

4.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1943

Número 1324

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

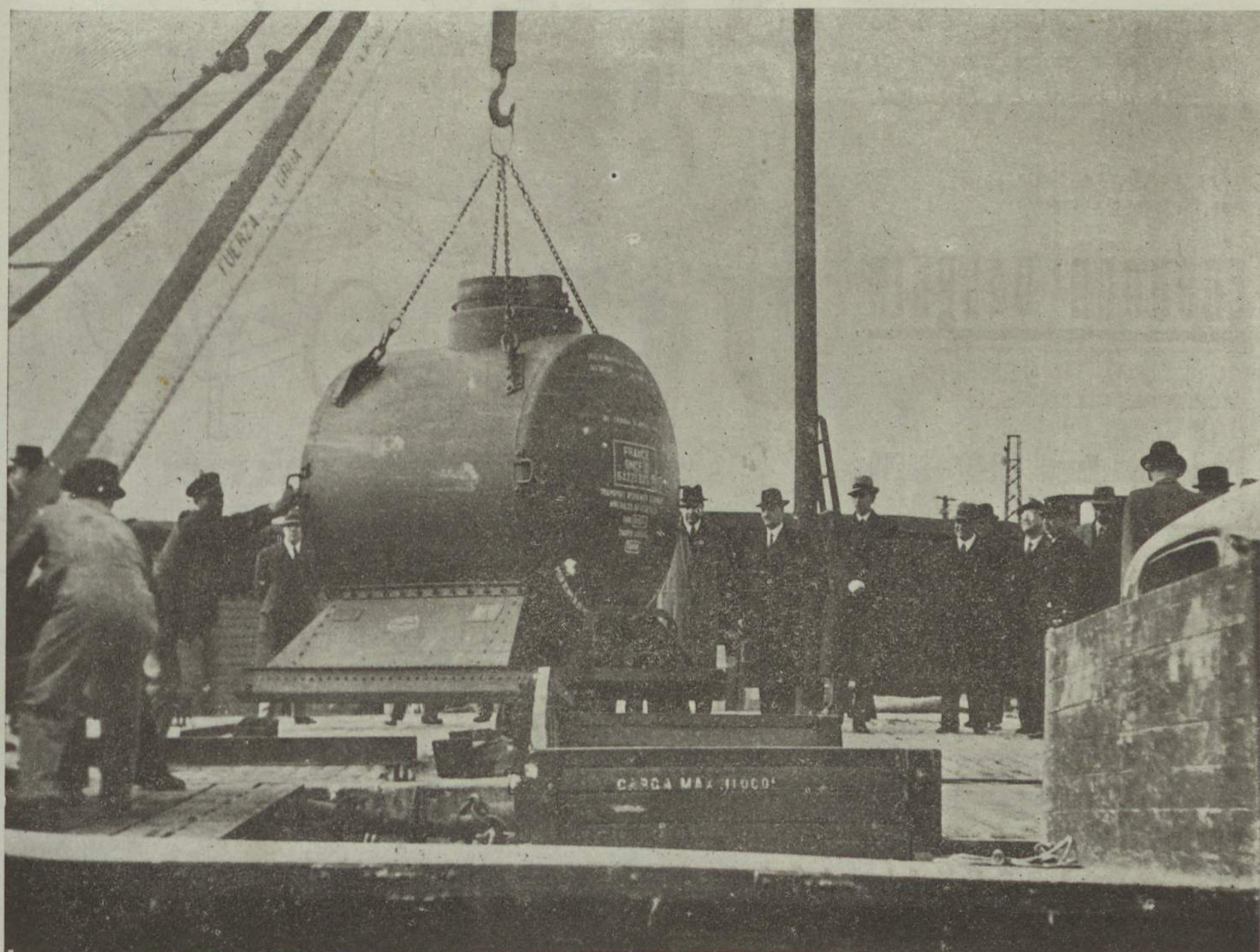
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, 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



Inauguração pelo Ministro das Obras Públicas Espanhol do serviço de «containers»

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

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

Carreira rápida da Costa Ocidental

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

Carreira da Guiné

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

Carreira do Brasil

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

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



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT

Sociedade Universal de Transportes, L.^{da}

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

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUISSA

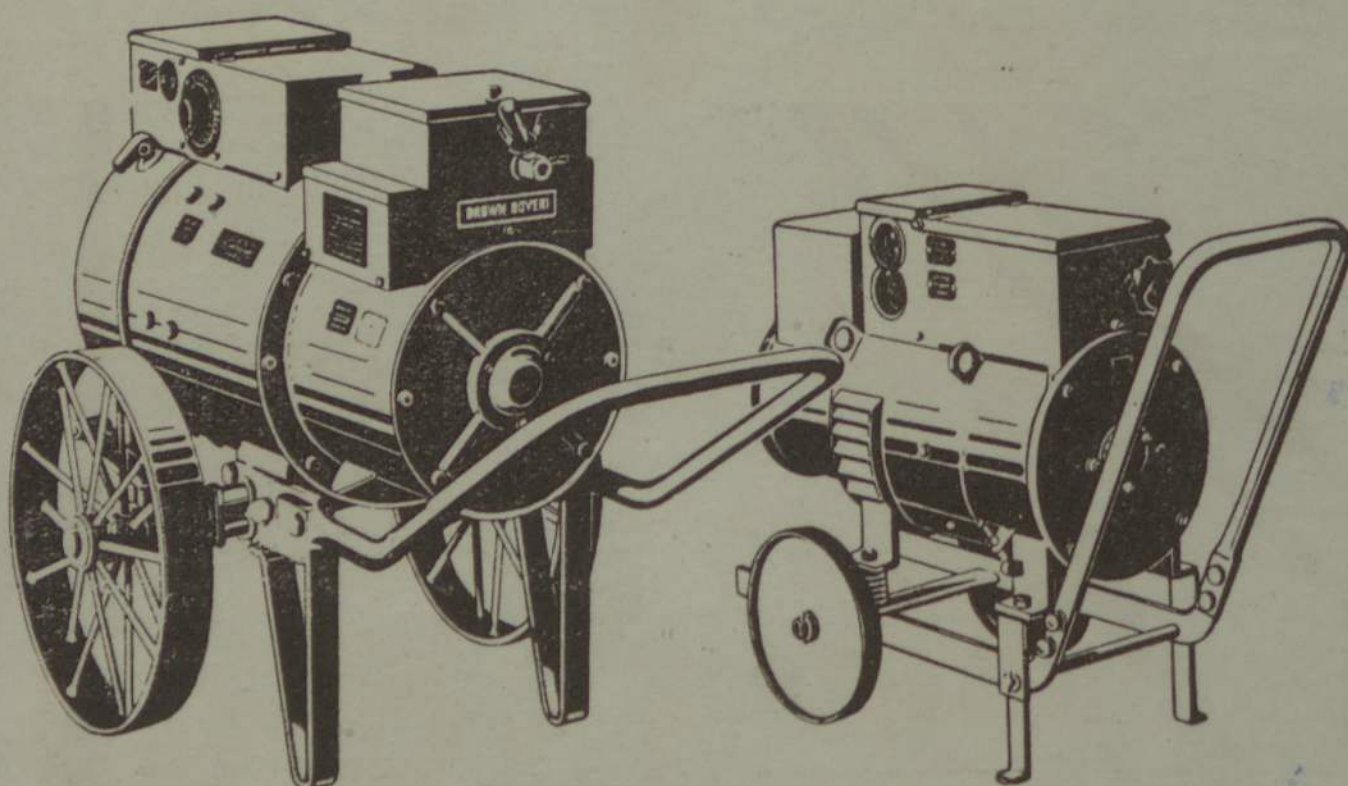
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:-:- em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :-:-

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

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

1324

16—FEVEREIRO—1943

ANO LIV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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:

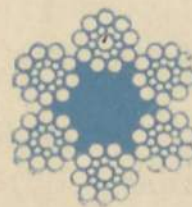
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

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
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



S U M Á R I O

Lisboa, Praça Afonso de Albuquerque	137
Linha Eléctrica do Estoril, Os seus melhoramentos no Ano de 1942, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	139
Para a história das descobertas, pelo Coronel de Eng. ^a <i>Carlos Roma Machado</i>	140
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	142
Linhas Estrangeiras	143
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settás</i> .	144
Tauromaquia, Vai construir-se em Cascais uma Praça de Toiros	145
Publicações recebidas	146
Há 50 anos	146
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	147
Gazeta dos Caminhos de Ferro, Ainda o nosso número especial .	148
Brindes e Calendários.	148
Parte Oficial	149
Vida Ferroviária	154



LISBOA—PRAÇA AFONSO DE ALBUQUERQUE

LINHA ELÉCTRICA DO ESTORIL

Os seus melhoramentos no Ano de 1942

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

NA linha eléctrica do Estoril há, apenas, a assinalar, durante o ano de 1942, como mais notáveis, oito melhoramentos. Os leitores exigentes, o público que se entusiasma com números quantiosos, à americana, hão-de achar, sem dúvida, diminuta, quasi insignificante, a actividade da Sociedade "Estoril", durante o ano transacto.

Mas, enumeremos, primeiro, as suas realizações e façamos-lhes, em seguida, as considerações devidas.

Eis os melhoramentos que a Sociedade "Estoril" pôde levar a efeito em 1942:

a) Complemento da ampliação do cais da estação do Cais do Sodré destinado à recepção de frutas.

b) Assentamento em betão da linha adjacente a êsse cais e ao de expedição de peixe.

c) Prolongamento do cais da grande velocidade e construção de duas paredes de resguardo em parte dêsse cais, na mesma estação.

d) Instalação de um pequeno refeitório e balneário, ainda na mesma estação, assim como de uma barbearia para uso exclusivo do pessoal.

e) Prolongamento da plataforma ascendente de passageiros no apeadeiro de Santo Amaro de Oeiras.

f) Melhoramentos em algumas retretes.

g) Construção de algumas guaritas em tijolo nas passagens de nível.

h) Instalação de grandes letreiros nas plataformas das estações, indicativos do respectivo nome.

Vivemos, como ninguém o ignora, num período de circunstâncias anormais, que nos impedem, país importador de determinadas matérias primas, indispensáveis à indústria dos caminhos de ferro, de levar a cabo realizações de grande vulto.

Todavia, por outro lado, não devemos esquecer-nos que a nova guerra não veio surpreender inteiramente desprevenidas as companhias dos nossos Caminhos de Ferro. A C. P., por exemplo, já tinha adquirido na

América do Norte algumas magníficas carruagens novas; tinha inaugurado o "Flexa de prata" e renovado grande parte do seu material circulante. Por seu lado, a Sociedade "Estoril", que tem a dirigí-la os altos espíritos empreendedores do Engenheiro Cancela de Abreu e de Fausto de Figueiredo, já tinha concluída de há muito, com uma larga visão do futuro, a electrificação do seu caminho de Ferro, que partindo do Cais do Sodré segue até Cascais, proporcionando ao passageiro de todo o ano e ao turista do momento um espectáculo surpreendente e ao mesmo tempo permitindo-lhes que as viagens se façam com rapidez e comodidades admiráveis.

O programa da Sociedade "Estoril" que muita gente, há vinte anos, chegou a supor irrealizável, já está, todavia, pode dizer-se, totalmente realizado. Fausto de Figueiredo demonstrou tanto a portugueses como a estrangeiros que não era exclusivamente um sonhador e um poeta mas, também, um grande homem de acção.

Com efeito, a electrificação da linha do Estoril colocou-nos na vanguarda de vários países e permitiu-nos fazer de Lisboa uma grande zona de turismo. Evidentemente que a palavra Lisboa não pode hoje em dia separar-se de duas outras palavras: Estoril e Cascais.

O Estoril é uma lição de turismo que se oferece permanentemente a todos os portugueses e a todos os visitantes. As realizações levadas a cabo pelos srs. Fausto de Figueiredo e Engenheiro Cancela de Abreu são das que se registam com prazer e orgulho, com o prazer e o orgulho de todos que vêem Portugal incluído no número das nações progressivas.

Para a história das descobertas

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO

Presidente da secção de Geografia Física e Política da S. G. L.

Para terminar esta colossal série das viagens dos pilotos portugueses, os primeiros que deram a conhecer à Europa civilizada, depois da Idade Média, o que eram as terras confinantes com os mares da África, Ásia, América e Oceânia, resta-nos resumir as descobertas, redescobertas, conquistas e influência comercial, que os nossos pilotos fizeram e tiveram, na grande maioria das ilhas dos Oceanos, Atlântico, Indico e Pacífico, e bem assim as guerras defensivas que os portugueses tiveram, em algumas nossas possessões da África e Ásia, quando perdemos muitas delas, mercê de estarmos acorrentados à Espanha, por herança do nosso Rei, e não podêmos vencer, por a Espanha, estando em guerra com a França, Inglaterra e Holanda, nos não dar os homens e meios práticos, para nos defendermos, com o receio de nos tornarmos independentes.

* * *

Mas antes de o fazer devo lembrar que fomos nós, portugueses, que demos as primeiras voltas marítimas ao Mundo, tendo sido a 1.^a por Fernão de Magalhães entre 1505 e 1521, já bem conhecida, (vide Pigafeta, Transilvano, Albo, João de Barros, Castanheda, Gaspar Correia, Damião de Gois, Herrera, Gomera, Ferdinand Diniz, Guilhemman e Visconde da Lagoa, etc.). A 2.^a, já descrita no n.º 1276 desta Gazeta, em duas etapas, sendo a primeira por João Martins, em 1585-1586, entre Lisboa, mares polares do Norte estreitos de Davies, e de Bering (nomes actuais) este último chamado então estreito de Anian, com Ferrer Maldonado, 203 anos antes de Mak Clure, e 143 antes de Bering, até ao Pacífico. A segunda parte, também pelos mares Polares, foi feita pelo piloto português David Melgueiro, de 1660 a 1661, entre o mesmo estreito de Bering, Mar Glacial Artico, na latitude de 84 graus, Canal Spitzberg, Islândia, Holanda e Porto, 218 anos antes da travessia de Nordenskjold, que a fez em sentido contrário, como todos os outros que tal não conseguiram, mas a perícia dos pilotos portugueses, que outros então não igualavam e seguindo as correntes marítimas, a época do degelo, e os ventos favoráveis, conseguiram ambos vencer. (Vide volume 72 do jornal o «Instituto», por Ernesto de Vasconcelos, Amoreti, Malte, Brun, Bibliotecas Cadaval, de Sevilha e Timancas, Biblioteca de Paris; História da Academia das Ciên-

cias de Paris, Mr. Buache em 1753, Pg. 885: Sofus Ruge, etc.).

Em terceiro lugar o pirata inglez Sir Francis Drake, a que já nos referimos, tendo aprisionado no Oceano Atlântico o piloto português Nuno da Silva serviu-se dêله e dos seus mapas, seus instrumentos e conhecimentos de navegação e seguindo num galeão português, que apresara, atravessou o estreito de Magalhães e seguindo ao Cabo da Boa Esperança, com seu navio carregado de especiarias, ouro e prata, que roubara a naus espanholas, deixando o seu piloto no fim da sua viagem, entrou em Inglaterra, onde foi nomeado *Sir* pela rainha Elisabeth I.^a, que foi visitar o seu grande galeão, a que êle chamou *Golden Hind*, que era português, cremos feito na Índia, e que lhe mostrou o que eram então os grandes navios portugueses. Como na volta deixasse o grande piloto português, cremos nas Antilhas, chegou a Inglaterra mostrando ser êle que fizera a volta ao mundo, *quando na realidade quem tal dirigiu em 1577 foi Nuno da Silva!* (Vide o Visconde de Santarém, no seu livro «A prioridade dos descobrimentos portugueses», Pg. 140 a 150, e Jaime Cortezão, Expansão da história das navegações, Pag. 43 etc.) (os dicionários British Enciclopydia, e Larousse, não falam em Nuno da Silva, o segundo chama a Drake pirata, e James Clark não se refere também ao piloto português).

Descoberta do Peru

Não quero deixar no esquecimento o piloto português Aleixo Garcia a que já nos referimos ao tratar da América do Sul, que em 1527 ou pouco depois, descobriu o Peru onde viajou, muito antes de Garcia Pizarro, espanhol, segundo um comunicado de Alberto Ureda, consul Geral do Peru em Lisboa, em conferência que fez na Academia das Ciências, em 12 de Abril de 1939.

Ilhas do Oceano Atlântico

Ilha Verde ou Terra Nova — Foi descoberta por João Vaz Corte Real, na sua primeira viagem à América, antes de 1472 (ano em que João Vaz lá voltou acom-

panhando a armada de John Scolvus, já documentada). João Álvares Fagundes redescobriu-a em 1520, quando saindo de Viana do Castelo explorou a Ilha do Cabo Bretão (nome actual) e a actual Nova Escócia, até ao cabo Bretão (actual Cabo Roy) e a Ilha chamada hoje St. Pierre et Michelon, e a das Onze Mil Virgens. D. Manuel I.º concedeu-lhe essas terras em 1521 (Edgard Prestage).

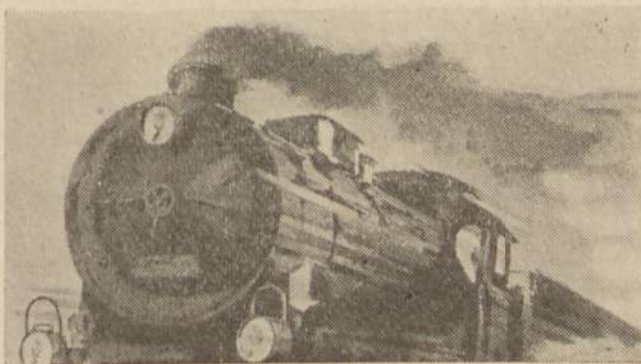
A Terra Nova foi durante um século possessão portuguesa, e teve um forte e um governador, por êsse tempo, não se conservando lá os portugueses na pesca do bacalhau, por mais tempo, por o clima ser muito frio e também por causa do tratado das Tordesilas.

João Fernandes o Lavrador e Álvaro de Ornellas, tiveram lá muito tempo negócio de bacalhau com a Inglaterra, por acôrdo entre os dois Reis. (idem). *Arquipélagos da Madeira e Açores* Estas ilhas encontravam-se já marcadas nos antigos portulanos desde 1336 a 1341, no reinado de D. Afonso IV.

Êste Rei mandou às ilhas Canárias Nicolso di Recco e Angelo dela Tegia dei Corbizi. Foram êstes que depois de descobertas as Canárias, descobriram a Madeira e os Açores (Manuel Heleno — Descobrimientos marítimos dos portugueses, Pg. 13). Posteriormente outros as redescobriram, entre êles Bartolomeu Perestrelo, na segunda tentativa para passar o Cabo Bojador, *redescobrio a ilha de Porto Santo* em 1418, (Damião de Goes e Índice Cronológico), *Ilha da Madeira*, viagem de três navios comandados por Bartolomeu Perestrello, João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira. Redescobriram o arquipélago da Madeira em 1419-1420. (Decadas de Barros, Índice Cronológico e Azurara). *Ilhas das Formigas. E Sta. Maria dos Açores*. Frey Gonsalo Velho redescobrio da primeira viagem a Ilha das Formigas e da segunda a Ilha de Sta. Maria dos Açores (idem) 1431-1432. *Ilhas de Arguim ou das Garcas*, na costa de África, Nuno Tristão e Antão Gonçalves "depois de terem descoberto o Cabo Branco" descobriram esta ilha em 1443. Nela em 1449 D. Henrique mandou construir um forte por Soeiro Mendes que ali ficou por Governador (Edgard

Prestage). *Ilhas de Noar e Tidor*. Lancerote descobriu-as em 1444 indo com vários navios e navegadores de Lagos. (Edgard Prestage). *Ilha de S. Miguel nos Açores*. Charles de Lá Ronciere diz que a descoberta de S. Miguel se deve à expedição de Recco e Crobizi em 1341, e por isso vem já indicada no mappa de Laurentino, do mesmo ano, e no de Valsecua em 1375. Major diz quási o mesmo. Mas parece que a data mais certa é a que se encontra no mapa Catalão de 1427, que outros leem em 1432 (Ferreira de Serpa). *Ilhas das Flôres e Corvo*. Foram marcadas nos mapas antigos referidos, mas de novo redescobertas. Em 1453 a Ilha do Corvo foi doada ao Duque de Bragança e a das Flores a D. Maria de Vilhena. (Edgard Prestage). Gaspar Cordeiro e o Cardial Saraiva, dizem que Gonsalo Velho Cabral redescobriu a ilha de S. Miguel (contestado por Ferreira de Serpa). *Ilhas Terceira, São George, Graciosa, Pico e Ilha do Faial*. Atribuido o seu descobrimento a Jacome de Bruges, por Gaspar Fructuoso em 1449 (Índice Cronológico) contestado por Ferreira de Serpa. *Ilhas de Cabo Verde*, Descobertas por Diogo Gomes e António de Nolla, em 1460 indo em trez caravellas (Índice Cronológico). *Ilhas de S. Tomé e Príncipe*. Viagem de Fernão Gomes, que também descobriu a Costa da Mina 1469 (Azurára). *Ilha de Fernando Pó* Viagem de Fernão Gomes com Fernando Pó em 1472 (I. C.). *Ilha de Anno Bom*. Viagem de João de Santarem com Pedro Escobar, em 1479 (idem). A descoberta das Antilhas já ficou consignada anteriormente. *Ilhas de Ascensão e S.ta Helena*. Descobertas por João da Nova na sua grande viagem à India, em 1501 com Francisco de Novaes, Fernando Pacheco e Venoti. (Costa Lobo e I. Cron.º). *Ilha Fernão de Noronha*: Descoberta pela armada de Gonsalo Coelho, com Fernão de Noronha a quem foi doada por D Manuel I em 1504. (idem). *Ilha Tristão da Cunha*. Descoberta por este piloto na sua viagem à India em 1506. (idem). *Ilha Diogo Alvarés* Descoberta pelo mesmo na mesma viagem em 1506 (idem).

São estas em resumo as lhas descobertas pelos portugueses no Oceano Atlântico.



A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXVIII

R. R. em telegrama do Q. G. das F. A. I. comunica que Sfax (Tunisia) foi bombardeada por várias vagas de aviões inimigos, verificando-se importantes estragos, e que aviões ingleses largaram algumas bombas explosivas e incendiárias nas imediações de Cefalu e metralharam, na mesma zona, um comboio de passageiros. Outras acções de metralhamento foram verificadas contra as linhas ferroviárias e estradas nas províncias de Palermo e Cosenza. Foram assinalados, ao todo, 8 mortos e 9 feridos. Uma incursão adversária contra Scioli (Siracusa) causou 18 mortos e 25 feridos entre a população e o desmoronamento de algumas habitações.

— «E. T.» informa que no Norte de África os Mitchells lançaram bombas com intervalos de 50 metros sobre a via férrea, inutilizando-a.

— «R. R.» em telegrama de Bangkok, diz saber que por ocasião das comemorações do «Dia da Independência», se registaram graves desordens em muitas localidades da India.

Em Bombaim, por exemplo, os nacionalistas lançaram fogo à estação dos caminhos de ferro, tendo a polícia efectuado cento e dezassete prisões.

Em Ahmadabab, os operários puseram-se em greve.

— «E. T.» diz em comunicado conjunto do Médio Oriente que as tropas continuam a avançar para o ocidente. Travaram-se duelos de artilharia, no sector costeiro de Zuara. O mau tempo prejudicou a actividade aérea. Aviões dos aliados voando a pequena altura, renovaram, com êxito, os ataques a comunicações ferroviárias da Itália meridional e à Sicilia. Foram ontem atacados outros objectivos nas mesmas regiões.

— A «E. T.», em comunicado do Cairo, diz que os caças-bombardeiros e caças nocturnos de Malta atacaram, a tiro de peça e á rajada de metralhadora, 26 comboios na Itália e na Sicilia.

Em pouco mais de uma semana, foram destruídas na Sicilia ou na ponta da bota italiana

23 locomotivas. Foram igualmente atacadas na Tunisia nove locomotivas.

Caças-bombardeiros de bases da ilha de Malta atacaram objectivos da ilha da Sicilia, entre os quais aeródromos, aquartelamentos, e caminhos de ferro. Um avião inimigo foi tão gravemente atingido que se supõe não ter alcançado a base.

— A mesma Agência, em telegrama de Estocolmo, informa que o jornal «Sevenska Morgensbladet» diz que foram descarrilados, por patriotas iugóslavos, três comboios com tropas alemãs, que se dirigiam para a Grécia. Morreram 91 alemães e ficaram feridos 121.

— Um comunicado de Nova Delhi diz que Hurricanes da R. A. F., em patrulhas ofensivas, causaram consideráveis danos a transportes do inimigo, na Birmânia. Foram atacados, com êxito, objectivos ao longo do caminho de ferro de Uyeu para Ngataym na região do curso inferior do rio Chindwin, entroncamento ferroviário de Thazi bem como o de Kyaktadaung. Foram destruídos três locomotivas e vagões de transporte militar. Além disso, foram atingidos cerca de outros 40 vagões, 8 locomotivas, 3 vagões-cisternas e algumas instalações.

— A «E. T.» em telegrama do Cairo diz que aviões Liberator, da 8.^a força aérea americana, atacaram, de dia, objectivos militares em Messina, na Sicilia. Foi principalmente alvejado o terminus do caminho de ferro, na referida cidade, sobre o qual os aparelhos lançaram bombas de quinhentos quilos, uma e duas toneladas. Os objectivos estavam cobertos de nuvens, porém algumas clareiras facilitaram a manobra dos bombardeiros.

A observação dos resultados foi parcialmente impedida. Pôde, contudo, verificar-se, diz o mesmo comunicado, que haviam sido destruídos importantes troços de via férrea, comboios e outras instalações. Sabe-se, ainda, que se deram explosões na «gare» marítima, nos depósitos de combustível e na geradora eléctrica.

— A «U. P.», em telegrama de Londres, informa que, depois dos vigorosos ataques efectuados, desde o amanhecer até o anoitecer, contra importantes objectivos militares da Alemanha, Holanda, Bélgica e França, foram provocados grandes destruições e incêndios, principalmente na rede dos caminhos de ferro.

— No Cairo duas locomotivas e diversos vagões foram destruídos em Cantanzaro, e outro material ferroviário foi atacado em Ragusa.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os vagões refrigerantes, até agora empregados para o transporte de peixe, cerveja, etc., são insuficientes para a condução de legumes, carne e outros víveres congelados a temperaturas muito baixas, especialmente nas longas viagens da Noruega e do Sudeste. Em consequência de inúmeras experiências feitas pelos competentes serviços dos Caminhos de Ferro Alemães, foram, ultimamente, postos em serviço vagões de novo modelo, denominados "vagões frigoríficos", que não só garantem o melhor isolamento, como também têm dispositivos especiais para gelo seco e salmoura de gelo. As paredes são isoladas com fôlhas de alumínio, e os soalhos e tetos com um produto sintético chamado "Iporca". Para a importação do Extremo Oriente, construíram os Caminhos de Ferro Alemães vagões frigoríficos de quatro veios, parte dos quais é equipada com máquinas frigoríficas.

BRASIL Entrou em actividade uma das mais importantes minas de carvão do norte do Panamá—a de Barra Bonita, paralisada há muitos anos em consequência do insucesso administrativo da campanha que iniciára a sua exploração.

O trabalho foi intensificado até ao máximo possível em Barra Bonita, onde o coronel Costa Netto, superintendente geral do Acervo do Brasil Railway, pretende estender a produção ao ponto de atender tanto as necessidades daquela fábrica como aos reclamos de combustível dos caminhos de ferro. Tem assim o Brasil o carvão para as exigências ferroviárias, que são exi-

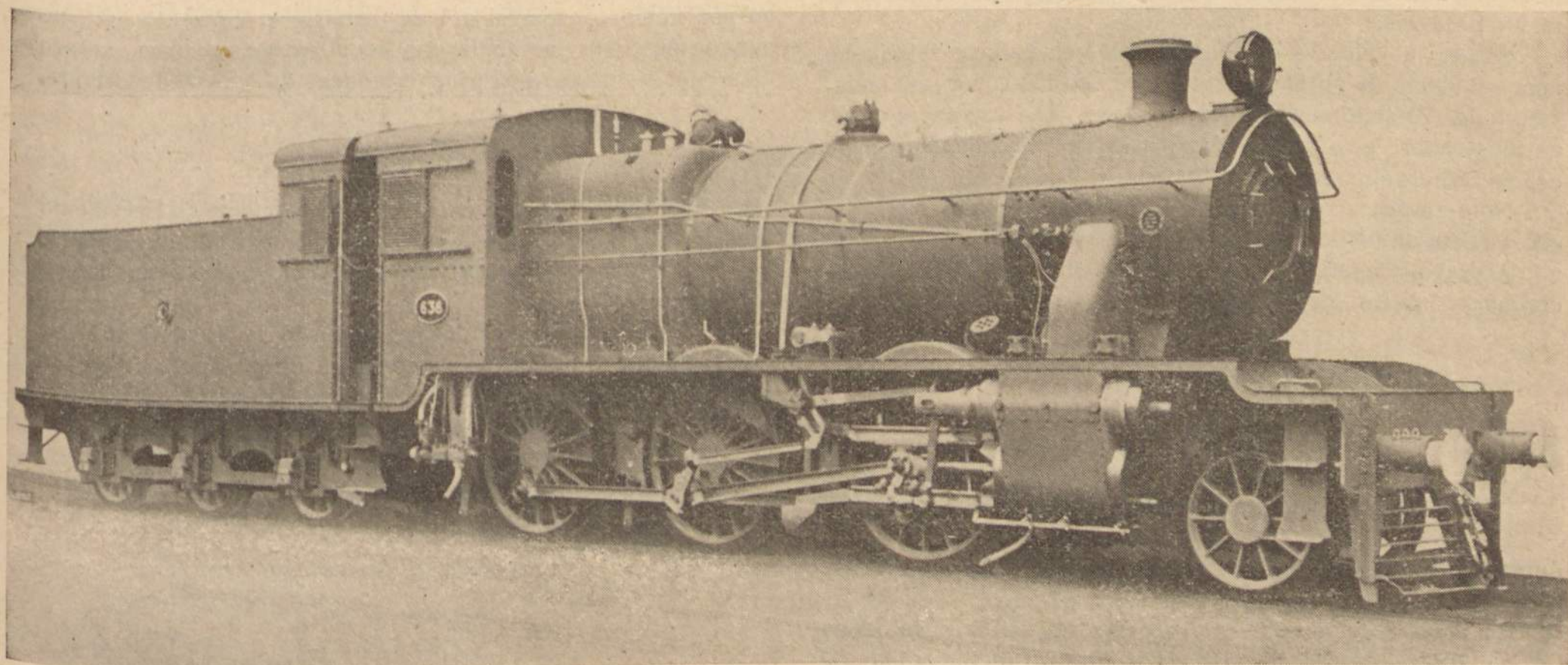
gências de alta relevância económica, e também o enxôfre das piritas que o acompanham, destinado às actividades fabris de Cachoeirinha, para as quais era êle adquirido no estrangeiro por preços elevados.

ESPAÑA Destinados aos Caminhos de Ferro Espanhois acabaram de ser construídos em Berlim grande quantidade de vagões de transporte, sobre linhas férreas do país vizinho, e que tem cada um capacidade para transportar vinte e cinco toneladas. Esta encomenda faz parte de uma grande remessa de material encomendado pelos Caminhos de Ferro espanhois às oficinas gerais de material da Alemanha.

FRANÇA Com a montagem de novas centrais de produção, vai ser possível inaugurar muito em breve as linhas electrificadas do sul da França, como: Brives-Moutauban, 170 Kms.; Bordeaux-Montauban, 200 Kms. e Sete-Nimes, 175 Kms. Por mais importantes que sejam estes melhoramentos, não podem, contudo, comparar-se com a importância que vai assumir a electrificação da linha Paris-Lyon, para a qual a central de Genissiat, do Ródano, e uma outra, que se construirá em Bort, na Alta Dordogne, hão de fornecer nada mais nada menos do que 400 milhões Kilowates.

O rio Ródano vai desempenhar um papel importantíssimo na electrificação da França, pois não só há-de alimentar a referida central de Bort, já em vias de construção e igual à de Chastang, também em obras, mas também a de Aigle, prestes a concluir-se, estando já a alimentar a central de Maréges, em plena produção pela S. N. C. F. desde 1936.

Êste interessante grupo de instalações hidroeléctricas, está situado priverligiadamente próximo de Paris.



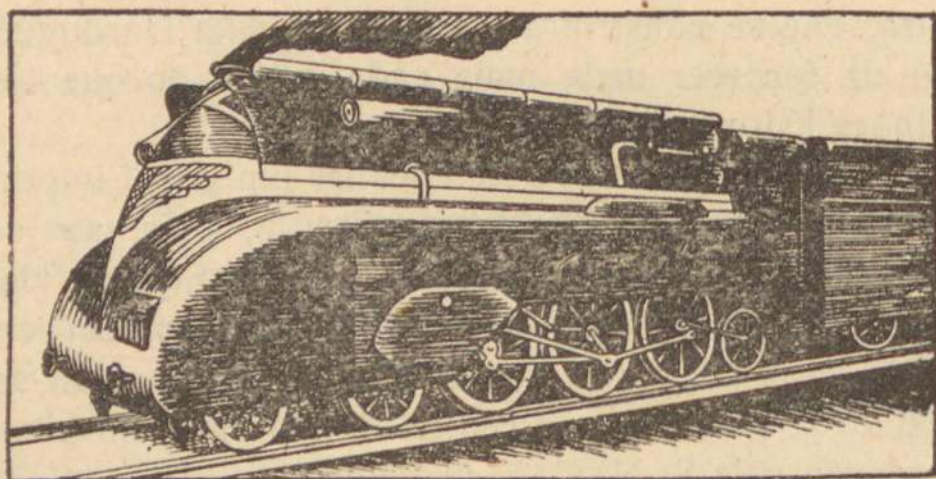
Locomotiva inglesa construída para os caminhos de ferro do Estado do Egipto



A vantagem das quilhas nas locomotivas

PARA o rendimento da velocidade a alcançar é de reconhecida vantagem a disposição que permite aos combóios e em especial às locomotivas oferecer ao ar a menor resistência possível.

Perdem as máquinas a sua forma clássica ao ajustarem-se ao perfil de linhas aerodinâmicas e, quer se trate de locomotivas originariamente fabricadas para responderem a esse requisito essencial de marcha, quer a estas sejam adaptadas a configuração aerodinâmica, tal como sucedeu à máquina «Pacific», que reboca o esplêndido «Flecha de Prata» da C. P., essa modificação é sempre vantajosa para o fim em vista, pois lhes aumenta prodigiosamente a rapidez do andamento.



O que abaixo se indica serve para, iniludivelmente, demonstrar as vantagens do aerodinamismo, pois os ganhos extraordinários de velocidade, em relação a qualquer outra locomotiva não equipada com o dispositivo corta-vento, são verdadeiramente notáveis.

Assim: à velocidade de 100 quilómetros-hora regista-se uma economia de potência igual a 195 cavalos-vapor; ao andamento de 120 quilómetros-hora, eleva-se essa vantagem a 290 cavalos-vapor; e, a 140 quilómetros-hora, o rendimento é da ordem 385 cavalos-vapor.

Note-se que o rendimento conseguido é sempre uma função directa da velocidade da marcha.

A gravura que junto se publica dá uma amostra da elegância dum combóio aerodinâmico.

Combóios accionados por «Geysers»

NÃO obstante o facto de Portugal só contar na sua rede ferroviária a extensão mínima de 25 quilómetros de via electrificada, esta modalidade da locomoção mo-

derna ganha interesse em todos os países e desenvolve-se formidavelmente.

Em quasi todos os países procura-se electrificar as linhas férreas, utilizando-se para isso a corrente fornecida pelas oficinas hidro-eléctricas das montanhas que lhes ficam próximas.

Todavia, na Itália acharam melhor processo, mais econó-

mico ainda e, sobretudo inédito, o qual vamos resumir em poucas linhas.

Em Toscana, na região vulcânica de Arderello, enormes quantidades de gás sulfuroso se expandem do solo. Uma parte desse gás é explorada pelas oficinas de onde se extrai uma parte das substâncias químicas nele contidas.

Em certos lugares, porém, não é o gás sulfuroso que se escapa do chão, mas o vapor de água, elevado a altíssimas temperaturas (às vezes até 190 graus centígrados), que, saindo do solo em gigantescos jactos, com violência, cai em forma de chuva, quente, o que constitue os verdadeiros «geysers».

No ano de 1933 captaram os engenheiros italianos esta força natural, conseguindo por esse facto uma energia de 20.000 quilovátios, que se resolveram a aplicar à electrificação da linha férrea entre Roma e Florença.

Um túnel de grandes dimensões

NA região de Ben Nevis, uma das mais altas montanhas da Inglaterra, começaram em 1931 a perfurar um túnel que, depois de ser aberto na extensão de 18.000 metros, atinge Lock Treig.

Porém, por motivos especiais da construção da linha, não foram concluídos os trabalhos em curso.

Quem concebeu a construção do transindochinês

SOBRE esta importante linha férrea, cuja ideia de construção partiu de Paulo Doumer, antigo Presidente da República Francesa, quando era Governador da Indo-China, referiu-se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em artigo publicado no seu número especial a 1 de Janeiro do corrente ano, no qual se dá conta das vantagens económicas que essa extensa linha representa para as prosperidades dos povos do Oriente.

Uma relíquia

A primeira locomotiva que rodou em trilhos no Brasil está ainda conservada, como preciosa relíquia, e mantém a pitoresca designação de «A Baroesa», como então era conhecida.

Foi com essa máquina que no dia 30 de Abril de 1854 se inaugurou a estrada de ferro de Mauá à Raiz da Serra e fôra mandada construir pelo grande Barão de Mauá.

Possivelmente o nome dado a essa primeira locomotiva constituiria uma evidente homenagem ao referido Barão, homem imensamente empreendedor e amante incondicional de todas as manifestações de progresso.

Alexandre F. Settar

TAUROMAQUIA

Vai construir-se em Cascais uma Praça de Toiros

ESTÃO constituídas as Comissões Pró-Construção duma praça de touros em Cascais, para ser entregue ao Hospital daquela vila. Nomes de prestígio fazem parte de todas as Comissões, o que nos leva a crêr que, dentro em breve, será convertida em realidade uma velha e justa aspiração dos habitantes e dos amigos de Cascais e, igualmente, de todos os aficionados da Festa Brava.

Na quarta-feira, 3 do corrente, reuniram-se nas salas do Antigo Hospital de Cascais algumas dezenas de pessoas, que fazem parte da Comissão Promotora da Praça de Touros, tendo sido convidada a Imprensa, que se fez representar na maioria.

O banquete decorreu com animação, tendo, na altura dos brindes, usado da palavra os srs. presidente da Câmara de Cascais, capitão Pessoa; Abreu Nunes, presidente da Comissão de Turismo; Armando Vilar, presidente da Comissão Organizadora; Rogério Perez, em nome da Imprensa; D. Enrique Vila, crítico tauromáquico; Carlos d'Ornellas, em nome do "Sector 1"; Raúl de Oliveira, por "Os Sports"; João da Cruz Viegas; Felix Correia; Matos Sequeira, e outros oradores.

No final do banquete, que foi precisamente realizado na sala em que se exhibe uma curiosa Exposição Tauromáquica, fez-se uma "quêta" em benefício da futura Praça, que rendeu perto de mil e quatrocentos escudos. Alguns cantadores — o fado acompanhou sempre, fielmente, os amigos dos toiros — fizeram a surpresa, deveras agradável, de entoarem o fado. De entre os cantadores desejamos, nesta reportagem, destacar o poeta popular Fernando Rodrigues, a quem pertencem as seguintes quintilhas, que reproduzimos na íntegra e são, na verdade, curiosas, dignas de figurar nos anais tauromáquicos:

Podem ser muito reais
Os rifões da antiguidade,
Mas o que diz: — "a Cascais
Uma vez e nunca mais" —
Esse não diz a verdade.

Como sabem, com certeza,
Era às praias de Cascais
Onde vinha a realesa,
Com a mais alta nobresa,
Passar as férias estiais.

E era, então, por essa altura,
Que se cobria de loiros
A fidalguia mais pura,
Mostrando a sua bravura
Na peleja com os toiros.

E frente a frente ao caráça,
Ousados, atiradiços,
Os jovens da lusa raça
Batiam-se, ali, na praça,
Com os toiros mais castiços.

E às sortes mais arriscadas
Tal encanto o povo achava,
Que inda hoje ama as toiradas,
Ama o fado, as guitarradas,
Inda adora a Festa Brava.

Os nomes mais consagrados
Na arte de torear
Já foram acarinhados
E bastante ovacionados
Nesta poisada sem par.

E por ser tão atraente
Esta terra abençoada,
Até mesmo, ultimamente,
Fez o Sr. Presidente
De Cascais sua poisada.

* * *

Mais de 30 nomes prestigiosos encontram-se à frente das várias comissões que se propõem levar a efeito a construção da Praça de Toiros, que, depois de concluída, será, como dissemos acima, entregue ao Hospital da Santa Casa da Misericórdia de Cascais. Na impossibilidade de os registar a todos aqui, limitamo-nos a arquivar os nomes que constituem a "Comissão de Honra" e são os srs.: José Roberto Raposo Pessoa, presidente da Câmara Municipal; eng.º Augusto Teles de Abreu Nunes, presidente da Junta de Turismo; reverendo Padre Moisés da Silva, provedor da Misericórdia; Joaquim Nunes Ereira, proprietário e dedicado amigo do Hospital, e Filipe Nobre de Figueiredo, arquitecto.

Publicações recebidas

Anais do Município da Horta

—por Marcelino Lima

Marcelino Lima, o admirável romancista de «A Discípula», edição da Parceria António Maria Pereira, foi encarregado pela Câmara Municipal da Horta (Ilha do Faial), de escrever os Anais do Município daquela cidade açoriana. Encontra-se publicado o VII tomo, que deve ser o penúltimo.

Não é a primeira vez que aqui fazemos referência a essa obra, de interesse não só para aquêlê distrito dos Açores, mas também de interesse para o estudo da História do País, pelos elementos preciosos que recorda ou traz pela primeira vez à publicidade.

Marcelino Lima, que é um prosador elegante, de estilo pessoal, conseguiu dar a estas páginas dos «Anais do Município da Horta» uma expressão de vida, como raras vezes, em livros de erudição, temos visto.

Nêste VII tomo algumas páginas são dedicadas às incursões de estrangeiros, de que a Ilha do Faial, em séculos pretéritos, foi vítima. Noutro capítulo, o autor ocupa-se da dominação espanhola. Finalmente, nas derradeiras páginas, dedica um capítulo aos abalos sísmicos que, por inúmeras vezes, têm assolado a linda ilha. Dentro de poucos meses, com a publicação do VIII tomo, esta obra importante fica concluída.

Ao ilustre escritor e historiógrafo sr. Marcelino Lima, os nossos agradecimentos pela oferta do penúltimo fascículo dos «Anais».

Anuário de Pesos e Medidas

O sr. Eng.^o João Rodrigues da Costa Gomes, chefe da Repartição de Pesos e Medidas, esclarece, ao abrir o preâmbulo desta publicação, que o «Anuário de Pesos e Medidas» sucede aos «Boletins do Trabalho Industrial» com o sub-título de «Serviço Metrológico» em cujos volumes foram publicados os elementos coligidos pela Inspeção de Pesos e Medidas. Tendo sido, porém, substituído o «Boletim do Trabalho Industrial» pelo «Boletim da Direcção Geral da Indústria» nas suas edições semanal e trimestral, tornou-se difícil assegurar a continuidade dos boletins reservados aos assuntos de pesos e medidas, que se prestam mais à publicação anual, resolvendo-se que êsses assuntos

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Fevereiro de 1893)

Commissão de caminhos de ferro

Installou-se no dia 1 esta commissão da Sociedade de Geografia, sendo muito interessante a sua primeira sessão.

Presidiu o sr. Espregueira, servindo o sr. Proença Vieira de secretario, visto o director da nossa *Gazeta* não poder tomar parte nos trabalhos d'essa sessão, por estar ausente de Lisboa, assistindo os srs. engenheiros José Joaquim de Mattos, Anastacio de Carvalho, Perfeito de Magalhães Villas Boas, Polycarpo da Costa Lima, Faria e Maia, Almeida Pinheiro, Vasconcellos Porto, Costa Couraça, Carrasco Bossa e outros.

Foi dada posse á nova mesa pelo presidente da sociedade, sr. conselheiro Sampaio, acompanhado pelo secretario perpetuo, sr. Luciano Cordeiro.

O sr. Espregueira, n'um bello discurso, demonstrou a necessidade de estudar e promover o desenvolvimento ferroviario, base da consolidação e segurança economica do paiz, incitando principalmente a construcção e exploração das linhas de interesse local, sob preceitos praticos e economicos que fossem de verdadeira utilidade para o paiz. Propoz a nomeação de uma sub-commissão que estudasse e fizesse esses projectos, e de uma outra que especialmente se occupasse das graves questões dos caminhos de ferro do ultramar.

Os srs. Anastacio de Carvalho, Mattos e Magalhães fallaram tambem sobre a questão da rede secundaria, e sobre a necessidade de se estudar e resolver a questão das tarifas, insistindo todos em que era azado o momento, quando todos os esforços deviam convergir para a concentração das nossas forças e recursos economicos.

O sr. Almeida Pinheiro propoz que, em lugar de uma, fossem duas sub-commissões, uma para as questões ferroviarias do continente, outra para as do ultramar.

Resolveu-se que na proxima sessão se constituíssem as sub-commissões e se fixasse o programma dos trabalhos.

passassem a ter publicação no «Anuário de Pesos e Medidas».

Êste primeiro número do «Anuário», além de apresentar uma síntese do trabalho realizado na fase do renascimento dos serviços até atingirem a situação actual, publica parte de uma memória do académico sr. Sebastião Francisco de Mendo Trigo, que constitue uma visão retrospectiva muito curiosa e erudita. Algumas gravuras mostram-nos alguns aspectos das instalações dos serviços de pesos e medidas.

Para Tapetes, Passadeiras e Alcatifas há em Lisboa uma casa especializada

Q U I N T ã O
32, RUA IVENS - T. 2 6064

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

TRINDADE — Ao telefone e Minha mulher vai casar

O espectáculo da Trindade compõe-se de duas peças de géneros diametralmente opostos. Uma é cheia de emoção; a outra faz rir. Os dois contrastes. E é pena que, quando esta fôr publicada, já a Companhia não esteja a trabalhar neste Teatro e ande em «tournée».

Começamos pela «Minha mulher vai casar», três actos originais de Luiz Verneuil, traduzidos e adaptados por Manuel Fragoso, que desta vez não esteve para dar tratos à imaginação e preferiu traduzir a produzir uma peça original. O seu trabalho de adaptador e tradutor foi feito com inteligência e probidade, tendo arranjado equivalências felicíssimas para os ditos de espírito e passagens brejeiras e maliciosas que abundam na obra francesa, tendo-lhe limado algumas arestas, demasiado «agudas» para o nosso temperamento e educação. E assim, esta peça vê-se com muitíssimo agrado. Faz rir, é leve, dinâmica, e é como que uma lição para as mulheres de cabeça fraca que vêm traições em tudo, devido à sua fértil imaginação e fantasia, complicando os casos mais simples e estragando a felicidade do lar.

Brunilde Júdice, continua a marcar o seu lugar, conquistado à fôrça de inteligência, estudo e amor à arte. A sua personagem de «Catarina» é cheia de vida, nervos, fantasia e grande imaginação. No primeiro acto fala tão depressa, que as palavras saem às catadupas, e todas com as inflexões necessárias como manda a rubrica. A ilustre artista marcou muitíssimo bem todas as cambiantes. Alves da Costa, no «Filipe», tem uma grande criação. Êste actor é um dos da moderna geração que mais se tem imposto ao público pela sua maneira de trabalhar. Êste seu papel é muitíssimo bem desempenhado. Sendo bastante cómico, o artista fá-lo com imensa sobriedade e honestidade de processos fazendo rir, sem nunca se desmanchar. As cenas do «contracto» e da «discrição da paixão romântica», é do melhor que se tem representado. Muito bem.

Madalena Vilaça, na «Francine» deu vida ao seu personagem. A sua história é que deu aquêlê «embrogio» todo. Madalena Vilaça, apesar de nova no palco, representou muito bem, e não desmanchou o conjunto nas cenas em que intervem.

Humilta de Macedo e João Calazans, no casal de «barões», estiveram certos e mostraram ser amigos «coscovilheiros». António Sacramento é um actor da velha guarda. Correcto e consciencioso no «Vidal», êste seu trabalho não aumenta nem diminui o valor deste bom actor. João Perry em «Brezolles» deu bastante comicidade à ridícula figura, agradando o seu trabalho. Jorge Grave muito correcto no «Guilherme», criado serviçal e discreto.

Encenação boa de Carlos Santos e cenários agradáveis de Reinaldo Martins.

«Ao telefone», que abre o espectáculo, são dois actos sobejamente conhecidos, género «grand guinol» feito em moldes antigos e que, com franquesa, já não interessam muito.

Alves da Cunha tem arcaboço artístico e dramático para desempenhar o papel de «André Marex», alma torturada e aflitiva. O seu trabalho foi cheio de sinceridade e emoção. Dinah Stichini, cumpriu muito bem. «Nanete» foi bem a criada velha e medrosa requerida, não exagerando. João Calazans, não descurou o pormenor «da chuva». Ruídos bons. Berta de Bivar, Madalena e João Perry pouco têm que fazer.

Quando voltará esta companhia a representar em Lisboa?

TRINDADE — O Sabão n.º 13

A companhia de que faziam parte Alves da Cunha, Brunilde Júdice e Alves da Costa, foi substituída, no teatro da Trindade, por outra a cujo elenco pertencem Erico Braga, Irene Izidro e Francisco Ribeiro (Ribeirinho), que se estreou no sábado 6 de Fevereiro, levando à cena, e em reposição, a comédia original de Mosget e Oberson, três actos traduzidos livremente por Erico Braga, Dias Costa e Costa Ivo.

Fez um grande sucesso há alguns anos, quando da sua primeira representação e até por sinal apareceram, no mercado, uns sabonetes pequenos com aquela marca.

O «Sabão n.º 13» é uma obra cheia de bom humor, com situações graciosas, ora roçando pela farça, ora pela baixa comédia, muito original no seu entrecho, dispondo admiravelmente o espectador. Certamente retomará o caminho glorioso de que se afastou, com o mesmo sucesso e o mesmo entusiasmo de há perto de uma dúzia de anos.

Não são admissíveis os confrontos, tanto mais que as duas figuras principais foram desempenhadas por Chaby Pinheiro e Joaquim Almada, ambos infelizmente falecidos, e cujas vagas ainda não foram preenchidas. Eram dois grandes, dois formidáveis actores.

Vamos ao desempenho, seguindo a distribuição do programa. Irene Izidro tem um papel de pequena responsabilidade

e além disso tem pouco que fazer. A sua «Mary» é como que um presente. A artista não se ressent dos frequentes saltos que dá do teatro declamado para o musicado e vice-versa.

Erico Braga, no cómico «Peale», parece-me que falseou a figura. Em vez de aligeirar o personagem tornando-o fino e elegante, transformou-o num autêntico «gebo» desde a cabeleira até à indumentária. O seu aldrabão, agente de publicidade, não é intrusão de feira. Além disso continua com o sotaque nortenho adquirido em outras peças que anteriormente representou.

Ribeirinho, com a sua maneira muito especial de representar, quasi que compromete alguns dos ditos de espírito e situações. Ribeirinho, além de actor é ensaiador. Con o que os artistas lhe tenham respeito, se elle não o tem pelo público? É certo que certa camada de espectadores ri com os seus gestos exuberantes e atitudes «clownescas», mas, quando se representa a sério, tem que se evitar os exageros, e o seu «Roadney» foi muito exagerado.

Cremilda de Oliveira, representou bem a «Condessa de Beaurieu». A sua intervenção é rápida, em cenas curtas. Fernanda de Sousa, na «Marie» mostrou, num pequenissimo papel, que lhe é familiar a lingua de «Molière». Maria Manuela, que não conhecia nem conheço, tem na «Miss Brusk» duas entradas por saídas, ambas secas e bruscas.

Alberto Ghira muitissimo bem no «Sir Henry Martin». Certissimo dentro do personagem, marcou um lugar de destaque pela maneira como o interpretou. Terquinio Vieira, um artista consciencioso e modesto, que quasi sempre anda afastado dos palcos, por azares da sorte, foi correcto em dois personagens de interpretação completamente diferente. Um, o «Smith» que vem nos programas. O outro não está lá mencionado. Joaquim Prata, no «Chasney» mostrou-se um pouco indeciso, indecisão que certamente desaparecerá nos espec-

táculos seguintes. Também não é para admirar que os artistas não saibam os papéis, depois de 8 dias de ensaios! Barroso Lopes actor da moderna geração, bom elemento, fez, sem dificuldade, o papel de «Ellery Clarck». E para terminar Mário Fernandes fez um «Johnson» muito correcto em criado.

Encenação de Ribeirinho e Erico Braga. Cenários agradáveis de Reinaldo Martins e Almeida e Duarte.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

COLISEU — 21,15 — «Os Sinos de Corneville».
TRINDADE — 21,45 — «Sabão n.º 13».
AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «A Cova da Moura».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «A avó torta».
APOLO — 20,30 e 22,45 — A opereta «A noite de S. João».
MARIA VITORIA — 20,30 e 22,45 — «O dia da Espiga».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «A quimera do riso».
S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.
POLITEAMA — 21,30 — «Castelo do Hudson».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A casa de ninguém».
ODÉON — Estreias consecutivas.
TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.
CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.
CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PARIS — As 20,30 — Filmes variados.
EUROPA — As 21 — Filmes variados.
LYS — 21 — Filmes emotivos.
CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
REX — 21,15 — Programa duplo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Ainda o nosso número especial

A propósito da publicação do número especial desta «Revista», referente a 1 de Janeiro, fizeram ainda referencias que muito nos desvaneceram, os jornais: *A Voz*, de Lisboa; *O Eco de Estremoz*; *Distrito de Portalegre*; *O Povo de Louza*; *O Cezimbrense*, de Cezimbra; *Comércio de Portimão*; *O Dever*, da Figueira da Foz; *O Progresso de Paredes*; *Revista Transtagana*, de Évora, e *Correio de Portalegre*.

Brindes e Calendários

Recebemos da firma L. T. Piver, negociantes de perfumes, um lindo calendário.

Também a Fábrica Eléctrica de Cordoaria Mecânica, de Póvoa de Varzim nos enviou um calendário. Os nossos agradecimentos.

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 ciei-ro.
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 «quei-mado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espi-nhas, 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 Mor, 20, 3.º E. LISBOA

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

TELEFONE 6888 (P. B. X.)
TELEGRAMAS: ARSOUCA

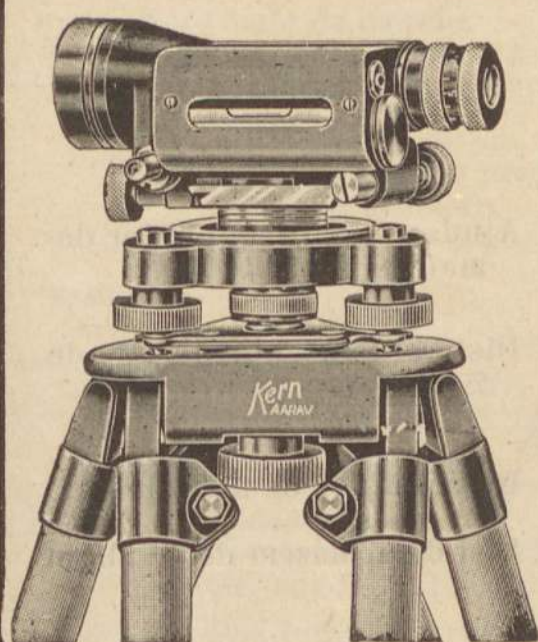
Artur de Souza & C.^a, L.^{da}

Importação e exportação

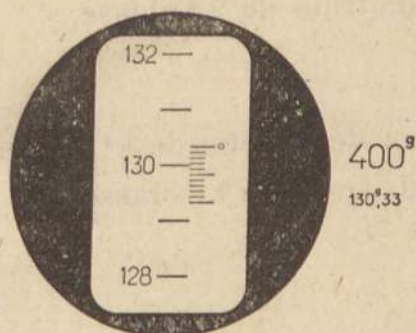
Representantes gerais em Portugal de:
ORGANON LABORATORIES, LTD. — LONDON

— ESCRITÓRIO E ARMAZENS: —
Rua Alexandre Braga, 56-2.º
P O R T O — P O R T U G A L

Productos farmaceuticos — Agenciários
de serviços aduaneiros — Representações



Kern
AARAV
SUISSE



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 necessária

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.^a L.^{da}

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 25, 2.ª série, de 30 de Janeiro, publica o seguinte:

Gabinete do Ministro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar o estudo das propostas e resoluções apresentadas à apreciação do Governo pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para unificação e regulamentação das condições de trabalho e reajustamento dos vencimentos, salários, abonos de família e outras remunerações do pessoal em serviço nas linhas exploradas pela Companhia.

Nestes termos, e com o acôrdo da administração da empresa, fica estabelecido o seguinte:

1.º Os quadros de categoria e os vencimentos e diuturnidades do respectivo pessoal e os salários mínimos do pessoal operário em serviço na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses são os que constam das tabelas anexas a esta portaria.

2.º Sempre que pela natureza das suas funções, aptidão ou qualidades especiais qualquer agente mereça remuneração superior à afixada nas tabelas juntas para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida essa diferença a título de gratificação eventual.

3.º Pela aplicação das tabelas anexas nenhum empregado poderá ficar recebendo remuneração inferior à que actualmente percebe.

4.º Os abonos de família a pagar a todo o pessoal, incluindo operários, por cada pessoa de família dos graus de parentesco indicados no artigo 3.º do decreto-lei n.º 32.192, de 13 de Agosto de 1942, serão os seguintes:

- 25\$00 pelo primeiro filho.
- 25\$00 pelo segundo filho.
- 20\$00 por cada um dos filhos seguintes.
- 15\$00 por cada um dos outros beneficiários.

5.º Ao pessoal operário será abonado o respectivo salário nos dias de feriado nacional, como se fôsem dias normais de trabalho.

6.º Enquanto perdurarem as actuais condições de emergência, o período normal de trabalho diário efectivo de todo o pessoal da Companhia poderá ser elevado de uma hora.

§ único. O trabalho prestado na hora complementar, além das oito horas, será pago com a remuneração-hora acrescida de 10 por cento.

7.º O trabalho prestado por qualquer agente em horas suplementares (além do horário normal) será pago na base da remuneração-hora com o acréscimo de 25 por cento.

8.º O trabalho prestado por qualquer agente no dia destinado a descanso semanal será remunerado com o respectivo vencimento ou salário acrescido da percentagem de 50 por cento.

§ único. Se o trabalho prestado em dia destinado a descanso semanal fôr compensado com repouso num dos catorze dias seguintes aquela percentagem será reduzida para 25 por cento.

9.º Sobre as percentagens estabelecidas nos n.ºs 6.º, 7.º e 8.º não incide o desconto previsto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 32.193, de 13 de Agosto de 1942, com a redacção que lhe foi dada pelo decreto-lei n.º 32.309, de 7 de Outubro de 1942.

A QUEM

V
I
A
J
A

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

10.º O pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses contribuirá para a Caixa de Abono de Família, a instituir nos termos do decreto-lei n.º 32.192, com importância correspondente a 1 por cento da remuneração normal que lhe competir em cada mês.

11.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses contribuirá para a Caixa de Abono de Família com a importância correspondente a 4 por cento das remunerações nor-

mais do pessoal ao serviço da empresa.

12.º As disposições desta portaria, com excepção das dos n.ºs 6.º e 8.º, consideram-se em vigor a partir de 1 de Janeiro corrente.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Janeiro de 1943. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*. — O Sub Secretário de Estado e Previdência Social, *Joaquim Trigo de Negreiros*.

QUADRO DE CATEGORIAS

I

PESSOAL MASCULINO

Divisão de Exploração

Escala da tabela n.º 1	Estações		Trens e revisão	Armazens
	Quadro geral	Quadros especiois		
1	—	Conferente.		
2	—	—	Guarda-freio de 3.ª classe.	
3	Factor de 3.ª classe.	—	—	Ajudante de distribuïdor de materiais.
4	—	Fiel de 2.ª classe.	Guarda-freio de 2.ª classe.	
5	—	Escruturário de 2.ª classe (a). Telegrafista de 2.ª classe (a).	—	Distribuïdor de materiais de 2.ª classe.
6	Factor de 2.ª classe.	—	Revisor de bilhetes de 3.ª classe.	
7	—	Fiel de 1.ª classe.	Guarda-freio de 1.ª classe.	Distribuïdor de materiais de 1.ª classe. Fiel de armazem de 2.ª classe.
8	—	Escruturário de 1.ª classe (a). Telegrafista de 1.ª classe (a).		
9	Factor de 1.ª classe.	Bilheteiro de 2.ª classe. (a). Capataz geral de 2.ª classe. Fiel principal.	Revisor de bilhetes de 2.ª classe.	Fiel de armazém de 1.ª classe.
10	—	—	Condutor de 2.ª classe.	
11	—	Capataz geral de 1.ª classe Escruturário principal (a). Telegrafista principal (a).	—	Fiel de armazém principal (b).
12	—	Bilheteiro de 1. classe (a).	Revisor de bilhetes de 1.ª classe.	
13	Chefe de 3.ª classe.	—	Condutor de 1.ª classe.	
14	—	Bilheteiro principal (a).	Revisor de bilhetes principal.	
15	—	Encarregado de contabilidade.	Condutor principal.	
16	Chefe de 2.ª classe.			
17	—	—	Condutor fiscal. Fiscal de revisores.	
18	Chefe de 1.ª classe.			
19	Chefe principal.			

(a) Categorias a extinguir.

(b) Só quando tiverem distribuïdores sob as suas ordens.

Escala da tabela n.º 2	Manobras e manutenção	Sinais e agulhas	Vigilância
a	Carregador. Servente.		
b	Condutor de elevadores.	Agulheiro de 3.ª classe.	Guarda de estação. Guarda de P. N. Porteiro.
c	Engatador.		
d	—	Agulheiro de 2.ª classe.	
f	Capataz de manobras de 2.ª classe.	Agulheiro de 1.ª classe.	Rondista.
h	Capataz de manobras de 1.ª classe.	Agulheiro principal.	
i	Capataz de manobras principal.		

Divisão de Vias e Obras

Escala da tabela n.º 1	Obras, conservação e vigilância	Armazéns e outros serviços
3	—	Ajudante de distribuidor de materiais.
5	—	Distribuidor de materiais de 2.ª classe.
7	—	Distribuidor de materiais de 1.ª classe. Fiel de armazém de 2.ª classe.
8	Electricista de 3.ª classe.	
9	—	Fiel de armazém de 1.ª classe.
10	Motorista.	
11	Chefe de lanço de 2.ª classe. Electricista de 2.ª classe. Encarregado de obras.	Fiel de armazém principal (a). Maquinista de máquinas fixas. Recebedor de materiais de 2.ª classe.
13	Chefe de brigada.	Recebedor de materiais de 1.ª classe.
15	Chefe de cantão. Chefe de lanço de 1.ª classe. Electricista de 1.ª classe.	Recebedor de materiais principal.
17	Ajudante de secção. Chefe de cantão principal. Electricista chefe.	

Escala da tabela n.º 2	Conservação e vigilância
b	Guarda de P. N.
c	Assentador. Condutor de <i>dresines</i> de 2.ª classe Guarda-fios de 3.ª classe.
d	Condutor de <i>dresines</i> de 1.ª classe.
e	Sub-chefe de distrito.
f	Guarda-fios de 2.ª classe.
h	Chefe de distrito. Guarda-fios de 1.ª classe

(a) Só quando tiverem distribuidores sob as suas ordens.

Divisão de Material e Tracção

Escala da tabela n.º 1	Materiel circulante, máquinas fixas e vapores	Armazéns	Locomotivas e vapores	Escala da tabela n. 3
1	Condutor de carruagens.		Fogueiro de 2.ª classe.	1 M
3	—	Ajudante de distribuidor de materias.	Fogueiro de 1.ª classe.	2 M
4	Ensebador de 2.ª classe.		Maquinista de 3.ª classe.	3 M
5	—	Distribuidor de materiais de 2.ª classe.	Maquinista de 2.ª classe. Mestre de rebocadores.	4 M
6	Ensebador de 1.ª classe.		Maquinista de 1.ª classe. Maquinista fluvial. Mestre de vapores.	5 M
7	Fogueiro de máquinas fixas.	Distribuidor de materiais de 1.ª classe. Fiel de armazém de 2.ª classe.		
8	Revisor de material de 3.ª classe.			
9	—	Fiel de armazém de 1.ª classe.		
10	Revisor de material de 2.ª classe.		Maquinista principal. Vigilante.	6 M
11	Maquinista de máquinas fixas.	Fiel de armazém principal (a).		
12	Revisor de material de 1.ª classe.		Chefe de maquinistas.	7 M
13	—	Chefe de armazém.	Chefe de maquinistas principal.	8 M
14	Revisor electricista de 2.ª classe.			
15	Revisor electricista de 1.ª classe.			
16	Chefe de revisão de material.			

Escala da tabela n.º 2	Depósitos de locomotivas, material circulante, vapores e armazéns		Escala da tabela n.º 2
a	Limpador. Servente.	Arrais. Capataz de manutenção de 1.ª classe.	f
b	Guarda de armazém. Guarda de depósito.	Marinheiro de 1.ª classe. Rondista.	
d	Capataz de manutenção de 2.ª classe. Marinheiro de 2.ª classe.	Capataz de manutenção principal.	h

(a) Só quando tiverem distribuidores sob as suas ordens.

Serviços centrais, regionais e oficinas

Escala da tabela n.º a	Escritórios	Empregos especiais	Serviços técnicos ou de inspecção	Officinas
A	Servente.	Distribuidor de víveres. Marçano.		
B	Contínuo de 2.ª classe. Guarda de escritório. Porteiro.			
C	Ajudante de arquivista. Contínuo de 1.ª classe.	Caixeiro de víveres de 3.ª classe. Servente de laboratório.	—	Ajudante de fabricante de bilhetes.
D	Arquivista de 3.ª classe. Escrivão. Sub-chefe do pessoal menor.			
E	Arquivista de 2.ª classe Empregado de 3.ª classe.	Caixeiro de víveres de 2.ª classe.	—	Fabricante de bilhetes.
F	Arquivista de 1.ª classe. Chefe do pessoal menor. Empregado de 2.ª classe.	Caixeiro de víveres de 1.ª classe Cobrador ajudante. Fiel de tesouraria de 3.ª classe.	Desenhador copista.	Chefe de brigada de 2.ª classe.
G	Arquivista principal. Empregado de 1.ª classe.	Cobrador. Enfermeiro de 3.ª classe. Fiel de tesouraria de 2.ª classe. Sub-encarregado de víveres.	Ajudante de analista. Desenhador de 2.ª classe.	Chefe de brigada de 1.ª classe. Traçador de vias e obras.
H	Empregado principal	Ajudante de farmácia. Encarregado de víveres. Enfermeiro de 2.ª classe. Fiel de tesouraria de 1.ª classe.	Desenhador de 1.ª classe. Fiscal de camionagem.	Contramestre de 2.ª classe.
I	Chefe de escritório regional de 3.ª classe (a). Chefe de secção.	Enfermeiro de 1.ª classe. Fiscal dos armazéns de víveres.	Desenhador principal. Verificador de contabilidade.	Contramestre de 1.ª classe.
J	Chefe de escritório regional de 2.ª classe. (b) Sub-chefe de escritório regional de 1.ª classe. Sub-chefe de repartição.	Enfermeiro chefe. Farmacêutico de 2.ª classe. Sub-chefe de recebedoria.	Agente técnico aspirante. Analista. Chefe de desenhadores Sub-agente comercial Sub-chefe de depósito. Sub-inspector.	Contramestre principal. Sub-chefe da fábrica de bilhetes.
K	Chefe de escritório regional de 1.ª classe (c). Chefe de repartição.	Farmacêutico químico. Pagador.	Agente comercial. Agente técnico ajudante. Chefe de depósitos de máquinas. Inspector. Mestre geral de edifícios.	Chefe da fábrica de bilhetes. Mestre de oficina.
L	Chefe de escritório regional principal Chefe de repartição principal.	Pagador principal.	Agente comercial principal. Agente técnico. Analista principal. Inspector principal.	
M	—	—	Agente técnico principal. Chefe de circunscrição de exploração.	

(a) Quando tiver de 3 a 6 empregados sob as suas ordens.
(b) Quando tiver de 7 a 11 empregados sob as suas ordens.
(c) Quando tiver 12 empregados ou mais sob as suas ordens.

II

PESSOAL FEMININO
Serviços centrais e regionas

Escala	Categoria
A bis	Empregada de 3. ^a classe Telefonista de 2. ^a classe
B bis	Empregada de 2. ^a classe Telefonista de 1. ^a classe
C bis	Empregada de 1. ^a classe
D bis	Empregada principal
E bis	Bilheteira de 3. ^a classe
F bis	Bilheteira de 2. ^a classe
G bis	Bilheteira de 1. ^a classe

Escala	Categoria
a bis	Guarda
b bis	Servente

Tabela dos vencimentos e diuturnidades do pessoal do quadro

Tabela n.º 1

Escalas	Vencimentos	Diuturnidades (a)
1	430\$00	11\$00
2	440\$00	
3	450\$00	
4	470\$00	12\$00
5	490\$00	
6	510\$00	13\$00
7	530\$00	
8	550\$00	14\$00
9	570\$00	
10	590\$00	15\$00
11	610\$00	
12	630\$00	16\$00
13	650\$00	
14	670\$00	19\$00
15	700\$00	
16	730\$00	21\$00
17	770\$00	
18	810\$00	23\$00
19	860\$00	

Tabela n.º 2

Escalas	Vencimentos	Diuturnidades (a)
a	370\$00	10\$00
b	390\$00	
c	410\$00	11\$00
d	430\$00	
e	450\$00	13\$00
f	470\$00	
g	490\$00	15\$90
h	510\$00	
i	540\$00	17\$00

Tabela n.º 3

Escalas	Venci-mentos	Diuturni-dades (a)
1 M	510\$00	14\$00
2 M	570\$00	15\$00
3 M	630\$00	16\$00
4 M	670\$00	18\$00
5 M	710\$00	19\$00
6 M	760\$00	21\$00
7 M	810\$00	24\$00
8 M	860\$00	27\$00

Tabela n.º 4

Escalas	Venci-mentos	Diuturni-dades (a)
A	430\$00	10\$00
B	450\$00	12\$00
C	480\$00	14\$00
D	510\$00	16\$00
E	550\$00	19\$00
F	620\$00	21\$00
G	690\$00	23\$00
H	760\$00	25\$00
I	840\$00	27\$00

Escalas	Venci-mentos	Escalões
J	930\$00	35\$00
K	1.000\$00	45\$00
L	1.140\$00	60\$00
M	1.250\$00	80\$00

Tabela n.º 5

Escalas	Venci-mentos	Diutur-nidades (a)
A bis	450\$00	10\$00
B bis	500\$00	12\$00
C bis	560\$00	14\$00
D bis	630\$00	16\$00
E bis	500\$00	15\$00
F bis	550\$00	17\$00
G bis	610\$00	19\$00

Tabela n.º 6

Escalas	Salário diário
a bis	6\$00
b bis	8\$00

(a) 3 diuturnidades (ao fim dos 2.º, 5.º, 8.º, 11.º, 15.º, 19.º, 23.º e 27.º anos de quadro).

A estas remunerações acrescem as gratificações do exercício: os subsídios, de residência para renda de casa e por deslocação; os prémios de percurso, de saída de material e por economia de combustível e de óleo; as percentagens nas cobranças; os abonos por serviço de manutenção de carvão e limpeza de caldeiras, etc., abonados em conformidade com a respectiva regulamentação.

Tabelas de salários de operários

Tabela A — Oficinas de Lisboa, Barreiro, Pôrto e Gaia

Tabela B — Oficinas nas constantes localidades

	Tabela A	Tabela B
Aprendizes	8\$00 a 12\$00	8\$00 a 12\$00
Serventes:		
De obras e auxiliares .	—	10\$40 a 14\$40
De oficinas e ajudantes	16\$00	14\$40
Operários:		
De 6. ^a classe	17\$60	16\$80
De 5. ^a classe	19\$20	18\$40
De 4. ^a classe	20\$80	20\$00
De 3. ^a classe	22\$40	21\$60
De 2. ^a classe	24\$00	23\$20
De 1. ^a classe	26\$40	25\$60

A estas remunerações acrescem os prémios de economia de tempo, prémios de assiduidade, gratificações por trabalho em turnos e subsídios por deslocação, abonados em conformidade com a respectiva representação.

Tabelas dos salários do pessoal adventício, eventual e suplementar

Salários mínimos

Pessoal masculino	10\$00
Paquetes	6\$00
Pessoal feminino:	
Guardas	6\$00
Serventes	8\$00
Operárias	10\$00

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 297, 2.ª série, de 21 de Dezembro de 1942, 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 Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes emprêsas, anulando o disposto no 18.º aditamento à tarifa geral, de 16 de Novembro de 1936.

O «Diário do Governo» n.º 23, 2.ª série, de 28 de Janeiro de 1943, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 20 do corrente o seguinte:

De aditamento à tarifa especial n.º 4, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, elevando para 5\$00 a actual taxa por marcação antecipada de lugares, a que se refere o artigo 3.º daquela tarifa;

O projecto de aviso ao público, apresentado pela mesma Companhia, anulando o disposto no E. n.º 1:512, de 18 de Julho de 1934, sobre transporte de taras dos vendedores ambulantes;

O projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, apresentado pelas linhas do Vale do Vouga, suspendendo a aplicação do § 1.º da mencionada tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 37, 2.ª série, de 13 de Fevereiro, 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, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 7, m²50, à esquerda da linha férrea do Douro, entre

Vida Ferroviária

Distribuição de prémios desportivos**no Ateneu Ferroviário**

No Ateneu Ferroviário, foi feita a distribuição de prémios aos vencedores das provas de «ping-pong», bilhar e «basketball», disputadas entre sócios, durante o aniversário daquela colectividade. O sr. Mário Deniz, presidente da direcção, que fez entrega dos prémios, saudou os desportistas classificados e aludiu ao significado da cerimónia, à qual se seguiu um baile.

Louvor

Foi louvado o licenciado em ciências económicas e financeiras sr. Diamantino Ferraz dos Santos Marques, chefe de secção da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, pela competência e dedicação demonstradas no exercício das suas funções na Repartição de Exploração e Estatística da referida Direcção Geral.

os quilómetros 59,733.50 e 59,738.50, 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 Rio de Galinhas, concelho de Marco de Canavezes, distrito do Pôrto, e confronta ao norte com a estrada nacional n.º 19 2.ª ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com a Electro-Moagem de Marco, Limitada.

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

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

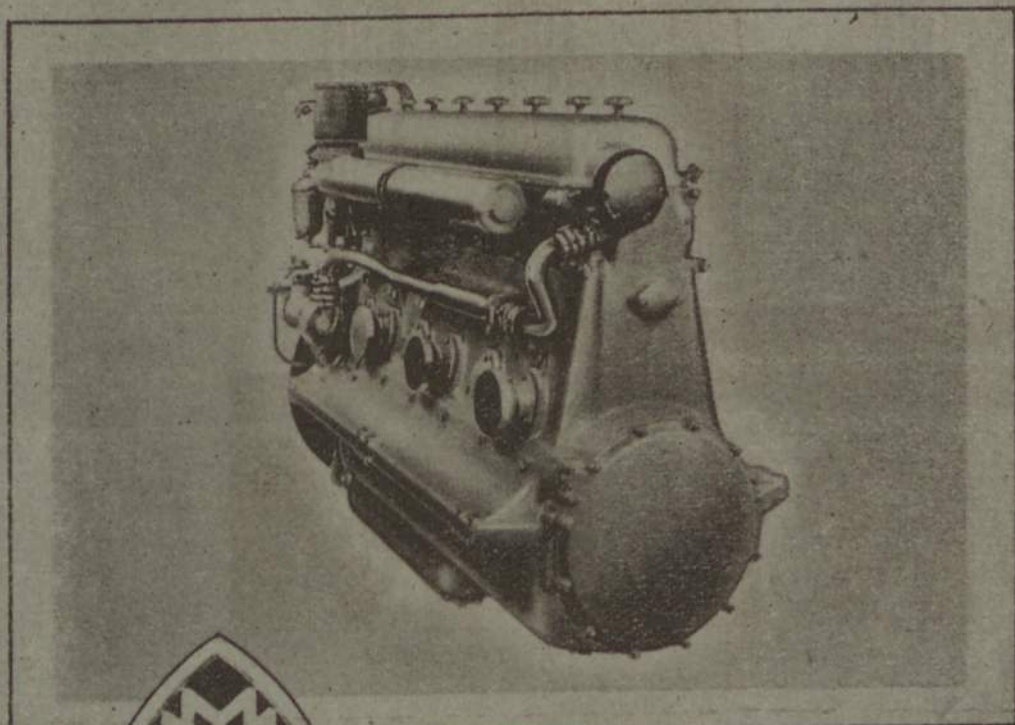
DOCA DE ALCANTARA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 56 h, 250 CV,
n = 1500 r.p.m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH-MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L., LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1



Actualidades em Lingua Portuguesa

Horas		Estações	Ondas Curtas
12,30 às 14	•HORA PORTUGUESA•	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s
14	NOTICIÁRIO	DZE	24,73 m. 12.130 kc/s
17,45	NOTICIÁRIO	{ DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s 25,51 m. 11.760 kc/s
20,30	NOTICIÁRIO	{ DJQ DXU 9 DJI	19,63 m. 15.280 kc/s 31,28 m. 9.590 kc/s 41,15 m. 7.290 kc/s
20,45	NOTICIÁRIO	{ DJC DXR	49,83 m. 6.020 kc/s 25,51 m. 11.760 kc/s
21,15	NOTICIÁRIO E TEMA DO DIA	{ DZC DXU 9 DJI DJQ	29,16 m. 10.290 kc/s 31,28 m. 9.590 kc/s 41,15 m. 7.290 kc/s 19,63 m. 15.280 kc/s
22,30	NOTICIÁRIO E NOTA DO DIA	{ DXU 9	31,28 m. 9.590 kc/s
23,45	NOTICIÁRIO	DXX	48,00 m. 6.140 kc/s