

17.º do 5.º ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1944

Número 1361

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

### COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

### REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



FIGUEIRA DA FOZ — ESPLANADA E PRAIA DE BANHOS



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L.<sup>DA</sup>**

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

## 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

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380  
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemães, 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

## 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 sífilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 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 3 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 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

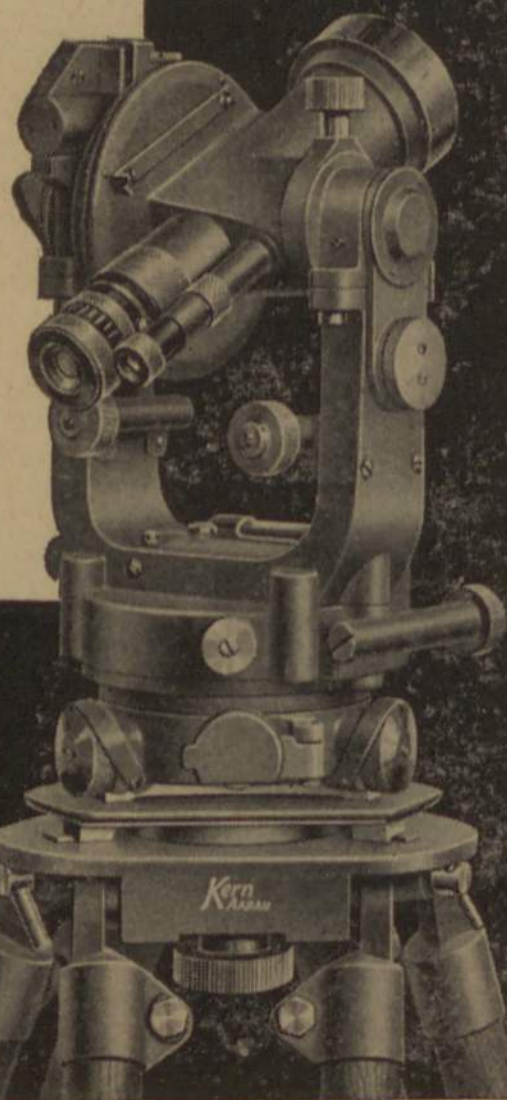
ANÁLISES CLÍNICAS

## Os novos Teodolitos de circulo duplo

**Kern**  
AARAU  
(Suiça)

DK

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



KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suiça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

**CARLOS GOMES & C<sup>a</sup>**

Lda.

**LISBOA**

Apartado 658 Telef. 21143

# 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; 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

# 1361

## 1 — SETEMBRO — 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 ESTEVES  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS

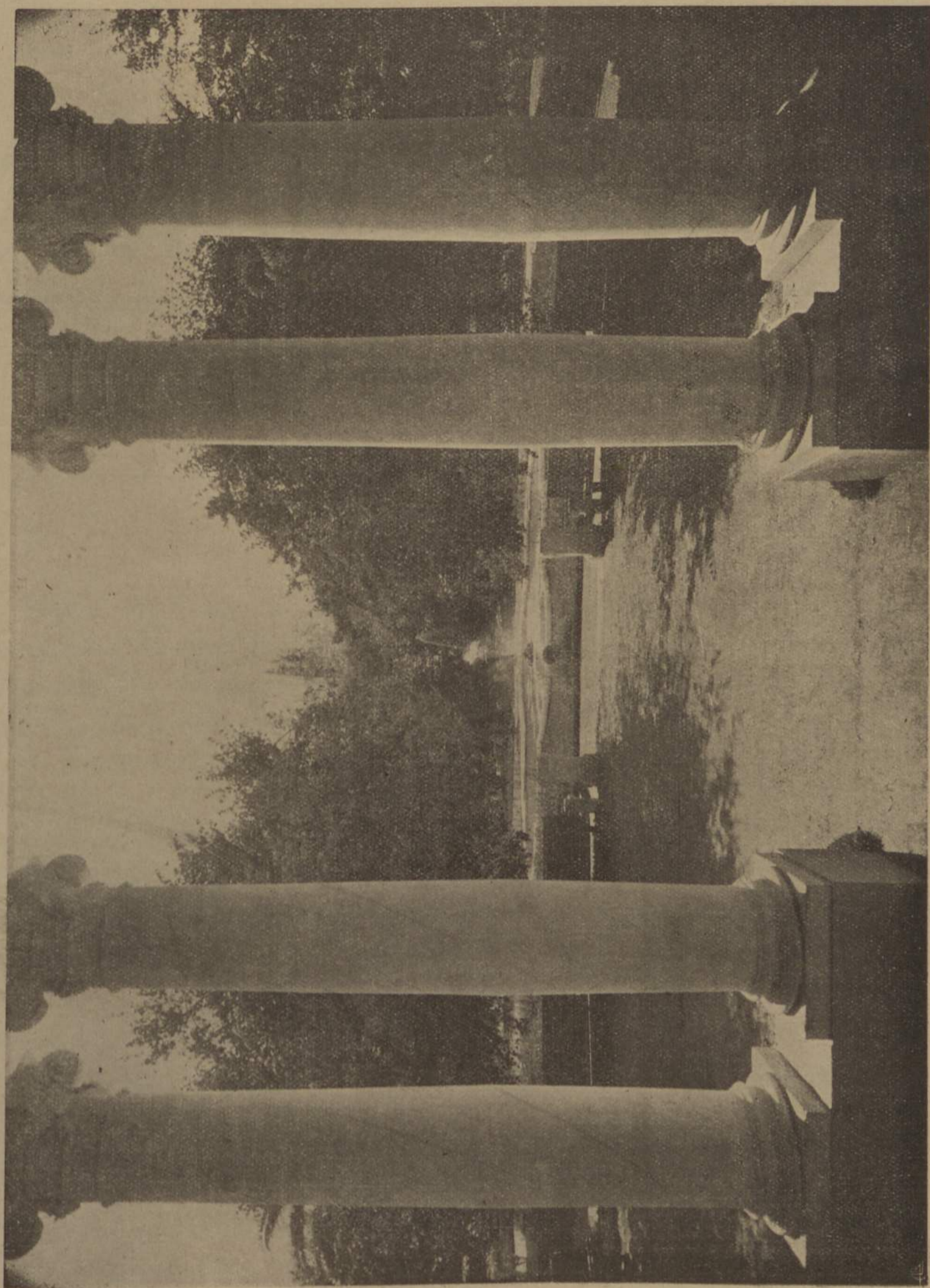
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Curia — Uma admirável vista do Parque . . . . .	343
Arsenal do Alfeite . . . . .	345
Os Caminhos de Ferro na Roménia . . . . .	347
Os Caminhos de Ferro e o Turismo em Portugal, por <i>Rodrigues dos Santos</i> . . . . .	349
A Guerra e os Caminhos de Ferro. . . . .	351
Voltemos ao Estoril..., por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .	353
Vida Ferroviária . . . . .	353
Imprensa. . . . .	353
Há 50 anos . . . . .	354
«Lusitânia-Expresso» . . . . .	354
Parte Oficial . . . . .	355
Espectáculos . . . . .	356



CURIA — UMA ADMIRÁVEL VISTA DO PARQUE

# Arsenal do Alfeite

---

## O seu relatório referente ao ano passado

**P**OR oferta do Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite, recebemos nesta redacção o volume, recentemente publicado, com o Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite, referente ao ano de 1943.

Faz precisamente cinco anos em 1 de Outubro de 1943 — recórda-nos o volume presente — que se iniciou a preparação da actividade do Arsenal com os trabalhos de instalações mínimas para escritórios, arrumações das oficinas para receber a maquinaria a montar, contratos para a admissão do pessoal administrativo e fabril, etc., etc..

Poucos meses depois, a actividade do Arsenal desenvolveu-se a tal ponto que a data de 1 de Janeiro de 1943 pode ser tomada como o início da laboração do Arsenal.

Foram cinco anos, com efeito, de excepcional actividade, tendo-se vencido, em virtude da alta competência dos seus diri-

gentes, funcionários e pessoal técnico, dificuldades sérias, atendendo-se às circunstâncias anormais em que se encontra o mundo inteiro.

O Arsenal do Alfeite representa já na vida e no quadro das actividades do país um dos maiores factores do trabalho e da riqueza nacional e, pela sua organização, constitue também mais um motivo de orgulho e de alegria pela nossa evidente capacidade técnica, que nos coloca sem favor, sem nenhuma espécie de «chauvinismo», se nos permitem esta expressão de origem francesa, a par do que lá fora se vai fazendo em matéria de construções navais.

É-nos grato recapitular, embora muito resumidamente, alguns dos principais factos que se verificaram desde 1939 a 1943, e que dão bem a medida da importância do Arsenal do Alfeite, sob vários aspectos.

Nesse relativamente curto espaço de tempo, construíram-se alguns edifícios e

realizaram-se importantes ampliações nou-  
troz, a-fim-de se poderem desenvolver de-  
terminados serviços.

De entre os principais edifícios cons-  
truídos, mencionamos dois refeitórios,  
cada um para cêrca de 1.000 homens, des-  
tinado um para o fornecimento de comida  
a preço módico e o outro com instalações  
para aquecimento da comida trazida pelos  
operários. Registamos ainda a construção de  
uma central de ar comprimido e a instala-  
ção para a central conversora e oficinas  
de beneficiação de baterias de submersíveis.

Quanto às ampliações não devemos  
deixar de fazer referência às seguintes:  
Quartel da Polícia de Fiscalização, Sala de  
desenho e instalações de escritórios di-  
versos.

Em matéria de construção naval a acti-  
vidade foi notável, a-pesar do momento  
difícil em que vivemos. De 1939 a 1943 há  
a registar a construção do navio hidrográ-  
fico «D. João de Castro», do navio petro-  
leiro «Sam Brás», de várias lanchas, arras-  
tões e vedetas.

Quanto a reparações, há que colocar à  
cabeça do rol, como a mais importante, a

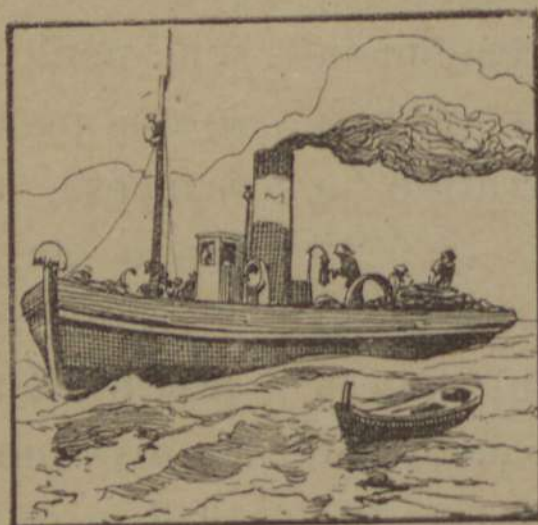
do contra-torpedeiro «Lima». Para melhor  
compreensão da latitude e natureza dos  
trabalhos realizados, o Relatório apresenta  
8 gravuras e um desenhó do navio.

É de interêsse conhecer também o nú-  
mero de pessoas que, em vários cargos,  
prestaram serviço no Arsenal do Alfeite, ou  
seja: pessoal técnico, pessoal administra-  
tivo, pessoal de saúde, pessoal de polícia,  
pessoal menor e pessoal fabril.

O pessoal em serviço à data de 31 de  
Dezembro de cada um dos anos de 1939 a  
1943 era o seguinte:

1939	.	.	1.386 indivíduos
1940	.	.	1.474 »
1941	.	.	1.645 »
1942	.	.	1.600 »
1943	.	.	1.730 »

Examinando êsses números vê-se que,  
em 1943, trabalharam ali mais 344 indivi-  
duos de que em 1939. Êsse aumento sensí-  
vel de operários corresponde, evidente-  
mente, a um aumento de trabalhos em-  
preendidos pela admirável organização que  
é o Arsenal do Alfeite.





ROMÊNIA — A estação do Norte em Bucareste

# Os Caminhos de Ferro na Roménia

O início dos Caminhos de Ferro na Roménia corresponde à época da consolidação do Estado romeno e, ao mesmo tempo, à entrada de capitais do ocidente no este europeu. A produção industrial em massa, com o advento da máquina no século XIX, exigiu novos mercados de abastecimento de matérias primas e de venda de produtos.

Com a Paz de Adrianopolis, em 1829, e mais tarde com a criação da Comissão Europeia do Danúbio, depois da guerra da Crimeia, a Inglaterra e outros países ocidentais conseguiram firmar os seus interesses no Este da Europa.

A abertura deste novo mercado comercial fez aumentar a importância económica da Roménia e

suscitar a procura e a compra dos seus cereais a preços compensadores.

Foi neste momento que se principiou, com o auxílio de capitais estrangeiros do ocidente, a construção dos caminhos de ferro na Roménia.

A construção da primeira linha ferroviária na Roménia, de Bucareste a Giurgiu, foi confiada, em 1864, à companhia inglesa «John Trevor Barkley».

No primeiro período da sua construção, os caminhos de ferro romenos foram, pois, explorados sob a forma de concessões confiadas a sociedades estrangeiras: inglesas e alemãs.

Mais tarde, foram adquiridos pelo Estado romeno, que promoveu, em seguida, com intensidade, a construção de novas vias, conseguindo assim,

potico antes da primeira guerra mundial, dispôr de uma rede de 3.588 km. de linhas em exploração com material circulante e utensilagem técnica suficiente para as necessidades do país.

A primeira guerra mundial provocou profundas transformações na configuração e na estrutura dos caminhos de ferro romenos.

A ocupação estrangeira destruiu a maior parte das linhas e obras de arte, e o material circulante, locomotivas e vagões, foi em parte capturado, destruído e avariado pelo invasor. De 910 locomotivas de que dispunham, no momento da declaração de guerra, os caminhos de ferro romenos ficaram reduzidos, na altura da paz, a 265; o número de vagões de passageiros desceu de 1481 para 523, e o de mercadorias, de 23.576 para 3.511.

Apesar da rede ferroviária haver aumentado com a integração da Roménia nas suas fronteiras étnicas, as novas linhas não correspondiam às necessidades do tráfego no país. Por este motivo, a política ferroviária do após-guerra visou a adaptar às necessidades económicas o conjunto da rede, por meio de construções que ligassem, útilmente, as principais regiões de produção e consumo, alimentando o tráfego para os centros comerciais dos portos do Danúbio e, em especial, para o porto de Constanza.

Vencido um período de grandes sacrifícios financeiros, conseguiu-se finalmente, em 1940, dispôr de uma rede ferroviária com a extensão de 15.392 km., com 11.194 km. de vias de circulação e e 3.882 de vias de triagem, dispostas em dois núcleos principais, em que se apoiam numerosas linhas secundárias.

O primeiro compreende a linha Timisoara-Orsova-Craiova-Bucareste-Ploesti-Buzau-Maratiess-Cernautzi; o segundo, a linha Oradea-Mare-Cluj-Teius-Siguichoara-Brasov-Bucareste-Constantza, quasi perpendicular sobre a primeira.

No período entre as duas guerras mundiais, a evolução do tráfego de passageiros e mercadorias, em relação ao ano de 1913-14, apresenta o seguinte desenvolvimento:

pelo petróleo, que atinge, em 1935, 32 % daquêle total.

Este facto deve-se, por um lado, à nova estrutura económica do país, com o desenvolvimento das indústrias, a de petróleo em especial, assim como às tarifas elevadas, que forçaram os agricultores a recorrer a outros meios de transporte, concorrentes do caminho de ferro, às carroças e aos automóveis.

Afim de remediar este inconveniente e facilitar a circulação dos produtos agrícolas, visto a base da economia nacional ser a agricultura, pois abrange 30 % do total da exportação romena, os caminhos de ferro romenos procederam à revisão do sistema de tarifas, estabelecendo a tarifa com a variação dos produtos agrícolas, com a sua natureza e destino, com a época do ano, e fixando-a de harmonia com as tarifas de transportes fluviais e marítimos.

A arbitragem de Viena, em Setembro de 1940, abriu nova época na história dos Caminhos de Ferro romenos. Em virtude da cedência da Transilvania do Norte, as comunicações directas entre o Este e o Oeste do país, pelas linhas Vatra Dornéi-Ilva-Mica-Dej e Adjud-Ghimes-Ciceu, foram interrompidas. Os transportes passaram a fazer-se pelo Sul, na linha Pascani-Bucareste-Timichoara.

Tanto as cedências territoriais de 1940, como a segunda guerra mundial, colocaram os Caminhos de Ferro romenos em sérios embaraços.

Afim de fazer face aos transportes militares, que provocaram um aumento de 239 %, e assegurar o tráfego das mercadorias necessárias à economia nacional, a circulação dos combóios de passageiros ficou reduzida na proporção de 41 %.

Os Caminhos de Ferro romenos também tomaram medidas para aumentar a capacidade de transporte, iniciando trabalhos no sentido de duplicar as linhas locais, de construir novas estações de triagem ou aumentar as existentes, estabelecendo, ao mesmo tempo, um plano de emprêgo de capitais a longo praso, com o fim de electrificar, construir novas redes e aumentar os parques de vagões

Anos	Número de passageiros Km.	Receitas de passageiros «Lei» (1)	Mercadorias em toneladas Km.	Receitas de mercadorias «Lei»
1913 14 . . . . .	799.911.000	40.608.000	1.490.630.000	69.659.000
1923 . . . . .	3.199.663.000	1.179.884.000	2.476.697.000	1.846.656.000
1939 . . . . .	3.321.895.000	3.149.641.000	4.380.335.000	8.068.374.000

No que diz respeito ao tráfego comercial por categorias de mercadorias, no período de 1913-14, a maior parte foi representada pelos cereais, com 27 % do total de toneladas transportadas, ao passo que, no segundo período, este lugar foi tomado

e locomotivas, plano inspirado no interesse de satisfazer as necessidades da transição da economia de guerra para a economia da paz.

(1) Um Escudo vale 8 «Lei».

# Os Caminhos de Ferro e o Turismo em Portugal

A moderníssima estação da Curia, projecto do notável architecto — Cotinelli Telmo, é hoje uma esplêndida realidade —

P O R R O D R I G U E S D O S S A N T O S

CONSTITUIU, de facto, um grande acontecimento, a inauguração da estação do Caminho de Ferro de Curia, se atendermos à importância das afamadas Termas, ao valor económico da linda região da Bairrada e ao progresso de uma grande Empresa Ferroviária, como é, incontestavelmente, a C. P..

Há 18 anos construíram ali, à pressa, um inestético barracão a contrastar, pobremente, com a opulência das Termas.

Se não fôsem os plátanos que o sr. Manuel Luiz Ferreira Tavares mandou plantar, a pedido e por sugestão do 1.º encarregado de Curia, tinha subsistido, durante aquêlê longo período, a aridez inicial que envolvia o primeiro ponto de contacto com a nossa mais linda estância de Turismo.

Alexandre de Almeida — o homem de rara iniciativa que tantos benefícios espalhou na Curia — nunca esmoreceu. Batalhou sempre até poder alcançar o triunfo. Mercê da acção renovadora do grande e saudável Ministro Engenheiro Duarte Pacheco, a estação de Curia é hoje um facto.

Pelas 13 horas do memorável dia 22 de Agosto, procedeu-se à sua inauguração oficial. Ambiente festivo. Duas Bandas de música aguardavam a chegada do «rápido» de Lisboa. Viajava nêlê, em representação do Sr. Ministro das Obras Públicas, o Sr. Engenheiro Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos

de Ferro. A Banda José Estevam, de Aveiro, e a Banda Nova de Fermentelos rompem com alegres marchas à chegada do comboio. Estralejam foguetes. Os passageiros ficam agradavelmente surpreendidos e recebem, sorrindo, lindos ramos de flores das mãos de lindas raparigas. A paragem do comboio prolonga-se durante alguns minutos. O Sr. General Raúl Esteves, ilustre membro do Conselho de Administração da C. P., prepara-se para a grande solenidade. O Sr. Engenheiro Vasco Ramalho corta a fita simbólica e toda aquêlê multidão, ansiosa, invade as amplas instalações da nova estação ferroviária.

O povo rodeia as altas individualidades que ali estão presentes sr. João Alves da Costa, representante do Sr. Governador Civil de Aveiro, Manuel Pinto de Azevedo, o grande impulsionador da Curia, Alexandre de Almeida, o incansável organizador do Turismo em Portugal, Gil de Almeida, Director do Curia Palace Sports Club, Dr. Frisã Ribeiro, director clínico das Termas, Dr. Luciano Correia e Manuel Lousada, Presidentes das Câmaras Municipais de Anadia e Mealhada, Almirante Ivens Ferraz, Júlio Cayola, Adjunto Geral das Colónias, Dr. Afonso Queiró, Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra e Presidente da Junta de Turismo da Curia, Engenheiro Almeida Graça, director das Obras Públicas de Aveiro, Marcelino da Silva, Chefe da 3.ª Circunscrição da Exploração da C. P., Dr. Manuel

Lino Ferreira Tavares, Inspector, Costa Lopes, Jacinto Noronha, representando o Inspector da Secção, etc..

Forma-se um cortejo até ao Palace. Os ilustres convidados e os representantes da Imprensa são ali recebidos com a fidalguia gentil de Alexandre de Almeida.

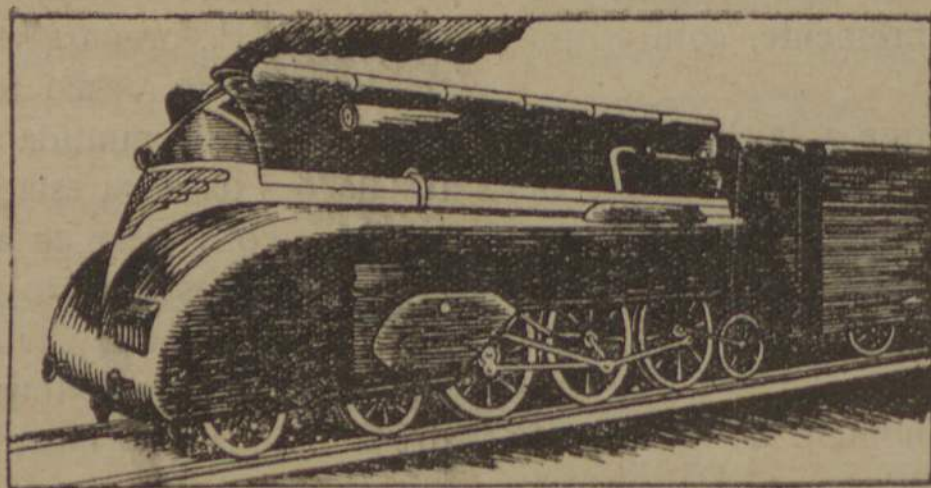
Serve-se um magnífico banquete. Profusão de flôres e de cristais. Na mesa de honra, presidida pelo Sr. Engenheiro Vasco Ramalho, tomam parte, a lado dele, os Srs. General Raúl Esteves, Alexandre de Almeida, Dr. Afonso Queiró, Luciano Correia, Manuel Louzada, e o Sr. Manuel Pinto de Azevedo, Cotinelli Telmo, o inspirado architecto que delineou, com rara felicidade, a nova estação de Curia e é alvo de merecidas palavras de simpatia e de louvôr. O Sr. Engenheiro Ramos, Chefe da Divisão de Via e Obras da C. P., também presente, é envolvido nas mesmas felicitações, pela acção que desenvolveu na execução impecável do projecto. Alexandre de Almeida, inicia os brindes, com um â vontade impressionante, demonstrando raras qualidades de improvisador e pessoa de sociedade, fazendo a história da luta em prol da Estação da Curia até à sua esplêndida *realidade*. O saudoso Engenheiro Duarte Pacheco e a figura prestigiosa do Presidente do Conselho de Administração da C. P. foram recordados como grandes amigos da Curia. O Sr. General Raúl Esteves, com aquêl aprumo de grande Chefe Militar, usa da palavra e

declara que as Empresas de responsabilidade como a C. P., embora com muita boa vontade, não podem pôr em execução as obras que lhes são solicitadas, sem prévia autorização do Ministério das Obras Públicas, que superintende na organização dos Transportes Públicos. Congratula-se com a inauguração da Estação de Curia.

Falaram também, em termos de merecido louvôr e com grande elevação, os srs. Dr. Ferreira Tavares, Afonso Queiró, Alves da Costa, Delfim de Almeida e o Engenheiro José de Melo Figueiredo.

As belezas da região e principalmente da Curia foram exaltadas por todos. Foram rendidos entusiásticos louvores aos homens que, como Alexandre de Almeida, tem empregado os seus esforços no sentido de transformarem a Curia num Centro de Turismo inegalável. O Sr. Alexandre de Almeida propoz que se enviassem telegramas de saudação ao Chefe do Estado e do Conselho, tendo sido aplaudida a sua feliz iniciativa. O Sr. Engenheiro Vasco Ramalho fechou a série dos brindes. Foi muito feliz nas suas afirmações. Palavras pausadas, enérgicas e sinceras a revelarem que se encontra ali um homem de acção e um grande realizador. Por isso ouviu, no final da sua magistral palestra, as merecidas palmas de aplauso.

Estão de parabens a Curia e a C. P. pelo notável melhoramento por que passaram, embora por direito de Razão e de Justiça.



# A Guerra

## e as Caminhos de Ferro

C

«R» diz: A aviação aliada bombardeou objectivos ferroviários de Bourth e pontes à retaguarda das linhas inimigas. Os bombardeiros ligeiros atacaram a ponte e o entroncamento ferroviário ao norte de Poitier. Foram atacados parques ferroviários de Tours e uma ponte de caminho de ferro, próximo de Cherisy. Foram cortadas vias férreas, em Tours, Saumur, La Fleche, Cheriey e Chartres.

— «R», informa que os aliados atacaram mais de uma dúzia de pontes de caminho de ferro sobre os rios, num grande círculo à volta de Paris. As pontes do Sena foram destruídas bem como as que atravessam o Loire, de Nantes para Orleans.

— O correspondente da Reuter diz: o atraso na chegada dos comboios de repatriação a Irun é a prova mais dramática, até agora obtida, do êxito dos tremendos golpes vibrados ao sistema de comunicações ferroviárias da França nas últimas semanas, apoiados pelos esforços incessantes do «maquis». O efeito desses ataques está a tornar-se, há algum tempo, evidente. Não pode haver outra explicação para o facto de os comboios não terem chegado. A via directa, de Paris para Irun, segue por Ehartres, Tours, Poitiers, Angoulême e Bordeus. Todos esses pontos, com excepção de Bordeus, foram recentemente atacados, e a ponte da via férrea sobre a Loire, em Tours, foi cortada. Há uma outra via, mais a Leste, por Orleans e Limoges, mas, seja qual for a situação para além de Orleans, o trço de 110 quilómetros, entre Paris e Orleans, tem estado submetido a constantes ataques, desde o dia da evasão, e deve estar completamente desorganizado. Mesmo que os comboios tenham conseguido vencer os obstáculos criados pelos ata-

que aéreos aliados, os alemães ainda têm de enfrentar o «maquis». O último comunicado especial do Q. G. de Eisenhower, que referia êxitos, anunciava que toda a província entre Bordeus e Toulouse estava sob o seu domínio, encontrando-se em vias de paralisação todas as linhas principais da França para a Espanha.

— «D. N. B.», informa no seu comunicado oficial que esquadrilhas de aviões de combate atacaram a estação de caminho de ferro de Molodeczno, causando grandes incêndios e explosões, abatendo cinquenta e nove aviões inimigos.

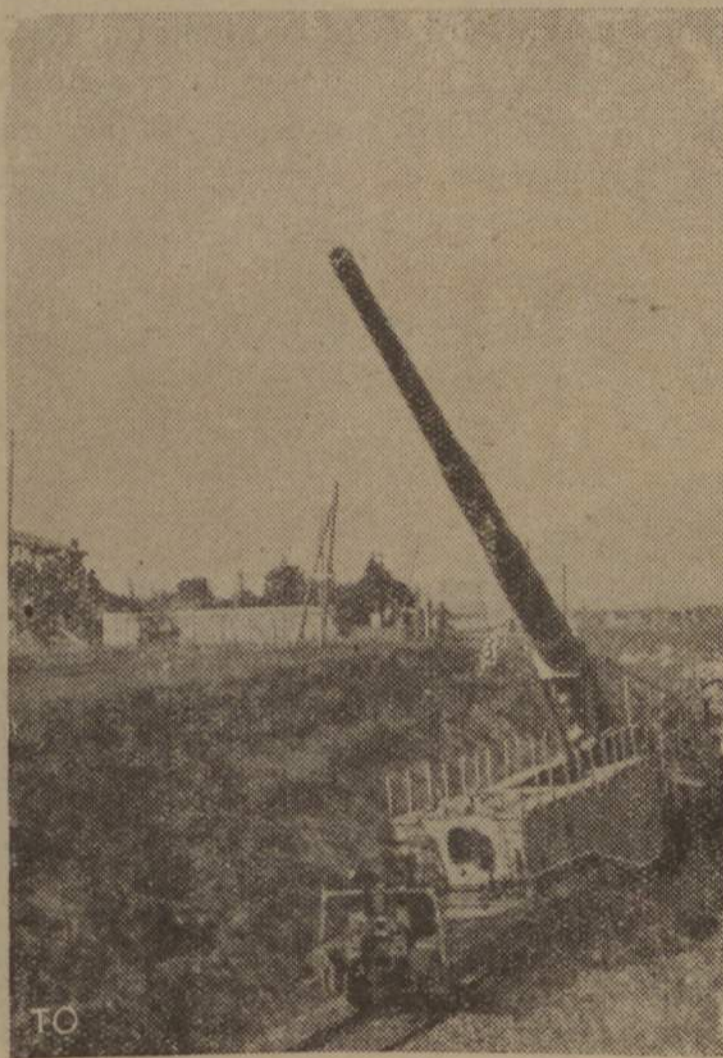
— Telegrama de Londres informa que o Q. G. do marechal Tito diz que os patriotas vibraram um novo golpe nas comunicações alemãs, destruindo um troço do caminho de ferro Bihac-Krupa, que era utilizado para abastecer as tropas germânicas da Dalmácia. Acrescenta o comunicado que foram descarrilados dois comboios, transportando soldados e material».

— «R» diz: Caças bombardeiros continuaram a bombardear comunicações numa extensa área, desde Donai até Vendôme, cortando várias linhas férreas e destruindo locomotivas e vagões. Durante a noite foram atacadas as pontes ferroviárias de Epernon e de Laigle. Também foi atacado o centro ferroviário de Givors Badan, 18 quilómetros ao Sul de Lyon.

No sector oriental da batalha, os aviões aliados, dispondo de canhões de foguete, atacaram concentrações de «tanks» e de infantaria motorizada do inimigo. A Leste e ao Sul da zona de batalha, grandes formações de caças bombardeiros atacaram objectivos ferroviários. Na região de Amiens-Saint Quentin, foi atingido pela aviação, um comboio de munições, onde se deu uma violentíssima explosão. Foi destruído muito material circulante e foram cortadas as linhas férreas em muitos pontos. Foram destruídos em combate, pelo menos, 23 aviões inimigos. De todas as operações em que se empenharam, faltam 25 aparelhos aliados.

— Telegrama de Estocolmo diz que o jornal «Aftonbladet» anuncia, da Noruega, que continua, neste país, a sabotagem das linhas férreas, algumas das quais foram pelos ares, ao Sul de Lilleloer, em Stoevring e ao Sul de Salborg, na Jutlândia.

— «R» Anuncia que o comunicado habitual do Quartel General do marechal Tito diz



Artilharia ferroviária alemã na frente da Itália

que, na Sérvia, foi destruída em cinco pontos, a linha férrea de Stalac-Kraljevo, bem como três pontes ferroviárias.

— Comunicado de Londres diz que a cidade de Halle, na Saxônia, é um entroncamento ferroviário de grande importância e centro de produção de aviões civis, incluindo fábricas de montagem de JU-88. Merseburg fica próximo de Leipzig e aí estão estabelecidas fábricas de petróleo sintético já anteriormente atacadas três vezes. Dessau é um importante porto interior e entroncamento ferroviário. Nestas cidades estão estabelecidas as mais antigas fábricas de Junkers e outras de produtos químicos, máquinas, ferramentas e material circulante ferroviário.

A cidade de Halle foi violentamente atacada por escoltas de fortalezas voadoras e caças americanos.

— «R». informa que os parques ferroviários de Chengfisien, na linha férrea de Peipin-Hanken, que estão, agora, a ser reconstruídos pelos japoneses, foram atacados por uma força de diversão constituída por super-bombardeiros.

— Comunicado do general Eisenhower diz que caças-bombardeiros e caças de grande raio de acção efectuaram reconhecimento armado sobre o Noroeste da França e atacaram locomotivas, material circulante e veículos nas estradas.

Os objectivos dos bombardeiros médios e ligeiros foram oito pontes de caminho de ferro, a Noroeste de Paris, um importante depósito de munições na floresta de Senonches, perto de Chartres, e centros ferroviários ao Norte de Bernay. Bombardeiros ligeiros atacaram dezoito comboios e muitas estradas no Norte da França. Aviões do Comando Costeiro atacaram pequenos navios inimigos ao largo de Saint Malô.

— O comunicado do Q. G. do marechal Tito anuncia a ocupação de Murina, no Montenegro, e

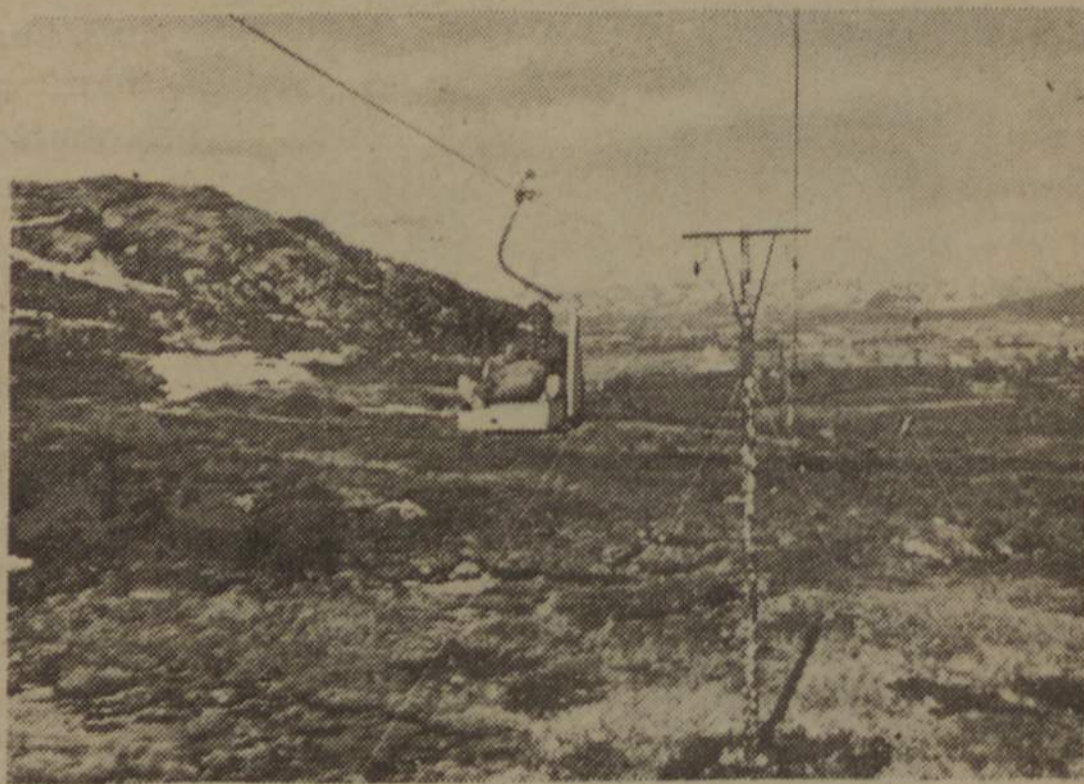
que o ataque continua numa vasta frente, a Noroeste de Bjelo Polje, na direcção de Prijepolje. Na Bósnia Oriental, completou-se a destruição da linha férrea Zavidovichi. No sector de Ostrosac, foi destruída a linha férrea Seravejo-Mostar; em seis locais, tendo descarrilado um comboio militar. Na Eslovénia, a linha férrea Koprivnica-Virovitica-Podravska-Alatina foi destruída em dezassete pontos. Foram dinamitadas duas pontes e destruídos um comboio blindado e outro com abastecimentos para Virovitica. Ainda na Eslovénia, foi cortada a linha férrea Ljubljana-Zidani (uma secção de uns 60 quilómetros da importante linha Simplon-Oriente) em Zagorje e Rasniks. Foi destruída uma ponte e descarrilou um comboio.

— A Interinf anuncia que os combates na ala ocidental de Avranches tem sido rijos. Os alemães fizeram um forte ataque na linha de caminho de ferro de Tessy-Granville e na linha próximo de Sondervalle-Bois, depois do ataque americano às linhas alemãs.

— «R». Informa que no vale do Ródano foi atacado por forças francesas aliadas um comboio de 46 vagões e outro com vagões cisternas. Na linha do Loire e do Cher foi suspenso o tráfego.

— Telegrama de Londres: — O Governo polaco estabelecido nesta capital, publicou o seguinte comunicado, referente à luta em Varsóvia:

«Travam-se violentos combates pela posse de pontes sobre o Vistula e da estação central dos caminhos de ferro, que já mudou de mão por várias vezes e se encontra, actualmente, em poder dos alemães. Estamos a manter com firmeza a posse da estação da linha férrea de Vilna e a estação ferroviária oriental (ambas nos subúrbios de Praga), na margem Leste do Vistula».



Funiculares pertencentes aos exércitos alemães, no Norte

# VOLTEMOS AO ESTORIL...

Por MIGUEL COELHO

Dissemos, no último número, como se passavam os dias no Estoril. Dediquemos agora alguns instantes a um certo número de factos, facilmente remediáveis, desde que haja boa vontade.

No Tamariz, onde se está óptimamente, gosando o fresco, quer de manhã quer à tarde, há umas cadeiras muito cómodas, que se alugam pela módica quantia de um escudo. Mas, no Pinhal anexo ao Parque, não há cadeiras. As pessoas que queiram ir deliciar-se com a sombra dos pinheiros, têm que se sentar no chão, aliás limpo, devido à entrada ser seleccionada, mas enchem-se de formigas, e não se está comodamente sentado no chão sem ter onde se encostar. Creio que este caso tem solução fácil de remediar e a contento dos banhistas e veraneantes.

Outro assunto:

Nos hotéis e pensões paga-se 3 % para o Turismo, o que acho muito justo, pois a zona do Estoril está linda. No entanto, há umas coisas que prejudicam a visão e a saúde.

No antigo hotel Europa (hoje Pensão Casa de S. Mamede) há, a servir de entrada, um muro esburacado. O senhorio quer concertá-lo, de maneira a tornar a entrada condizente com os prédios que lhe ficam ao lado e em frente. Mas, não o pode fazer, porque isso lhe está vedado, ou pelo Turismo, ou pela Junta Autónoma das Estradas ou pela Câmara Municipal. E, no entanto, é só arranjar o muro e torná-lo simpático à vista dos passeantes.

Junto ao grande hotel Paris, está um prédio que foi deitado, em parte, abaixo, para a construção da Estrada Lisboa-Cascais. Mas, o que ficou de pé, está em tal estado que choca com a sensibilidade de quem ali está a veranejar e tem de passar por de frente da casa, principalmente estrangeiros que ali estão a veranejar.

Quando aparece um pouco de vento, levantam-se nuvens de pó, que, além de sujarem os fatos, entram pela boca e nariz dos incautos. As sargetas, devido à falta de água, cheiram pessimamente, tornando-se perigoso para a saúde.

Parece-me que, com um bocadinho de esforço por parte das entidades competentes, tudo isto teria remédio rápido e fácil, tanto mais que Santo António do Estoril, onde estão os dois prédios acima citados e quasi frente a frente, é a praia chique por excelência.

## Vida Ferroviária

Dr. José Cristino

O pessoal da C. P., que presta serviço em Alfarelos, prestou recentemente ao ilustre director-clínico do Posto Médico daquela estação, sr. dr. José Cristino, uma justa homenagem, que consistiu na oferta de um retrato a óleo, em rica moldura, e de uma «plaque» de prata, em que foi gravada uma legenda com expressões de gratidão e muita amizade. A oferta foi feita na residência do homenageado, em Verride, para onde os ferroviários se dirigiram, desde o mais categorizado ao mais humilde, pois na C. P. tudo é uma família. Os homenageantes não se esqueceram, porém, dos dois enfermeiros do posto, srs. Joaquim Marques Figueiredo e Armando Leone Rosa Mendes, que tão dedicadamente colaboram com aquêle distinto médico.

Ateneu Ferroviário

Tendo os corpos gerentes do Ateneu Ferroviário pedido a demissão dos seus cargos, reuniu-se em 18 de Agosto a Assembleia Geral extraordinária para eleger a nova direcção, que administrará a colectividade até 30 de Setembro e ficou constituída pelos srs Feliciano Barral, Pedro Gomes Ledes, Luiz Moreira, António Gomes Junior, José Pinto, José Ramos e Dionisio Augusto Pires.

## Imprensa

«CORREIO DE ABRANTES»

Completo 18 anos de publicação o excelente semanário *Correio de Abrantes*, da ilustre direcção do sr. João Henrique Alves Ferreira, a cujo espírito jornalístico e político a cidade e o concelho de Abrantes muito devem.

Os nossos melhores cumprimentos.

« A S A S »

Vai sair no dia 5 de Setembro o 2.º número do suplemento aeronautico de «O Volante» denominado *Asas*, cujo primeiro número despertou grande interesse em todo o País, devido à excelente colaboração técnica e noticiosa que inseriu.

*Asas* será, após terminar a guerra, a grande revista de aviação de amanhã.

Assine «O Volante» — 12 números 18\$00. Rua Rodrigo da Fonseca, 107, Lisboa.

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Setembro de 1894)

## A estação central do Porto

Durante os ultimos dias adiantaram-se os trabalhos preliminares para a construção d'esta estação e da sua linha — a linha urbana do Porto — cujos projectos foram já approvados superiormente, como temos noticiado.

A estação não é agora construida por completo, sendo emquanto occupada só uma parte do terreno do lado da viella da Madeira, conservando-se o convento, que só mais tarde será demolido para a construção definitiva da estação.

Ali serão localisadas as duas plata-formas de partida e chegada, e um grande caes que servirá de edificio de passageiros e mais tarde ficará para deposito de mercadorias, quando a estação de passageiros fôr passada para o seu lugar definitivo.

Será por este lado o serviço de entrada, isolando-se por meio de um muro, o recinto da estação da via publica que ficará muita reduzida em largura, ficando da parte interior do muro uma avenida de 8 metros, dando accesso de entrada e sahida da estação.

Começando do lado da Feira de S. Bento, as dependencias da estação serão: sala para a alfandega, vestibulo de sahida dos passageiros, chegada de bagagens, escriptorios da estação, telegraphos, salas de espera de passapeiros, vestibulo para despacho de bagagens e bilheteira, arrecadação de bagagens á partida e casa para o chefe da estação.

Pensa-se em melhorar as pessimas condições da viella da Madeira, que, sem duvida, ficará sendo uma das ruas mais concorridas do Porto, ou rebaixando o solo, em parte, e uniformisando o alinhamento dos predios, ou disfarçando a rampa até quasi o final, onde se construiriam, a ser adoptado este alvitre, umas escadas de bom aspecto.

A linha que dará accesso á estação, e, como é sabido, ligará esta com a de Campanhã, está já construida do lado de Campanhã, está já construida do lado de Campanhã desde a quinta da China, junto ao Monte do Seminario, até a praça da Batalha, por debaixo do correio, faltando apenas ligar este troço pelo percurso ao lado da linha do Norte, entre Campanhã e a entrada do tunnel da quinta da China.

Do tunnel falta construir 148 metros, que o levarão desde a praça da Batalha até a estação, devendo mais tarde, quando esta se construir em definitivo, abrir-se um outro ramal e ainda um terceiro, partindo d'este, todos terminando na estação.

Para a execução d'esta obra ainda não está feita a empreitada. Para a parte entre Campanhã e o primeiro tunnel ha já tres empreitadas adjudicadas, sendo n'esse ponto as principaes obras a passagem superior na rua do Freixo e o alargamento do viaducto do Rego Lameiro.

As expropriações são pequenas, e já se acham contractadas com os proprietarios.

O que demorará ainda uns dias o começo das obras da estação é a remoção das ossadas das freiras sepultadas nos claustros e sala do capitulo do convento, dependencias que desde já teem que ser demolidas.

O acto de posse por parte da direcção do Minho e Douro realisou-se no dia 29 ficando á disposição d'essa direcção todo o edificio do convento com excepção da igreja, côro, sacristia, torre, escolas e outras dependencias de que está de posse a irmandade de S. Bento da Avé-Maria, e da parte do mesmo edificio que pertence á camara municipal as

## "LUSITANIA-EXPRESSO"

A venda de bilhetes simples e o despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delicias, para o combóio rápido «Lusitania-Express», passaram a ser feitos aos preços e condições seguintes:

Os preços de transporte a cobrar são os resultantes da ligação dos que correspondem ao percurso português com os do percurso espanhol, e que a seguir se indicam:

**Passageiros** — Percurso português (importâncias em escudos). Da estação da Lisboa-Rossio à fronteira de Marvão (253 quilómetros), em 1.<sup>a</sup> classe 96\$50; em 2.<sup>a</sup> classe 67\$60. Taxa de velocidade, em 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe, 15\$00.

Pela occupação de lugares nas carruagens camas são cobradas pela Companhia Internacional das Carruagens-Camas os preços dos «suplementos» que, segundo a respectiva tarifa, estiverem em vigor. Percurso espanhol (importâncias em pesetas). Da fronteira de Marvão à estação de Madrid-Delicias (412 quilómetros), em 1.<sup>a</sup> classe, pts. 93,50; em 2.<sup>a</sup>, pts. 64,55. Taxa de luxo, em 1.<sup>a</sup> classe, pst. 9,20; em 2.<sup>a</sup> pst. 6,35. Pela occupação de lugares simples de 1.<sup>a</sup> ou 2.<sup>a</sup> classe é cobrada a taxa de luxo. Pela occupação de lugares nas carruagens-camas são cobrados pela Companhia Internacional das Carruagens-Camas os preços dos suplementos que, segundo a respectiva tarifa, estiverem em vigor.

**Bagagens** — Por fracção indivisível de 10 quilos: em qualquer classe no percurso português, 5\$60; no percurso espanhol: em 1.<sup>a</sup> classe, pst. 9,47; em 2.<sup>a</sup> pst. 8,71.

Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 quilos de bagagem registada. Esta concessão não se applica às crianças que viagem gratuitamente e é reduzida a 20 quilos para as crianças que viagem com bilhete a meio preço.

Pela manutenção da parte da bagagem transportada gratuitamente cobra-se a taxa de \$18 por fracção indivisível de 10 quilos.

Por cada remessa de bagagens, com ou sem peso excedente ao transportado gratuitamente, cobra-se a taxa de registo prevista na tarifa de despesas accessórias.

Estes bilhetes são válidos sómente para o combóio para que tenham sido vendidos.

As crianças de idade não superior a 4 anos completos são transportados gratuitamente sem bilhete, sempre que para elas se não exija lugar sentado. As de mais de 4 até 10 anos completos e as de idade até 4 anos completos, para as quais se pretenda lugar sentado, desfrutam da redução de 50 por cento sobre os preços dos bilhetes, cobrando-se por inteiro a taxa de velocidade, no percurso português, e a taxa de luxo, no percurso espanhol.

Os preços a cobrar são satisfeitos em moeda portuguesa, utilizando-se para a conversão dos partícipes espanhóis o câmbio indicado nos avisos afixados nas estações.

A estes transportes são applicáveis a Convenção Internacional para o transporte de passageiros e bagagens e as leis, regulamentos e disposições tarifárias nacionais relativas ao transporte em cada Estado.

quaes não se acham incluídas no espaço designado na planta cadastral para a construção da estação central dos caminhos de ferro.

Na ocasião foi notificado ao provedor do Asylo Profissional do Terço, que, para que as obras de construção da estação não tenham o minimo impedimento, tem de desocupar a ala do edificio do convento onde está installado o referido asylo.

Embora n'um regimen provisorio, embora só com uma parte das suas installações feita, a estação central do Porto vae ser um facto e por elle temos que felicitar aquella cidade.

Construida e posta em exploração a linha urbana, as receitas dirão se deve emprehender-se desde logo a construção dos restantes trabalhos.

As forças do thesouro não admittem, por emquanto e por muito tempo, o dispendio em grandiosas obras; mas se o rendimento da linha fôr tal que justifique aquelle emprehendimento, não haverá quem o recuse.

É de esperar que esse rendimento seja de molde a justificar a despesa, visto o movimento que as estações do Porto, Campanhã e Alfandega teem tido desde a sua abertura á exploração.

# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 152, 2.ª série, de 3 de Julho, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeito do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de construção de uma linha para cargas e descargas directas no lado sul da estação de Caxarias, da linha férrea do norte.

O «Diário do Governo», n.º 153, de 4 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 167,™50, à direita da linha férrea do ramal de Montemor, entre os quilómetros 88,™162.80 e 88,179.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Matriz, concelho de Montemor-o-Novo, distrito de Évora, e confronta ao norte com a Rua Curvo Semedo, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com o Largo Machado Santos e ao poente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Direcção Geral dos Serviços de Viação, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 159, 2.ª série, de 11 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, que sejam declaradas sobranças quatro parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 17,73, 19,76, 45,21 e 22,46 metros quadrados, à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 128,576.40 a 128,580.16, 128,571.53 a 128,573.53, 128,536.53 a 128,573.53 e 128,529.42 a 128,536.53,

nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Bodiosa, concelho e distrito de Viseu, e confrontam: a primeira, ao norte com o caminho de ferro e José Rodrigues Pereira, ao sul com ribeiro e poço, ao nascente com José Rodrigues Pereira e ao poente com o caminho de ferro; a segunda, ao norte com ribeiro e poço, ao e sul e nascente com José Rodrigues Pereira e ao poente com o caminho de ferro; a terceira, ao norte com o caminho de ferro, ao sul com o caminho de ferro e José Rodrigues Pereira, ao nascente com José Rodrigues Pereira e ao poente com o caminho de ferro; e a quarta, ao norte com José Rodrigues Pereira, ao sul com o caminho de ferro, ao nascente com o caminho de ferro e José Rodrigues Pereira e ao poente com o caminho de ferro.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22.562

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de uma linha a construir no pátio de mercadorias da estação de Portimão, na linha férrea do ramal de Portimão.

O «Diário do Governo», n.º 169, 2.ª série, de 22 de Julho, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26.945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 224 metros quadrados, declarado sobrança pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 de Janeiro findo, publicada no «Diário do Governo», n.º 14, 2.ª série, de 18 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente a Artur dos Santos Ferreira e cuja área é de 224 metros quadrados.

Pela presente portaria fica anulada e substituída para todos os efeitos a portaria de 11 de Fevereiro último, publicada no «Diário do Governo» n.º 44, 2.ª série, de 24 do mesmo mês.

O «Diário do Governo», n.º 153, de 4 de Julho publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, foi aprovado, por despacho de 27 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

a estação de Recarei, situada ao quilómetro 25,300 da linha do Douro, passa a denominar-se Recarei-Sobreira.

O «Diário do Governo», n.º 154, 2.ª série, de 5 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 de 23 do mês findo, o projecto de aviso ao público, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente a alteração nas horas de abertura e encerramento das estações.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 do mês findo, de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aviso ao público, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é anulada a tarifa especial interna n.º 7, de grande velocidade, em vigor na referida Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 159, 2.ª série, de 11 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, proposto pela Sociedade Estoril, pelo qual são alteradas as disposições do aviso B. 162, de 21 de Outubro de 1942, relativo ao transporte de canastras ou cestas vazias servidas a peixe.

O «Diário do Governo» n.º 183, 2.ª série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decre-

to-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de 1 do corrente, desta Direcção Geral, os seguintes projectos de aviso ao público:

Apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é suspensa a venda de bilhetes especiais para viagens ao Estoril com direito a entrada e jantar no Casino Estoril e alojamento e refeições em determinados hotéis;

De aditamento à tarifa especial n.º 6 de grande velocidade, pelo qual são corrigidos os preços da mesma tarifa de harmonia com as alterações aprovadas para a cobrança das despesas de manutenção.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «O Diamante famoso».

COLISEU - As 20,45 e 23 - «Há festa no Coliseu».

OLIMPIA - Das 14 às 24 «Punhos de Ferro».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

## VINHO DO PÔRTO

À venda em todos os hotéis, restaurantes e bars de primeira ordem

GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

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

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazens 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 PRAIA 4

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

Telegramas: SNADEK—L SBOA Telefone: 2 1868

## Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

### Carreira rápida da Costa Oriental

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

### Carreira rápida da Costa Ocidental

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

### Carreira da Guiné

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

### Carreira do Brasil

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

Escritórios LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14  
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051  
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9—Tel. 2542



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.



# COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEIA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

## BADEN—SUISSA

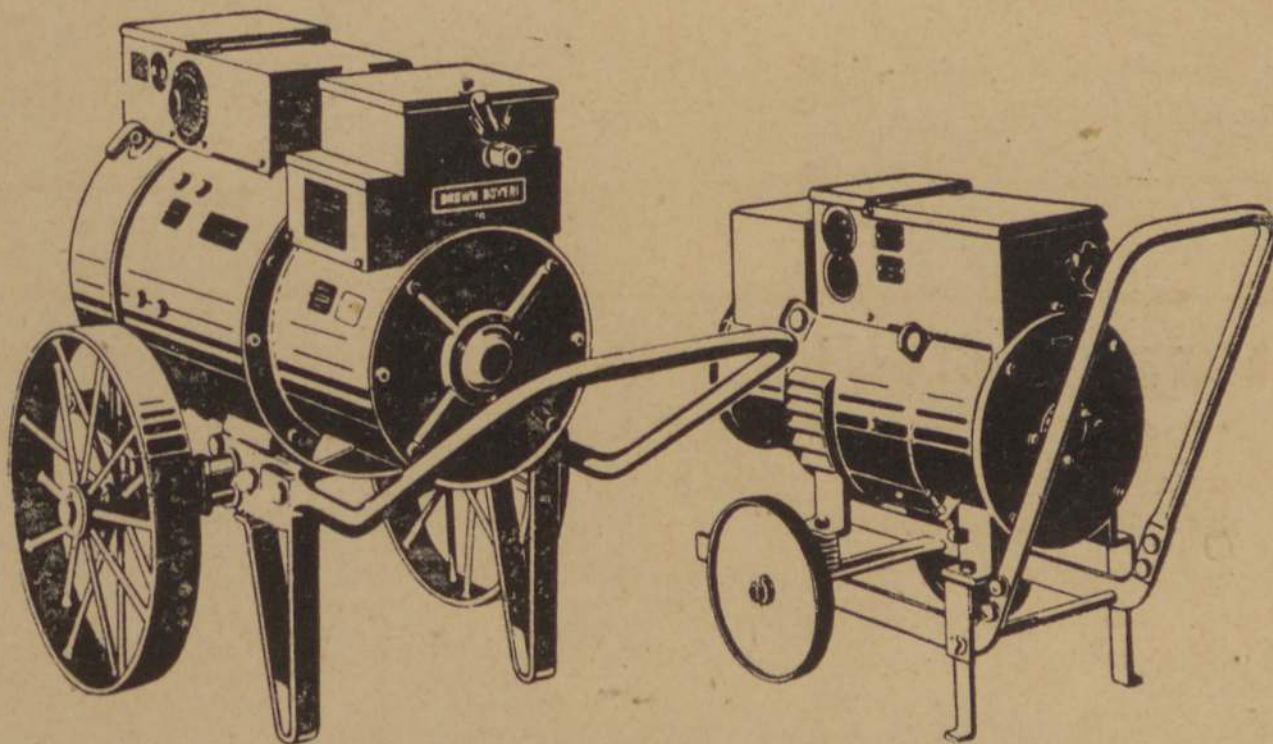
*A firma que instalou o maior  
número de kilowatts nas Centrais  
Eléctricas Portuguesas—A firma  
que montou o maior número de  
turbinas a vapor em Portugal.*

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º--PORTO



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

# 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 9374/73

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O