

16.^º do 56.^º ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1944

Número 1360

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»,
5, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.^o
Telefone P B X 20158 — LISBOA



Pôrto de Vila Real de Santo António

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; Pôrto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 5 — Telefone 893

1360



16 — AGOSTO — 1944



ANO LVI

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 ESTEVE
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 ÁRMANDO 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

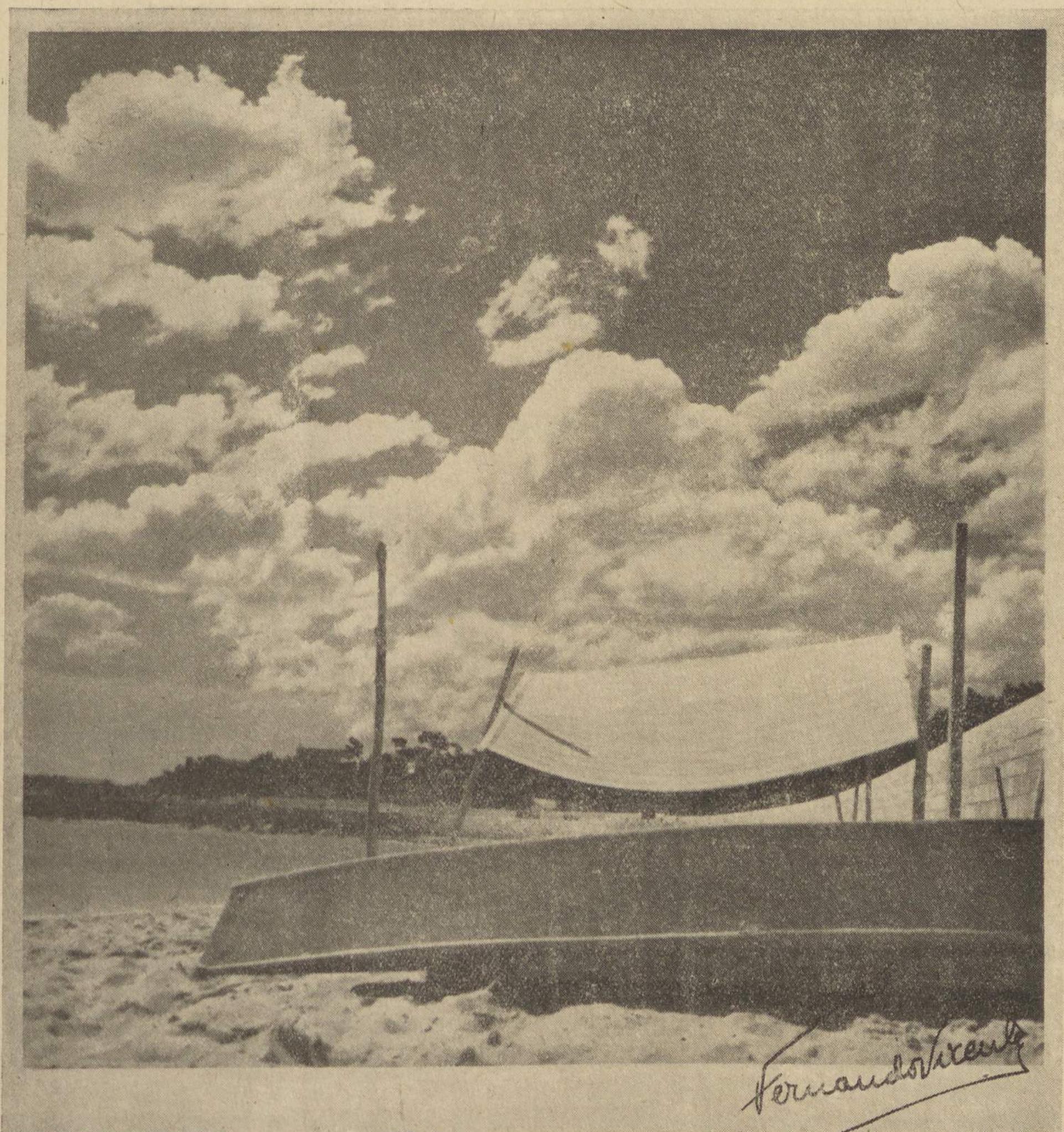
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caxias numa manhã de Primavera	327
Caminhos de Ferro Portugueses	329
Estoril, praia de encantamento por <i>Miguel Coelho</i>	331
A Guerra e os Caminhos de Ferro	332
Vida Ferroviária	334
Há 50 anos	334
Os Caminhos de Ferro Ingleses na Guerra	335
A Beira Alta e o turismo	338
Publicações recebidas	338
Caminhos de Ferro Coloniais	338
Espectáculos	338
Parte Oficial	339



Fernando Ximénez

CAXIAS NUMA MANHÃ DE PRIMAVERA

CAMINHOS de Ferro Portugueses

A C. P. e os seus principais trabalhos e aquisições durante o ano de 1943

O inquérito a que estamos a proceder, sobre os trabalhos principais que as companhias ferroviárias portuguesas realizaram no ano transacto, chegou agora a vez de arquivar o que a C. P. pôde levar a efeito.

De vária ordem foram as suas realizações. Um as, foram constituídas por reconstruções, outras por construções inteiramente novas, outras ainda por ligeiras reparações, tudo tendente a melhorar os seus serviços.

A frente de todos os principais factos da C. P. durante o ano de 1943 há que colocar, pela sua importância, a aquisição de 500 vagões tipo J. A seguir, apraz-nos registar a construção de 35 vagões «O», com o duplo-leito dos vagões «R», a construção de mais 35 vagões com o aproveitamento dos segundos leitos retirados dos vagões «R» (estudo); a transformação de 39 vagões

da série R (vagões antigos em dois leitos, sendo o superior basculante e, finalmente, a construção, com o aproveitamento dos ferros perfilados dos leitos superiores dos vagões R, de 35 vagões da série L e 35 vagões da série O. Com a aquisição daquelas 500 vagões tipo J e com a reparação ou construção de numerosos vagões, pôde a C. P. melhorar consideravelmente os seus serviços de transportes de mercadorias, permitindo assim à indústria e ao comércio maiores possibilidades de expansão.

Merecem também especial registo nesta resenha a construção de 4 automotoras para passageiros e o estudo, nas oficinas de Lisboa-P, duma nova automotora. Como se depreenderá facilmente, a C. P. está envidando os seus melhores esforços no sentido de resolver o problema do transporte de passageiros, problema que a guerra veio agravar, pois, com a restrição do con-

sumo da gazolina e a carência de pneus, o tráfego em automóvel, com que se procurou arruinar o transporte ferroviário, passou, pela força das circunstâncias, a ser feito quase exclusivamente pelo caminho de ferro.

A seguir publicamos uma lista de outros trabalhos dignos de figurar entre as principais actividades da C. P.:

Continuação dos trabalhos de reconstrução em viaduto da concordância norte da linha de Vendas Novas com a de Leste, junto à estação de Setil;

Grande reparação do dreno central do Túnel do Rossio;

Grande reparação dos pés direitos dos túneis de Albergaria e Chão de Maçãs;

Renovação da via entre os quilómetros 61,434 a 79,549 e entre os quilómetros 134,500 a 135,935 (Túnel da Gardunha), da linha da Beira Baixa;

Grande reparação dos Edifícios de Passageiros das estações de Vila Nova de Gaia, Paialvo, Tortozendo, Mouriscas e Fratel;

Continuação dos trabalhos de modificação e ampliação da estação de Campo Pequeno, com construção de um novo Edifício de Passageiros e de novos armazéns;

Construção da Oficina de Cordas e Encerados na Estação de Alcântara-Terra;

Construção e ampliação de linhas nas estações de Ponte de Sôr, Entroncamento, Lisboa-P., Marinhais e Guarda;

Construção de abrigos para passageiros nos apeadeiros de Aguim, Salir do Pôrto e Oiã;

Construção e ampliação de plataformas em 59 estações;

Construção de 18 muros de suporte;

Construção de 21 muros de revestimento;

Continuação dos trabalhos de construção da nova estação de Vila Real de Santo António;

Grande reparação do Edifício de Passageiros da estação de Covelinhas;

Construção de um muro de suporte ao quilómetro 116,700 da linha do Douro;

Assentamento de 2 novas linhas na estação de Contumil;

Cobertura da parte não coberta do cais do vinho na estação de Campanhã;

Construção de um tabuleiro destinado à Ponte da Ribeira da Vila, na linha de Évora, com o peso de 12.040 kg.;

Substituição dos bancos superiores e inferiores na ponte de Alhandra via A e cantoneiras dos contraventamentos — Gastaram-se 2.500 kg. de ferro e 1.500 rebites;

Grande reparação geral na Ponte de Lares;

Ponte do Barreiro — Grande reparação, com substituição de cantoneiras e goussés das carlingas, chapa das colunas e substituição de patins e parafusos de fixação nos carris;

Grande reparação na marquise de Coimbra-B. — Substituição da cobertura por chapa de fibro-cimento e de vidros no lanternim (1.500 kg.);

Grande reparação e pintura geral na marquise da estação do Pôrto — Foram substituídas 526 chapas metálicas por chapas de fibro-cimento, 450 vidros e 5 vigas com 8 metros;

Grande reparação na marquise da estação de Campanhã — Limpeza e pintura de toda a estrutura metálica e substituição das chapas;

28 instalações de iluminação eléctrica;

Instalação de condensadores de filtragem nos motores de Santa Apolónia;

Ripagem de linhas e montagem do cabo subterrâneo para permitir o funcionamento do pórtico de carga e descarga de carvão do Entroncamento;

Remodelação da instalação eléctrica no E. P. de Gaia;

Montagem dum grupo conversor de corrente na ponte do Coina;

Electrificação da toma de água da Régua;

Instalação de iluminação eléctrica em Leixões;

Instalação de iluminação eléctrica no apeadeiro de Mirão;

Modificação das caldeiras das máquinas 300 para o tipo das 350;

Modificação dos escapes das locomotivas 2251/65, 361/65 e 401/406;

Estudo de uma nova chaminé tipo americano;

Aplicação de uma chaminé tipo brasileiro nas locomotivas 601/614;

Estudo de uma chaminé tipo americano para as locomotivas 181/86;

Aplicação de queimadores de óleo nas locomotivas 1500;

Implantação de máquinas ferramentas no Depósito de Alfarelos;

Aplicação de gasogénios às camionetas;

Montagem de queimadores de óleo em 14 locomotivas;

Vedaçāo dos parques da oficina de locomotivas em Entroncamento;

Construção de uma máquina para fabrico de pregos;

Construção de um laminador para fazer arame para fabrico de pregos;

Montagem de turbo-ventiladores nas locomotivas 2701/2716;

Montagem de grelhas basculantes (jogo móvel) nas locomotivas 1281/2265.

Com êste relato, verifica-se que a actividade da C. P. não foi pequena durante o ano de 1943.

ESTORIL,

praia de encantamento

Por MIGUEL COELHO

O Estoril, como todos sabem, tem um esplêndido clima e, por isso, não admira que tanto ao dia de semana como ao domingo seja concorridíssimo. Examinemos o dia de semana :

Estou na pensão "S. Mamede", situada a dois passos do Tamariz e do Parque. Tomo o pequeno almoço e como sou madrugador, sigo para a praia. Pouca gente, porque ainda é cedo. Sento-me numa confortável cadeira, pela qual pago a módica quantia de Esc. 1\$00 e deixo-me estar á sombra das árvores e a receber o ar iodado.

Pouco a pouco vem chegando gente. Ora fazem como eu, ora seguem para o segundo patamar, onde há chapéus de sol e mesas, ou ainda para a areia onde se espalham os diversos toldos. Fatos de banho, de variadas cores e feitiços; aqui e ali, criaturas deitadas na areia ou nas cadeiras de espaldar, apanhando o sol que bate em cheio nos corpos quasi nus.

De vez em quando um grupo entra na agua e, ou nada ou brinca nas gaivotas. Outros há que descalços molham apenas os pés.

No segundo patamar e no primeiro há vários "mirones" que contemplam a animação ou conversam sobre vários assuntos. Começa o calor a apertar e principia o corriço dos criados trazendo refrescos ou bebidas quentes, conforme o gosto. E assim decorre o tempo até que, às treze horas, começa a debandada porque são horas de almôço. E então é engracado ver a deslocação de todas as pessoas com fatos heterogéneos, tudo numa grande miscelânia, como se fosse um carreiro de formigas. E em pouco tempo o Tamariz e a praia ficam desertas.

Depois de almôço, pouca gente se vê a não ser as crianças que voltam para a praia porque o ar do mar lhes faz bem. E aí vão as mamãs, as criadas e as damas de companhia, com os seus "tricots", trabalhar e passar tempo enquanto as crianças brincam e tratam da saúde.

Ai por volta das cinco horas, começa a aparecer

novamente a camada de veraneantes. Espalham-se pelo Tamariz, pelo segundo patamar e praia, vão até ao Parque, entram em vários estabelecimentos da Arcada ou vão até ao Casino. Cada um passa o tempo da maneira que lhe apetece, sem se preocupar nem com o vizinho nem com o terrível "parece mal". Às 18 horas começam a chegar de Lisboa, as pessoas que têm a sua vida na capital e regressam a suas casas. E dirigem-se ao encontro das respetivas famílias, gosando um pouco as delícias dessa linda praia, visto que ainda é cedo para jantar. Contam-se factos passados em Lisboa, lêem-se os jornais da tarde, bebe-se, come-se e cavaqueia-se.

Chega a hora de jantar, e toda a gente desaparece como por encanto, para, á noite, se encontrar no Casino. Aí distribue-se pelo cinema, pelo jôgo e pela sala de baile. Há muitos que vão também ao Wonders bar.

E ali se deixam ficar já com toletes diferentes da praia até que, pouco a pouco, tudo vai desaparecendo, porque são horas de deitar, e no dia seguinte é preciso ir para Lisboa.

E assim se passam os dias nêste magnífico Estoril, prodigiosa estância de bom ar e repouso.

Vem o domingo. Levanta-se a gente um pouco mais tarde, pois na véspera também se deitou mais tarde. Vai-se á missa, e então é a parada da elegância. O Tamariz coalha-se de gente do Estoril, e da que vai de Lisboa, pois os combóios, cómodos e constantes, despejam centenares ou milhares de pessoas que ali vão buscar retémpero para as fôrças.

E a animação continua, continua sempre, para o que muito contribue as comodidades apresentadas pela "Sociedade Propaganda Costa do Sol" que não se poupa a despesas e esforços para prodigar todo o bem estar possível áqueles que se dirigem ao "Estoril, praia de encantamento". E, se mais não faz é porque não pode, pois vontade, energia e dedicação não faltam a Guilherme Cardim, director da referida Sociedade.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XCVIV

«R», diz que o comunicado oficial do S. Q. G. A. informa que o Exército das fôrças francesas no interior tem aumentado tanto em efectivos como actividade e que o mesmo tem levado a cabo um vasto plano de sabotagem, que influem nas operações, pela paralisação de tráfego nas linhas férreas. Foram destruídas pontes e causados descarrilamentos. Pelo menos 70 locomotivas foram destruídas por sabotagem. O tráfego, tanto por estrada como por via férrea foi completamente interrompido no vale do Ródano.

— O Grande Quartel General do Führer comunica que aviões de combate pesados da aviação alemã executaram um ataque concêntrico ao entroncamento ferroviário de Sarny, provocando grandes incêndios e explosões.

— «R.», diz que Thunderbolts da 9.^a Fôrça Aérea martelaram o caminho de ferro a Oeste e Norte de Chartres, pelo qual os alemães são forçados a fazer grande parte do seu tráfego, em consequência da destruição das pontes do Sena. Cortaram a linha em 18 pontos.

— Diz a mesma Agência que caças-bombardeiros atacaram, com êxito, o sistema ferroviário que estabelece as comunicações de Paris com a França ocidental. Foram atingidas as pontes de Chartres, Coltinville, Chonche e Cherisy. Registou-se ligeira resistência do inimigo quando a aviação bombardeou objectivos ferroviários nas regiões de Aunay e Evred. Foram abatidos, pelo menos, cinco aviões inimigos, sem que tivessem sofrido qualquer perda. Formações de bombardeiros pesados e médios alvejaram bases de aviões sem piloto. Os caças da escolta bombardearam barcaças e objectivos ferroviários em Ribecourt, Mont-Vidier e Chauny, sem perdas. Foram incendiados seis depósitos de gasolina do inimigo em Niort, depois de um ataque da aviação, realizado de pequena altura.

— Caças bombardeiros atacaram depósitos de gasolina, na floresta de Conches e em Bagnoles de Lorne, objectivos ferroviários de Saint-Quentin e Armentières e material circulante, incluindo vagões-cisternas, em Dreux e Verneuil. Constitui-

ram objectivos dos bombardeiros nocturnos os parques ferroviários de Lisieux, Dreux e Evreux.

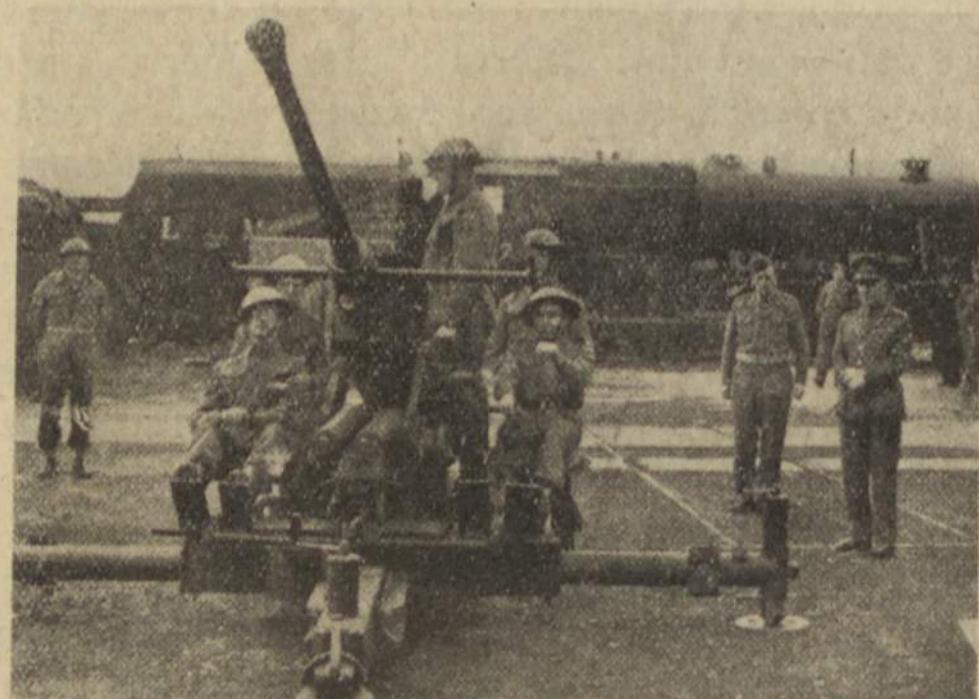
Em Bordeus, na linha férrea Bordeus-La Rochele-Periguense, onde se ligam também as linhas férreas Bayonne-Angoulême, praticaram-se actos de sabotagem. Foram feitos cortes nas linhas férreas através do vale do Ródano, assim como na Bretanha, Loire, Aisne e na região do Norte de Paris. O depósito ferroviário em Amberieu foi sabotado pela segunda vez.

— O comunicado do Supremo Quartel General Aliado diz:

«As fôrças aéreas aliadas concentraram os seus ataques nos reforços inimigos que tentam avançar para o Ocidente de Paris e do Sul da França. As principais estradas e linhas férreas, assim como aérodromos, desde o Sul do estuário do Loire até ao Oise, foram bombardeadas e metralhadas a-pesar do mau tempo e da oposição inimiga nalgumas áreas. Do meio dia ao escurecer, caças bombardeiros e caças sobrevoaram as principais linhas férreas a Leste e Oeste de Chartres e, para o Sul, atingiram os parques ferroviários de Nantes e Chateau du Loire, cortando as linhas em muitos pontos, destruindo locomotivas e vagões, principalmente em Saumur e ao Sul de Nantes. As pontes e viadutos, em Chartres Jussy. Nogent e no Olse e no Somme foram também atacadas.

Nas operações diurnas, perderam-se oito dos caças. Na segunda missão do dia os bombardeiros pesados, dos quais não regressaram oito, atacaram aérodromos em Athies e Juvincourt, perto de Laon. A sua escolta de caças atacou linhas férreas, estradas e outros objectivos a Leste de Paris. Ao escurecer, bombardeiros médios e nocturnos atacaram objectivos militares no Pas-de-Calais. Mais tarde, bombardeiros nocturnos pesados atacaram centros ferroviários em Saintes e Limoges, tendo-se perdido dois aviões».

— O Q. G. da Fôrça Aérea estratégica, americana, na Europa, informa que foram atingidas



O general Sir Frederick Pile, do Comando das Fôrças Anti Aéreas, numa recente visita de inspecção aos serviços de defesa dos Caminhos de Ferro do Sul

três das principais estações ferroviárias de Berlim, as de Potsdamerplatz, Anhalter e Friedrichstrasse. A maior estação ferroviária de Berlim — a Tempelhof — ficou danificada. Foram incendiadas as instalações ferroviárias de Stendal.

— «R», diz que os soldados estão a entrar na cidade de Cherbourg afim de estabelecerem os serviços ferroviários para novas facilidades e reparação dos estragos nas comunicações. O batalhão de soldados de caminhos de ferro é comandado pelo brigadeiro general Clarence Burpec, da Florida, que já serviu como técnico dos caminhos de ferro da Tunísia e nas frentes italianas.

— «U. P.», segundo informação do Q. G. de Eisenhower, nas proximidades da estação ferroviária de Fourgères, fizeram descarrilar três comboios militares, ocasionando a morte de muitas centenas de soldados alemães. Na linha de Lavan-Moyenne fizeram ir pelos ares uma ponte ferroviária e descarrilar mais quatro comboios militares. Próximo de Lisieuxs, um comboio que transportava mais de 80 vagões com munições para as tropas alemãs que lutam na Normandia foi incendiado e destruído; na linha de Evreux a Ruão descarrilaram cinco comboios mixtos; e, num parque ferroviário praticaram numerosos actos de sabotagem. Os parques ferroviários de Artemax e de Tourny foram atacados e o tráfego em estradas e caminhos de ferro e pontes importantes próximo de Rennes, Chartres, Saint Nazaire, Laval, Nantes, Varenne, Flers e a Leste de Paris, sofreu também fortes ataques. Os centros ferroviários de Vitry le François e do Vaires, a Leste de Paris foram também atacados.

— «R», diz que Budapeste e os parques ferroviários de Brod, na principal via férrea de Belgrado a Zagreb foram bombardeados por aviões.

Que foi também bombardeado o sistema ferroviário, ao Sul da zona de batalha e, principalmente na região de Orleans-Clowes-Monteford.

— Informa ainda a mesma Agência que, pode-

rosas formações de bombardeiros pesados, escoltados por caças, atacaram objectivos petrolíferos e ferroviários, entre os quais uma refinaria e um depósito de óleo e uma oficina de reparações de locomotivas na área de Bucareste, instalações e depósitos de petróleo em Giurgiu, os parques ferroviários de Belgrado, oficinas em Arad e linhas férreas e parques ferroviários em Turnu Severin. Os depósitos na área de Savona foram atacados por bombardeiros médios que também bombardearam as pontes ferroviárias no Norte da Itália. Bombardeiros nocturnos, caças-bombardeiros e caças estiveram activos contra parques ferroviários, vias férreas, pontes, estradas, depósitos de combustível, de munições, transportes e concentrações de tropas.

— Telegrama de Londres diz que as tropas americanas entraram em La Haye du Puits e ocuparam a estação de caminho de ferro. Travou-se renhida luta para a ocupação das restantes instalações ferroviárias.

— Comunicado do Supremo Comando das Fôrças Armadas Alemãs diz que aviões de combate de tipo pesado atacaram os reforços russos, principalmente na estação de caminho de ferro de Kritchev, que provocaram grandes incêndios e explosões.

— «R», diz que formações de bombardeiros pesados atacaram comunicações ferroviárias destacando-se o parque ferroviário de Verona, ao Norte de Itália.

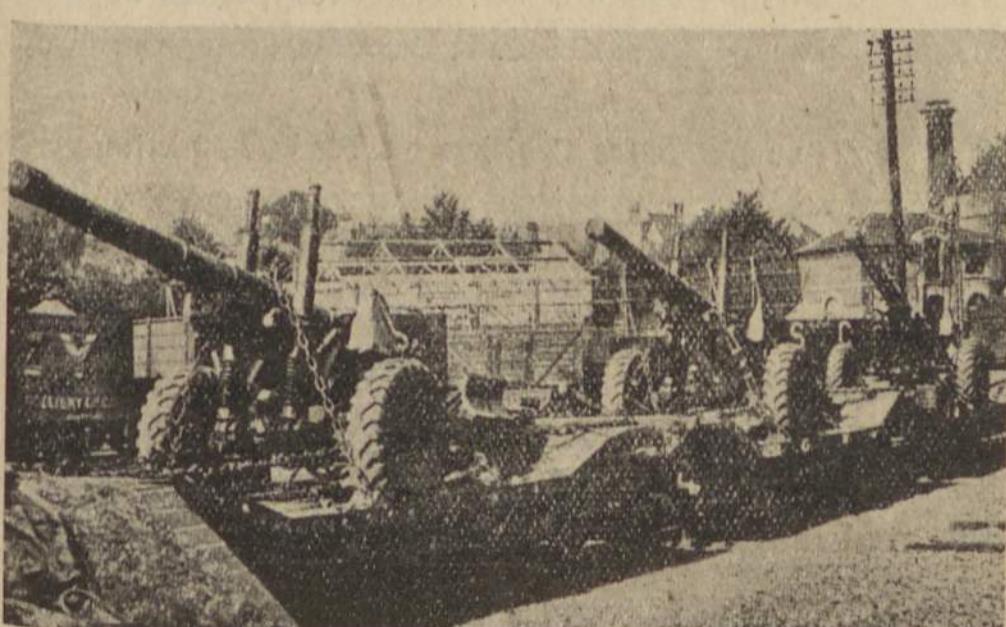
— É a mesma Agência que diz que «logo que se verifique a queda de Mont Castre, os alemães não poderão guardar por mais tempo La Haye, cuja estação ferroviária, a 600 metros, de La Haye, está outra vez nas mãos dos alemães».

Acrescenta o mesmo comunicado:

«Em La Haye, a luta é tão feroz, que a estação ferroviária passou duas vezes da mão dos aliados.»

— Comunicado de Londres diz que os bombardeiros pesados, com escolta de caças, atacaram pontes ferroviárias sobre o rio Loire, enquanto bombardeiros médios e ligeiros atacavam caminhos de ferro a Oeste de Paris. Caças-bombardeiros e caças prosseguiram em reconhecimentos ofensivos, tendo-se-lhes juntado bombardeiros médios, para atacar depósitos de gasolina e instalações ferroviárias. De noite, bombardeiros ligeiros atacaram objectivos ferroviários, à retaguarda das linhas inimigas e nas proximidades de Le Mans.

— «R», informa um telegrama de Chung-King que o grôsso das tropas chinesas avançou em direcção a Ocidente de Kiang-si, cortando o caminho de ferro e a estrada para o Norte de Heng-Yang. «O exército chinês resiste encarniçadamente contra-atacando, ao longo de ambos os lados do caminho de ferro Cantão-Hankeu.»



Inglaterra — Transporte de artilharia de pequeno calibre em caminho de ferro

Vida Ferroviária

As bôdas de oiro do chefe dos Serviços de Material e Tracção, sr. Dinis da Silva

Em 26 de Julho completou 50 anos de trabalho exemplar, ao serviço da companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, o sr. Dinis da Silva, chefe dos Serviços de Material e Tracção.

Desde o seu ilustre Director, sr. Engenheiro Vasconcelos Pôrto, ao mais modesto funcionário, tôda a companhia, pode afirmar-se sem exagêro, tomando em devida consideração a data e o facto, prestou áquele distinto e dedicado funcionário uma carinhosa e muito justa homenagem, com um almôço, que foi servido na vasta oficina de montagem das máquinas.

Presidiu ao almôço o sr. Engenheiro Vasconcelos Pôrto, que tinha à direita o homenageado e à esquerda o sr. Visconde da Ermida, engenheiro-consultor-adjunto do conselho de Administração. Na mesa de honra sentaram-se também os srs. dr. Morais de Almeida, eng.º Cornélio Fogaça Guimarães, dr. Oliva Teles, médico-chefe dos Serviços e Joaquim Rodrigues, chefe do Movimento. Nas outras mesas sentaram-se cerca de 200 dos 800 empregados da Companhia, que, na totalidade, contribuiram para essa justa homenagem e ela se associaram, num simpático movimento de solidariedade.

Aos brindes falou o sr. Engenheiro Vasconcelos Pôrto, que elogiou o homenageado. No fim do almôço compareceu o venerando general Vasconcelos Pôrto que quis, embora doente, levar ao sr. Dinis da Silva o seu comovido abraço.

Gazeta dos Caminhos de Ferro cumprimenta o distinto funcionário e felicita-o vivamente pela homenagem de que foi alvo.

Homenagem ao Inspector da C. P., sr. Joaquim Atalaia

Na sala de instrução de Alcântara-Terra, os ferroviários prestaram, no domingo, 13 do corrente, uma significativa homenagem ao inspector da C. P., sr. Joaquim Atalaia, que acaba de reformar-se com 51 anos de serviço exemplar.

Presidiu à sessão o chefe da primeira circunscrição, sr. Vidal Bizarro, que teve a secretariá-lo os srs. Victor Afonso e João Ramos Valente, chefes de estação, e António Augusto Fernandes. Com palavras de amizade alguns oradores prestaram justiça ao distinto funcionário da C. P..

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao sr. Joaquim Atalaia os seus cumprimentos de felicitações por esta justa homenagem.

Há 50 anos

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

Comissão d'estudo de tarifas ferro-viarias

Por termos recebido já quando o nosso numero anterior estava no prélo *compte-rendu* da secção que, sob a presidência do snr. conselheiro Mariano de Carvalho, e com a presença da maioria dos membros desta comissão, teve lugar na sexta-feira 27 de julho, não démos d'ella noticia.

Nessa sessão foram largamente discutidos alguns artigos do projecto de regulamento de exploração comercial, apresentado pelo snr. conselheiro Almeida d'Eça, sendo essencialmente modificados por outro projecto sobre identico assunto, apresentado pelo snr. conselheiro Justino Teixeira, director da rête do Minho e Douro.

A discussão d'estes dois projectos tem tido, segundo nos consta, o maior interesse pelas opiniões manifestadas por diversos membros da comissão, e como os discursos têm sido stenographados, seria muito conveniente que tivessem publicidade.

Nesta sessão discursaram os srs. Almeida d'Eça, Espregueira, Tavares Trigueiros, Queriol, Justino Teixeira e Perfeito de Magalhães.

Ficou incumbido o sr. presidente de redigir um relatório sobre os assuntos aprovados, que será submetido a todos os membros da comissão, que só voltará a reunir-se depois da epocha calmosa, no mez de setembro proximo.

Linhos Portuguezas

De Cacilhas ao Lazareto. — Foi pedida pelo sr. Garland a concessão de uma linha ferrea de via reduzida, 60 centímetros, sistema Decauville, entre Cacilhas e Lazareto, com uma estação na Piedade e paragens nos pontos de cruzamento de estradas e localidades intermédias, como Caramujo, Mutella, etc.

A construcção entre Cacilhas e a Piedade, 3 kilometros começará assim que o projecto seja aprovado.

Aqui está uma linha que promette ter um bello rendimento.

Monte-Funchal. — Inaugurou-se no dia 5 este caminho de ferro, havendo grandes festejos no Monte e na cidade. Todo o percurso da linha estava embandeirado.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

London Transport

EMBORA a área abrangida pela London Passenger Transport seja apenas de 1/45 da superfície da Grã Bretanha, ela contém 1/5 da população dêste país. Ao rebentar a guerra, foram efectuados 4.368.000.000 passageiros-viagens, durante um ano, nos combóios omnibus e côches, carros eléctricos e omnibus de «trolley» da London Passenger Transport Board, e nos combóios suburbanos de Londres, das principais emprêssas ferroviárias.

No ano de 1938-39 os combóios, omnibus e coches, carros eléctricos e omnibus de «trolley» da London Passenger Transport Board efectuaram um percurso de 579.271.000 de milhas ao longo de 3.093 milhas de vias e transportaram 3.782.098.000 passageiros. Andaram em rotação 3.703 carruagens de caminho de ferro, 6.389 omnibus e coches, 1.316 carros eléctricos e 1.411 omnibus de «trolley», com uma lotação total de 672.836 lugares, e havia 181 estações de caminho de ferro, 100 elevadores, 153 escadas rolantes, 82 garagens e 31 depósitos para carros eléctricos e omnibus de «trolley».

A organização da London Transport tem ao seu serviço 73.684 homens (nêste número estão incluídos os 7.500 condutores do sexo feminino que andam nos omnibus, carros eléctricos e omnibus de «trolley»), e a importância total paga por vencimentos e salários durante o ano de 1942 foi de 19.902.000 libras.

Serviços dos omnibus de Londres

Por meio da supressão de veículos e de percursos, conseguiu-se economia de borracha e de combustível com o fim de se constituirem reservas destinadas ao tráfego considerado essencial. A supressão dos serviços da «Green Line Coach» poupoou 1.500.000 de milhas por ano, o estabelecimento dos omnibus e dos omnibus de «trolley», no centro de Londres, durante as horas mortas do dia, poupoou 2.000.000 de milhas por ano. Foram abolidos, transferidos ou estabelecidos mais de 5.000 locais de paragem; construiram-se 360 abrigos para «bi-

chas» e entraram ao serviço omnibus dum novo tipo.

Abrigos no Metropolitano de Londres

Foram dispostas para acomodarem 75.000 pessoas, ou mesmo 100.000 em caso de necessidade, por ocasião de ataques aéreos, setenta e nove estações subterrâneas do caminho de ferro metropolitano. Durante os ataques de 1940-41 chegaram a estar acomodadas, ao mesmo tempo, cerca de 160.000 pessoas. Prepararam-se, também 22.800 camas. São emitidas senhas de lotação de camas e de lugares numerados, no chão, para uso das pessoas que procuram abrigo.

A London Transport, na qualidade de agente do Ministério da Alimentação, tem serviço nocturno de comidas. Em seis semanas, foram instaladas 124 cantinas e a distribuição dos alimentos pelas estações é feita por combóios especiais exclusivamente destinados a êsse fim. Durante os períodos de ataques aéreos distribuíram-se 11 toneladas de alimentos, por noite. Foram instalados, em todas as estações que servem de abrigo, postos de socorro debaixo da direcção das autoridades, médicos e enfermeiros especializados.

Os engenheiros da London Transport construiram oito profundos tuneis-abrigos em vários pontos da área de Londres, para o Governo. Estas compridas rectas túnel do metropolitano serão utilizadas totalmente como abrigos públicos, sempre que fôr necessário.

No término da Southern Main Line London foi também instalado abrigo para 20.000 pessoas.

Oscilação das horas de trabalho

Estão a efectuar-se com bom resultado esquemas das oscilações das horas de trabalho das pessoas que vão para as fábricas e escritórios, e regressem dêles.

No inverno de 1941-42, foram organizadas, sob os auspícios da «London» e «Southern Eastern Regional Board» 47 comissões de grupos locais cada uma delas composta por representantes dos patrões, dos trabalhadores e das empresas transportadoras.

Estas comissões discutiram os movimentos de tráfego peculiares a cada área e os transportes, tanto por estrada como por via férrea, foram coordenados com vantagem para mais de 500.000 trabalhadores. Só sofreram alteração as horas de trabalho de 95.000 empregados, não indo as diferenças, geralmente, além de 15^m.

O melhoramento das condições de trabalho resultante da oscilação das horas de trabalho é indicado pelo exemplo seguinte: De 121.250 empregados que, há um ano, chegava às 7^h,30 da manhã, só 36.000 deixaram de chegar a essa hora, idênticamente, dos 156.000 passageiros que chegavam às 8^h da manhã, chegam mais cedo ou mais tarde 52.000, viajando por esse modo em melhores condições e com mais conveniência para aqueles que começam a trabalhar às 8^h.

O princípio de oscilação das horas de chegada e de partida está a ser pronto em prática, também, pelas Repartições governamentais, grandes estabelecimentos comerciais e escolas, em que o trabalho começa das 8-30 às 9-30. Durante o inverno, como há um menor número de horas de luz solar, o movimento de tráfego tende para uma concentração em períodos mais curtos.

E nas horas de maior azáfama, tanto de manhã como de tarde, há períodos agudos. Fazer com que êsses movimentos de agudeza se espalhem por espaços de tempo tão longas quanto possível é a condição mais simples e importante para se conseguir uma solução do problema de transporte nas horas críticas.

Fôrça motriz

As vinte mil locomotivas a vapor dos caminhos de ferro britânicos são o principal sustentáculo do tráfego de tempo de guerra. Estão também ao serviço combóios eléctricos, máquinas Diesel para manobras e automotoras.

Embora os pedidos de mais fôrça motriz continuem incessantemente, poucas locomotivas têm sido construídas porque os materiais e os homens são precisos para os canhões, munições e tanques.

As locomotivas dos caminhos de ferro britânicos têm realizado magníficos feitos no que se refere a reboque. As bem conhecidas locomotivas da classe «Escola» da Southern Railway estão rebocando regularmente 16 e 17 carruagens de «bogies» em vez das 11 que constituíam a sua carga em tempo de paz. A tonelagem dos combóios de passageiros na linha principal Costa Oriental, da Companhia L. N. E. R., aumentou de 500 para 700; a locomotiva Pacific de linhas aerodinâmicas «Mallard», ao rebocar um combóio rápido com 711 toneladas, recuperou oito minutos de atraso e uma locomotiva de tipo misto trouxe 1.300 passageiros de Peterborough a King's

Cross num combóio de 26 veículos que pesava 800 toneladas.

Os combóios «blocos» de carvão, efectuados pela L. M. S. das hulheiras de Midland para o Sul, são dos combóios de mercadorias que circulam com maior tonelagem, visto as locomotivas Garrat rebocarem 86 vagões de 13 toneladas o que, juntamente com o furgão, vai além de 1.400 T. Combóios de minério de ferro pesando tanto como 1.700 T. são rebocados por duas locomotivas L. N. R. ne tamanho médio. Locomotivas G. W. R. do tipo 2-8-0, que andam com os combóios de carvão entre Swindon e Londres, rebocam 49 vagões de toneladas, ou seja uma carga de 1.490 T., incluindo o furgão.

As locomotivas dos caminhos de ferro britânicos estão a atingir quilometragens enormes, sendo frequente percorrerem 160.000 sem sofrerem reparação geral. As máquinas de mercadorias na G. W. R. registam 2.400 Km. entre as segundas e quintas feiras, e as locomotivas Diesel da L. M. S. trabalham 144^h seguidas por semana. As locomotivas dos expressos de passageiros que antes da guerra andavam exclusivamente nos combóios de passageiros estão, agora, a ser utilizados para rebocar combóios de mercadorias com material de guerra. Como o material das locomotivas é agora de desenho tanto quanto possível uniforme e as máquinas são empregadas em áreas muito mais vastas, resulta serem necessárias menor variedade de peças sobrecelentes, menos tempo para reparação e menos mão-de-obra.

Estão a fazer-se esforços enormes para acelerar as reparações das locomotivas dos caminhos de ferro e para manter estas ao serviço tanto tempo quanto possível sem sofrerem reparação geral.

Novos tipos

Os caminhos de ferro têm construído novos tipos de máquinas, não obstante a escassez de mão-de-obra e de material. A Southern Railway pôs ao serviço, para combóios de passageiros e de mercadorias rápidos, a locomotiva Pacific de linhas aerodinâmicas, conhecida por Marinha Mercante, e só para combóios de mercadorias, a locomotiva de mercadorias da classe «Q. I.»; a L. N. E. R. tem construído locomotivas do tipo misto 4-6-0, a primeira das quais foi chamada «Springbok» em comemoração da visita do General Smuts a este País, e está transformando as antiquadas máquinas com tender para combóios de mercadorias em modernas locomotivas-tanque de oito rodas conjugadas, conseguindo assim uma economia de 900 T. de aço; a L. M. S. está a pôr ao serviço locomotivas com tender de mercadorias 2-8-0.

A fim de se obter uma maior utilização de fôrça motriz as empresas de caminhos de ferro britâni-

cas permutam entre si as locomotivas. Os maquinistas são transferidos temporariamente de uma rede para outra e os fogueiros trabalham ao lado de maquinistas de outras redes. Pessoal de reparação de locomotivas e peças sobrecelentes vão de umas redes para outras e o abastecimento de carvão é feito em comum.

Locomotivas

O quadro seguinte apresenta-nos as características das maiores e mais potentes locomotivas de cada uma das redes ferroviárias, empregadas nos expressos de passageiros e nos comboios de mercadorias.

Classe	Tipo	Pressão da caldeira Kgs.	Peso da locomotiva e tender		Peso aderente Kgs.
			Tons.	Kgs.	
<i>Expressos de passageiros:</i>					
C. W. R.					
«Rei Jorge V»	4-6-0	17,2	137	877	18.280
L. N. E. R.					
«Galo do Norte»	2-8-2	15,03	168	205	19.714
L. M. S.					
«Duquesa»	4-6-2	17,2	167	88	18.144
S. R.					
«Marinha Mercante»	4-6-2	19,26	144	746	17.010
<i>Mercadorias:</i>					
G. W. R.					
2284	2-8-0	15,75	118	115	16.048
L. N. E. R.	2-8-0 + 0-8-2	12,39	180	855	33.084
L. M. S.	2-6-6-2	13,18	157	994	20.693
S. R.					
Q. I.	0-6-0	15,82	52	123	13.608



A Beira Alta e o turismo

Ajardinamento das estações dos Caminhos de Ferro

A Administração e Direcção da Companhia da Beira Alta, com o louvável propósito de desenvolver o Turismo da linda e rica região, vem, desde 1930, atribuindo prémios aos chefes das estações ferroviárias, que melhor e com mais apurado gosto apresentem os seus respectivos jardins. Assim, dando cumprimento ao que determina uma "Ordem do Dia" da Exploração, procedeu-se há pouco a uma nova visita e classificação dos jardins das estações, pelo juri superiormente nomeado e constituído pelos sr. engº Pina de Faria, chefe do Serviço de Via e Obras, Antonio da Silva Biscaia, sub-chefe do Movimento e Tráfego e Sub-Inspector das diversas secções do mesmo Serviço.

Foram classificadas com prémios pecuniários as seguintes estações:

Fornos, Luso, Pampilhosa e Santa Comba, com 250\$00; Arazede, 230\$00; Costeira, 210\$00; Gouveia, 190\$00; Canas, 170\$00; Limede, 150\$00; Celorico, 130\$00; Figueira, 110\$00; Murtede, 90\$00; e Mangualde, 90\$00, tendo sido classificadas, para efeito de estímulo, com valores, mais 16 estações.

Publicações recebidas

Grémio do Comércio de Exportação de Frutas — Relatório e Contas do Exercício de 1943 e Orçamento para o ano de 1944.

Temos presente o Relatório e Contas do exercício de 1943 e Orçamento para o ano de 1944 do Grémio do Comércio de Exportação de Frutas. É um documento de interesse pois por él nos é dado verificar a posição de Portugal como país produtor de excelentes frutas.

A-pesar-da nossa neutralidade e da paz, em que, felizmente, vivemos, não podemos, contudo, libertar-nos das influências da órbita da guerra em que nos encontramos. As dificuldades nos transportes aumentaram.

Entre os problemas—e são êles muitos—que exi-

Caminhos de Ferro Coloniais

BENGUELA

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela deve em breve iniciar os trabalhos de construção de alguns desvios da sua linha, com o objectivo de poder servir várias localidades extra-urbanas de Nova Lisboa.

Um desses desvios permitirá acesso económico ao Cuando, pitoresco local a 18 quilómetros da cidade, onde se encontram instaladas a Missão Católica e a barragem hidroelétrica. Outro desvio servirá a Fábrica de Amidos, que vai ser edificada junto do rio Lu-féfena.

ANGOLA

Foi contratado o sr. José do Nascimento para servir como desenhador da missão de estudos e construção do Caminho de Ferro de Mossamedes.

— Foi publicado um diploma autorizando a Companhia do Caminho de Ferro do Amboim a conceder no transporte de cera e couros, no percurso Gabela a Pôrto Amboim, os bónus previstos no Regulamento Geral de Transportes, quando os mesmos produtos se destinem à exportação.

MOSSAMEDES

Foi contratado para a missão de estudos e construção do Caminho de Ferro de Mossamedes o engenheiro civil sr. Fernando Meireles Guerra.

gem mais urgente solução, há que colocar em primeiro lugar o de transportes com frigorífico, pois, em 1943, devido à sua ausência total, não foi possível exportar para o Brasil uma só caixa de uvas.

Agradecemos o exemplar enviado à nossa redacção.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Clarão no horizonte».

COLISEU — Às 20,45 e 23 — «Há festa no Coliseu».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 122, 2.ª série, de 27 de Maio, publica o seguinte;

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com a autorização ministerial constante da declaração desta Direcção Geral de 22 de Abril último, publicada no «Diário do Governo» n.º 97, 2.ª série, de 27 do mesmo mês, a seguir se publica o 1.º aditamento à tarifa de vagões particulares inserta no «Diário de Governo» n.º 280, 2.ª série, de 2 de Dezembro de 1943, aditamento cujas disposições começarão a vigorar às 0 horas do dia 1 de Junho do corrente ano :

Linhos de via larga

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
(S. A. R. L.).
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.
Sociedade Estoril.

Linha de via reduzida

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.
Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (linhas do Vale do Vouga).

1.º aditamento à tarifa de vagões particulares

De harmonia com a autorização ministerial publicada no «Diário do Governo» n.º 97, 2.ª série, de 27 de Abril de 1944, os artigos 14.º e 15.º desta tarifa são alterados como segue:

ARTIGO 14.º

Vagões em estacionamento

O estacionamento de vagões está sujeito ao que na tarifa de despesas acessórias se dispõe para os vagões das empresas, mas as taxas de estacionamento são reduzidas a 50 por cento. Ficam isentos de pagamento destas taxas de estacionamento de vagões que permaneçam em ramal particular.

ARTIGO 15.º

Vagões em depósito

1) Os vagões consideram-se em depósito:

A) Quando chegarem carregados e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior àquele em que fôr feito o pedido de colocação à carga ;

B) Quando chegarem carregados e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que

a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior ao da expedição :

C) Quando chegarem vazios e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia anterior àquele em que fôr feito o pedido de colocação à carga ;

D) Quando chegarem vazios e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia da expedição ;

E) Quando em ramal particular que não seja propriedade dos donos de vagões — a partir das 0 horas do segundo dia seguinte ao da sua entrega em ramal particular até às 24 horas do dia anterior ao da sua devolução.

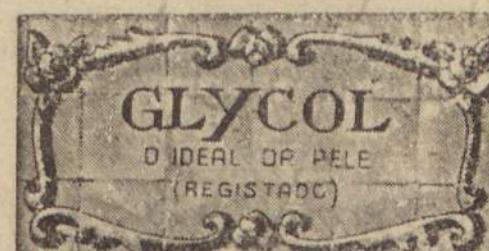
2) As taxas a cobrar por depósito são as seguintes :

Per cada vagão e período indivisível de 24 horas consecutivas

	Por cada um dos três primeiros períodos	Por cada um dos períodos seguintes ao terceiro
Vagões de tipo especial excepto nos casos previstos nos n.ºs 3 e 5	3\$00	3\$00
Vagões de tipo comum, excepto nos casos previstos nos n.ºs 3 e 5	6\$00	18\$00

3) O depósito de vagões de tipo especial ou comum, quer no caso de ser devido a embargo por falta de licença de circulação, resultante de esta não ter sido requerida, de ter caducado ou ter sido suspensa, quer no caso de os vagões terem sido objecto de oferta não aceite pela empresa, fica sujeito às seguintes taxas, mas neste último caso durante o prazo de um ano, a contar da data da oferta :

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 «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

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

Por cada vagão e período indivisível de 24 horas

	Por cada um dos três primeiros períodos	Por cada um dos períodos seguintes ao terceiro
Vagões de tipo especial . . .	2\$50	2\$50
Vagões de tipo comum . . .	2\$50	7\$50

4) Quando o depósito do vagão, mesmo no caso previsto no n.º 3, se siga imediatamente a duas expedições consecutivas em vazio, a taxa do depósito a considerar desde o início é a prevista para cada um dos períodos seguintes ao terceiro.

5) É concedida isenção da taxa de depósito:

a) Quando os vagões de tipo especial ou comum permaneçam em ramal particular do proprietário do vagão;

b) Quando os vagões de tipo especial ou comum se encontrem em reparação em oficinas das empresas ou de particulares ou estiverem ao serviço das empresas.

6) As empresas podem transferir os vagões de onde se encontram descarregados para qualquer ponto à sua escolha onde mais lhes convenha conservá-los em depósito. Essas transferências são isentas da taxa do percurso, sendo neste caso o material considerado em depósito para todos os efeitos.

O presente entra em vigor às 0 horas do dia 1 de Junho de 1944.

O «Diário do Governo» n.º 145, 2.ª série, de 24 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente mês, de Sua Exceléncia e Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à classificação geral de mercadorias, pelo qual são alterados os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, ao transporte de azeite de oliveira e óleo de mendobi.

O «Diário do Governo» n.º 148, 2.ª série, de 28 de Junho publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, às diferentes rubricas de sal.

O «Diário do Governo» n.º 164, 2.ª série, de 17 de Julho, publica o seguinte:

Em 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, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é eliminada do aviso ao público n.º A-814, de 25 de Janeiro próximo findo a segunda restrição respeitante à utilização de lugares nas carruagens de luxo.

O «Diário do Governo» n.º 165, 2.ª série, de 18 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral nos Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao 2.º semestre de 1943 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 303.874\$00 como liquidação desta garantia.

Em 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 de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 4 de corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços aplicáveis da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, às diversas rubricas de carvão vegetal.

O «Diário do Governo» n.º 167, 3.ª série, de 20 de Julho, publica o seguinte:

Em 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 11 do corrente, de Sua Exceléncia o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os seguintes projectos apresentados pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Caminho de Ferro do Vale do Vouga):

De aditamento à tarifa especial interna n.º 2, de grande velocidade, de concessão de licenças para trânsito a pé nas linhas da mesma empresa, pelo qual são alterados os preços daquela tarifa;

De aviso ao público, pelo qual é suspensa a tarifa especial interna n.º 2, de grande velocidade, que regula a venda de bilhetes de ida e volta para estações que servem praias de banhos e estâncias de águas.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

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

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.

FALA-SE FRANCÊS

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

SEGUROS

em todos os ramos

A MUNDIAL
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Sede em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
Filial no Pôrto:
F. Gomes Fernandes, 10
Agentes por todo o País



"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 Sêca, 24—LISBOA—Telefone 2 2942



A
QUEM
VIAJA

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

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 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Livraria EscolarESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARESRUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA**T. S. F.**MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —
PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃOR. Rafael de Andrade, 18-1.^o—LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

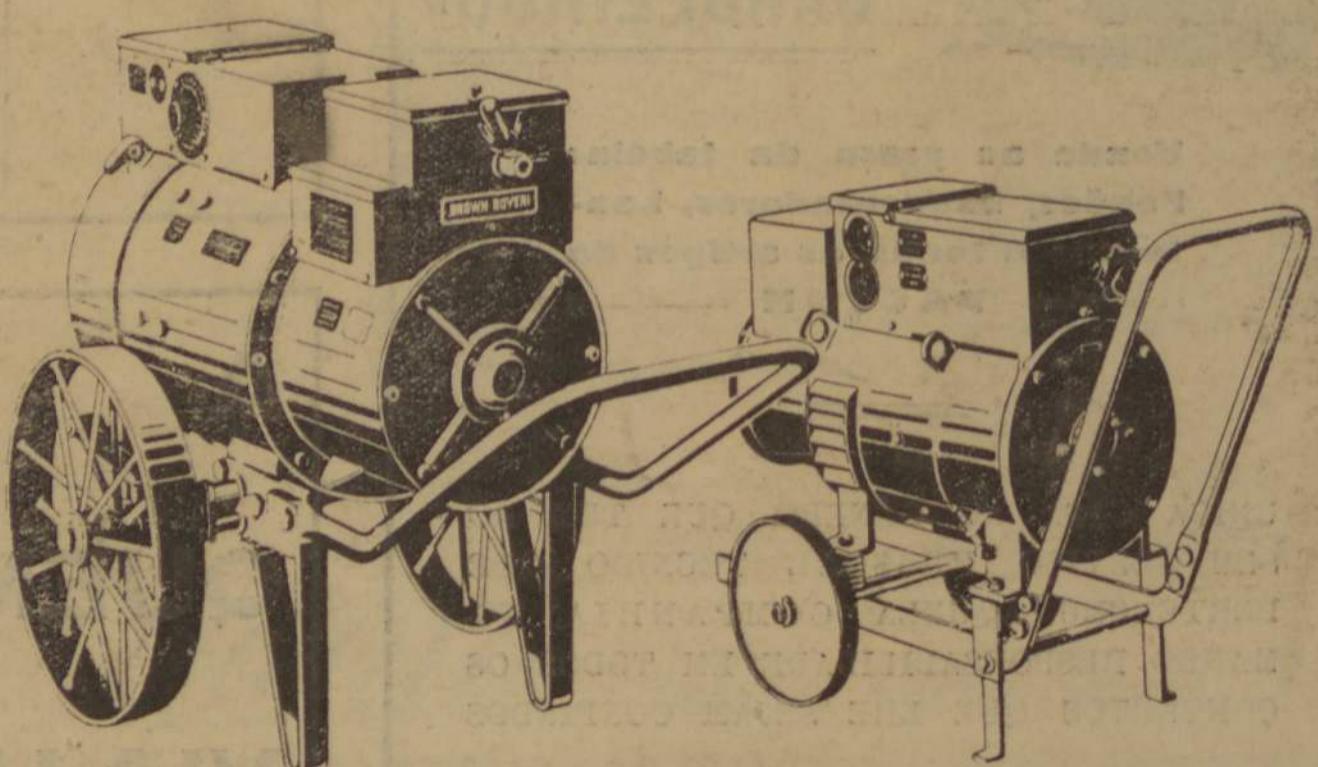
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colônias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.^o--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 0-180 A e 240-300 A