

6.º do

55.º

CAMINHOS DE FERRO
CONTABILIDADE CENTRAL
REGO.
ano
EXP.
29 MAR 1944

Lisboa, 16 de Março de 1944

Número 1350

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

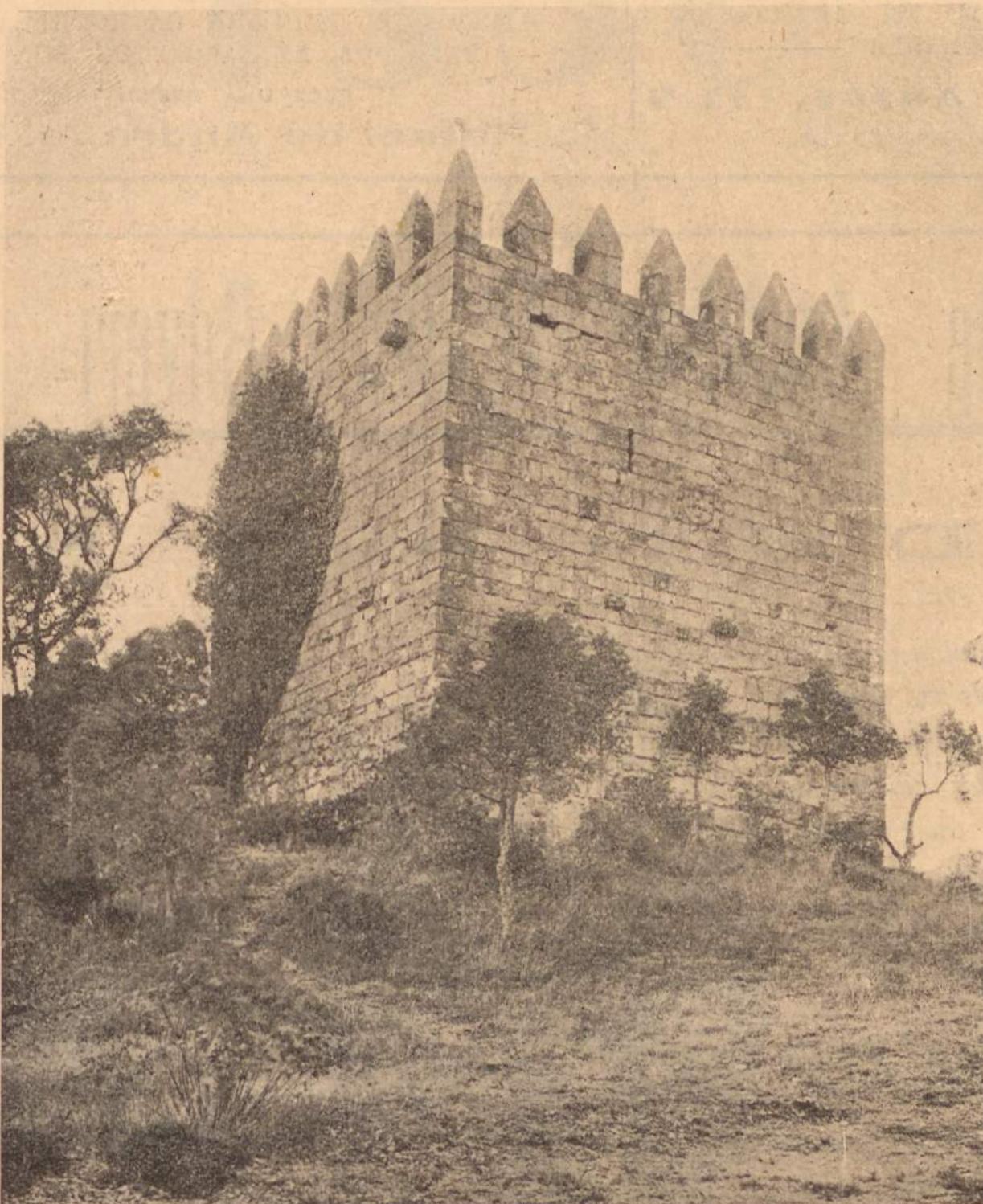
FUNDADA EM 1888

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

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



CASTELO DA PÓVOA DE LANHOSO

Rocha & Oliveira

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

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

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

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

RUA DO ARSENAL, 124-1.^o

Telefone 29374/78
End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938
End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Livraria Escolar

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARES

RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA

T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MUSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO
R. Rafael de Andrade, 18-1.^o — LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

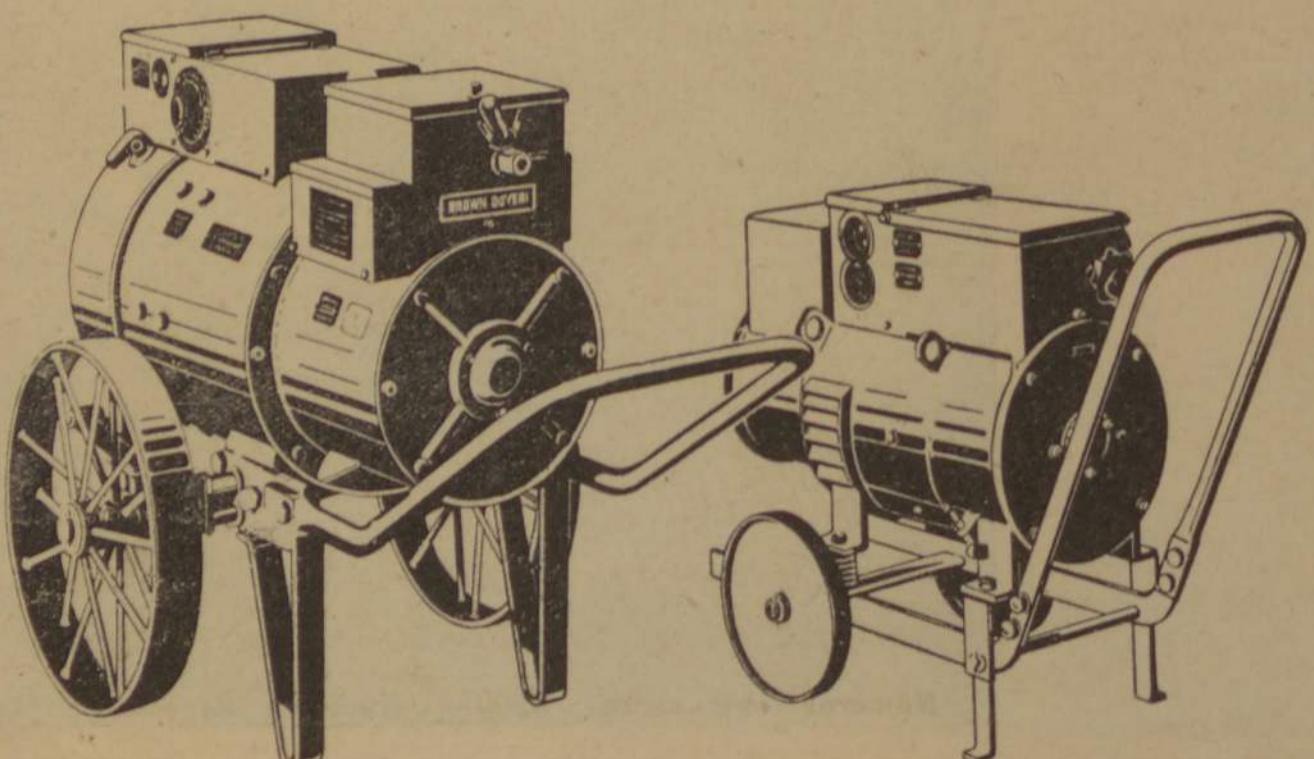
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

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 contínua de 80-160 A e 240-300 A ::: ::

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone : PB X 20158; Direcção 2752

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Prôto, 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, 5 — Telefone 893

1350

16 — MARÇO — 1944

A N O L V

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

Africa (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 ESTEVESES
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
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVESES DOS SANTOS

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Costumes do Norte	119
Angola e o problema da sua colonização, por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	121
Engenheiro Fernando de Sousa	123
Coronel Lopes Galvão.	123
Os Caminhos de Ferro Ingleses na Guerra	124
Linhas Estrangeiras	125
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	126
Passagens de nível.	126
Conselho Superior de Obras Públicas	126
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	127
Há 50 anos	128
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	128
Publicações recebidas.	129
Ordem dos Engenheiros	129
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i>	130
Parte Oficial	131
Diferenciais Panhard	132



COSTUMES DO NORTE

Angola e o problema da sua colonização

O sr. major Mateus Moreno, ilustre professor do Colégio Militar

e antigo comandante duma unidade de artilharia em Angola,

entrevistado pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro», concede-nos um depoimento de alto interesse

COM a abertura de estradas e o alargamento da rede ferroviária, Angola oferece, agora, as maiores possibilidades de progresso e povoamento.

Não é a primeira vez que, nestas colunas, nos ocupamos do problema, cada vez mais actual, da colonização de Angola. E não será também a última. De duplo interesse, porque abrange a província e a metrópole, o problema é digno da atenção e do estudo de todos os portugueses. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de modo algum podia alhear-se do assunto e da sua discussão. Na construção do edifício grandioso do nosso Império todos os elementos são para aproveitar. Por nossa parte, desejamos carrear algumas pedras que contribuam para a solidez dos seus alicerces.

Vamos hoje ouvir um ilustre colonizador, sr. major Mateus Moreno, professor do Colégio Militar. Viveu em Angola durante cinco anos, como comandante de uma unidade de artilharia. Mas, antes de partir para aquela nossa importante província ultramarina, diplomou-se, com elevada classificação, com o Curso Superior Colonial. E em terras angolanas realizou

uma obra notável, que, por várias vezes, foi louvada oficialmente. A unidade espiritual do Império deve-lhe assinalados serviços. Depois, ao regressar à metrópole, foi-lhe dada a chefia de uma secção da Direcção Geral Militar do Ministério das Colónias. Estamos, portanto, na presença de uma pessoa de alta competência técnica e de larga experiência. Alguns dos mais importantes problemas de Angola passaram-lhe pelas mãos. O seu depoimento, por isso, reveste-se de um grande interesse e de uma invulgar autoridade.

Fizemos-lhe uma série de perguntas. As respostas que nos deu, foram apoiadas, sempre que foi preciso, com o testemunho de documentos vários.

Começámos a entrevista com esta pergunta:

— ¿O português europeu encontra em Angola condições favoráveis para a sua fixação?

— Sem dúvida. O problema deixou há muito de pertencer ao número das aspirações; é já, felizmente, uma realidade. Realidade viva, confirmam-na as oito belas e

progressivas cidades da colónia: Luanda, Malange, Lobito, Benguela, Nova Lisboa, Silva Pôrto, Sá da Bandeira e Mossâmedes — cada qual mais ciosa dos seus pergaminhos europeus, e confirmam-na ainda muitas outras povoações, antigas ou nascentes, dispersas pelas vastas áreas distritais das províncias de que as referidas cidades são a capital.

— ¿ Nesse caso, pode dizer-se que Angola é já não só o prolongamento de Portugal mas também uma das suas mais belas e gloriosas imagens ?

O sr. major Mateus Moreno dá-nos esta resposta, em cujas palavras brilha um clarão de optimismo :

— Não háverá nenhum verdadeiro português que pise terra angolana e não sinta ecoar-lhe na alma, a cada passada, o emotivo brado: «Aqui é Portugal ! » O próprio preto, sobretudo se já cumpriu as suas obrigações militares, sente-se tão português ou mais português ainda do que muitos habitantes da metrópole.

E, como militar, o nosso ilustre entrevistado emite este comentário, a propósito da nacionalização do preto :

— Lamentável é, porém, que se não dê à actuação do exército colonial a amplitude nacionalizadora que lhe poderia e deveria ser conferida, mediante a passagem anual de maior número de mancebos indígenas pelas suas fileiras.

— ¿ E porque não se faz isso ? ¿ Será porque o recrutamento dos negros os isenta do pagamento de impostos ?

— O fito da nossa obra colonizadora nunca foi apenas explorar o indígena, mas sim aproxima-lo do branco, dar-lhe categoria social, inculcar-lhe a sua religião e os seus hábitos, valorizá-lo, enfim. Depois, o novo mundo que surgirá da actual guerra não poderá deixar de ser o mundo da máquina; convém, por isso, afrontar decididamente tôdas as rotinas que possam erguer-se contra Portugal, como instrumento de negação dos seus direitos seculares. Elevar

o nível de vida do preto, não o deixar temer ou odiar a máquina, será assim o mesmo que não fechar os olhos às incógnitas do futuro. As possibilidades de Angola são campo vasto para a aplicação de todo o trabalho indígena e de quanto superabunda na metrópole. A superiorização daquêle só trará, portanto, vantagens económicas.

— ¿ Que elementos de trabalho metropolitano lhe parece, porém, mais conveniente canalizar para Angola ?

— Sabendo-se que os produtos da agricultura ocupam o primeiro lugar nas exportações da colónia, é natural que sejam os trabalhadores da terra os elementos preferidos. O desenvolvimento de muitas indústrias ligadas à agricultura deverá, por seu turno, atrair os respectivos artífices e operários.

— ¿ E quais são, em Angola, as zonas mais aconselháveis para a fixação dos europeus ?

— Todo o planalto de Angola é terra francamente europeia. Dados estatísticos, coligidos, recentemente, por um distinto cientista, revelam-nos que a taxa de mortalidade da população branca do Lubango foi, em 1940, de 10,5 por mil, inferior, portanto, à de todos os distritos do Continente e Ilhas em 1930, e que 52,2 por cento dos brancos ali falecidos de 1932 a 1941 eram naturais do concelho, o que prova a fixação absoluta dos portugueses nessas terras.

— O clima de Angola é excelente, repete e acentua o nosso entrevistado. E para que a sua voz não pareça, de algum modo, uma voz isolada, quere apoiar o seu depoimento sobre um artigo recente, publicado num dos magníficos semanários da colónia. O artigo é um hino pegado à região do Huambo, denominada Bela Vista e situada próximo de Nova Lisboa.

Dêsse artigo, ou melhor dêsse hino de exaltação, recortámos os seguintes períodos:

«Não me canso de estender em volta os meus olhares ávidos de tudo verem, de tudo gozarem pelo além desta *anhara* vasta, em que a Bela Vista

Engenheiro Fernando de Sousa

Na segunda-feira, 13 do corrente, fecharam-se dois anos sobre a morte do engenheiro José Fernando de Sousa, nosso saudoso e ilustre amigo, antigo director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e do jornal *A Voz*. Parece que foi ainda ontem que o acompanhámos à última morada, no cemitério dos Prazeres, tão viva é a saudade que nos deixou e a todos que o conheceram de perto e tiveram a honra da sua amizade, dos seus conselhos, da lição da sua experiência e da sua vasta cultura.

O nosso prezado colega *A Voz*, actualmente dirigido por seu ilustre filho sr. Engº Luiz Fernando de Sousa, comemorou o 2.º aniversário da morte do eminente jornalista católico com a celebração de alguns actos piedosos, a que assistiram numerosos amigos e o pessoal da redacção, da administração e da tipografia daquêle diário.

Como no ano passado, após a missa rezada por sua alma na Igreja paroquial da Encarnação, dirigiram-se os presentes ao cemitério dos Prazeres e, perante a urna onde se guardam os seus restos mortais, o sr. Luiz Cunha, em nome do quadro tipográfico, pronunciou algumas palavras de sentida homenagem à sua memória.

assenta, como princesa galante e gentil, a presidir aos destinos das gentes portuguesas, que estabeleceram arraiais a 500 quilómetros do mar e a 1800 metros de altitude. Solo húmido e fértil, o dos seus arredores, nêle se contam dezenas e dezenas de propriedades agrícolas, em afirmação tradicional dos caracteres primordiais do nosso Povo.

Enquanto Morais Sarmento é acarinhado, pelos comerciantes, como o deus Mercúrio animador dos negócios — só mais um tostão!... — alheio-me do que se discute para disfrutar da excelência do clima, do sol que me está sabendo bem, desta brandura de ambiente que só na minha aldeia conheci — e pensava no capital incomensurável que na vida humana representa o clima, e na privilegiada situação que existe aqui para a montagem de qualquer um desses alfôbres de saúde, tão reclamados, a que chamam *casas de repouso*. Local mais apropriado não vejo.

Enchem-se os pulmões à vontade, que o elemento é puro, limpo, lavado e diáfano, salutar e de rara valia para a saúde.

Coronel Lopes Galvão

NA «CASA DAS BEIRAS» FOI OFERECIDO A ÉSTE ILUSTRE COLONIALISTA E ESCRITOR UM ALMOÇO DE HOMENAGEM

No domingo, 12 do corrente, foi oferecido ao nosso ilustre amigo e colaborador, sr. coronel Lopes Galvão, secretário geral da Sociedade de Geografia e figura de alto relevo nacional, como colonialista, um almôço de homenagem, por iniciativa dos corpos directivos da «Casa das Beiras», de cujo Conselho Regional faz parte. Numerosos admiradores associaram-se também a essa justa homenagem.

Vários oradores enalteceram a figura moral do homenageado e recordaram a sua brilhante acção nas colónias de Angola e Moçambique, onde desempenhou importantes comissões de serviço. Esses oradores foram os srs. dr. Afonso de Melo, presidente da Assembléa Geral, tenente-coronel Pina Lopes, coronel Lopes Mateus, presidente do Conselho Regional, dr. Jaime Lopes Dias, director do Boletim, dr. Paulo Menano, presidente da Direcção, coronel Duarte Veiga, secretário geral, e Paulo Ferreira, do Conselho Fiscal.

Num excelente discurso, o sr. Lopes Galvão agradeceu as palavras amigas que lhe tinham sido dirigidas e afirmou que em toda a sua vida, como português, como militar e como ferroviário, procurou cumprir os seus deveres.

Gazeta dos Caminhos de Ferro regista, com muito prazer, esta justa homenagem a um dos seus mais brilhantes colaboradores.

O céu azul, o sol meigo, tanto que os olhos podem arriscar-se, mesmo, a enfrentar-lhe os claros dardos. A paisagem é rica de motivos, a prender-nos ao importantíssimo problema de colonização planáltica...

Vagueio pelas ruas arborizadas da Bela Vista.

— Lembram-se das vilas dissimiladas pelo norte de Portugal? Pois é a mesma coisa, fisionomicamente, com as suas lojas de alfaiataria, de barbearia, sapatarias, oficinas de carpinteiro e serralheiro, estabelecimentos comerciais de importância, onde nos dias de feira o aldeão vem fornecer-se».

E o sr. major Mateus Moreno, feita a leitura deste artigo, remata o seu notável depoimento afirmando-nos de novo que em qualquer ponto habitado de Angola se pode dizer. «Aqui é Portugal!».

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

Mais rápida rotação dos vagões

A guerra ocasionou uma situação em que, por um lado, se verifica um acréscimo contínuo de tráfego e, por outro, se torna cada vez mais precário o fornecimento de novo material. À medida que o ritmo da guerra aumenta, de maior urgência se apresenta a libertação, para toda e qualquer unidade útil, da equipagem de transporte, da sua mais insignificante parcela de carga, visto isso ser de importância vital.

A cooperação e um bom trabalho de conjunto são as notas tóricas de um serviço de transporte eficiente, e, nas tarefas de desembaraço, carregamento e libertação dos veículos de caminhos de ferro, êstes factores são de suprema importância.

Conquanto existam dificuldades, inclusive a de escassez de mão-de-obra, muito se está a conseguir por meio da campanha para uma mais rápida rotação do material, dirigida a todos os que fazem transportar as suas mercadorias por caminho de ferro.

Para facilitar a solução d'este problema, sempre actual, os armazéns para depósito de mercadorias são considerados abertos até altas horas da noite, aos sábados, abrindo também aos domingos, sempre que necessário, de maneira a os comerciantes poderem carregar ou descarregar os vagões. Há também pessoal ferroviário especializado que tem por missão indagar das circunstâncias que possam interferir na pronta descarga dos vagões, a fim de se estabelecerem novas facilidades de descarga que conduzam a uma rotação mais rápida de material.

A condução e regulamentação do tráfego destinado às Repartições Governamentais obedecem a um sistema convencionado, adoptando-se medidas de recurso onde quer que haja congestionamento de tráfego, ou demora na descarga dos vagões.

Em virtude d'este sistema, é dado conhecimento aos Funcionários do Transporte por Caminho de Ferro, das Repartições do Serviço, dos vagões que não fiquem disponíveis dentro das 24 horas, seguido-se procedimento idêntico quando ocorrem atrasos na contagem dos veículos. Estas disposições foram alargadas de forma a abrangerem o tráfego do exército dos Estados Unidos.

Projectos de melhoramentos

O aumento da produção de guerra, o embarque, com destino aos campos de batalha de além-mar, de 80 % da produção britânica de material de guerra, a dispersão da indústria por todo o país, e outras causas mais, afectaram consideravelmente as correntes de tráfego por caminho de ferro.

Para se fazerem modificações nas linhas de forma a servirem melhor o tráfego de guerra e habilitar os depósitos, e parques de material, a darem seguimento rápido a um tráfego que fôra imensamente aumentado devido à criação de novas fábricas e aeródromos, o Governo fez concessões extraordinárias às Empresas de Caminhos de Ferro.

A natureza dos trabalhos de melhoramento em tempo de guerra é, principalmente, de adaptação. As obras incluem: comandos adicionais para regular a circulação dos comboios e facilidades telefónicas; resguardos para ultrapassagem e prolongamentos de linhas nos parques de manobras; linhas de manobras nas estações; reforço de pontes e alargamento da acomodação para as locomotivas.

Cada um d'estes projectos foi desenvolvido pelas Repartições de Engenharia e Funcionamento dos Caminhos de Ferro, e a despeito de dificuldades na obtenção de mão-de-obra e dos materiais necessários, as obras foram realizadas com uma rapidez digna de nota. Um projecto para a quadruplicação de certa secção de via, que se calculava demorasse 30 meses a realizar, ficou concluído em 12 meses. Um trôco de linha, que, antes da guerra, tinha pouco ou nenhum tráfego de carvão, movimenta agora 4.000.000 toneladas anualmente, requerendo para isso 160 comboios por semana.

As novas facilidades telefónicas demandaram a instalação de muitos quilómetros de fio e de cabo, milhares de postes telegráficos e numerosos postos de sinalização. Adquiriram-se novos vagões-guindastes, que podem circular por todas as vias férreas, e guindastes móveis, para facilitar mais as operações de carga e descarga nas estações de mercadorias. Foram autorizadas e realizadas setecentas obras desta natureza, representando uma despesa de 9 milhões de libras.

Linhos Estrangeiras

ALEMANHA A Alemanha exige hoje aos seus soldados grandes esforços em todos os domínios. Em compensação, procura, o melhor possível, facilitar-lhes a sua vida material. Nesse sentido a indústria de construção de vagões começou a produzir, para os soldados que se rendem no "front" oriental, carruagens-camas, cada uma delas com 56 beliches e 36 assentos. Na construção destas carruagens, a indústria serviu-se das experiências feitas na construção dos vagões de mercadorias de guerra. Estas são de duas espécies: dez e doze metros de comprimento, respectivamente. Existem igualmente vagões cobertos, descobertos, frigoríficos, etc. As carruagens de passageiros de guerra, que possuem bancos, são iluminadas e aquecidas, e adaptaram-se às condições de guerra. Num quarto de hora podem transformar-se em vagões de mercadorias e depois da guerra só funcionarão para este fim. No que respeita à construção de carruagens-camas, pode dizer-se que ela constitue uma realização única, até ao presente.

— Várias administrações dos caminhos de ferro alemães puseram-se ao serviço da grande campanha do fabrico de brinquedos para este ano. Os aprendizes das companhias de tráfego e das oficinas de reparação assim como os artífices jovens e diferentes agrupamentos femininos dedicaram-se à execução de brinquedos para a juventude alemã, dando-lhes, na maioria, o carácter móvel. Nesta ordem de idéias fabricou-se um grande número de combóios, locomotoras e estações assim como toda a espécie de locomoção e coisas engraçadas para os quartos de bonecas das meninas. Todos estes brinquedos serão oferecidos à juventude alemã no dia da Natal.

— Uma construção moderna, que merece especial registo, é representada pelo vagão-cama, para transportes em massa, realizada por proposta do conselheiro dos caminhos de ferro do Reich, Mielich. Com a sua muito engenhosa disposição, aloja 33 pessoas, oferecendo a cada uma: um leito, um lugar sentado, um lugar para bagagem, um cabide e um suporte para bengala ou chapéu de chuva. Estes vagões têm merecido o melhor acolhimento, por parte de todos os que nêles têm viajado. A sua entrada em serviço traz, simultaneamente, a vantagem de libertar os vagões até agora empregados nas regiões longínquas, para onde não eram apropriados, em virtude da falta de possibilidades de repouso deitado, em viagens de muitos dias, e que podem agora ser utilizados nos expressos e rápidos de menor curso.

Para os cambóios-hospitais, já estão a ser empregados, em grande número, vagões de molas suaves,

próprias para doentes, e que são derivados dos "Mc"; têm lugar para 21 camas e não se nota em qualquer coisa a sua origem em vagão de mercadorias. As cozinhas, as carruagens de aparelhagem e do pessoal sanitário destes combóios têm também a mesma procedência. Para fins especiais dos caminhos de ferro do Reich e de outras entidades, criaram-se também vagões para pessoal, com 21 camas e recinto de estar.

— Os Caminhos de Ferro do Reich registaram um curioso progresso evolutivo com as chamadas "barracas de habitação", com pavimento de 2,2 por 3,3 metros. Podem alojar-se três destas barracas sobre um vulgar vagão de plataforma. Por meio de um simples dispositivo, as barracas podem ser carregadas ou descarregadas em reduzido espaço de tempo. Servem elas para alojamento do pessoal dos Caminhos de Ferro e para manter em serviço estações, oficinas e outras instalações, em casos especiais, para o que se criaram vários modelos de barracas, cuja fabricação prossegue correntemente, sob o signo da máxima economia de matérias-primas. As barracas têm pavimento, paredes e teto duplos. Equipadas com fogões de aquecimento e de cozinha, e mediante criteriosa utilização do espaço, oferecem alojamento, para estar e para dormir, a seis homens. Com os equipamentos correspondentes aos seus fins, também se constroem, com as mesmas dimensões, barracas para oficinas e para lavandarias, assim como para escritório e habitação de duas pessoas, e apenas para escritório.

INGLATERRA Os caminhos de ferro ingleses empregam quase exclusivamente a tração a vapor, o que exige um consumo de 16 milhões de toneladas de carvão das melhores qualidades, dos 200 milhões que constituem a produção anual do país. De estes 16 milhões, 14 utilizam-se como combustíveis das locomotivas, que foram construídas para consumir carvões de boa qualidade. O emprego de qualidades inferiores, por causa da actual crise mineira, não deixa de apresentar algumas dificuldades. Tudo, ou quase tudo se emprega actualmente:— carvão miúdo, briquetes fabricados com lenhites, etc. e pensa-se também em aproveitar os carvões de baixa qualidade que, em grandes proporções, se obtem nas explorações a céu aberto. As companhias ferroviárias tencionam auquirir 750 mil toneladas por ano desses carvões. Uma outra medida complementar de economia de carvão vai ser adoptada pelos caminhos de ferro ingleses, utilizando-se, como combustível, nas locomotoras, as madeiras de refugo.

MEXICO O presidente Ávila Camacho acaba de assinar um decreto, que reorganiza os caminhos de ferro mexicanos. Este decreto confere plenos poderes à direcção. O governo terá quatro representantes na direcção.

Ecos & Comentários

Por SABEL

O sr. dr. Alfredo Pimenta nem os mortos respeita

«Chamaram por mim. Pois aqui estou,— e como sempre de cara descoberta!»

ANTÓNIO SARDINHA, *Glossário dos Tempos*, pág. 262

A propósito duma conferência do escritor brasileiro Guilherme Auler, o sr. dr. Alfredo Pimenta «escreve uma carta» a este senhor, carta que se pode traduzir numa cobra agressão ao falecido dr. António Sardinha. E diz o dr. Pimenta a páginas 23 do seu novo livro:— «chamaram por mim. Pois aqui estou,— e como sempre de cara descoberta». Pois eu também cá estou, chamaram por mim, e como não posso consentir que batam nos mortos, também cá estou, e parece-me que o único a defender a memória do dr. António Sardinha, já que uma grande parte dos seus amigos o não defendem, receando cairem abaixo da árvore das patacas.

«A propósito de António Sardinha» é o título da última obra que eu leio do sr. dr. Alfredo Pimenta, livro recheado de impropérios que vai até à vida privada do poeta da Chuva da Tarde.

Eu sei que o sr. dr. Pimenta costuma esgrimir com os vivos e se defende a seu modo; agora que ataque os mortos, isso não, e certamente por esse motivo é que o autor desse livro, tão pouco correcto, o atacou.

António Sardinha não está vivo, há isso não está, senão o sr. dr. Alfredo Pimenta não escreveria páginas como as que acaba de publicar, e, se as escrevesse, teria de engulir a edição completa.

Mas o que a mim me admira é o silêncio dos amigos de Sardinha.

Depois da sua morte eu fui algumas vezes à Quinta do Bispo, em Elvas, onde a sua viúva bem me recebeu. Desses duas ou três visitas resultou a invenção dos pseudos-amigos de Sardinha, que eu queria publicar os escritos que pelo seu escritório se encontravam. Procurei os autores dessa balela e dei-lhes o prazo de quarenta e oito horas para me escreverem cartas desmentindo tão ignobil tratante. Pois eu possuo essas cartas, e espero que esses senhores que mais de perto se encontravam — mas só na conversa — com Sardinha, venham

defender a memória do grande morto das acusações que lhe faz o sr. Pimenta.

Cita o autor do livro nomes de poetas para poder depreciar a obra poética do autor do Tronco Reverdecido; chama romance à Aliança Peninsular; chama ambicioso ao autor do Ao Princípio era o Verbo por este, numa simples blague, quando se encontrava em Madrid, ter dito a um amigo íntimo (que amigo será?) «quando passarei eu por aqui, em côche de gala, a caminho do Palácio do Oriente, no desempenho das funções de Embaixador, a pedir a mão duma Infanta de Espanha para o Herdeiro do Trono Português».

A páginas 32, do livro do sr. Pimenta estão fotografados o rancor, o mau instinto e a cobardia do seu autor.

Não pertenço aos meninos de côro que o sr. Pimenta cita a páginas 55, nem sou também menino de sacristia, e ainda não sou dos outros amigos do Sardinha, mas sou um soldado respeitador, que depois de ler o para mim — como já disse — último livro do dr. Alfredo Pimenta, respeito unicamente os seus sessenta e tantos anos.

Situação de Timor

EM nota oficial foi distribuída à imprensa o seguinte: «No seguimento de negociações que tem havido com o Governo japonês, partiu de Macau para Timor o sr. capitão de artilharia Silva e Costa, encarregado pelo Governo português de fazer o inquerito à situação actual da Colónia e a outros acontecimentos que ali se desenrolaram, desde o desembarque de tropas japonesas. E este inquerito tem sido há muito reclamado pelo Governo, para o esclarecimento da situação e prosseguimento de negociações tendentes à resolução do incidente criado pela violação do território português».

Passagens de nível

No plano de trabalhos a executar em 1944 está prevista a despesa de 3:200.000\$00 para a supressão de passagens de nível.

Este plano será executado pela Junta Autónoma de Estradas, em conformidade com as dotações orçamentais.

Conselho Superior de Obras Públicas

Foi exonerado do lugar de vogal da 1.ª secção, Estradas e Caminhos de Ferro, do Conselho Superior de Obras Públicas, o eng.º António Passos de Oliveira Valença.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XCI

«R.» A cidade de Novgorod, na frente de Leninegrado, evacuada pelas tropas alemãs, conforme anunciou o comunicado oficial de Berlim, está situada na margem Norte do Lago Ilmen e é entroncamento de cinco linhas férreas de vital interesse. Encontra-se a 150 quilómetros a Sueste de Leninegrado.

— Unidades da 12.^a divisão cortaram a linha férrea Pleternica-Kapeta-Batrina, na Croácia. O caminho de ferro Zagreb-Belgrado foi cortado em cinco pontos.

— É ainda a mesma Agência que informa que a rádio das Nações Unidas, de Argel, transnitiu: «Quadrimotores britânicos atacaram a linha de caminho de ferro entre Livorno e San Vincenzo. Sobre a ponte de Cecina, foram lançadas bombas de duas toneladas».

— «R» e «U. P.» dizem que se anuncia oficialmente que os bombardeiros pesados atacaram objectivos ferroviários em Vrattsa, próximo de Sofia, e em Skoplje, na Iugoslávia. Notícias de Iztambul acrescentam que segundo informações da fronteira turca, o bombardeamento efectuado aos parques ferroviários, nas proximidades da capital búlgara, foi dos mais violentos levados a cabo contra aquela cidade. Numerosas locomotivas, carruagens, vagões e outro material ferroviário circulante ficaram destruídos e atearam-se violentos incêndios.

Foram destruídos muito vagões carregados, e depósitos de combustíveis incendiaram-se. Registraram-se numerosos mortos e feridos.

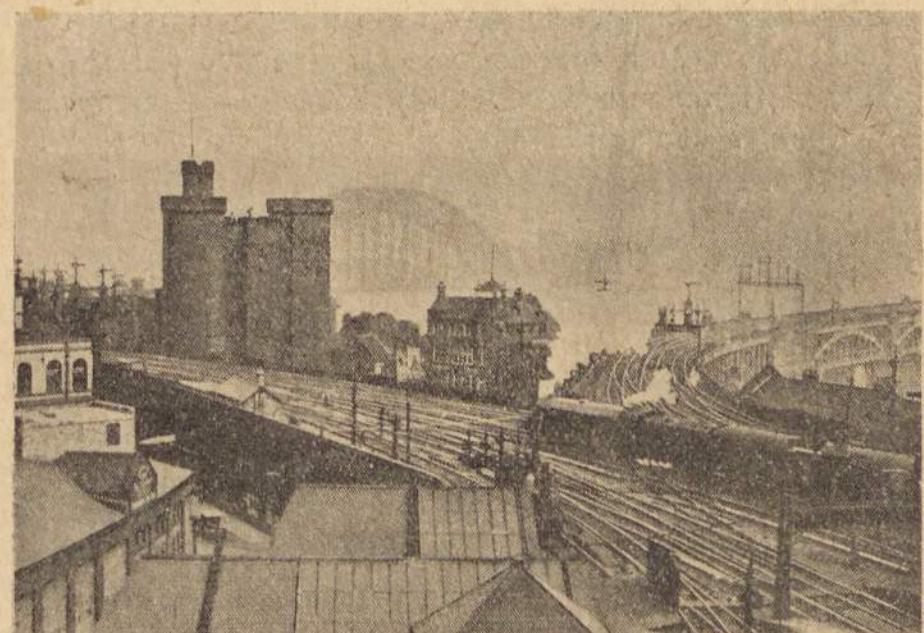
— Um telegrama de Londres, transmitido pela «R» diz que bombardeiros médios atacaram comunicações ferroviárias e por estrada em Terni Orte, Velletri e Colleferro. Caças e caças-bombardeiros alvejaram estradas e caminhos de ferro.

— A mesma Agência, em telegrama de Londres, diz que a emissora de Bari fiscalizada pelo governo de Badoglio, anuncia que, em vários pontos, os patriotas italianos cortaram a linha férrea Roma-Cassino e destruíram troços da de Roma-Florença. Foram destruídas duas locomotivas e 16 carruagens.

É ainda a mesma Agência que informa que a linha férrea Zagreb-Belgrado, foi, novamente, cortada pelos patriotas iugoslavos e que um comboio militar alemão foi descarrilado e que duas locomotivas e vários vagões foram destruídos, segundo informa o comunicado do Q. G. de Tito.

— «U. P.», em telegrama de Estolcomo informa que o jornal sueco «Social Demokraten» anuncia que o ataque a Francfort provocou consideráveis estragos nas estações e parques ferroviários que ficaram destroçados, tendo ficado inutilizados 150 vagões.

— «R» e «U. P.» dizem que junto a uma estação ferroviária do Norte de Inglaterra, quando uns camiões do Exército e da R. A. F. transportavam munições para um comboio de mercadorias, que se encontrava numa linha de desvio, aquelas explodiram. A estação de caminho de ferro ficou destruída e no edifício principal manifestou-se incêndio. Num raio de meia milha, só se veem des-



Inglaterra — As reparações feitas em vinte e quatro horas deixam circular os comboios em todos os sentidos

troços. O estrondo da explosão foi ouvido a cinco quilómetros de distância. Soldados e bombeiros conseguiram desatrelar os vagões que já estavam carregados, conduzindo-os para local afastado. Foram retirados dezoito cadáveres e o número de feridos eleva-se a vinte.

— «R», em comunicação do Q. G. A. das forças aliadas do Mediterrâneo, diz que bombardeiros pesados atacaram os parques ferroviários em Verona e Prats e outros em Siena e Padua, causando prejuízos.

A mesma Agência diz que do Q. G. A. dos aliados informam que houve concentração de tropas no sector de Anzio e que foram atacados os entroncamentos ferroviários de Campoleone e Cecchina. Também atacaram comunicações ferroviárias do Norte de Itália, bombardeando Modena, Bresela, Ferrara, Mantua, Verona e Arezzo. Objectivos ferroviários de Perugia foram atacados por bombardeiros médios.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Março de 1894)

O conselho superior de caminhos de ferro

A nossa campanha começa a receber oficialmente a confirmação de quanto é justa e razoável.

Temos insistido, desde o princípio da publicação da nossa folha, pela constituição de um conselho superior de caminhos de ferro, no ministerio das obras públicas, funcionando independentemente, como os demais seus similares, e libertando as questões da viação acelerada da peregrinação por quantos conselhos superiores e inferiores existem n'aquelle ministerio.

Ao leitor indiferente terá cançado, talvez, a nossa tenacidade, mas a todos que se interessam pelos assuntos ferroviários, essa persistência deve telos interessado, porque mostra o bom desejo de que este importante serviço público entre n'uma marcha regular que não tem tido até hoje, em virtude de sucessivas leis, umas que se atropelam, outras que não são cumpridas.

Conforme n'outro lugar dizemos, o sr. engenheiro Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro do ministerio das obras públicas, apresentou na comissão de tarifas um projecto seu de criação de um conselho superior de caminhos de ferro, e deu-nos a honra de se referir á nossa *Gazeta* justificando a criação d'esse conselho nas razões que repetidas vezes aqui temos exposto.

Entre parentheses diremos que bons motivos tínhamos quando louvámos a nomeação d'esta comissão de estudos de tarifas, na qual viamos a vantagem de fazer estudar em commun entre os competentes os assuntos que se relacionam com este ramo de industria. Na comissão vão aparecendo já trabalhos importantes que em nada dizem respeito á tarifa hungara, mas que são interessantes e úteis para todos.

Voltando ao projecto do sr. Perfeito de Magalhães temos a agradecer a S. Ex.^a a sua valiosíssima cooperação em prol de uma idéa que tanto aqui temos defendido, e as honrosas referências ás nossas modestas observações.

O projecto vai ser impresso e distribuído aos membros da comissão; d'elle nos ocuparemos, pois, mais largamente.

A velocidade nos caminhos de ferro franceses

A velocidade dos comboios da companhia do Norte é superior á dos comboios das outras linhas ferreas francesas. Os rápidos de Calais, Lille e Bruxelas tem a velocidade comercial de 73,72 e 66 quilometros, e a dos expressos varia entre 64 e 69 quilometros.

Na grande linha de Paris a Bordeus, da companhia d'Orleans, o rápido tem a velocidade comercial de 67 quilometros; o *sud express*, comboio de luxo, 70; o correio 56.

Nas linhas da companhia do Este, o rápido de Paris-Nancy tem só a velocidade comercial de 63 quilometros, mas se, entre Paris e Bordeus, pela linha d'Orleans, ha só sete paragens para 578 quilometros, ou seja, termo médio, uma paragem por 72 quilometros, entre Paris e Nancy ha dez paragens para 353 quilometros, ou seja, termo médio, uma paragem por 32 quilometros.

O expresso oriente, que circula nas mesmas linhas do

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

As suas «Bodas de Prata» vão ser comemoradas em Cascais, este ano

Os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, e que regressou a Portugal há 25 anos, vão comemorar este ano as suas «Bodas de Prata», em Cascais, encantadora vila, de onde a mesma unidade saiu para a guerra de 914.

Esta simpática festa de confraternização entre oficiais, sargentos e soldados, reunidos à volta do seu antigo e sempre querido comandante General Raúl Esteves, que se tem realizado em várias cidades do país, volta este ano a efectuar-se, pela segunda vez em Cascais, tendo sido a primeira em 3 de Maio de 1935.

Entre os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro reina um grande e justificado entusiasmo pela festa comemorativa das suas «Bodas de Prata».

rapido de Paris-Nancy, tem a velocidade comercial de 65 quilometros.

Entre Nancy e Paris, a velocidade d'estes mesmos comboios é um pouco inferior, 61 e 62 quilometros em vez de 63 e 65.

A velocidade comercial na linha de Mulhouse é de 65 quilometros.

Nas linhas da companhia do Meio Dia, o rápido de Bordeus-Cette realiza a velocidade comercial de 64 e 63 quilometros, sendo a dos expressos de 53 quilometros.

Fallando agora na linha Paris-Lyão-Mediterraneo, ha a observar que, até á estação d'inverno 1893-1894, os rápidos entre Paris e Marselha tiveram a velocidade de 59 quilometros, ou sejam 14 quilometros a menos do que a velocidade comercial máxima obtida nas linhas da companhia do Norte.

Em quanto ás linhas do Oeste, um rápido que foi organizado para o serviço entre Paris e o Havre, tem a velocidade de 65 quilometros. O rápido de Nantes caminha actualmente com a velocidade de 64 quilometros.

A velocidade dos outros expressos é pouco satisfatória: 53,50 quilometros e mesmo menos.

Finalmente, nos comboios do Estado, nas linhas Paris-Bordeus e Bordeus-Nancy (as duas únicas linhas d'estes caminhos de ferro percorridos por expressos) a velocidade é apenas de 45 quilometros.

Linhos portuguezas

O túnel de Alcantara. — Começou já o serviço por este subterrâneo, ultimamente reconstruído.

Funchal á Camara de Lobos. — Consta que já estava emitido grande numero de acções, que a companhia d'este caminho de ferro americano cedera para serem vendidas n'aquela ilha.

A imprensa local felicitá-se por se achar em vias de realização aquella empresa.

Publicações recebidas

Alfredo da Cunha — Por *Fernando Emydio da Silva*

Quando, em 11 de Dezembro de 1942, se inaugurou, no Parque das Laranjeiras, o «Banco Dr. Alfredo da Cunha», em homenagem ao antigo director do *Diário de Notícias*, que pertencia ainda ao número dos vivos, o ilustre professor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e Presidente do Conselho de Administração daquele Parque, sr. dr. Fernando Emydio da Silva, pronunciou um interessante discurso com aquela elegância de estilo e de presença que comunica sempre ao que escreve e diz encanto e simpatia dominadora. Esse discurso foi recentemente impresso em magnífica *plaquette*, agora em homenagem à saudosa memória daquele que foi um dos maiores amigos do nosso Jardim Zoológico e, por vários títulos, deixou um nome altamente ilustre como jornalista, como poeta, como memorialista, conferencista e historiador. Os mortos não desaparecem depressa da intimidade dos vivos, precisamente porque continuam vivendo na saudade que deixam em cada amigo que conheceram de perto os primores da sua inteligência e do seu carácter. A «plaquette» presente é uma prova de um desses casos de sobrevivência espiritual.

Ao sr. dr. Fernando Emydio da Silva agradecemos a oferta dos exemplares do seu discurso.

O Distrito de Portalegre e o seu inventário artístico

A Academia Nacional de Belas Artes acaba de fazer a edição de um volume inteiramente consagrado ao Inventário Artístico do Distrito de Portalegre. Prefacia-o o Doutor Reinaldo dos Santos, eminent crítico de arte, Presidente daquele Instituto, tendo sido encarregado da organização do inventário e da redacção do volume em questão o sr. Luiz Keil, ilustre académico e uma das mais altas competências em assuntos de arte.

O sr. dr. Reinaldo dos Santos, ao apresentar o volume — que é uma obra prima de bom gosto — refere-se ao organizador do inventário nestes justos termos que, com prazer, transcrevemos:

«O volume actual — o do distrito de Portalegre — foi redigido, como o respectivo inventário, pelo ilustre académico sr. Luiz Keil, certamente um dos peritos melhor preparados entre nós para uma tarefa desta natureza. A sua cultura, o largo conhecimento dos variadíssimos aspectos da arte, estrangeira e nacional, uma experiência sem par dos vinte e cinco anos de conservador do Museu das Janelas Verdes, onde foi principal colaborador de José de Figueiredo, são a melhor garantia da competência, espírito crítico, gosto de selecção e

até sobriedade descritiva com que o inventário do distrito de Portalegre foi realizado».

Luiz Keil, que apoia a sua cultura artística numa sólida erudição histórica, ao ocupar-se de monumentos e obras de arte da região do Alto Alentejo, leva-nos, em digressão amena e útil, aos domínios do passado, em que encontramos a origem e as raízes da nossa nacionalidade. A história de Portugal não seria inteiramente compreendida se não se procurasse interpretar os documentos artísticos que antecedem a nossa nacionalidade, a acompanham na sua formação e na sua evolução.

Dêsde a arquitectura militar à arquitectura religiosa e à arquitectura civil, desde a pintura existente em conventos e igrejas às ricas peças de ourivesaria, desde os tecidos de tapeçarias à cerâmica, em que sobresaem os azulejos, desde o mobiliário e obra de talha à arte do ferro, que na região possui nítidas e definidas características locais, o sr. Luiz Keil, verdadeira espírito de artista, deu-nos um panorama minucioso dos valores que ennobrecem o Alto Alentejo.

Numerosas gravuras contribuem para que o livro constitua uma verdadeira e notável lição de arte e arqueologia. É no amor das coisas belas e eternas do nosso país que aprendemos a conhecer melhor o espírito da nossa nacionalidade.

«Os nossos filhos» — Revista dedicada aos pais.

Está publicado o n.º 20 desta interessante e útil revista, a única, no género, que se publica no país. Excelentemente colaborada, tanto por escritores e médicos de nomeada, como o dr. Vítor Fontes, como por algumas escritoras das mais ilustres, esta revista impõe-se de número para número. É o seguinte o sumário do referido n.º 20:

«O Balão Mágico», conto por Maria Lamas; «Presépio», versos por Ludovina Matos; «Presépio», (Escola Portuguesa); «A Criança e as Histórias», pela Dr.ª Elina Guimarães; «A Noção da Responsabilidade», por Maria Lúcia; «Instruir e Educar», por Emilia de Sousa Costa; «Asilo de D. Pedro V», (Reportagem); «Branca de Gonta Colaço fala-nos da sua infância», por Lília da Fonseca; «As refeições Infantis», pelo Prof. Dr. Vítor Fontes; «A Mãezinha Enfermeira», por Maria Palmira Tito de Moraes; «Puericultura pré-Natal», pela Dr.ª Branca Rumina; Conselhos de Puericultura e Pedagogia, páginas de bordados, rendas, malhas, figurinos para crianças e senhoras, moldes de vestidos para meninas, mobiliário, culinária, receitas práticas, ditos infantis, concursos, etc.

Ordem dos Engenheiros

Foi superiormente sancionada a eleição dos engenheiros abaixo indicados para os cargos de presidentes das seguintes secções, como vogais do Conselho Directivo da Ordem dos Engenheiros:

Engenharia Civil, Ricardo Esquivel Teixeira Duarte; Engenharia Electrotécnica, Paulo Teixeira de Queiroz de Barros; Engenharia Mecânica, Vasco de Magalhães Gomes Viana; Engenharia de Minas, Luiz Saldanha Oliveira e Sousa; Engenharia Químico-Industrial, Manuel Henrique Veres; e Engenharia Naval, Fernando Guilherme Campos de Araújo.

REPOSITORIO

de assuntos referentes

a TEATRO e a CINEMA

Por MIGUEL COELHO

Conforme prometi, aí vai um engraçadíssimo monólogo do insigne humorista André Brun, publicado, em Junho de 1923, na revista *De Teatro* e que, com a devida vénia, transcrevo:

O elefante e a filha do boticário

Certo elefante embeiou-se p'la filha dum boticário e — já se vê — declarou-se segundo o modo ordinário. Com certo relêvq plástico passeava à porta dela, trajando botas de elástico e um bem-me-quer na lapela. A donzela, seduzida por tão discreta elegância, jurara ser-lhe na vida duma perpétua constância. Como era formosa e pura com mestria cultivava piano e pirogravura e Quiteria se chamava. Em vista disso, o catita foi, sem perda dum momento, de polaina branca e labita a pedi-la em casamento. E dizia consigo : — «Ah ! se a cousa corresse a meu geito !...» Ao vê-lo entrar na farmácia o pai ficou assombrado. O elefante explicou as razões do seu pedido que o boticário escutou, — aqui pr'a nós — comovido. E co'o pasmo dum papá que nunca vira na botica um elefante de fraque e com luvas de pelica. Tendo o elefante chegado ao termo do seu relato; o Pirolas, contrariado, respondeu-lhe um tanto abstrato : — «Meu caro amigo Elefante pode crer que o seu desejo me lisongeia bastante e contra tal nada vejo, a não ser o que dizia sobre o caso a vizinhança...». Esta gente não veria com bons olhos a aliança da Quiteria com Vóscência e, muito embora em República, estamos na dependência da chamada Opinião Pública. Calcule que falatório dessas línguas do demónio!... Tudo acharia irrisório semelhante matrimónio. E dirão, no fim de tudo, pondo no caso veneno, que o meu amigo é trombudo e tem um rabo pequeno...» O namorado infeliz em face de tais razões convencer ainda quis o pai dos basalicões, dizendo com comoção

em tom de baixo profundo «pois há quem ligue atenção às línguas tórpes do mundo ?!...» Nesta terra em geral pende-se para o dichote atrevido... Que tem lá que o meu apêndice caudal seja reduzido? Isso prova aos intriguistas e a quem mais se entremeta que embrirro de dar nas vistas e de passar por cometa... Quanto a ser trombudo, creia, que é na rua. Em casa, então, Vóscência não faz ideia quanto eu sou de folgazão... «Não duvido do exposto, atalhou o pai da bela, e, pode crer, tinha em gôsto dar a Vóscência a mão dela ?...» Mas, com franqueza, não devo... seria grande imprudência... Com tais línguas não me atrevo a ter por genro Vóscência...» E saúdando com rudeza, o triste solicitante foi tratar duma fregueza que reclamava um purgante. Deu tudo isto em resultado o pobre do proboscídeo andar triste, amargurado, até ceismar no suicídio. Inda tentou, indisposto, e perturbado da bola, afogar o seu desgôsto nos braços d'uma espanhola. Aguda neurastenia levou-o alfinim ao abismo... Enforcou-se um belo dia na corrente do autoclismo. Levou rumo bem diverso da jovem Quitéria o mal e agora faz livros de versos que edita na «Portugália».

Este caso, que reproto, duma certa simbolia, não vão cuidar que é produto da minha elefantazia... E' dos muitos sucedidos e prova abundantemente que é sempre mau dar-te ouvidos, ô maldita Tôda-a-Gente! Se não fôra o que tu dizes podiam êsses pombinhos, ter casado e, bem felizes, ter muitos elefantinhos.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Dr. Broadway».
OLÍMPIA - 14 às 24 «Dois noivos e um crime».
COLISEU - 21 - «Alvorada do Amor».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

VINHO DO PÓRTO

A venda em todos os hoteis, restaurantes
e bars de primeira ordem

GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Junior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA Rua dos Clérigos, 6—PORTO

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 41, 2.ª série, de 19 de Fevereiro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar as seguintes contas das liquidações de juros da linha férrea do Vale do Vouga, apresentadas pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro:

Referente ao ano de 1942, e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 71.726\$38, correspondente à liquidação desta garantia.

Referente ao 1.º semestre do ano de 1943 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 64.955\$53, correspondente à liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 54, 2.ª série de 7 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas as seguintes contas de liquidação da garantia de juros, apresentadas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1943, e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com as quantias a seguir indicadas, como liquidação definitiva dessas garantias:

Linha férrea de Mirandela a Bragança.....	2.243\$85
Linha férrea do Tua a Mirandela.....	14.385\$40
Linha férrea de Santa Comba a Viseu	10.971\$95

O «Diário do Governo», n.º 15, 2.ª série, de 19 de Janeiro de 1944, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 14 do mês findo, com as alterações posteriormente introduzidas, os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, regulando as condições de aceitação a despacho das remessas de adubos, carvão vegetal, lenha e madeira serrada.

O «Diário do Governo», n.º 24, de 29 de Janeiro, publica o seguinte:

De conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 21 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade; apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, adaptando ao máximo de preços de vagão

completo; correspondente a 5.000 quilogramas, a tabela n.º 7, da referida tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 35 de 12 de Fevereiro, 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, foi aprovado, por despacho de 3 do corrente, de S. Ex.ª o Secretário do Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linha do Vale do Vouga), pelo qual se estabelece a cobrança de uma sobretaxa de velocidade para a utilização dos comboios que naquelas linhas circulam com a designação de «Autorail».

O «Diário do Governo» n.º 37, 2.ª série, de 15 de Fevereiro, 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, foi aprovado, por despacho de 8 do corrente, de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de nova tarifa apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na qual são compendiadas e actualizadas as cobranças e condições sobre aluguer de salões ou carruagens mixtas da Companhia Internacional de Carruagens Camas, marcação antecipada de lugares e taxa de velocidade, ficando anulada e substituída a tarifa especial interna n.º 5, grande velocidade, em vigor na referida Companhia, bem como outras disposições relativas ao assunto.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

O GLYCOL cura o «cristado» do Sol e o «queimado» da Praia.

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

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

O «Diário do Governo», n.º 15, 2.ª série, de 19 de Janeiro de 1944, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Vias e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeito do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terreno destinado à construção de um cais e curraleta no desvio do Zambujal, ao quilómetro 46,426.84, da linha férrea do Sado.

O «Diário do Governo», n.º 33, 2.ª série, de 10 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 31, m²50, situada à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 36,269.22 e 36,286.93, 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 de Silvares, freguesia de Macinhata da Seixa, concelho de Oliveira de Azemeis e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com José Ferreira dos Santos, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com Amadeu Baptista da Silva Terra e ao poente com o caminho de ferro.

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

Foi aprovado o projecto de aditamento á tarifa especial n.º 1 (passageiros) apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecida a faculdade de exceptuar alguns dos comboios tranvias do transporte de biciclos sem motor, canastras, gigas ou cestos com peixe, frutas ou hortaliças e taras vazias.

O «Diário do Governo» n.º 36, 2.ª série, de 14 de Fevereiro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja cedido à Junta Autónoma de Estradas uma faixa de terreno pertencente ao caminho de ferro, que faz parte do páteo de acesso à estação de Caída, na linha férrea do Douro, com a área de 2.128 metros quadrados, localizada entre os quilómetros 45,966.80 e 46,154.30 da mesma linha férrea, a fim de ser estabelecida a ligação entre a estrada nacional n.º 13-2.ª e o ramal da estrada nacional n.º 5-1.ª

DIFERENCIAIS PANHARD

Compram-se 2 ou 3 de carros pesados preferindo-se camiões de 1929, força 23 cavalos e 3 T. carga.

Pretende-se o conjunto completo do eixo motor (caixa do diferencial, cubos das rodas, semi-eixos, molas, etc.) podendo entretanto aceitar-se peças isoladas.

Também poderão aceitar-se chassis dos mesmos camiões sem motor e radiador.

Resposta à Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga — Rua 62, n.º 107 — Espinho.



**"A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS"**

**Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Séca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

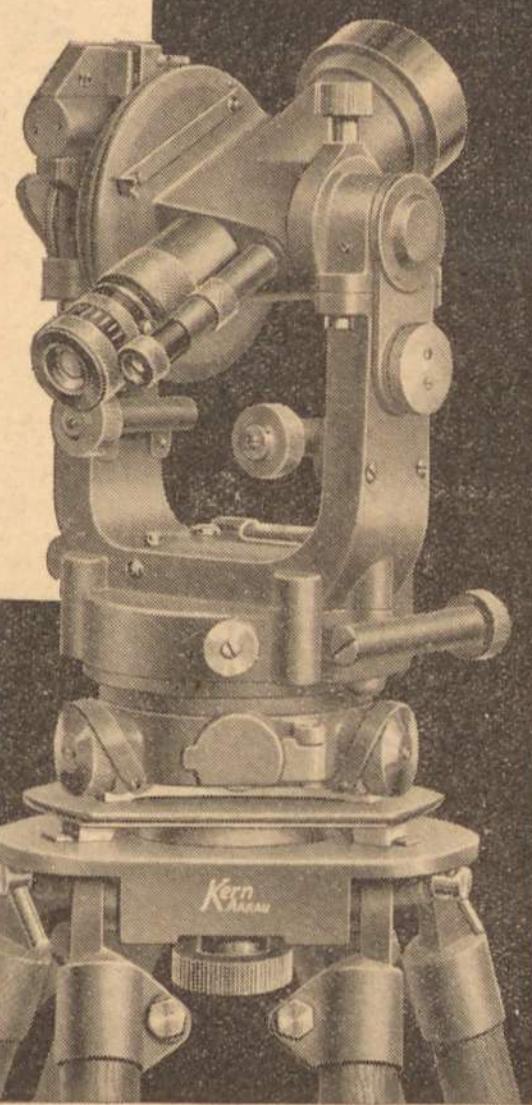
Sempre Sortes Grandes!

**Os novos
Teodolitos de
circulo duplo**

permitem obter
os melhores
resultados em
medicoes, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço

Kern
AARAU
(Suissa)

DK



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suissa)
Fabrica de mechanica fina e optica
Representantes:
CARLOS GOMES & C^a
Lida.
LISBOA
Apartado 658 Telef. 21143

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodidades
recomendáveis. — **Esplêndida sala de visitas.** — Casa de banho em todos os andares.
— Cosinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: *FERNANDO RODRIGUES.***LISBOA — Rua dos Ouradores, 222**

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

SAPATARIA

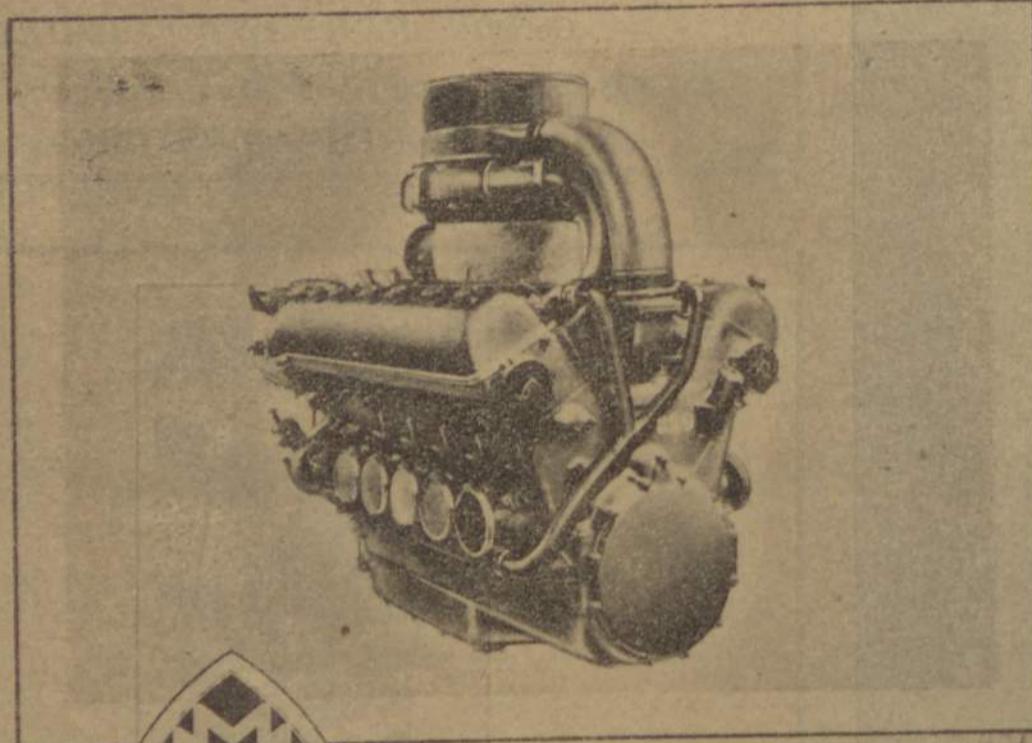


RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

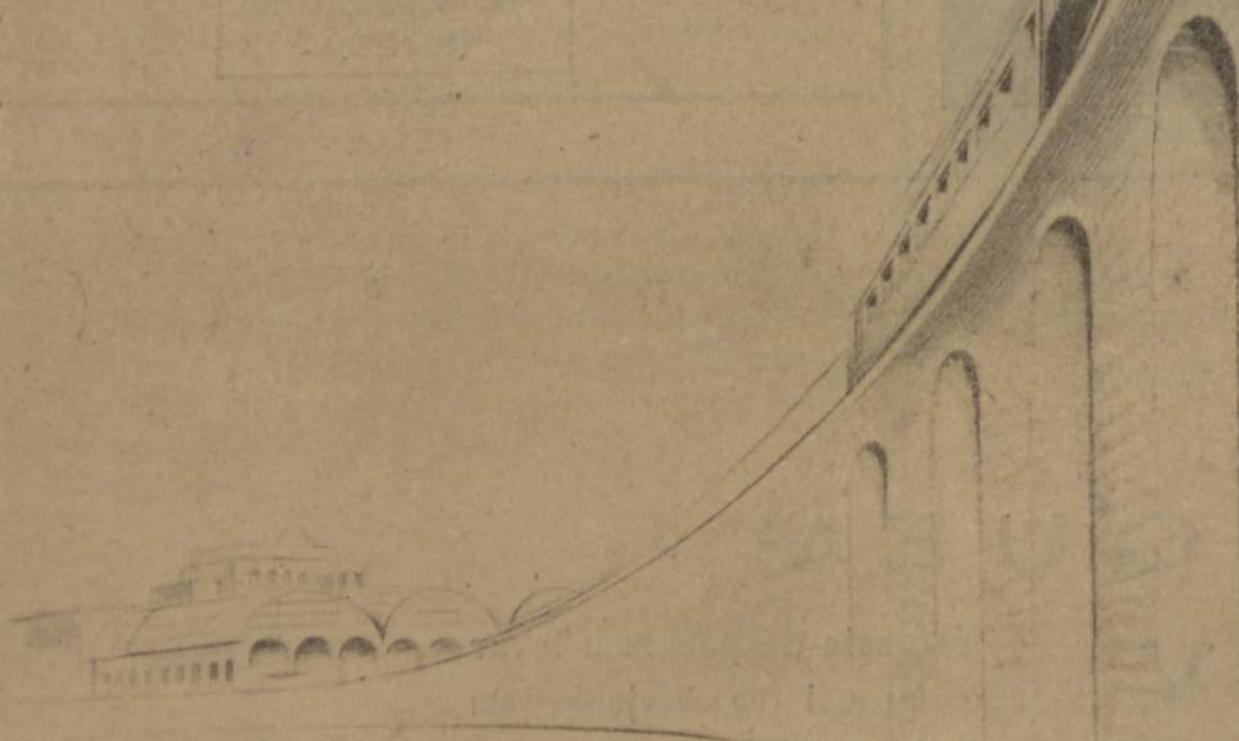
A QUEM

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



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 6, 650 CV,
n = 1400 r.p.m.



Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS

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