

11.º do 56.º ano

Lisboa, 1 de Junho de 1944

Número 1355

GAZETA
dos CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

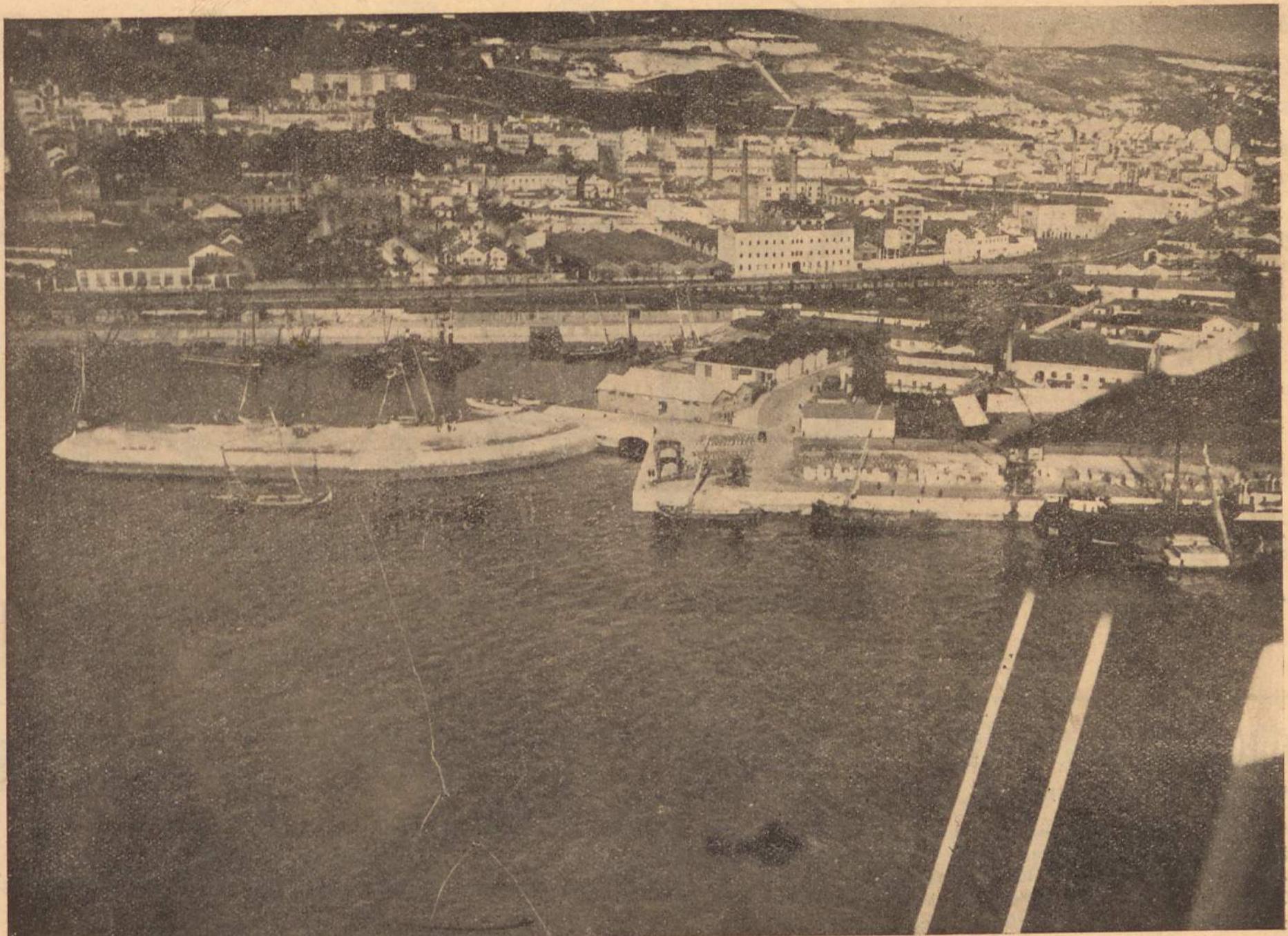
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



Local da Estação Marítima de Alcântara (antes da construção da Estação)

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

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 2 9374/78

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

B A D E N — S U I S S A

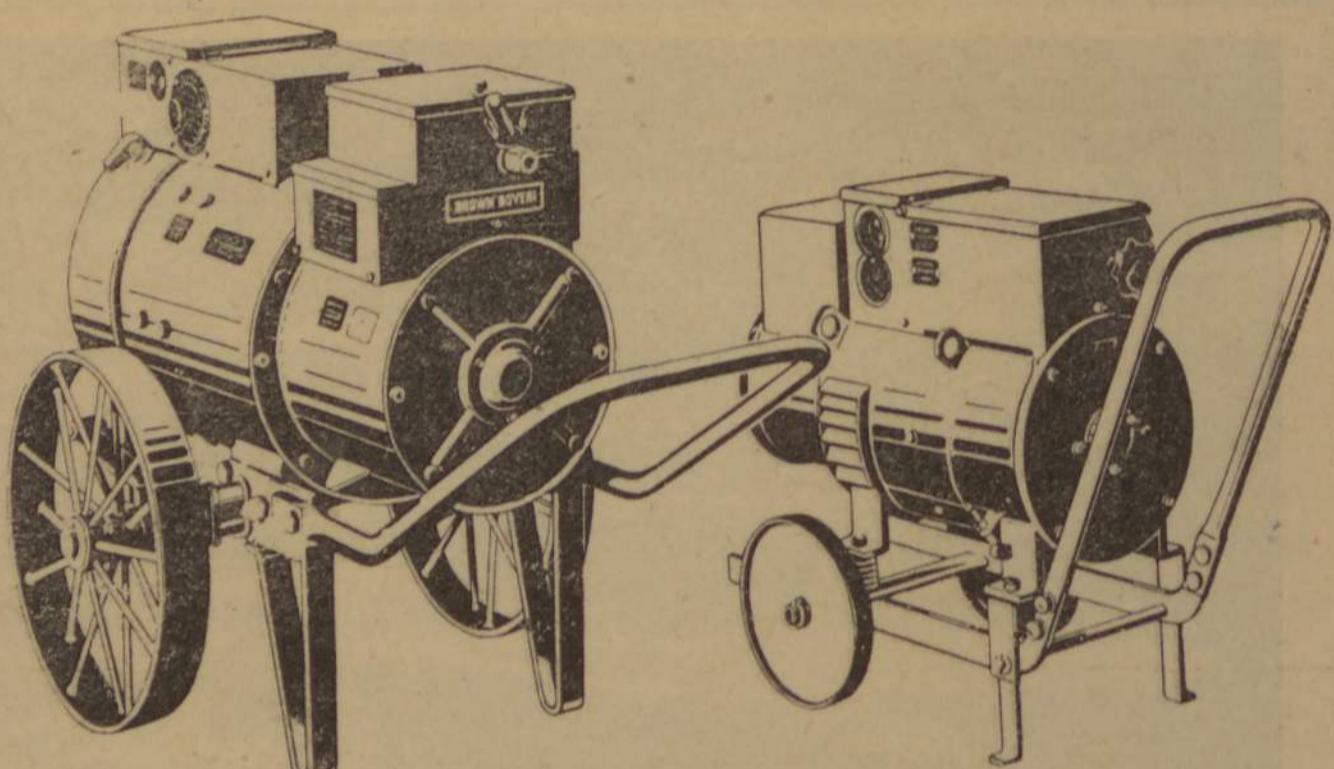
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º—PORTO



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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sifilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Barros Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 5 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

TINTURARIA Cambourlac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

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

Oficinas a vapor—RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

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 : P B X 2 0158; Direcção 2 752

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

1355

1 — JUNHO — 1944

ANNO LVII

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 ESTEVEZ
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 ESTEVEZ DOS SANTOS

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIOS



S U M Á R I O

| | |
|--|-----|
| Belas | 231 |
| Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta | 233 |
| Os grandes problemas da Humanidade, por <i>João de C. Reynaldo</i> | 235 |
| Conselho Superior de Obras Públicas | 236 |
| Caminhos de Ferro de Espanha | 236 |
| Vida Ferroviária | 236 |
| Imprensa | 236 |
| Os Caminhos de Ferro Ingleses na Guerra | 237 |
| A Guerra e os Caminhos de Ferro. | 239 |
| Caminhos de Ferro Coloniais | 240 |
| Um almôço no «Sector 1» | 240 |
| Linhos Estrangeiras | 241 |
| Há 50 anos, por <i>Mendonça e Costa</i> | 242 |
| Parte Oficial | 243 |
| A Casa de «Os Carlos» | 244 |



BELAS — Cliché do Grupo Campista «Estréla»

Companhia dos Caminhos de Ferro

Portugueses da Beira Alta

RELAÇÃO DOS TRABALHOS MAIS IMPORTANTES, EFECTUADOS DURANTE O ANO DE 1943, PELOS SEUS SERVIÇOS DE VIA E OBRAS E DE MATERIAL E TRACÇÃO

No nosso número de 1 de Maio, registámos o que, durante o ano transacto, as Companhias «Estoril» e «Nacional de Caminhos de Ferro», tinham realizado nas suas respectivas linhas, quer para as conservar, quer para melhorar os seus serviços. A-pesar-das dificuldades de momento, não deixaram de ser importantes essas obras. Foi com satisfação que as apontámos. Hoje, com idêntico prazer, vamos arquivar o que de mais importante se realizou, durante o ano pretérito, pelos Serviços de Via e Obras e de Material e Tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Vamos começar por fazer o registo de 2 furgões da série D D f. 300, nas oficinas gerais desta Companhia. As suas características são as seguintes:

Comprimento máximo (com tampões), 10^m,560; Comprimento do leito, 9^m,420; Afastamento dos eixos, 6^m,000; Comprimento interior da caixa, 9^m,316; Largura interior da caixa, 2^m,856; Altura máxima interior da caixa, 2^m,515; Carga máxima, 10,0 ton.; Tara média, 13,5 toneladas.

Não foram, evidentemente, os únicos trabalhos das oficinas gerais desta Companhia. Os seus numerosos operários procederam também à conservação do material motor e circulante, a-fim-de que os serviços dos combóios, tanto os de passageiros como os destinados ao transporte de mercadorias,

continuassem a circular sem interrupção e o melhor possível.

Passemos agora a registar, em dois capítulos, as realizações mais importantes levadas a efeito pelos Serviços de Via e Obras.

I

Via e obras complementares

Balastro — Reforço de balastro de pedra, 9.614^m,0; Reforço de balastro de areia, 390^m,0; Substituição de balastro de areia fatigada por pedra, 4.265^m,0.

Revista metódica — Foi executada na extensão de 122.000^m,0, em que se empregaram 24.640 travessas, 10.614 tirefonds, 635 parafusos e 230 éclisses.

Pontes e pontões metálicos — Foram feitas, durante o ano, oito revistas a tôdas as estruturas, não se tendo encontrado defeitos de importância. Executou-se a pintura geral dos pontões de Canedo e Pego e ponte do Criz e foram reparados os passeios das pontes de Militoso, Brêda, Criz e Noémi.

Túneis — Foram reparados os de Portinhas, Grande Salgueiral, Trezói, Espinho, Azeval e Abrunhosa.

II

Edifícios e diversos

ARAZEDE — Entre outros trabalhos, foi executada a grande reparação do edifício de passageiros e feita a reparação das retretes da estação, com colocação de lambris de azulejo. Foi coberto com uma lage de betão armado o pôço existente, que foi dotado com canalização e bomba de relógio, tendo sido construído próximo um tanque de lavar.

CANTANHEDE — Foi feita grande reparação à casa de um agente.

MURTEDE — Foram colocados lambris de azulejo

no exterior do edifício de passageiros e retretes, e nas divisões acessíveis ao público. Foi colocada uma tampa de ferro no pôço, devidamente fechada a cadeado. Foi colocada também uma grade de ferro com cancela na sala de bagagens, tendo sido reparada e pintada a marquise.

PAMPILHOSA — Foram também importantes os melhoramentos nesta estação. Registamos os seguintes: Reparação do escritório da 2.ª secção. Grande reparação do Restaurante, que ficou inteiramente melhorado. Pelo que respeita às instalações fixas, retiraram-se duas colunas que havia, substituindo-se êsses pontos de apoio por duas suspensões numa asna suplementar, que se construiu, para o que se deslocou ligeiramente a situação duns tabiques, afim de nos mesmos ficarem encobertos os tirantes de suspensão. Substituiu-se o mosaico do referido restaurante; tendo sido colocados novos lambris de azulejos com bichos e flôres à imitação do antigo. O rebôco das paredes foi feito com argamassa de fio de areia pintado com tinta Walpamur. O teto ficou tapaínelado com madeira de castanho encerado. Os vãos foram modificados, tendo as portas, também feitas de castanho, sido construídas de forma a deixarem passar muito mais luz do que aquela que tinha. Foi também construído um mobiliário em castanho encerado, para substituir o que havia.

LUSO — Fizeram-se grandes reparações no edifício de passageiros e nas retretes, na casa do factor e carregador. Foram caiados os muros de vedação e pintadas as cancelas; pintados os bancos e gaiolas do jardim e feita a distribuição de água na gare (bôcas de incêndio) e edifícios, passando a estação a receber água da rede de distribuição, da Sociedade das Águas do Luso.

MORTAGUA — Foram reparados os cabos de esgôto das águas do telhado. Construiu-se um escritório para a G. V. e procedeu-se à reparação da marquise.

CANAS — Construiu-se um escritório para as expedições de G. V. e P. V., e procedeu-se à construção do ramal da C. U. F..

MANGUALDE — Foi executada a grande reparação da casa do factor e assente a canalização de água na mesma casa.

CONTENÇAS — Foi aberto um pôço, revestido a alvenaria de tijolo, com tampa de betão armado. Foram assentes no mesmo pôço canalização e bomba de relógio e feito, próximo, um tanque de lavar.

SOBRAL — Abriu-se um pôço, convenientemente revestido e tapado com uma lage de betão armado. Neste pôço montou-se canalização e bomba de relógio, tendo-se construído, próximo, um tanque de lavar.

GUARDA — Reparou-se o dormitório do pessoal de Tracção, tendo sido substituídos azulejos. Reparou-se a casa do Inspector da 3.ª secção. Foram reparadas tôdas as portas exteriores do edifício da estação e o soalho do Restaurante, a casa de habitação do revisor de material e reparada de pedreiro e pintor a casa dos carregadores, tendo sido modificada a chaminé.

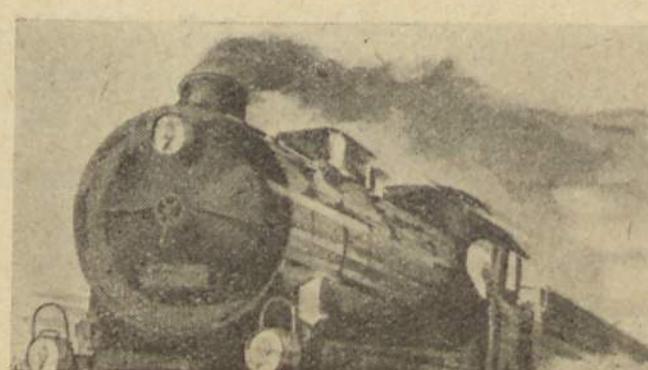
VILA FERNANDO — Construiu-se o edifício de passageiros do apeadeiro, com duas plataformas com piso de betonilha, de 60 metros de comprimento cada uma. Foi ampliada de 72 metros a linha 2 para o lado de Cerdeira, e construiu-se uma guarita para o aguileiro, do lado de Cerdeira.

CERDEIRA — Foi feita a grande reparação da casa de habitação do chefe do 5.º Lanço.

VILAR FORMOSO — Construiu-se o novo Depósito de máquinas, com paredes de alvenaria, cobertura de estrutura metálica com chapas "Lusalite". Este Depósito ficou dotado de 3 linhas de resguardo. Fez-se um novo dormitório para o pessoal do Serviço de Tracção, e construíram-se as paredes de alvenaria e cobertura do novo cais coberto da Estação.

Casas da guarda — Foram executadas grandes reparações nas casas n.ºs 19, 44, 45, 91 e 95.

Ao fecharmos êste ligeiro balanço do que, de mais importante, se realizou, durante o ano de 1943, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, repetiremos, mais uma vez, que em Portugal, felizmente, no que se refere a matéria ferroviária, não se tem descansado, antes, pelo contrário, se tem procurado vencer tôdas as grandes dificuldades do momento.



O FUTURO DAS COMUNICAÇÕES

Os grandes problemas da Humanidade

Por JOÃO DA C. REYNALDO

Muitos homens crêem firmemente que o avião terá, num futuro próximo, a autonomia dos transportes; todavia, áquêles que pensam assim, poderemos afirmar categóricamente que tal não sucederá. Embora o navio venha a sofrer com o aspecto evolutivo da aviação, os Caminhos de Ferro nada sofrerão a não ser na estrutura de comunicações externas que, já então, devem estar preparados.

Colhemos várias opiniões do que se diz sobre o assunto e encontrámos esta resposta:

— Os caminhos de ferro são as veias duma nação, pelas quais circulam os bens económicos e materiais do povo.

Não focaremos hoje, porém, as vias ferroviárias, mas sim as comunicações em geral, segundo as profecias mais categorizadas de homens cuja profissão científica são os transportes.

O espaço europeu abrange quase um sexto da parte terrestre do Globo e, pelo que diz respeito à satisfação das suas necessidades de comunicação, dependia, até há pouco, menos de si próprio do que dum tráfego intenso com países de além-mar, isto é, com outros continentes. Este grande espaço estende-se desde a ponta atlântica de Lisboa até à fronteira oriental da Europa, por distância de 5.000 km., e do Cabo Norte até ao sopé setentrional do Cáucaso, ou seja aproximadamente 3.200 km. O perímetro do continente europeu é de cerca de 40.000 km., dos quais, aproximadamente 36.000 km. são de costas e só uns 4.000 de fronteira terrestre.

Adentro dêste quadro antevê-se a constituição das linhas de comunicação internas e a sua multiplicidade. Partindo-se do princípio que o tráfego — que se realizará como costeiro ao longo dos mares que rodeiam a Europa, desde o Mar Negro até ao Báltico — seria também considerado como um tráfego de *linhas interiores*, pelo menos na sua importância dentro da política dos transportes.

A todos estes factos respondeu recentemente o dr. José Nagel, director do porto de Neuss, num brilhante artigo. Nas suas linhas gerais ele apresenta o assunto da seguinte forma:

“Para resolver os problemas resultantes do tráfego em grande escala, há a considerar como meios de

transporte os caminhos de ferro, a navegação interior, a costeira e a marítima. Ao tráfego por estrada e à camionagem, cabe mais a tarefa dos transportes suplementares. Graças à sua especial mobilidade, o tráfego ferroviário tem hoje na Europa e terá no futuro que levar a cabo a principal tarefa dos transportes.

Na resolução dos problemas resultantes do tráfego no grande espaço europeu, cabe às vias férreas um papel idêntico ao que será desempenhado pelas comunicações através das vias fluviais transcontinentais. Ultimamente, prevalece cada vez mais o ponto de vista de que a via férrea deve cooperar com a navegação e de que o combóio e a via fluvial estão indicados para facultar à Economia novas zonas industriais e agrícolas”.

Para melhor assimilação, damos as extensões dos principais rios europeus: Danúbio, 2.900 kms.; Dnieper, 2.200 kms.; Reno, 1.320 kms.; Elba, 1.160 kms.; Vístula, 1.075 kms.; Tisza, 1.050 kms.; Loire, 1.008 kms.; Ródano, 800 kms.; Sena, 776 kms. e Pô com 672 kms. — mostram quais as possibilidades de transporte e as reservas que ainda podem ser aproveitadas.

O prof. dr. Nagel ainda prevê que um factor importante para os transportes será a ligação dos principais rios por meio de canais, resultando, assim, uma maior unidade económica e política do Continente.

No futuro tráfego de mercadorias a longo curso, a Economia do Continente não deverá ser demasiado sobrecarregada com o custo dos fretes. Visto que os meios de transporte pelo seu número e capacidade de rendimento, estão orientados para fazerem face a necessidades extremas, assegurar-se-ia o máximo aproveitamento de todos por meio duma orientação metódica da economia de circulação. Por outro lado, mercê da estandardização dos diversos meios de transporte, a sua economicidade aumentará, atenuando-se os encargos de exploração da elevada capacidade necessária e resultante da amplíssima prontidão dos meios de transporte, dois factores que estão ligados a despesas fixas extraordinariamente elevadas.

É muito natural que outros técnicos europeus venham de pronto resolver um dos grandes problemas, certos que anotaremos todas as expressões da inteligência para melhor compreensão e aproximação dos povos, sagrado dever no futuro da Humanidade.

Conselho Superior

de Obras Públicas

O SR. ENG.^º RAUL DA COSTA COUVREUR ASSUMIU A SUA PRESIDÊNCIA

Em substituição do sr. eng.^º coronel António Vicente Ferreira, atingido pelo limite de idade, foi nomeado presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, o ilustre engenheiro sr. Raúl da Costa Couvreur, nosso querido amigo e colaborador, e membro, também, do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Se o sr. eng.^º António Vicente Ferreira criou, com a sua actividade, inteligência e competência, um grande lugar no Conselho Superior de Obras Públicas, o seu sucessor, em quem abundam igualmente notáveis predícados de inteligência e cultura, saberá honrar o cargo e a nomeação.

Com efeito, o sr. eng.^º Raúl da Costa, Couvreur, que pode orgulhar-se dum a larga e brilhante fôlha de serviços ao país, tem-se distinguido naquele organismo pelas suas extraordinárias faculdades de trabalho.

Ao sr. eng.^º Raúl da Costa Couvreur apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações pela distinção com que acaba de ser honrado.

Caminhos de Ferro de Espanha

NOVO DIRECTOR GERAL

Por decreto de 25 de Fevereiro, publicado no "Boletim Oficial" de 15 de Março, foi nomeado Director Geral dos Caminhos de Ferro, Tranvias (carros eléctricos) e Transportes por Estradas o sr. D. Amálio Hidalgo e Fernández-Cano, o qual foi nesse mesmo dia 15 empossado no seu cargo pelo sr. Ministro das Obras Públicas.

A cerimónia da posse foi muito concorrida, e entre a assistência viam-se o Sub-secretário, os Directores Gerais do Departamento, o Director da "Renfe", o Delegado do Governo junto da Coordenação dos Transportes, Engenheiros Chefes das Direcções dos Caminhos de Ferro e pessoal superior do Ministério.

O Ministro da Obras Públicas, ao conferir a posse, fez uso de palavras muito elogiosas para o novo Director dos Caminhos de Ferro e Transportes de Espanha.

Vida Ferroviária

UMA HOMENAGEM AO CHEFE DA 2.ª CIRCUNSCRIÇÃO, SR. APARÍCIO NUNES FURTADO GAIO

Promovida pelo pessoal das estações da 2.ª Circunscrição da Exploração, realizou-se no dia 11, no Entroncamento, no salão de festas da sede da 5.ª zona do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras, Serviços Regionais) uma sessão de homenagem ao chefe da 2.ª circunscrição, sr. Aparício Nunes Frutuoso Gaio, por motivo da sua transferência para os Serviços Centrais.

Funcionário distinto e pessoa de trato amável e correctíssimo, o sr. Frutuoso Gaio, teve, com a numerosa assistência que ali acorreu, uma prova eloquente de quanto era estimado e respeitado.

Presidiu à sessão o sr. Adriano Monteiro, inspector principal da C. P., ladeado pelos srs. José Girardi, sub-chefe de depósito, no Entroncamento, e José da Rosa Damásio, chefe de escritório, da 2.ª circunscrição. Vários oradores exaltaram as qualidades de trabalho e carácter do homenageado, e o sr. António Felizes Teixeira leu a mensagem que foi entregue ao sr. Frutuoso Gaio.

Os subordinados do homenageado ofereceram-lhe um tinteiro artístico.

Imprensa

"O AÇORIANO ORIENTAL"

Completou, em 22 de Abril, 109 anos de publicação o semanário *O Açoriano Oriental*, que se publica em Ponta Delgada. Fundado e dirigido por Manuel António de Vasconcelos, dirigido mais tarde por José Inácio de Sousa, drs. Horácio Pinheiro e Agnelo Casimiro, os destinos do jornal mais velho do país encontram-se actualmente nas mãos de Manuel Ferreira de Almeida, que lhe tem dado o melhor do seu esforço e da sua vida para que o decano da imprensa portuguesa nunca envelheça.

A Ferreira de Almeida e aos seus distintos colaboradores enviamos as nossas felicitações pelo aniversário de *O Açoriano Oriental*.

"REPÚBLICA"

Entrou em novo ano de publicação o diário da tarde *República*, fundado por António José de Almeida e de que é actualmente director o ilustre jornalista sr. Carvalhão Duarte.

Os nossos cumprimentos.

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

Carvão

AS hulheiras é transportada avultada tonelagem de carvão. Grandes quantidades d'este combustivel, anteriormente movimentadas por barcos costeiros dos portos da Costa Nordeste, vêm agora ao caminho de ferro. 75 a 80% da produção do carvão destinado à venda, num total de 4.000.000 de toneladas por semana, é transportada por via férrea.

Para ocorrer a êste tráfego, são expedidos das hulheiras combóios completos de carvão, conhecidos por «combóios blocos». As hulheiras auxiliam grandemente o serviço rotulando e agrupando os vagões carregados pela ordem mais conveniente, de modo a que os vagões vão sendo deixados nas estações a que se destinam ser ser necessário perder muito tempo em manobras. Para tornar possível a circulação de combóios blocos de carvão a grandes distâncias, foi preciso suprimir certo número de combóios de passageiros.

Fiscalização do Governo

Quando em 1 de Setembro de 1939, por portaria publicada ao abrigo do Decreto dos Poderes de Emergência (Defesa), com data do mesmo ano, o Governo, por intermédio do Ministério dos Transportes, assumiu a direcção das principais Empresas de Caminhos de ferro, da London Transport e a de outras, a exploração dos caminhos de ferro de tempo de paz foi imediatamente substituída pela de tempo de guerra.

A Comissão Executiva de Caminhos de Ferro, nomeada pelo Ministério para dirigir o caminho de ferro debaixo do seu mandato, de harmonia com as disposições legais, reúne regularmente.

Pouco depois da formação do Ministério dos Transportes de Guerra, em 1941, os cargos de Presidente da Comissão Executiva de Caminhos de Ferro e o de Superintendente de Caminhos de Ferro foram reunidos num só. Isto trouxe uma maior aproximação entre a Comissão Executiva de Caminhos de Ferro e o Ministério dos Transportes de Guerra, visto o Superintendente de Caminhos

de Ferro, por ser Presidente da Comissão Executiva de Caminhos de Ferro, estar em condições de interpretar, dentro daquela Comissão, a política do Ministério e, ao mesmo tempo, apresentar ao Ministério os pareceres e conselhos das Direcções dos Caminhos de Ferro.

Como medida adicional para facilitar e dar força às consultas entre a Comissão Executiva de Caminhos de Ferro e o Ministério dos Transportes de Guerra, o Superintendente assistido por Membros da Comissão Executiva tem freqüentes conferências no Ministério com o Ministro ou Secretário Parlamentar e seus funcionários.

As Empresas de Caminhos de ferro, que ficaram sob mandato são:

- 1 — Southern Railway
- 2 — Great Western Railway
- 3 — London Midland & Scottish Railway
- 4 — London & North Eastern Railway
- 5 — London Passenger Transport Board
- 6 — Qualquer Comissão Mixta de duas ou mais das rôdes acima indicadas
- 7 — East Kent Light Railway
- 8 — Kent and East Sussex Light Railway
- 9 — King's Lynn Dock and Railway
- 10 — Mersey Railway
- 11 — Shropshire and Montgomeryshire Light Railway

A Comissão Executiva de Caminhos de Ferro é composta por:

- Sir Alan G. Anderson, G. B. E. (Presidente)
 Sir James Milne, K. C. V. O., C. S. 1.
 Sir Willian V. Wood
 Mr. C. H. Newton
 Mr. E. J. Missenden, O. B. E.
 The Rt. Hon. Lord Ashfield P. C.
 Mr. G. Cole Deacon (Secretário)

Tôdas as instruções assinadas por dois membros da Comissão, ou por um membro e o Secretário da Comissão, são considerados como tendo a força legal da autoridade atribuída à Comissão.

A Portaria de Fiscalização continuará em vigor até ser revogada ou alterada expressamente pelo Ministro dos Transportes de Guerra, ou do Secretário, ou seu Delegado ou, ainda, por qualquer Secretário-Assistente do Ministro dos Transportes de Guerra.

Receitas e despesa

As receitas e despesa das principais Empresas de caminhos de ferro e linhas mixtas, relativamente à exploração de caminhos de ferro, e da London Passenger Transport Board, relativamente à exploração de transportes por via férrea e por estrada, são:

| <i>Receitas</i> | 1940 £ | 1941 £ | 1942 £ |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|
| Passageiros | 104.785.000 | 132.106.000 | 163.544.000 |
| Mercadorias | 140.498.000 | 158.826.000 | 176.658.000 |
| Diversos | 2.709.000 | 2.903.000 | 3.285.000 |
| Total | 247.992.000 | 293.835.000 | 343.487.000 |
| <i>Despesa</i> | <i>203.480.000</i> | <i>226.636.000</i> | <i>251.715.000</i> |
| Receitas líquidas | 44.512.000 | 67.199.000 | 91.772.000 |
| Outras rubricas de Receitas e Despesas incluídas no «Pool» (líquido) | 1.749.000 | 2.074.000 | 2.646.000 |
| (Vapores, docas, hoteis, recepção e entrega de mercadorias, rendas, juros e outras rubricas). | | | |
| Rendimento líquido do «Pool» | 42.763.000 | 63.125.000 | 89.126.000 |
| Rendimento líquido atribuído às Empresas de Caminhos de Ferro e London Transport (incluindo rubricas não abrangidas pelo «Pool») | 43.419.000 | 44.606.600 | 44.977.000 |
| Rendimento fixo | 56.900.000 | 56.900.000 | 56.900.000 |
| Capital Realizado | 1.211.400.000 | 1.211.400.000 | 1.211.400.000 |
| Rendimento líquido (atribuído às Empresas de Caminhos de Ferro e à London Transport) | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| Percentagem sobre o capital realizado | 3,58 | 3,68 | 3,71 |

Acordo financeiro

Os acordos financeiros entre o Governo e as principais Empresas de Caminhos de Ferro e a London Passenger Transport Board, como complemento da superintendência exercida pelo Ministério dos Transportes de Guerra, estabelecem o seguinte:

a) Pagamento anual, desde 31 de Dezembro de 1940, das seguintes verbas fixas, assim distribuídas, pelas quatro principais Empresas de Caminho de Ferro e London Transport:

| | £ |
|-----------------------------------|-------------------|
| Great Western Railway | 6.670.603 |
| London North Eastern Railway . . | 10.136.355 |
| London Midland & Scottish Railway | 14.749.698 |
| Southern Railway. | 6.607.639 |
| London Passenger Transport Board | 4.835.705 |
| | 43.000.000 |

Os rendimentos líquidos das Empresas revertem a favor do Governo, excepto os provenientes de capitais investidos em Empresas que não explo-

ram caminhos de ferro, e os dos caminhos de ferro da Irlanda.

b) O custo das reparações de avarias de guerra não sobrecarregará a receita líquida que reverte para o Governo. O Governo vai estabelecer um novo plano respeitante a avarias de guerra sofridas pelas Empresas de utilidade pública. As contribuições que, em virtude deste plano, recairem sobre as Empresas fiscalizadas, suportá-las-ão elas, por seus próprios meios.

c) Ao abrigo das cláusulas do acordo de fiscalização, os encargos de conservação (incluindo renovações) serão generalizados na base da média dos encargos de antes da guerra, base essa ajustada às variações no activo e no nível de preços.

d) A fiscalização do Governo manter-se-á por um período mínimo de um ano após a cessação das hostilidades e, antes de terminar, terá de dar tempo a que funcione qualquer organismo estabelecido por lei com o fim de reger o nível dos encargos.

A verba anual de 43.000.000 £ é muito menor que o rendimento fixo das 4 principais rôdes ferroviárias e da London Transport (56.900.000 £).

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XCV

A «R.» comunica que os caminhos de ferro ingleses já estabeleceram os planos para um serviço completo de comboios de carga, militares, planos que poderão ser postos em execução dentro de poucas horas, já foi anunciado que qualquer comboio de passageiros poderá ser eliminado sem qualquer aviso ao público. Mas, poucas pessoas compreendem hoje, na Grã-Bretanha, que isso poderá significar a total eliminação do transporte ferroviário de passageiros.

Os 32.000 quilómetros de vias férreas da Grã-Bretanha constituem hoje o sistema ferroviário de maior movimento do Mundo. Todas as semanas, circula um milhão de vagões de mercadorias, carregados até o máximo da capacidade e transportam tropas quase 2.000 comboios especiais (recentemente, circularam 2.656, numa só semana).

Semanalmente, são necessários 7.000 comboios especiais para transportar operários, só para fábricas do governo; além disso, milhões de outros vão de caminho de ferro para as suas fábricas. Acresce que milhões de toneladas de mercadorias são transportados por canais, todos os meses, e que cerca de 20.000 veículos circulam pelas estradas, exclusivamente ao serviço do governo.

— «R.» diz: «A linha férrea Kumanovo-Ristovao foi destruída e a ponte dinamitada. Em Moravia, foram destruídas a ponte e 31 vagões, e a linha férrea está cortada, perto de Vranje. Na Eslovénia, ficou destroçada a linha ferrea em Maribor-Celje, descarrilando um comboio. Morreram 70 soldados alemães. Na via férrea Ljubliana-Trieste, foram destruídos dois comboios. Próximo de Ljubliana, foi destroçado um carro blindado e exterminados cerca de cem inimigos. Na Eslovénia, junto à fronteira húngara, foi pelos ares um comboio de tropas, perto de Bare. Na linha férrea Bjelovar-Gru-

bisno, foi desmantelado um comboio e dinamitada uma grande ponte. Na Dalmácia, foi repelido um ataque inimigo, perto de Benkovac. As forças aéreas aliadas bombardearam as guarnições inimigas em Bihac, Brod e Mostar. Em Bihac, a estação de caminho de ferro foi destruída por um incêndio».

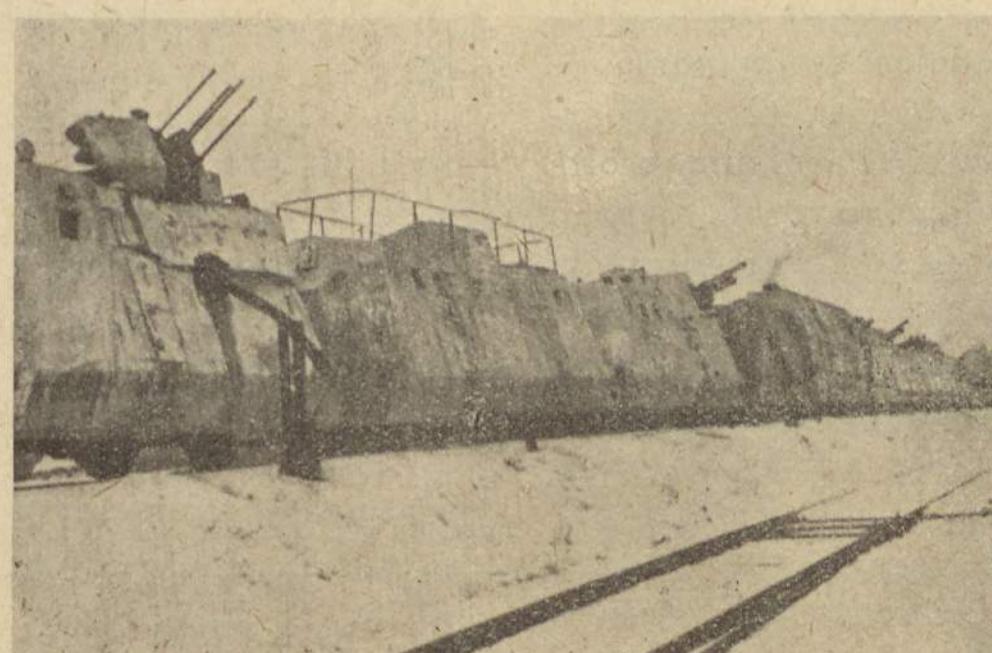
— A «U. P.» diz, em telegrama de Iztambul, que lavravam grandes incêndios em Bucareste, provocados pelo concentrado ataque dos bombardeiros americanos. As destruições são enormes. Os parques e os entroncamentos ferroviários sofreram enormes estragos, e é muito elevado o número de locomotivas, carruagens, vagões e outro material circulante destruídos. Sobem a muitas centenas os mortos e feridos.

Este bombardeamento veio dificultar enormemente o abastecimento das tropas do Eixo, que lutam no sector Sul da frente Leste.

Comunicam da fronteira que foram destruídos quatro grandes comboios militares alemães repletos de tropas, assim como mais de 150 vagões carregados com armamento, munições e abastecimento.

— Telegrama de Londres diz que o correspondente especial da Reuter junto do Q. G. Avançado dos Aliados, informa: «Bombardeiros pesados da Aviação do Mediterrâneo atacaram objectivos ferroviários e uma fábrica de aviões de Budapeste. Outros aviões «Liberators» e «Fortalezas Voadoras», bombardearam objectivos ferroviários de Knin, na Iugoslávia. Foram, também, atacados o entroncamento de Brod, na linha férrea Zagreb-Belgrado, e de Drnis, a meio caminho entre Sibenik e Knin. Knin é um entroncamento na principal linha férrea de Fiume para Sibenik e Split. O ataque a Budapeste foi o primeiro que a cidade sofreu, mas, em 1942, os russos lançaram algumas bombas nas proximidades da cidade.

— A «R.» diz que nos círculos polacos se diz que foram mortos 350 soldados alemães, nos princípios de Março, em consequência de o exército clandestino polaco ter feito descarrilar um comboio militar, a dois quilómetros da estação de Lipa, entre Lublin e Rozwadow. Como tinha havido, anteriormente, actos de sabotagem, uma locomotiva precedia o comboio, indo nela soldados, com metralhadoras e canhões anti-«tanks». A locomotiva passou, sem qualquer impedimento, mas quando o comboio chegou, registaram-se violentas explosões de



UM COMBÓIO BLINDADO ALEMÃO NA FRENTE LESTE

bombas, escondidas sob o leito da linha. Alguns vagões descarrilaram. Os soldados alemães foram atacados com rajadas de metralhadora. O tráfego na linha esteve suspenso durante vinte e quatro horas.

— «R.» diz que na Eslovénia, as tropas inglesas aumentaram a pressão sobre o caminho de ferro entre Trieste e a Liubliana. Guerrilhas iugoslavas provocaram o descarrilamento de dois comboios nas proximidades de Novomesto.

— Telegrama de Nova Delhi diz:— (Do correspondente especial da Reuter, San Jackett).— Supõe-se que uma coluna japonesa, avançando pela Birmânia, ultrapassou Imphal, e prossegue para o Noroeste, com o objecto de cortar a estrada e o caminho de ferro de Manipur, que abastecem as forças do general Stilwell. Trata-se de uma grave ameaça às comunicações dos aliados. O caminho de ferro está cuidadosamente patrulhado, mas é impossível guardá-lo, em toda a sua extensão. Parece que os japoneses combatem, encarniçadamente, para a ocupação do Inphal, vindo os novos efectivos auxiliar a 18.ª divisão, que tem sido tão gravemente experimentada pelos ataques das forças aliadas. Evidentemente, os japoneses tratam de interromper as linhas de abastecimentos das forças americanas e chinesas.

«U. P.» informa que os Comandos anglo-indianos, que eram chefiados, pelo general Wingate, morto recentemente num desastre de aviação, fiscalizam uma extensão de vinte quilómetros do caminho de ferro Myitina-Mandalay, ao Norte de Katha. Diz-se, também, que as tropas britânicas cortaram as comunicações dos japoneses no Norte da Birmânia, através do rio Irrawaddy.

— «R.» diz que bombardeiros médios dos Aviação Táctica voltaram a atacar as linhas de comunicação do inimigo. Foram bombardeadas a ponte de Peruggia, objectivos ferroviários no monte Pescall, a ponte e um viaduto na região de Mignano e a ponte de Certaldo. Bombardeiros nocturnos atacaram uma fábrica, nas proximidades de Tivoli, posições de artilharia, transportes motorizados e comunicações, na zona da batalha. Outros caças bombardeiros alvejaram a estação da rádio, próxima de Grosseto, e as instalações do pôrto de Castiglioncello. Grandes formações de bombardeiros pesados do Comando Estratégico, com escolta de caças, atacaram objectivos ferroviários de Verona e Mestre. Bombardeiros pesados e médios da mesma Aviação Estratégica atacaram objectivos ferroviários em Milão. As forças aéreas deste teatro de operações realizaram mais de 1.500 surtidas.

— Telegrama de Ankara diz que o marechal Antonesco deu ordem para que o pessoal das legações estrangeiras em Bucareste abandone a capital, dirigindo-se para o Ocidente de Roménia. O tráfego civil, nos caminhos de ferro foi, temporariamente, suspenso.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

A valorização da província do Niassa vem obedecendo a um largo plano, que foi estudado com a previdente visão do futuro e vem sendo posto em realidade com inteligência, para que nenhum esforço se malbarate, para que tudo, que está servindo os problemas económicos de hoje, possa continuar, amanhã, a servir e a defender outros interesses colectivos da formosa região.

O caminho de ferro de Moçambique, que, como se sabe, parte da ponta do Lumbo, na baía do Mossuril, dirige-se para oeste, na intenção de alcançar Vila Cabral, no antigo distrito do Niassa. A via férrea tem já de extensão 478 quilómetros. Em ligação e em colaboração com o caminho de ferro esperam-se várias linhas de camionagem, de carreiras regulares, que são de reconhecida vantagem para o tráfego regional.

O administrador da circunscrição civil da Pretória, pôs em execução a construção de uma nova estrada, de Vila Cabral à margem do lago de Niassa, com o objectivo de encurtar distâncias. Embora a povoação esteja situada a uns quarenta quilómetros, a única via de ligação que existia era a estrada que se dirige à baía de Metangula, com 124 quilómetros. A nova estrada, além da vantagem de ligar, por mais curto percurso, a vila com o famoso lago, permite a utilização do Caminho de ferro Nyassaland inglês, em relação às áreas que lhe ficam mais perto.

Um almôço no "Sector 1"

Na sede do Grupo Tauromáquico «Sector 1» realizou-se no dia 20 do mês findo o terceiro almôço de prato único, a que assistiram perto de cincuenta convivas, entre os quais bastantes senhoras.

O Presidente da Direcção Carlos d'Ornellas convidou para a mesa de honra o lavrador Luís Gama, o escritor belga Pierre Goemaere, os drs. Saraiva Lima e Américo Marinho, Luís Pimentel e Fernando d'Oliveira.

No final do almôço foi posto em discussão o tema anunciado «As corridas da Feira de Sevilha em 1944», tomando parte na discussão os srs. Régio Pérez, Luís Pimentel, Luís Gama, José Luis Ribeiro, dr. Saraiva Lima, Pierre Goemaere e Luz Soares.

O próximo almôço deve realizar-se no corrente mês.

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA Todo o tráfego dos territórios de Este ocupados pelas tropas alemãs encontra-se subordinado ao Ministério do Tráfego do Reich, desde o outono de 1942. Trata-se daquelas regiões que não fazem parte da União Soviética. A Administração Geral das Comunicações "Este" em Varsóvia instituiu ali, por esse tempo, administrações de tráfego em diferentes cidades. Os transportes ferroviários, a navegação em águas interiores e a circulação em auto-estradas ficaram centralizados desde então. Foi considerável tanto o aumento do tráfego como o das rôdes ferroviárias. Uma comparação com a rôde ferroviária da União Soviética demonstra que actualmente as linhas férreas na direcção Este-Oeste da Letónia, Lituânia e Ruténia Branca aproxima-se de 60 a 80 quilómetros, enquanto que as do território soviético estão distanciadas entre si de 150 a 200 quilómetros. Aumentou extraordinariamente o número de quilómetros de auto-estradas nos territórios de Este, em que interveio particularmente a organização Todt. Sô na Ruténia Branca, além da conservação das largas pistas de tanques, construiram-se 2.200 quilómetros de auto-estrada, 1.100 quilómetros de estradas e 130 quilómetros de auto-pistas.

— Os trabalhos realizados pelos caminhos de ferro alemães no ano de 1943, segundo vemos relatado, tiveram um aumento considerável. As exigências que a guerra totalitária estabeleceu para o tráfego, acrescentaram-se, no ano transacto, as dificuldades provenientes da evacuação de milhões de pessoas num prazo curtíssimo. Isto reflectiu-se, particularmente, no aumento, sobre 9.800 mil milhões de marcos no ano de 1942, de 1.189 mil milhões em 1943, o que corresponde a 20 % de aumento.

Nestes esforços participam principalmente os Caminhos de ferro alemães. O seu trabalho foi reconhecido no "Dia do Ferroviário Alemão", em 10 de Dezembro de 1943, com a concessão de numerosas Cruzes de Ferro, Cruzes de Mérito Militar, da Insígnia de Cavaleiro da Cruz de Mérito Militar, e medalhas a numerosos ferroviários.

— Os caminhos de ferro alemães procuram constantemente servir a agricultura e desenvolvê-la. Em várias regiões as terras que não são necessárias para as instalações ferroviárias exploram-se intensa e sistematicamente com o objectivo de aumentar a produção agrícola. As terras do distrito de Breslau foram já arroteadas, tendo-se transformado 75 hectares de baldio em campos cultivados. Os jardins dos caminhos de ferro foram transformados em hortas, cujas hortaliças se destinam às cosinhas dos ferroviários. Os agrónomos ferroviários, que dispõem de suficiente for-

ragem dedicam-se à criação de animais, como porcos, ovelhas e coelhos. Tem-se fomentado também a cultura das árvores. Para a criação do bicho de seda, plantaram-se 25 mil amoreiras, e 22 mil roseiras silvestres, de cujos frutos se extraí a vitamina C. Não se deve ignorar que no distrito de Breslau existem 2.200 colmeias.

BRASIL As 24 linhas férreas que servem o tráfego do Estado de S. Paulo, totalizam 7.222 quilómetros, assim distribuídos: Sorocabana, 2.146; Paulista, 1537; Mogyana, 1.134; Noroeste do Brasil, 576; Central do Brasil, 340; Dourado, 318; São Paulo Railway, 247; São Paulo-Minas, 149; São Paulo-Goyaz, 148; Campos do Jordão, 47; Morro Agudo, 41; Cantareira, 39; Monte Alto, 32; Campineira, 30; Jaboticabal, 25; Viação Mineira, 24; Itatiabense, 20; Barra Bonita, 18; Perús-Pirapora, 16; Votorantim, 14; Guarujá, 9; São Paulo-Paraná, 7; São Paulo Río Grande, 4 quilómetros.

— A Companhia Mogyana dispõe, ainda, de 626 quilómetros no Estado de Minas Gerais; a Noroeste do Brasil de 810 quilómetros em Mato Grosso, a São Paulo-Minas de 31 quilómetros em Minas até São Sebastião do Paraiso, a São Paulo-Paraná tem o seu maior trecho, de 244 quilómetros, no Estado do Paraná.

ESPAÑHA O "A B C" de Madrid fez recentemente a comparação do tráfego do "Metro" da capital de Espanha com o de Paris, nos seguintes termos:

Um telegrama de Paris anuncia que em 1943 a "Metro" transportou nos seus 164 quilómetros de extensão 1.320 milhões de passageiros, ou sejam 7,5 milhões por quilómetro, com aumento de 51 milhões, isto é, de 4 por cento, sobre o número de passageiros do ano anterior.

Pois bem: o "Metro" madrileno, nos seus 22,6 quilómetros, efectuou um tão intenso tráfego que no ano de 1943 circularam 282 milhões de passageiros, ou sejam 12,4 milhões de passageiros por quilómetro de rede, e o seu aumento, em relação ao ano de 1942 foi de 9 por 100, ambas as cifras superiores ás do "Metro" de Paris e que demonstram a vitalidade crescente da capital espanhola.

IRLÂNDIA O Governo do Estado Livre da Irlanda resolveu aceitar a proposta da "Great Southern Railway Co", no sentido de transformar esta Sociedade, que funcionava em regime de monopólio, numa "Statutory Company" com participação directa do Estado. O capital da nova empresa será constituído por quatro milhões de libras em acções, de dividendo limitado a 6 %, e 16 milhões de libras em obrigações de 3 %, com garantia do Estado.

O fim dessa reorganização é poder dispôr, nas mais favoraveis condições, dos meios necessários para a renovação e melhoria de exploração.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Junho de 1894)

Questões de principios

Por MENDONÇA E COSTA

Se ha assumpto em que o nosso espírito, altamente imitador do estrangeiro, se tenha manifestado, é por certo na orientação do modo de ver de algumas instancias officiaes sobre a questão de tarifas de caminhos de ferro.

O exemplo *lá de fóra* sorri d'uma forma tentadora; o resultado de uma ideia que em França ou na Inglaterra, na Russia ou na Hungria fructificou, é d'uma força prodigiosa para resolver as duvidas que temos cá por casa; cá por casa onde as condições do meio e do desenvolvimento da nossa viação são bem diferentes.

Logo os primitivos contractos de exploração se resentiram d'este peccado original em muitas disposições que são puramente (?) traduzidas, e por tal forma foi descuidada a sua adaptação ao nosso paiz, que ficaram eternamente manquejando para o lado... d'álém dos Pyreneos.

Para a fixação das tarifas maximas ou taxas legaes do transporte, é ver que uma simples reducção de francos a réis, ao cambio do par, cortou o nó gordio da difficultade de se encontrar o typo ao qual os transportes deviam ser taxados para que o producto do trafego desse o suficiente para as despesas de exploração e o juro do capital empregado na construcção.

Em França o typo de passageiros de 1.^a classe era então 10 centimetros; pois $0,10 \times 170 = 18$ réis. É um preço exquisito, mas é a rigorosa traducção do francez.

Cobrava o Estado 5 % sobre essa base; pois aumentou-se tambem 5 % nos nossos 18 réis, o que deu em total 18.90.

Ainda é mais exquisito, mas não importa; é francez.

Em 1.^a classe as mercadorias pagavam 16 centimos mais 5 % ou 0,168 francos. Traduziu-se pela mesma forma e deu 30, 24 réis.

Exquisitissimo, não é verdade? Mas que faz isso se, visto que se adoptou a base franceza, o resultado é seguro? Está feito o calculo, *lá para elles*, e a coisa rende; tambem ha de render entre nós.

Devem concordar que é commodo e de uma facilidade infantil.

Fez-se mais; preveniu-se nos contractos que quando em França as tarifas fossem modificadas poderia ser imposto às linhas portuguezas acompanhadas n'essa modificação!

Isto é, que necessariamente um facto qualquer que determinasse em França uma remodelação do sistema tarifário devia reproduzir-se em Portugal, dando um salto sobre a Hespanha fazendo trampolim dos Pyreneos e *couché* das secretárias do ministerio das obras publicas.

Desde então até agora (e já lá vão bem bons annos) sempre a situação se tem conservado a mesma.

Inventou a Hungria umas tarifas por zonas? Pois não faltaram logo conselheiros (não nos referimos aos *encartados*) que conclamaram que, adoptado o mesmo principio cá, era meio de ficarmos todos ricos.

Felizmente que d'isto nos salvou uma commissão que

tem tido o raro criterio de ver a questão pelo seu verdadeiro lado, e a ideia salvadora vae sendo posta de parte, tratando a commissão acertadamente de tudo menos de tarifa zonatrica.

Mas n'outros sentidos ainda o vibrião estrangeiro não attenuado vae lavrando por cá.

Em França, o Estado tem um regime apertado sobre a approvação de tarifas. Em França o Estado paga a *todas* as companhias quantiosas sommas annuaes de subvenção, por isso dispõe de certa força sobre as fontes de receita das linhas, visto que os sacrificios que lhes impõe é o Estado que os paga.

Aqui onde, a algumas linhas, como as de Leste, Norte, Beira Alta, Povoa, Guimarães, etc., o Estado não dá um real por anno, recebendo ainda uns 136 contos de réis de impostos, (como recebeu em 1892), onde em contractos que são lei se fixaram bases de tarifas que devem ser lei como elles, e em troca d'essas condições se impuseram encargos que reciprocamente tem que ser cumpridos, é agora faltar á fé d'esses contractos querer a essas linhas impôr tarifas mais baixas do que as do contracto de concessão lhes garante, ou pretender subordinar a applicação de preços de transporte a outras condições que não sejam as que d'esses contractos resultam.

E já que tanto se olha para o estrangeiro, bom será ver em que situação se encontra o governo inglez perante as poderosas companhias, ás quaes, em virtude dos seus contractos de concessão, que elle tem que respeitar, não pôde impôr o regimen tarifario que, por vezes, o commercio reclama, e as companhias, no exercicio dos seus direitos, se negam adoptar.

Para attender a estes clamores e conseguir umas certas modificações na applicação de tarifas, o governo inglez tem seguido o unico caminho direito que lhe traçam os seus deveres para com as linhas ferreas; tem negociado com as companhias, offerecendo concessões em troca de concessões, e reconhecendo sempre que, para modificar as cláusulas de um contracto bilateral, só ha o acordo entre as duas partes e, na falta d'elle, só o resgate das linhas pôde deixar o governo á sua vontade para dispôr das fontes de receita.

No nosso paiz, dada a redacção expressa das cláusulas dos contractos das linhas a que acima nos referimos, não percebemos como se pretenda que o Estado possa impôr outras tarifas que não sejam aquellas cujas bases esses contractos estipulam.

Estas considerações foram-nos sugeridas pela portaria de 9 de maio, que publicámos no nosso numero passado e coincidentemente pelo projecto de lei sobre tarifas de caminhos de ferro, apresentado na camara franceza pelo ministro do gabinete demissionario Mr. Jonnard, cujo relatorio, bastante resumido, de resto, expõe claramente a questão, demonstrando a diferença que vae do regimen francez ao inglez e americano.

Eis um documento cuja leitura se recomenda aos que insistem no nosso paiz em querer applicar regras e princípios francezes, bem entendido que só na parte em que estes podem convir ás ideias que defendem.

Mas o assumpto é vasto e teremos que voltar a elle.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «O grande ministro «Disrael».

OLIMPIA — 14 ás 24 — «Dias de tortura».

COLISEU — 21 — A opereta em 2 actos: «As Pupilas do Senhor Reitor».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 76, 1.ª série, de 12 de Abril, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 33:605

Tendo sido baldadas as diligências levadas a efeito pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro junto do proprietário do elevador do Monte de Santa Luzia, em Viana do Castelo, no sentido de regularizar a situação deste caminho de ferro como emprêsa exploradora do serviço público;

Não se havendo igualmente conseguido que fôssem realizadas as necessárias reparações por forma a ser posto nas condições de segurança indispensáveis a um serviço desta natureza;

Esgotados todos os recursos facultados pelas leis e regulamentos em vigor para a exploração de caminhos de ferro de interesse geral para se conseguirem os objectivos indicados;

Verificando-se que o proprietário daquele caminho de ferro pretende agora vender o referido elevador, desmembrando-o possivelmente, conforme anunciou;

Sendo do máximo interesse público não só manter como melhorar o acesso à bela estância de turismo que é o Monte de Santa Luzia, por forma a garantir-lhe um serviço regular de transportes, nas devidas condições de segurança;

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São declaradas de utilidade pública e efectuadas nos termos do presente decreto-lei as aquisições e expropriações necessárias para se conseguir a abertura à exploração, por forma regular e segura, do elevador do Monte de Santa Luzia, em Viana do Castelo.

Art. 2.º Os preços das aquisições e as indemnizações a que houver lugar serão fixados por arbitragem.

§ 1.º Para este efeito será constituída uma comissão de três árbitros, sendo um deles um engenheiro inspector superior indicado pelo Conselho Superior de Obras Públicas, que servirá de presidente, o outro um engenheiro indicado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro e o terceiro designado por escolha do proprietário respectivo.

§ 2.º Do resultado da arbitragem, de que não haverá recurso, será sempre lavrado auto pelos três peritos.

Art. 3.º A fixação dos preços das aquisições ou das indemnizações pela comissão de arbitragem importa a transmissão da propriedade para a entidade adquirente.

Art. 4.º Compete à Direcção Geral de Caminhos de Ferro promover a constituição e funcionamento da comissão de arbitragem.

§ 1.º Os proprietários serão notificados, por ofícios e por anúncios publicados em dois dos mais lidos jornais na comarca de Viana do Castelo, para designarem os seus peritos e estes serão avisados, em carta registada, do dia e hora certos em que terá lugar a avaliação.

§ 2.º Se o proprietário fôr incerto, incapaz ou ausente, se não provar a qualidade em que foi notificado, se não designar perito ou este não comparecer e, de um modo geral, em todos os casos em que surjam dúvidas ou dificuldades consideradas insuperáveis ou dilatórias, será o respectivo árbitro indicado pelo delegado do Ministério Público da respectiva comarca.

Art. 5.º O pagamento das importâncias arbitradas nos termos deste decreto-lei e mais despesas a realizar para o fim em vista serão satisfeitos pela fôrça da dotação do artigo 4.º, capítulo 10.º, «Construções e obras novas», n.º 1) «Caminhos de Ferro», do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro para o corrente ano económico.

Art. 6.º É desde já decretada a classificação provisória deste caminho de ferro, nos termos do artigo 4.º do decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, devendo proceder-se oportunamente à sua classificação definitiva, nos termos da legislação aplicável.

Art. 7.º Serão aplicadas as disposições gerais das leis e regulamentos relativos a expropriações por utilidade pública e as do decreto-lei n.º 28:797, de 1 de Julho de 1938, em tudo que não estiver especialmente estabelecido neste decreto-lei.

Art. 8.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações exercerá a competência atribuída ao Governo neste decreto-lei e promoverá a sua perfeita execução.

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

Paços do Governo da República, 12 de Abril de 1944. — António Óscar de Fragoso Carmona — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Francisco Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE
FRANCÊS

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 Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 94, 2.ª série, de 24 de Abril de 1944, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:403 do Conselho Superior de Obras Públicas aprovar o projecto de modificação a fazer no edifício de passageiros da estação de Lisboa-R, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo na sua execução atender-se às determinações constantes do despacho de 31 de Março próximo passado, exarado no mesmo parecer.

O «Diário do Governo» n.º 96, 2.ª série, de 26 de Abril de 1944, publica o seguinte:

Repartição da Exploração e Estatística

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 20 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga estabelecendo como concessão especial a isenção, por reembolso, das taxas de carga e descarga fora dos cais das estações, constantes do artigo 5.º da tarifa de despesas acessórias, para as remessas de lenhas e toros de eucalipto ou de pinho nacional, com ou sem easca, expedidas para Carvoeiro e procedendo das estações de Oliveira de Azemeis e Oliveira de Frades, desde que o consignatário das mesmas receba o mínimo de 500 toneladas mensais.

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

A Casa de "Os Carlos"Foram adquiridos quatorze mil metros
— de terreno para a sua construção —

Graças ao esforço da Comissão Pró-Casa de «Os Carlos», foram adquiridos em Mem Martins (Sintra) quatorze mil metros quadrados de terreno, que se destinam a pavilhões para Casa de Repouso de Carlos doentes e Casa de Agasalho para Carlos Invalidos e ainda Colónia de Verão para Carlos miudos.

A direcção do Grupo fez distribuir pelos seus 5.000 sócios efectivos umas cadernetas com 10 senhas de \$50, que se destinam aos «Tejolos» para a construção da Casa de «Os Carlos», senhas estas que serão passadas a todas as pessoas que humanamente estão dispostas a colaborar em obras de assistência com resultados benéficos e de interesse para os que dêles necessitem.

Brevemente iniciar-se-ão as obras de construção de mais esta casa de amparo aos Carlos necessitados.

despacho de 18 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, regulando a utilização de vagões frigoríficos na rede explorada por aquela emprêsa.

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto 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

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

Carreira da Guiné

SAÍDAS 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.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 20051
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9 Tel. 2542

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^ª

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA

DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

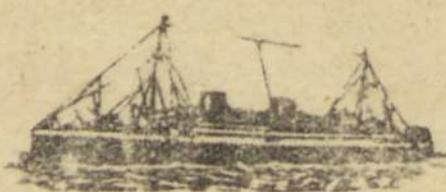
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

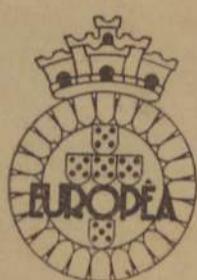
Telegrams: SNADEK — LISBOA Telefone: 21868



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Tel fones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 3.000.000\$00

SEDE

Rua do Crucifixo, 40

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

Não revela somente quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos. V. Ex.ª da uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Tel. P.B.X. 21368 - 21227

Os novos
Teodolitos de
circulo duplo

Kern
AARAU
(Suissa)
DK

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

KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suissa)

Fabrica de mechanica fina e optica

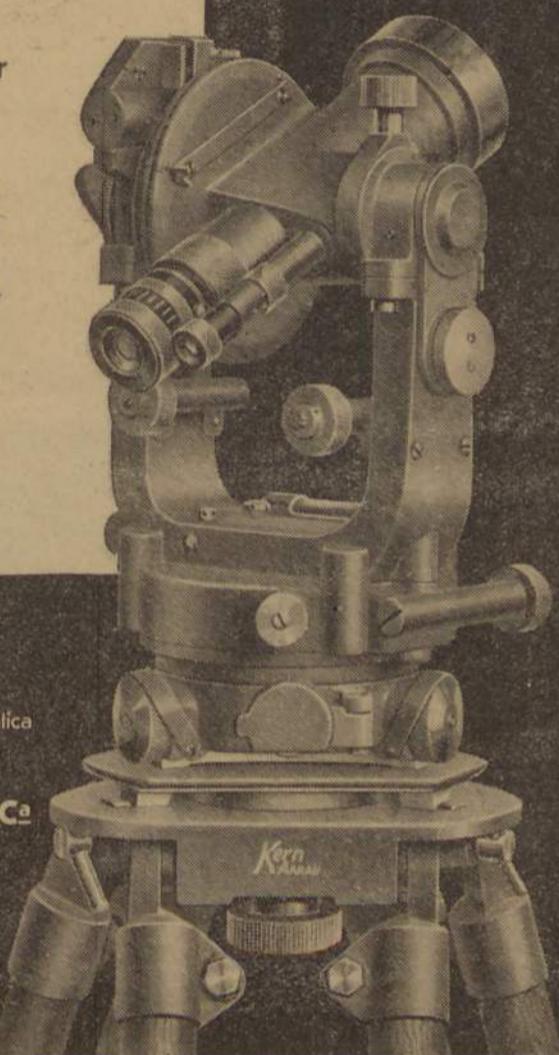
Representantes:

CARLOS GOMES & Cª

Lida.

LISBOA

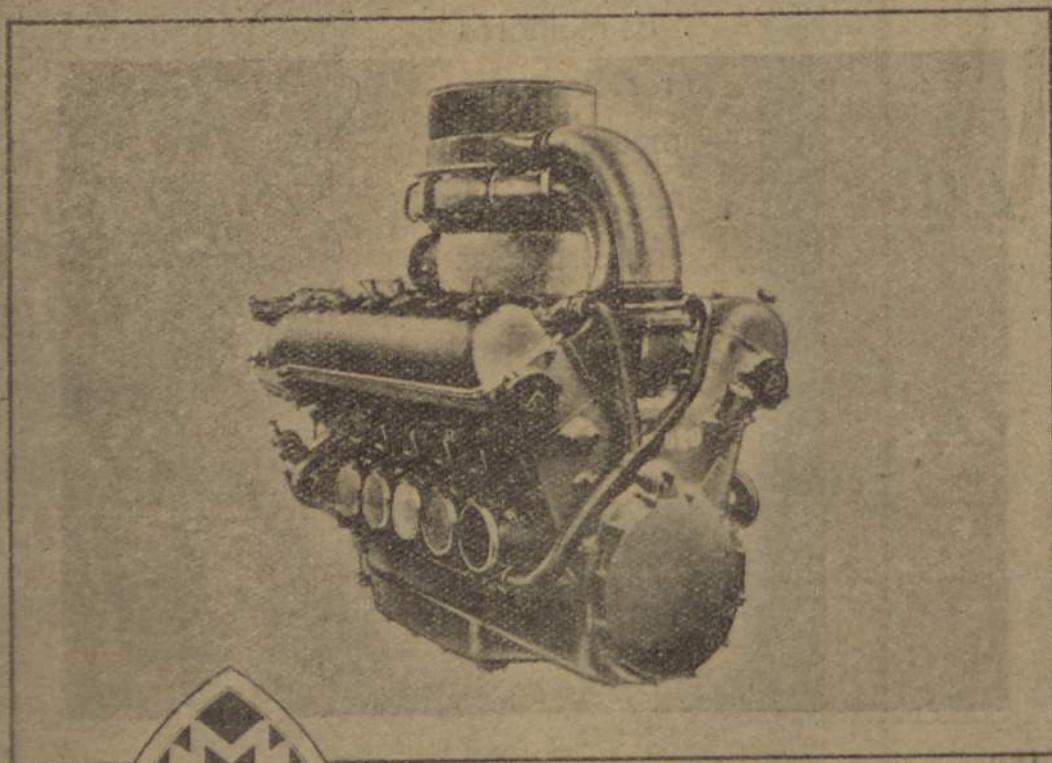
Aparlado 658 Tel. 21143



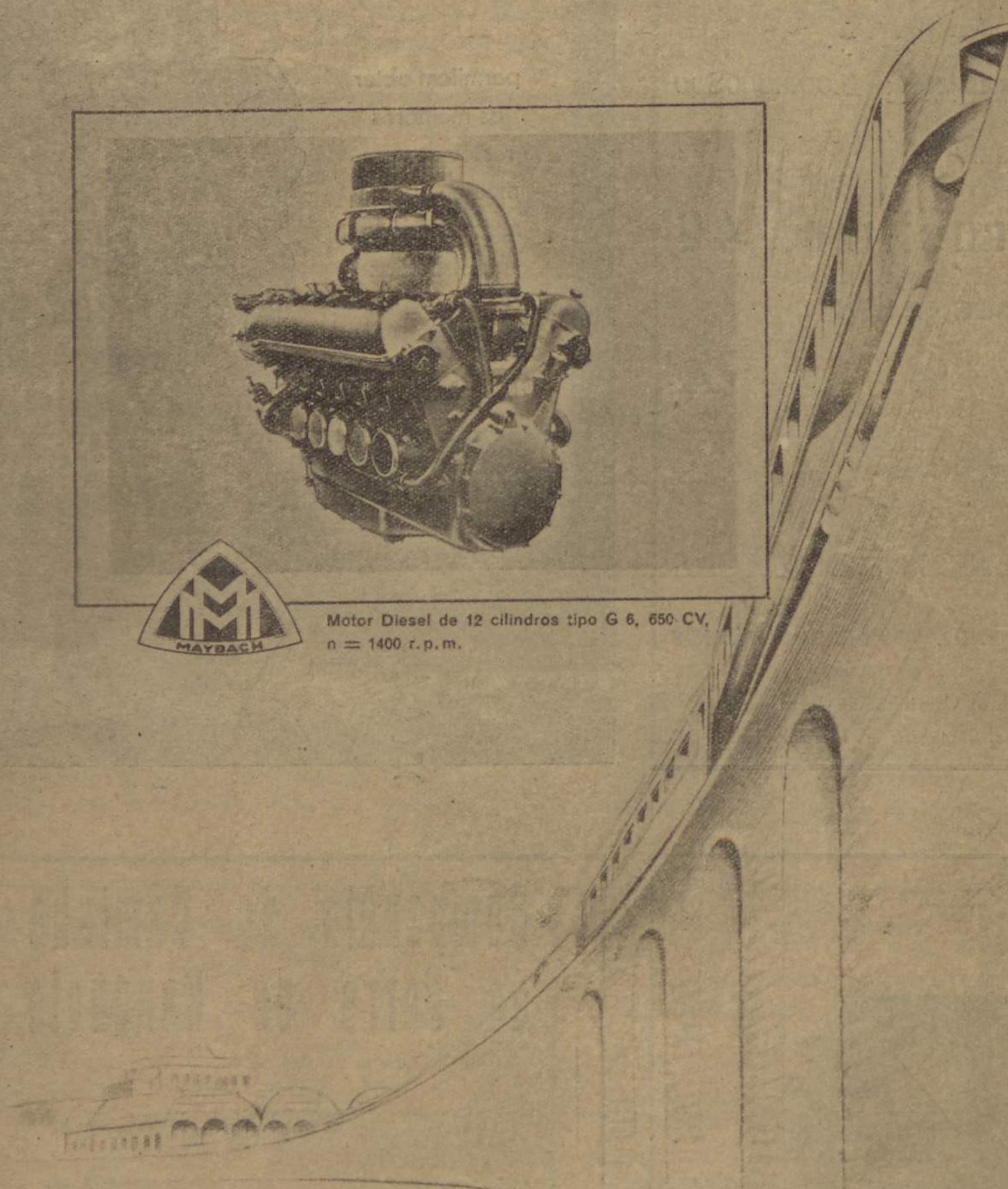
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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



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