fernando Colon que continuasse nos archivos da Italia a proçurar investigações sobre a origem do Pae? Porque seria que o mosmo Carlos V mandou na Italia quando lá se foi coroar, aprehender, uns folhetos com pasquins que apareceram contra Colon? Porque será que se conserva na familia dos Viscondes de Asseca, parentes de Gonsalves Zarco por Saas, em todas as gerações o nome de Salvador?

*

Não se vê nos livros de Passagna e Monteleone nem referencia aos livros de Bertrand y Rospide. iminente secretario Geral da Real sociedade de história de Madrid, nem á maioria das cartas de Colon da RACOLTA. Com tudo isto e muito mais, se poderia ter feito uma serie de livros não considerados apocrifos, e de grande veracidade sobre a vida de Colon, fac-similes, e estudos de bibliotecas, paleografos, e historiadores conscientiosos a que o citado livro se não refere. E ha grande divergencia na questão de datas.

*

Alguns disem que Colon nunca fez sigi-

lio do seu nome. Então como se esplica que empregou a sigla em vez de uma assignatura normal? Porque disse que nunca se saberia de onde era oriundo? Porque rasão quando D. Fernando Colon foi a Genova procurar uma pessoa da sua familia, não encontrou ninguem que o podesse ser. Porque rasão Colon no seu testamento verdadeiro disse que só se deviam pagar as suas dividas 17 annos depois da sua morte?

*

PEDRO MARTIR DE ANGLERIA que o livro Genovez indica como tendo dito que Colon era oriundo de Genova e filho de um cardador, é o mesmo thesoureiro dos Reis catolicos, grande escritor e grande inteligencia que diz que João Borromeo assevera ter assignado um documento encontrado no livro de João Sacro Bosco em Roma em 1558, autenticado por Julio Borrás, que diz «TENDO DESCOBERTO QUE HA EM GENOVA UM QUIDAM CRISTOVAM COLOMBO CANAJOLE, FILHO DE DOMINICO E DE SUZANNA FONTANARROSA, NÃO SE DEVE CONFUNDIR COM O NAVEGADOR DAS INDIAS OCCIDENTAIS». Bergamo 1494 depois da volta de Colon da I-a viagem. Este importante documento foi entre nós vulgarizado pelo grande escritor Alfredo Pimenta.

*

Vejamos o que se pode dedusir das proprias cartas de Colon, que os citados livros de Genova não referem. Disem ellas que Colon até 1573 nunca tinha sahido de Genova e Savona, MAS ALTOLAGUIRE DIZ que em 1472 tinha já ido a Tunis aprisionar a galera Fernandina por mandado do Rey Renê de Anjou, segundo uma carta de Colon aos reis Caolicos em 1495, em que elle disia «A mi acaecio que El Rey Reinel, que Dios Tiene, me enviou a Tunes, a prender la Galaesa Fernandina» (Las Casas livro I-o Cap. 3-o Tomo I-o Pg. 48; Historia del Almirante por D. Fernando Colon, Cap. VI, e Altolaguir, Chegada de Colon a Portugal, Boletim da Academia real de His-

toria, Tomo XXI) Mesmo que a data não fosse de 1472, devia ser pouco depois, mas antes da ida para Portugal com 1476, e só um capitão consumado, poderia ter sido enviado e não um tecelão que até 1473 nunca tivesse ido ao Mar. Vejamos outra carta aos Reis Catolicos em 6 de Fevereiro de 1502 «IO HE ANDADO VEINTE Y TREZ ANNOS EN LA MAR SIN SAHIR DE ELLA TEMPO QUE SE HAIA DE CONTAR, E VI TODO EL LEVANTE E PONIENTE QUE DICE POR IR AL CAMINO DE SEPTENTRION QUE ES INGLATERRA, Y ANDADO A LA GUINEA». (derrotas caminhos e viagens que fez o Almirante. Colecção de viagens de Fernandes Navarrete, Tomo I Pg. 101). Navarrete é um dos citados nos livros italianos referidos. Se os 23 annos se contam desde o dia em que escreveu a carta *andava no mar desde 1469, e não podia ser o lanario que até 1473 nunca tinha sahido de Genova*. Coisas analogas haveria a diser em datas relativamente ás outras cartas do mesmo.

Muito mais haveria que mencionar, mas parece-nos que o que fica escrito é bastante para se provar que elle não era o lanario das livros de Genova, mas que era um portuguez de alta gerarquia, embora em Genova tivesse nascido. (¹)

E para rematar este assumpto mencionarei que eu proprio vi na Cathedral de Sevilha á esquerda da entrada principal e antes da primeira porta lateral, um grande mausoleu, hoje vazio, em que estiveram os ossos do grande navegador portuguez, e que em volta da parte superior em letras grandes tem os seguintes versos:

A CASTILLA Y ARAGON

NUEVO MUIDO DIO COLON

(¹) Vide o n.º 1306 desta «Gazeta». Pág. 253, 16 Maio de 1942.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LIX

Diz a «E. T.» que, com más condições atmosféricas, uma poderosa força de bombardeiros ingleses atacou objectivos na Renânia superior, especialmente em Francfort e Wiesbaden. Aviões do Comando de «Caças» atacaram objectivos ferroviários nos Países Baixos, tendo destruído grande número de locomotivas.

— Pela «U. P.» sabe-se que engenheiros franceses, a pedido dos alemães, e com a ajuda dos trabalhadores nativos, estão a estender a linha férrea transsariana em direcção a Dakar, pôrto estratégico do Atlântico-Sul, à razão de cerca de um quilómetro por dia. Esta linha férrea terá, então, um tremendo valor económico, ajudando o governo de Vichy a alimentar a população francesa com os produtos das ricas colónias africanas, mas, se o seu valor económico é tão grande, o seu valor militar é ainda maior.

Essa linha férrea será a linha de comunicações desde o Mediterrâneo ao Niger e completa um caminho desde a base naval francesa do Mediterrâneo, Oran, até Dakar, o pôrto africano mais perto da América do Sul. Tal linha de comunicações seria adequada, também, em futuras operações para a defesa de Dakar e da África Ocidental Francesa, e para a possível reconquista das colónias africanas perdidas, se a guerra durasse tanto, que desse tempo.

A linha férrea transsariana será a coluna vertebral da futura defesa militar da África Francesa e será também a linha vital do comércio francês e da expansão colonial.

Vichy está de alma e coração a ajudar os alemães na sua construção. Há grande falta de aço em França, onde, a maior parte do que se produz é requisitado para a indústria de guerra alemã, mas o valor militar e estratégico do transsariano é tão grande que as autoridades militares alemãs não só estão a fazer pressão para que os franceses a construam depressa, como ainda forneceram prioridades para a obtenção de carris, afim de que o trabalho continue activamente. Muitos desses carris vêm das linhas férreas da França, onde o serviço parou, devido à falta de carvão e de ma-

terial rolante. Mesmo a tõda a velocidade, os engenheiros mais optimistas não vêem maneira de conseguir construir o que falta desta linha férrea antes do fim de 1943. Entretanto, o trabalho progride num segmento de 250 milhas de extensão, entre Colombbechar, num extremo do deserto, até Reggane, donde partirá outro segmento de mil milhas até ao Niger, onde se junta ao caminho de ferro senegalês, que já entra em Dakar, Saint Louis e Bamake. Os engenheiros acompanhados de vinte brancos que trabalham com as escavadoras e arranhadoras, de fabricação americana, e de 1.200 trabalhadores nativos, trabalham sob o escaldante Sol de verão do Saará, activamente.

— A «R. R.» diz que notícias recebidas de Beyrouth assinalam que os trabalhos da nova ligação ferroviária de Beyrouth a Haifa estão sendo efectuados demoradamente, devido aos freqüentes actos de sabotagem praticados nestes últimos tempos e às dificuldades que existem para os construtores poderem alcançar o material necessário. A inauguração desta linha, que estava marcada para princípios de Setembro, teve que ser transferida para data indeterminada.

— A «E. T.» diz que aviões do Comando de «Caças», em serviço de patrulha, atacaram objectivos ferroviários e outros na França ocupada. Nestas operações não se encontraram aviões inimigos. Bombardeiros «Hurricanes» atacaram a navegação inimiga ao largo das ilhas Guernsey.

— Pela «E. T.» sabe-se que foi inaugurada a importante linha férrea entre Haifa e Beirute, numa extensão de 135 quilómetros, tendo já passado o primeiro combóio da Palestina para o Líbano. A linha foi construída em dez meses, por sapadores mineiros sul-africanos, incluindo mão de obra indígena. Nesta extensão há túneis abertos em terrenos difíceis. Os engenheiros do Exército continuam a trabalhar para completar a secção desta linha Beirute-Tripoli. Recorda-se que a ponte sobre o canal de Suez foi acabada recentemente, de maneira que em breve será possível viajar entre o Cairo e Tripoli sem mudar de combóio, e mesmo a Haidar Pasha, no Bósforo, visto que Tripoli está ligada ao sistema ferroviário da Turquia.

— «R. R.» diz que destacamentos motorizados italianos e alemães efectuaram na frente egípcia algumas acções impulsivas, durante as quais o inimigo perdeu cerca de 30 engenhos couraçados. A aviação do «Eixo» desenvolveu grande actividade contra formações avançadas e retaguardas adversárias. Durante os combates aéreos destes últimos dias, 51 aparelhos foram abatidos pela «caça» italo-alemã; mais outros 4 despedaçaram-se no solo, atingidos pelos tiros das baterias anti-aéreas. A aviação britânica efectuou incursões sobre a Sicília, despejando rajadas de metralha-

doras sobre alguns centros habitados e contra um combóio de passageiros.

— Diz a «R. R.» no seu comunicado de 26, da Frente Cáucaso que a frente onde as fôrças motorizadas alemãs se batem actualmente deslocou-se algumas centenas de quilómetros para sul e leste. O carburante, bombas, peças sobressalentes e víveres são transportadas por aviões pesados e em cada dia. Depois da alvorada até ao pôr do sol êsses aparelhos executam manobras de grande dificuldade para escapar aos ataques eventuais da caça inimiga e chegam como verdadeiro «carrossel» alado aos aeroportos instalados atrás das primeiras linhas. Aterraram, descarregam sem pararem os motores e retomam o vôo em contínua actividade verdadeiramente de surpreender, ignorada, mas que tem os seus heroismos, sacrifícios e utilidade de primeira ordem. A bordo dum desses trimotores de transporte o correspondente da «Stefani» pôde chegar a Armavir, depois de curta demora em Rostov. A estação de Armavir, quase inteiramente destruída pelo bombardeamento constante dos aviões alemães, que durou vários dias, está pejada por numerosos combóios. Trata-se de combóios carregados de carros armados, aviões, canhões, motores de aviação, vagões cisternas, na sua maior parte esventrados e destruídos. Ao longo das linhas férreas, entre Kroatochin e Armavir, outras centenas de combóios com material jazem imobilizados, atingidos pela acção implacável dos «stukas». Sobrevoando a baixa altura as linhas férreas têm-se a impressão trágica e precisa da desastrosa retirada russa. Mais de trezentos combóios carregados de material precioso, que os bolchevistas queriam passar para além do Cáucaso, encontram-se imobilizados numa extensão de noventa quilómetros, cortada em muitos sítios por crateras cavadas pelas bombas de avião. Armavir foi abandonada pelos seus habitantes. Vêem-se em longas filas marchar ao longo das estradas, em direcção à própria cidade, conduzindo às costas os seus pobres fardos. Em todas as localidades ocupadas pelas tropas alemãs a vida recomeça lentamente. Às destruições sistemáticas efectuadas pelos bolchevistas em retirada as tropas alemãs respondem, com a sua admirável organização que, entre numerosas dificuldades, ainda tem que fazer face aos grupos de facciosos, que os bolchevistas deixam à retaguarda.

— Fornecidas pela «E. T.», as últimas notícias da «frente» indicam que os chineses lançaram um grande ataque contra Cantão. Notícias doutra margem informam que a ofensiva chinesa contra Cantão foi lançada ao longo da linha férrea Cantão-Hankeu.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Publicações recebidas

Ferroviários — Revista da rede nacional dos caminhos de ferro espanhóis

Continua a publicar-se com regularidade a excelente revista técnica «Ferroviários», de Madrid, e que acaba de entrar no segundo ano de existência.

Além dos assuntos ferroviários a que se dedica, pela pena de técnicos especializados, «Ferroviários» consagra secções de interesse sobre turismo, cinema, e de vez em quando insere uma página humorística.

Com simpatia saudamos a sua ilustre direcção.

O emprêgo de materiais sintéticos nos Caminhos de Ferro Alemães

Acaba de sair um relatório, muito interessante, sobre os resultados do emprêgo, nas companhias de caminhos de ferro alemães, de materiais sintéticos como peças construtivas, nestes últimos três anos.

O emprêgo das matérias artificiais facilita notavelmente a transição para a construção leve, pois na média o peso das peças fabricadas em material artificial atinge apenas a metade de peças iguais fabricadas em metal leve e apenas a sexta parte de peças fabricadas de metal pesado. Assim, as cúpulas de lâmpadas, anteriormente fabricadas em ferro de fundição, tinham o peso de 4.650 gramas, ao passo que o peso que as cúpulas fabricadas em material comprimido não excede 840 gramas.

Além da diminuição de peso, as peças fabricadas em material artificial têm a vantagem de serem muito menos atacados pelo ar, resultando daí que não é necessário substituí-las com tanta freqüência.

OS NOSSOS COLABORADORES

Gabriel Urigüen

O nosso prezado amigo e distinto colaborador sr. D. Gabriel Urigüen, funcionário superior da Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, foi promovido recentemente a chefe de serviço de itinerários daquela rête.

Os nossos cumprimentos.

Foi restabelecido o expresso Madrid-Sevilha-Huelva

Os serviços do expresso Madrid-Sevilha-Huelva, que se encontravam interrompidos, voltaram a restabelecer-se, com grande satisfação das populações de Sevilha e Huelva.

O restabelecimento dêste expresso vem beneficiar todas as povoações do trajecto, especialmente as compreendidas entre Sevilha e Huelva.

Espectáculos

Panorama da Temporada TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Perdi o Meu Marido... no VARIEDADES

Costuma-se dizer que não há dois sucessos seguidos, e é um facto. Depois da representação do «Danúbio Azul», cujo êxito foi devido em parte à magnífica interpretação, eis que surje no palco do Variedades a comédia de Carlo Censatto, que Lino Ferreira (já falecido) de colaboração com Alvaro Santos e Fernando Santos, verteram livremente para português e a que deram o título «Perdi o meu marido», título muito sugestivo para cartaz, mas pouco apropriado. Seria preferível dizer «A maneira de caçar maridos», tanto mais que a protagonista não é casada e como tal não pode perder o que não possue.

Já Paulina Singermann, quando, em Abril de 1936, esteve no teatro da Trindade, representou esta peça, cujo título era «Arte de pescar marido», e se têm traduzido o título à letra, estaria conforme.

O enredo da peça gira sobre um caso que se podia dar na vida real. Um casal de noivos estava na estação, esperando o comboio, para iniciar a viagem de núpcias. Ele, engenheiro, em vez de olhar para a esposa, dedicava-se a ver a engrenagem da locomotiva. Ela, coitada, bastante solitária, encontrava-se no bufete da estação. De repente ouviu-se o silvo da máquina e uma voz que diz «Valentina!».

Cada um deles se dirige para o comboio, mas com a precipitação, tomam comboios diferentes, de maneira que perderam-se um do outro, o que é naturalíssimo.

O que não é natural é que ela vá ter com o primo, solteirão incorrigível, e lhe peça para a acompanhar a procurar o marido por toda a parte. Usam-se do automóvel dele, passam como marido e mulher aos olhos de todos, e no fim, descobre-se que ela é solteira, e que o estratagema de se fazer passar por casada, foi devido a uma aposta que fizera, para obrigar a casar esse solteirão inveterado.

Eis em que se resume a peça com várias peripécias e complicações cheias de graça, se bem que algumas sejam positivamente inverosímeis.

Os artistas fizeram o melhor que puderam e souberam, de maneira a dar-nos um conjunto homogéneo.

Maria Matos, a grande mestra, além de ter ensaiado muito bem a peça, encarregou-se de um papel, para ela, sem importância de maior, atendendo às suas qualidades histriónicas. A sua «Adélia», mãe aneosa por casar a filha, mas, evitando que ela saiba o que não deve saber, teve em Maria Matos uma excelente intérprete.

Maria Helena, na falsa noiva «Valentina» deu-lhe toda a mocidade, acompanhada de coqueterie, esquecendo-se apenas de dar cor nas orelhas que destoavam por completo do tom do rosto queimado pelos ares da praia. Esta falta não é própria de uma atriz como ela.

Raul de Carvalho, muito sóbrio e correcto no «Juliano». Apesar de não lhe estar muito a carácter, o artista, que tem boa escola, defendeu-se, dando-lhe a graça e a irritação necessárias.

Erico Braga, no cómico «Dr. Manuel», saiu-se airoso na interpretação do personagem, que, para ele, pouco tem que fazer.

Georgina Cordeiro, muito bem na «Cecilia», menina muito sonsa, a quem a mãe está constantemente a dizer que vá para a janela ou leia ilustrações para não ouvir nem ver o que se passa à sua volta. Georgina, devido à ginástica aprendida teóricamente no «Danúbio-Azul» e praticamente nas salsas ondas do mar, etá um pouco nutrida e iodada.

Hortense Rizzo, sacrificou a sua radiosa mocidade, por uma velha criada, «Rosina», sensata e conselheira. Vital dos Santos certo no gerente do hotel.

Benamor no noivo fingido, Mendonça de Carvalho num creado de mesa e António Palma, numa testemunha de duelo, completam o tal conjunto homogéneo.

O cenário de Baltazar Rodrigues e de Almeida Duarte, é de cores alegres, mas estou convencido de que a peça foi montada muito à pressa, e tanto assim que nem no 1.º, nem no 2.º, nem no 3.º actos, aparece um candieiro de suspensão. É claro que a acção da peça decorre durante a dia. Mas, de noite, como se alumiam os hóspedes do hotel no 2.º acto, e os habitantes da casa de Julian no 1.º e 3.º actos?

O Instinto... no TRINDADE

Outra obra de Henry Kistemakers viu a luz da ribalta do teatro da Trindade. Trata-se da peça «O Instinto», traduzida pelo Dr. Norberto Lopes.

Peça antiga mas estruturalmente moderna. Nada de palavrório inutil nem de grandes tiradas, sem cordelinhos nem «ficolles». A verdade, humanidade e naturalidade. Tudo rápido, incisivo, «à frisson», prendendo a atenção do público.

e subjugando-o, em cenas cheias de emoção e tão dramáticas, que chegam a incomodar.

Tese: Deverá uma pessoa salvar o seu semelhante, mesmo que seja seu inimigo?

Um cirurgião célebre, vivendo mais para a sua profissão do que propriamente para o lar, é casado com uma senhora, bastante romântica, que encontra lenitivo para as suas amarguras, na conversa com um visinho, homem tuberculoso que não tem família. Uma creada velha, de colaboração com um aventureiro sem escrúulos, lançam a discórdia nesse casal, avisando o marido de que é atraído. Um irmão dêste, médico também, pressente o perigo, e quer evitá-lo, mas não pode, por que o destino não quer. O tuberculoso, visita a mulher no seu quarto, a convite desta, a fim de lhe renovar as propostas de amor que ela despesa. Tem uma hemoptise, seguida de uma fractura de crânio. E o médico que jura vingança aos seus Deuses, daquele que lhe conspurcou o lar, resolve, ouvindo a voz do instinto e da razão, salvá-lo de morte certa.

As cenas, são passadas rapidamente e no mesmo dia, e chega-se à conclusão de que esse mulher romântica, cometeu um adultério moral, chamemos-lhe assim, pois sómente pecou por sentimentos, tendo como confidente uma amiga.

Os três personagens principais são Palmira Bastos, Alves da Cunha e Samuel Diniz. Não se pode representar melhor do que o fizeram estes três artistas.

Palmira na esposa romântica, foi uma «Cecília» terna, meiga, e bastante nervosa e dramática. Alves da Cunha, magnífico, no «Dr. João Bernou». Bastava a cena muda do 1º acto, para o classificar como grande actor. Mas, todo o seu trabalho e o acto final com Palmira Bastos, excederam o limite máximo da representação. Samuel Diniz, muitíssimo correcto no «Dr. André Bernou», ouvindo muitíssimo bem, num papel enormemente ingrato, que defendeu com grande brilhantismo.

Nos restantes papéis: Berta de Bivar na «Teresa Langer», amiga e confidente de Cecília; Humilta de Macedo, na velhaca creada «Berta», João Perry no aventureiro sem escrúulos «Laudriquet», Calazans, no velho creado «Pedro», Henrique Pereira, num «carteiro», todo desportista mas mal educado, por não tirar o bonet ao entrar em casa do dr. João Bernou, completaram o esplêndido conjunto no desempenho desta magnífica peça, encenada magistralmente por Palmira Bastos e Alves da Cunha e os interiores cuidados pelo bom gosto de Berta de Bivar.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE - 22 - «Ama e Senhora».
AVENIDA - 20,30 e 22,45 - «Betezas de hortaliça».
VARIEDADES - 20'45 e 23 - «Um quarto para as quatro».
APOLO - 21 e 23 - «A formiga».
MARIA VITÓRIA - 21 e 23 - «Voz do Povo».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Correspondente especial».
OLÍMPIA - 14 e 45 e 20 e 45 - «D 111 88».
ODÉON - As 15,15 e 21,15 - «Abbott e Costello».
TIVOLI - 21,50 - Todas as semanas novos programas.
CONDES - 15 e 21,30 - «Carmen de Triana».
CHIADO TERRASSE - 21,15 - Filmes variados.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

CIRCULAÇÃO DIÁRIA

de novos combóios entre os quais dois «rápidos»

Devido à afluência de passageiros, efectuar-se-á do dia 29 até 6 de Outubro, a circulação diária dos combóios «rápidos» 51 e 56, os quais serão desdobrados nos dois primeiros dias do novo regime, e em 4, 5 e 6 do próximo mês, o primeiro pelo combóio n.º 5.937, que parte do Lisboa-R. às 9 horas, e o segundo pelo combóio n.º 5.940, que chega a Lisboa às 0 e 51. Este serviço repetir-se-á no dia 10 de Outubro. Também pelo mesmo motivo se efectuaram diariamente, entre Lisboa-R. e Entroncamento, os combóios 151, a partir de 24 de Setembro passado a 11 de Outubro, e n.º 152; também entre aquela data e 10 de Outubro.

Auto-rails do Vale do Vouga

Primeiros resultados da sua exploração

Subscrito pelo ilustre engenheiro sr. Ferreira de Almeida, que na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga vem exercendo notável acção, começaremos a publicar no nosso próximo número um trabalho valioso e interessante, em que se dá conta minuciosa dos primeiros resultados da exploração dos auto-rails da linha do Vale do Vouga.

Para o valioso trabalho do sr. Eng. Ferreira de Almeida chamamos desde já a atenção dos nossos prezados leitores.

Imprensa

“DIÁRIO POPULAR”

Recebemos a visita do *Diário Popular*, importante diário da tarde que começou a sua publicação no dia 22 do mês findo, sendo bem acolhido pelo público.

Diário Popular, que se propõe fazer jornalismo a bem do Império Português, confessa-se com a independência máxima, trabalhando portanto sem sofismas, mas a Bem da Nação.

Os desejos de longa e próspera existência de todos os que aqui trabalham.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 204, I série, de 1 de Setembro, publica o seguinte:

Portaria n.º 10:182

Reconhecendo-se a necessidade de adaptar às actuais circunstâncias do tráfego ferroviário as disposições do artigo 10.º da tarifa de despesas acessórias, já modificadas pela portaria n.º 9:719, de 4 de Janeiro de 1941, relativo a estacionamento de vagões:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a actual redacção do mencionado artigo 10.º da tarifa de despesas acessórias seja substituída pela seguinte:

Artigo 10.º Estacionamento de vagões:

São concedidos aos expedidores e consignatários, para a carga ou descarga de vagões, os seguintes prazos totais:

Quantidades de vagões	Prazo total
	Horas úteis
1	4
2 a 5	5
6 a 10	6
11 a 16	7
Mais de 16	8

Para este efeito consideram-se apenas os vagões que pelas empresas forem postos ao mesmo tempo à disposição do mesmo expedidor ou do mesmo consignatário.

Cada vagão a carregar ou carregado com mercadorias a granel e cada vagão-cúba ou com recipientes para líquidos é considerado como dois vagões.

Os prazos acima fixados são contados desde o momento em que os vagões forem postos à disposição dos expedidores ou consignatários, nos locais em que possa efectuar-se a carga ou a descarga.

Findos os prazos acima fixados, as empresas cobram os preços resultantes da aplicação das seguintes taxas, que compreendem todos os encargos que nesta data oneram as tarifas:

Por período indivisível de oito horas consecutivas, incluindo domingos e feriados:

1.º período:

Por cada vagão 100\$ 0

2.º período:

Por cada vagão 150\$00

3.º período e seguintes:

Por cada período e cada vagão 200\$00

§ 1.º São aplicáveis as taxas de estacionamentos nos casos seguintes:

1.º Quando qualquer vagão, requisitado nos termos do artigo 9.º, não estiver carregado e pronto a seguir, por motivos estranhos à responsabilidade das empresas, dentro do prazo marcado no presente artigo;

2.º Quando, incumbindo a descarga ao consignatário ou devendo este coadjuvá-la, esta, por motivos estranhos às responsabilidades das empresas, não estiver concluída e o vagão desembaraçado para outro transporte dentro do prazo marcado no presente artigo;

3.º Quando, havendo passagem de fronteira, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, fôr retido mais de vinte e quatro horas consecutivas para efeito de desembaraço fiscal, depois de ser posto à disposição do respectivo encarregado;

4.º Quando, por vício próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência de embalagem, ou impedimento de autoridade, estranho à responsabilidade das empresas, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, sofrer detenção não prevista nos números anteriores; neste caso o prazo corre desde que se tornar efectiva a detenção do vagão, e o encargo das respectivas taxas corresponde à remessa que der causa ao estacionamento;

5.º Quando, por impedimento da alfândega na estação de chegada, proveniente da execução das operações de despacho, o vagão não estiver livre seis horas depois de ser posta a remessa à disposição do consignatário.

§ 2.º Às empresas é reservado o direito de proceder quando lhes convier à descarga dos vagões na estação de destino, cobrando, além das taxas de estacionamento vencidas, as de armazenagem devida desde que o estacionamento cessar e a da descarga, excepto se esta fôr executada durante o prazo gratuitamente concedido ao consignatário para a fazer.

§ 3.º Às empresas é também reservado o direito de dispor dos vagões já fornecidos aos expedidores se estes não começarem a proceder ao seu carregamento dentro das dez horas consecutivas seguintes àquela em que os vagões foram postos pelas empresas à sua disposição. Neste caso o estacionamento é devido desde que findaram os prazos fixados neste artigo para carga até que as empresas usem do direito previsto neste parágrafo.

§ 4.º Para os efeitos da cobrança por estacionamento, os vagões consideram-se postos à disposição dos consignatários, nos locais em que possa efectuar-se a descarga, quatro horas depois da entrega para transmissão do telegrama, ou do telegrama telefonado, na estação telégrafo-postal, se o aviso de chegada fôr feito pelo telégrafo, ou duas horas depois da recepção do aviso de chegada, se este fôr feito por próprio.

Se o aviso de chegada fôr feito por correio, consideram-se os vagões postos à disposição dos consignatários, nos locais em que possa efectuar-se a descarga, às catorze horas do dia seguinte ao da emissão do aviso. Se, por culpa das empresas, os vagões não puderem ser postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga na hora prevista neste parágrafo, a contagem do prazo para descarga começa no momento em que, de facto, os vagões forem postos à sua disposição.

§ 5.º O expedidor, quando tenha requisitado vagões com encerrado para carregar mercadorias que o não possam dis-

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

pensar, não é obrigado a carregar enquanto lhe não fôr fornecido o encerado.

O «Diário do Governo» n.º 205, I série, de 2 de Setembro, publica o seguinte:

Portaria n.º 10:184

Tornando-se necessário regular a circulação e exploração de tráfego interno e internacional por vagões particulares: manda o Governo da República Portuguesa, ao abrigo do artigo 1.º do decreto-lei n.º 32:158, de 21 de Julho de 1942, aprovar o respectivo regulamento, que, juntamente com a tabela anexa de emolumentos e despesas acessórias, faz parte integrante desta portaria.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Setembro de 1942.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.

Regulamento para a circulação e exploração de tráfego interno e internacional por vagões particulares anexo à portaria n.º 10:184, de 2 de Setembro de 1942.

CAPÍTULO I

Circulação e exploração de vagões particulares

Artigo 1.º Os vagões particulares matriculados em empresas ferroviárias nacionais, nos termos do regulamento anexo à portaria n.º 9:839, de 21 de Julho de 1941, só podem ser afetos ao tráfego nacional ou internacional nos termos e condições do presente regulamento e das tarifas em vigor, no que lhes fôr aplicável e que não colida com as presentes disposições.

Art. 2.º Os vagões particulares deverão ser mantidos constantemente em perfeito estado de conservação. As reparações previstas nas alíneas c) e d) do artigo 23.º do regulamento anexo à citada portaria n.º 9:839 e as que forem determinadas por avaria grave, obrigando a trabalhos importantes, bem como a construção de novas unidades ou transformações de unidades já existentes, só poderão ser efectuadas em oficinas de idoneidade reconhecida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, servidas por pessoal devidamente habilitado e que disponham de linhas de resguardo próprias, ligadas por meio de ramais à rede ferroviária, ou possuam meios adequados de transporte dos vagões para as linhas da mesma rede.

Art. 3.º Os proprietários dos vagões particulares matriculados nas empresas de caminhos de ferro que pretendam empregar os seus vagões em transportes internacionais deverão:

a) Fazer prova, perante a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de que foi permitida a exportação temporária desses vagões, nos termos do n.º 12.º do artigo 117.º das instruções preliminares das pautas, anexas ao decreto n.º 17:823, de 31 de Dezembro de 1929;

b) Requerer à mesma Direcção Geral de Caminhos de Ferro licença para que os referidos vagões possam sair da rede nacional.

§ 1.º O requerimento para esta licença será individual para cada vagão.

§ 2.º A licença passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro será sujeita ao imposto do sêlo, nos termos legais, e aos emolumentos exigidos pela tabela aprovada pelo decreto n.º 9:605, de 19 de Abril de 1924, pagos pelo requerente por meio de estampilhas fiscais coladas no respectivo alvará.

§ 3.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá suspender, quando o entender conveniente, esta licença, considerando-se incursão no que dispõem os artigos 14.º e 15.º do presente regulamento o proprietário de todo e qualquer vagão que sair da rede nacional depois de lhe ter sido notificada esta suspensão.

Art. 4.º Os proprietários de vagões particulares que, ao abrigo das disposições do artigo antecedente, estejam afectos ao tráfego internacional são obrigados a indicar até ao dia 15 de cada mês a posição dos seus vagões referente ao mês anterior.

§ 1.º Os vagões particulares empregados no tráfego internacional, nos termos e ao abrigo das disposições do presente regulamento, deverão ter uma marca bem visível, colocada nos dois lados da caixa, que indique que êsses vagões estão afectos a êsse serviço especial.

§ 2.º Nenhum dos vagões indicados poderá, salvo caso de força maior devidamente comprovado, estar ausente da rede nacional por período superior a quarenta e cinco dias contados desde a data da sua saída por qualquer das estações da fronteira. As infracções serão punidas com as penas previstas na alínea a) do artigo 15.º do presente regulamento.

Art. 5.º Para cumprimento desta disposição as empresas ferroviárias organizarão, pelas suas estações da fronteira, registos de saída destes vagões, que comunicarão mensalmente à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º As firmas portuguesas e as agremiações corporativas poderão utilizar, exclusivamente para fins de transportes internacionais, vagões particulares matriculados nos caminhos de ferro espanhóis, desde que:

a) Façam prova, perante a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de que foi permitida a sua importação temporária, nos termos do n.º 21.º do artigo 105.º das instruções preliminares das pautas, anexas ao decreto n.º 17:823, de 31 de Dezembro de 1929;

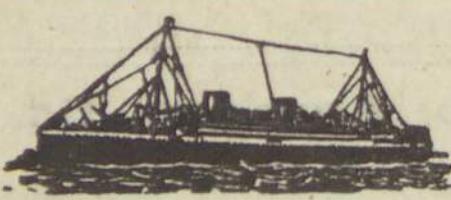
b) Requeiram à Direcção Geral de Caminhos de Ferro licença de circulação desses vagões na rede nacional.

§ 1.º O requerimento para esta licença será individual para cada vagão e deverá ser enviado, por intermédio da empresa ferroviária exploradora, da estação fronteiriça por onde se faz a transmissão do veículo.

§ 2.º A licença será igualmente passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos e condições do disposto no § 2.º do artigo 3.º do presente regulamento.

§ 3.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá suspender esta licença quando o entender conveniente, devendo, nesse caso, o vagão ser devolvido para a sua rede pela via mais directa e no mais curto lapso de tempo, sem o que será considerado como circulando sem licença, e ao respectivo concessionário serão aplicáveis as disposições dos artigos 14.º, 15.º e 21.º do presente regulamento.

Art. 7.º A concessão de licença de circulação ficará dependente do resultado de vistoria a realizar para verificação das condições de segurança e estado de conservação do veí-



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

culo, a que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro mandará proceder pelos seus funcionários técnicos.

§ 1.º Nestas vistorias adoptar-se-ão, além de outras que sejam julgadas necessárias para a segurança da exploração, as prescrições contidas no artigo III da Convenção de Berna (1913) sobre trânsito internacional do material circulante.

§ 2.º Os vagões aprovados deverão ter uma marca bem visível, colocada nos dois lados da caixa, indicando que estão afectos ao serviço internacional, ao abrigo das disposições d'este regulamento.

CAPÍTULO II

Requisição de vagões particulares

Art. 8.º A requisição de vagões particulares matriculados na rede ferroviária nacional, para prestarem serviço temporário por conta das empresas ferroviárias, ao abrigo do que dispõe o artigo 3.º e seus parágrafos do decreto-lei n.º 32:158, de 21 de Julho de 1942, será feita por meio de requerimento apresentado à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, no qual se justifique a necessidade premente e inadiável do interesse público.

§ 1.º Os requerimentos serão individuais por cada vagão e dêles constarão o nome do proprietário, número de matrícula e série do vagão requisitado, bem como o nome da empresa ferroviária em que o mesmo está matriculado e o local onde se encontra à data da requisição.

§ 2.º Logo que receba o requerimento a que se refere o corpo d'este artigo a Direcção Geral de Caminhos de Ferro convocará os representantes dos interessados por meio de carta registada com aviso de recepção, indicando o dia, hora e local onde deverá proceder-se ao exame do vagão.

§ 3.º A entrega do vagão à empresa ferroviária que o tenha requisitado será precedida de exame contraditório feito por um representante do proprietário e um representante da empresa, na presença de um delegado da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Dêsse exame será lavrado um auto, escrito em triplicado e assinado pelos representantes dos interessados, do qual conste o estado do vagão e o seu valor actual. O auto será visado pelo delegado da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que deverá, em caso de divergência ou falta de acordo dos representantes dos interessados, comunicar o facto superiormente em anexo ao referido auto, para que se promova a arbitragem.

§ 4.º A ausência de qualquer dos representantes assim convocados não impede a realização do exame. Do auto previsto no § 3.º d'este artigo deve constar essa ausência. Ao interessado que se não tenha feito representar não assiste qualquer direito de reclamação sobre as conclusões do resultado do exame, válido e digno de fé para todos os efeitos.

§ 5.º Se do exame efectuado se verificar a necessidade de reparação para pôr o vagão em estado de circular, essa reparação deverá ser feita nas oficinas da empresa que se propõe utilizá-lo, de conta do proprietário do veículo e mediante orçamento por este aprovado. No caso de divergência quanto ao orçamento apresentado, deverá recorrer-se à arbitragem, prevista nos termos do artigo 10.º do presente regulamento.

§ 6.º A devolução do vagão ao proprietário far-se-á seguindo os mesmos trâmites que os enunciados para a entrega à empresa arrendatária, depois de esta ter comunicado à Direcção Geral de Caminhos de Ferro que pode dispensar o vagão do seu serviço. Se no exame contraditório para esta devolução se reconhecer a necessidade de fazer qualquer reparação para repor o vagão no estado anterior, provocada por avaria ou desgaste anormal, essa reparação será feita por conta da empresa ferroviária e o tempo de estacionamento durante as respectivas operações contar-se-á como se o vagão continuasse ao serviço da empresa.

Art. 9.º Para o cálculo do preço do aluguer dos vagões particulares requisitados deverão ter-se em consideração:

a) O valor actual do vagão, determinado no exame contraditório de que trata o § 3.º do artigo 8.º;

b) A sua desvalorização anual durante o tempo de serviço em regime de aluguer;

c) O valor do serviço público que se destina a prestar. Este preço será estabelecido por acordo entre os interessados.

Art. 10.º Se os interessados, proprietários e empresas, não chegarem a acordo sobre o preço a estipular ou se surgirem outras divergências, além das já apontadas neste regulamento ou que procedam da sua aplicação, recorrer-se-á à arbitragem.

§ 1.º A comissão de arbitragem, tanto para a determinação do preço de aluguer como para quaisquer outras divergências, será constituída por:

a) Um representante do proprietário;

b) Um representante da empresa;

c) Um delegado da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 2.º Da decisão desta comissão haverá recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.º A falta de acordo entre o proprietário do vagão e a empresa, seja qual fôr o motivo ou motivos que a determinem, não impede a imediata utilização do vagão, que será efectivada seguidamente após a realização do exame contraditório, se dêste se reconhecer que o veículo se encontra em estado de poder circular, ou depois de feitas as reparações necessárias e o vagão aprovado pela fiscalização do Governo.

Art. 12.º No caso de destruição do vagão em resultado de acidente ocorrido durante o período de utilização, a empresa indemnizará o proprietário pela importância do valor do vagão, estabelecido no exame contraditório previsto no § 3.º do artigo 8.º do presente regulamento, reservando-se a propriedade do material proveniente do vagão destruído.

§ único. Considera-se destruído o vagão que tenha sofrido

OFICINAS GRÁFICAS

Bertrand (Irmãos), L.^{da}

ONDE SÃO EXECUTADAS AS GRAVURAS
QUE PUBLICAMOS NA NOSSA REVISTA

Fotogravura em todos os géneros. Reprodução de Aguarelas, Óleos, etc. Trabalhos tipográficos em todo o género. Offset, Fotocromo, Cartazes, etc. :-: :-: :-:

Telefone P. B. X. | 2 1368
| 2 1227

Travessa Condessa do Rio, 27
L I S B O A

P e ç a m O r ç a m e n t o s

avarias necessitando reparações de importância superior a dois terços do seu valor actual.

Art. 13º Pelos exames previstos nos artigos antecedentes são devidos emolumentos, nos termos do presente regulamento e conforme as alíneas *a), b), f), g) e h)* da tabela anexa de emolumentos e despesas acessórias.

CAPÍTULO III

Infracções e penalidades

Art. 14º A falta de licença de saída da rede nacional ou da marca, a que se referem o artigo 3º e o § 1º do artigo 4º, a falta de licença de circulação ou da marca, que fazem objecto dos artigos 6º e 7º e seu § 2º, implicarão o embargo imediato do vagão na estação onde fôr encontrado, bem como as penalidades previstas nos artigos 15º e 16º d'este regulamento.

Art. 15º As infracções às disposições do presente regulamento serão punidas com as seguintes penalidades, aplicadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, revertendo o produto das multas para o Fundo especial de caminhos de ferro:

a) Aos proprietários de vagões particulares, quando estes estejam ausentes da rede nacional mais de quarenta e cinco dias, sem que se possa alegar o caso de força maior devidamente comprovado, será aplicada uma multa de 100\$ por dia e por vagão, nos primeiros dez dias, e de 150\$ do décimo primeiro ao vigésimo dia, além dos quarenta e cinco dias. A partir do vigésimo primeiro dia a multa a aplicar será de 250\$ por vagão e por dia;

b) Os vagões ausentes por mais de noventa dias serão considerados como vendidos clandestinamente e o proprietário incursa no que dispõe o artigo 4º do decreto-lei n.º 31:409, de 21 de Julho de 1941, e sujeito, portanto, ao pagamento da multa de 500\$ a 20.000\$ se não puder alegar e justificar com certificado do respectivo cônsul o caso de força maior, a considerar pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro para decisão final. No caso de avaria grave, poderá ser autorizado por aquela Direcção Geral o abandono do vagão se o custo da respectiva reparação exceder dois terços do seu valor, o que deverá ser atestado por certificado consular;

c) Multa de 200\$ a 10.000\$ aos proprietários de vagões particulares nacionais e aos arrendatários de vagões estrangeiros que despachem êsses vagões sem estarem habilitados com os documentos previstos, respectivamente, no artigo 3º e seus parágrafos e no artigo 6º e seus parágrafos d'este regulamento ou sem que os referidos vagões tenham as marcas que exigem o § 1º do artigo 4º e o § 2º do artigo 7º do mesmo regulamento;

d) Multa de 200\$ a 5.000\$ aos proprietários de vagões particulares matriculados na rede nacional que cometem algumas das seguintes infracções:

1º Procederem às reparações previstas nas alíneas *c) e d)* do artigo 23º do regulamento anexo à portaria n.º 9:839, de 21 de Julho, de 1941, à transformação de tipos aprovados anteriormente ou à construção de novas unidades sem indicarem à Direcção Geral de Caminhos de Ferro o local e oficina onde essas operações vão ser efectuadas e sem terem o ôrdo da mesma Direcção Geral para cumprimento do que prescreve o artigo 2º do presente regulamento;

2º Executarem transformações em vagões de tipo aprovado anteriormente ou procederem à construção de novas unidades sem terem aprovação dos respectivos projectos e estarem habilitados com as licenças necessárias, previstas no citado regulamento anexo à portaria n.º 9:839;

3º Porem em circulação vagões que tenham sido submetidos às reparações previstas nas alíneas *c) e d)* do artigo 23º do regulamento anexo à portaria n.º 9:839 ou que hajam sido transformados ou construídos de novo sem lhes ter sido noti-

ficada a respectiva aprovação, depois de exame fiscal pelos funcionários técnicos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, pedido por intermédio da empresa ferroviária onde está ou vai ser matriculado o veículo reparado, transformado ou construído de novo.

Art. 16º Nos casos de reincidência em qualquer das infracções apontadas no artigo anterior, a importância das penalidades a aplicar, nos termos do mesmo artigo, será duplicada.

CAPÍTULO IV

Emolumentos e despesas acessórias

Art. 17º Por cada vistoria ou exame fiscal necessários à concessão de licença de matrícula, de mudança de situação ou de propriedade dos vagões particulares, tais como são definidas pelo regulamento anexo à portaria n.º 9:839, de 21 de Julho de 1941, e no decreto-lei n.º 31:409, da mesma data; por exame e licença de circulação de vagões construídos de novo, transformados ou que hajam sofrido algumas das reparações previstas nas alíneas *c) e d)* de artigo 23º do referido regulamento; enfim, por exame ou vistoria, periódica ou acidental, a vagões portugueses e pelos exames para fins de registo na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do artigo 20º do presente regulamento, dos vagões particulares matriculados em redes espanholas, ao serviço de firmas portuguesas, julgados ou que venham a ser julgados necessários por aquela Direcção Geral para verificação do seu estado de conservação, e ainda por outros serviços não especificados, são devidos os emolumentos constantes da tabela anexa, que é aprovada com o presente regulamento.

Art. 18º Os emolumentos e despesas acessórias de que trata o artigo anterior serão pagos em dinheiro pelos requerentes, por meio de guia passada pela secretaria da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro.

Art. 19º Os modelos que forem julgados necessários para a execução d'este regulamento serão estabelecidos pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e transitórias

Art. 20º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro organizará registos de vagões nacionais ou estrangeiros aos quais tenha sido concedida licença de circulação para tráfego internacional.

Art. 21º As disposições do presente regulamento não se aplicam aos vagões de propriedade particular matriculados nas empresas ferroviárias espanholas que, eventualmente, entrem em Portugal carregados de mercadorias em trânsito ou destinadas a consignatários residentes em Portugal. O seu retorno deve fazer-se seguidamente, podendo ser utilizados pela empresa exploradora da estação de destino, nos termos e condições das tarifas e contratos existentes.

Art. 22º Enquanto durarem as presentes circunstâncias excepcionais, a utilização em serviço internacional de vagões particulares, quer matriculados em Portugal quer estrangeiros será regulada por simples despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 23º Todas as dúvidas que se suscitarem na aplicação do presente diploma serão resolvidas por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, mediante proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Setembro de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.

Tabela de emolumentos e despesas acessórias por exames, vistorias e licenças diversas referentes a vagões particulares, a que se referem os artigos 13.^º, 17.^º e 18.^º do presente regulamento.

a) Matrícula e registo nos termos dos artigos 2.^º e 3.^º da portaria n.^º 9.839, de 21 de Julho de 1941 :

1) Exame fiscal	100\$00
2) Alvará de licença e registo	50\$00

b) Mudança de rôde (artigo 9.^º da portaria n.^º 9.839) :

Alvará de licença	50\$00
-----------------------------	--------

c) Alienação (artigo 1.^º do decreto-lei n.^º 31:409) :

1) Continuando no País :

Alvará de licença de venda	50\$00
Alvará de mudança de proprietário	50\$00

2) Venda para o estrangeiro — alvará de licença e baixa no registo	500\$00
--	---------

d) Construção (artigo 4.^º da portaria n.^º 9.839) :

1) Exame e aprovação do projecto	150\$00
2) Alvará de licença de construção	50\$00
3) Aprovação do vagão construído :	

Exame fiscal	100\$00
Alvará de matrícula	50\$00

e) Alterações de tipo ou série — Transformações (artigo 7.^º da portaria n.^º 9.839) :

1) Exame e aprovação do projecto	100\$00
2) Alvará de licença para transformação	50\$00
3) Aprovação do vagão depois de transformado :	

Exame fiscal	100\$00
Alvará de circulação	50\$00

f) Circulação depois da grande reparação ou reparação de conservação (artigos 23.^º e 24.^º da portaria n.^º 9.839) :

1) Exame fiscal	100\$00
2) Alvará de licença	50\$00

g) Vistoria e registo para serviço de tráfego internacional:

1) Vistoria e registo	200\$00
2) Alvará de licença de circulação, por cada seis meses	150\$00

h) Serviços não designados 50\$00 a 200\$00

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Outubro de 1892)

Linhas portuguesas

Os ascensores da estação Central. — O movimento d'estes ascensores durante o primeiro anno do seu serviço, isto é, desde 5 de setembro do anno passado até 4 de igual mez d'este anno, foi de 365.320 pessoas.

Renderam, portanto, 3.053\$200 réis.

Loanda a Ambaca. — Foi criado o serviço postal ambulante nos combóios d'esta linha. Vae brevemente começar a funcionar.

Ascensor Camões-Estrela. — Começou a fazer-se no dia 23 a passagem dos carros d'este ascensor, na praça do Camões, do ramo de chegada ao ramo de saída, por meio da *raquette* que desde muito tempo ali estava construída e cuja descripção démos em alguns números do anno passado do nosso jornal.

O funcionamento d'este sistema de passagem estava apenas dependente de modificações no rodado dos carros. Realisadas ellás, segundo as indicações do distinto engenheiro constructor, o nosso querido amigo Raul Mesnier, a experiência deu tão bons resultados que affoutamente se poude contar, desde o dia seguinte, com aquella solução, fazendo a companhia levantar a plataforma rotativa que até então se utilizava para a reversão dos veículos.

Está, pois, definitivamente encontrada a solução que tantas pessoas julgavam impossivel, e se dissermos que entre estas havia mesmo alguns distintos engenheiros estrangeiros, teremos dado a medida da gloria que cabe ao sr. Mesnier pelo excellente resultado dos seus estudos e fadigas, resultado que tanto honra o intelligente engenheiro como o nosso paiz que lhe foi berço.

Felicitamos entusiasticamente o sr. Mesnier por este facto.

O ascensor Camões-Estrela, assim completo representa não só uma commodidade enorme para o publico como um dos mais notaveis aformoseamentos da capital.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Aquisição de lenha de Eucalipto

Até ao dia 5 de Outubro p. futuro, recebe esta Companhia propostas para o fornecimento de lenha de eucalipto, até à quantidade de três mil toneladas.

Os elementos de informação referentes a esta aquisição encontram-se patentes no Serviço dos Armazens Gerais da Companhia, em Figueira da Foz, e na sua Administração em Lisboa, — Rua Victor Cordon, n.^º 1-1.^º, que prestam todos os esclarecimentos e recebem propostas.

Figueira da Foz, 22 de Setembro de 1942.

O Engenheiro Director da Exploração

(a) Fernando d'Arruda

Telef. 38 007

Baltazar da Silva & C.ª, L. daFABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOSPRAÇA DE DAVID LEANDRO DA SILVA, 20
P O C O D O B I S P O
Portugal

LISBOA

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA**
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegrams: SNADEK—LISBOA Telephone: 21868TELEFONE: 2 6770
TELEGR.: HASWI**H. W. Daehnhardt****IMPORTAÇÃO—EXPORTAÇÃO**RUA DA VICTÓRIA, 42, 3.º D.
CAIXA POSTAL 380

LISBOA



Telephone 2 0353 Telegrams: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L. da
 Inscrita na Câmara dos Agentes Transitários
 (Decreto n.º 51.255 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
 Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
 Portugal — LISBOA

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**

Telephone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A**RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30**

Telephone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O**TINTURARIA Cambournac**

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

Endereço Telegráfico

CORTIÇA-SILVES

JOMARCO-LISBOA

Códigos

A. B. C. { 5.ª Edição
6.ª »
BENTLEYS

Telefone 2 1278

CANTINHOS & MARQUES, L. DA

FABRICANTES E EXPORTADORES DE CORTIÇAS

ESCRITÓRIO

Rua do Ouro, 191-4.

LISBOA

FÁBRICAS

SILVES E BARREIRO

PORTUGAL