

21.º do 56.º ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1944

Número 1365

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



VISTA AÉREA DA SERNADA

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 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

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

1365

1 — NOVEMBRO — 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

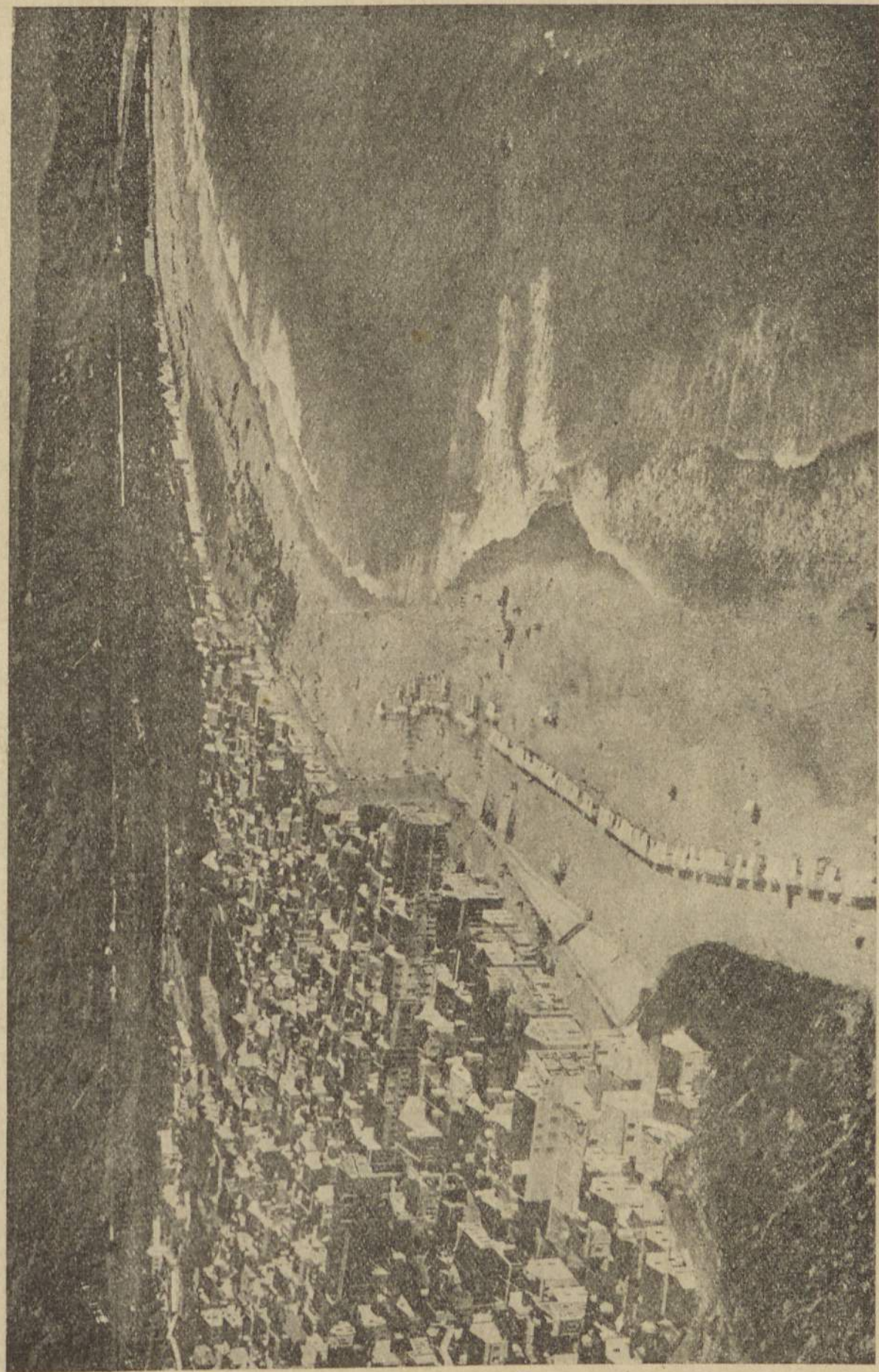
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Nazaré, Vista da praia tirada do «Sítio»	647
A Propriedade dos Caminhos de Ferro no Mundo	649
O nosso número especial dedicado ao Vale do Vouga	652
As condições de trabalho dos Ferroviários e do pessoal das Carris de Lisboa e Porto vão ser de novo reguladas	653
Os Caminhos de Ferro Ingêleses na Guerra	654
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	656
Há 50 anos	658
A data do Armistício	658
Imprensa.	659
Viagens e transportes	659
A construção da Linha de Rio Maior e do Ramal de Peniche	659
Parte Oficial	659
«Os Carlos»	660
Espectáculos	660



NAZARE — Vista da praia tirada do «Sítio»

A PROPRIEDADE

DOS



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CMF)

N.º

Caminhos de Ferro no Mundo

O futuro dos caminhos de ferro é tão incerto, no nosso tempo, como qualquer outra actividade. É interessante, por isso, considerar como estava distribuída a sua posse antes da guerra. Vamos expôr alguns dados, indicando a quilometragem dos caminhos de ferro, distribuídos por categorias e quais são estas, baseando o nosso estudo nas três seguintes divisões gerais:

I. — Linhas de propriedade do Estado e por êle exploradas.

II. — Linhas de propriedade do Estado e exploradas por Companhias ou outra forma de «quási propriedade do Estado», e que êle explora.

III. — Companhias particulares proprietárias e administradoras, ao mesmo tempo.

Em virtude dos numerosos vínculos existentes entre os caminhos de ferro e o Estado, e dos graus que vão, desde a completa propriedade e exploração pelo Estado até à das Companhias privadas, não é possível determinar, de forma precisa, dentro de qual das três categorias devem ser colocados alguns caminhos de ferro. Em tais casos baseou-se a categoria em factores relativos.

Deve dizer-se que, em certos casos, a decisão tomada para esta classificação é um tanto arbitrária, como se vê pelos exemplos seguintes:

1. *Áustria*. — Afora algumas linhas secundárias, os primitivos Caminhos de Ferro

Federais da Áustria manejavam todo o sistema ferroviário dêste país, mas uma considerável proporção do sistema era ainda da Companhia do Caminho de Ferro do Sul, à qual estava arrendado, sendo, pois, esta, simplesmente, uma Companhia financeira. A extensão total foi incluída na II divisão, a dos caminhos de ferro propriedade do Estado e por êste administrados.

2. *Suíça*. — Enquanto os caminhos de ferro Rhaetian e Bernese-Alpes pertencem a Companhias proprietárias e administradoras, os seus capitais foram, na maior parte, subscritos pelos cantões Grisons e Berne, respectivamente, aos quais ainda pertencem, e não podem ser considerados como linhas de Companhias privadas no reconhecido sentido britânico. Foram incluídas no grupo II.

3. *Índia*. — As estatísticas dos caminhos de ferro da Índia distinguem 14 formas de propriedade entre os caminhos de ferro e o Estado.

Os números que seguem tratam, em geral, do ano de 1938, ou 1938-39, no caso dos caminhos de ferro cujos anos económicos principiam em outro mês sem ser dezembro, pois êste é o último período do qual temos números seguros. Não se tomou em conta a transferência dos caminhos de ferro, em resultado de mudanças territoriais, de novas construções ou de abandono de linhas, nem de mudanças de tipo de propriedade desde aquêle ano.

Tomaram-se em conta, todavia, outras modificações recentes, tais como a aquisi-

ção pelo Estado, de tôdas as principais linhas em Espanha e a progressiva racionalização das linhas da Suécia. Em ambos os casos, a regra em questão não se tornou efectiva completamente em 1939, mas, como as conseqüências serão permanentes e sem vínculo com a guerra, cremos que conduziria a conclusões errôneas, se ignorasse mos estas mudanças.

As estatísticas referem-se sòmente às linhas principais abertas ao tráfego público, sem incluir as seguintes:

a) — Os caminhos de ferro locais, constituídos independentemente; as linhas dêste tipo estão incluídas, todavia, quando formam parte do principal caminho de ferro de um país.

b) — Os caminhos de ferro eléctricos.

c) — Os caminhos de ferro subterrâneos.

d) — Os caminhos de ferro destinados a explorações mineiras e às de fomento.

Outras dificuldades hão de aparecer para fixar a propriedade exacta, pelo facto de a definição dos termos «caminhos de ferro» e do método para reunir os números variarem de país para país, visto êstes não serem de modo algum comparáveis, quando se trata de diferentes países. Todavia, os dados relativos a alguns, especialmente às Americas Central e do Sul, e outros, sem importância, relativamente, são incompletos e duvidosos. Nestas circunstâncias, certos países e caminhos de ferro foram omitidos, mas a sua extensão é insuficiente para exercer qualquer efeito nos números totais relativos a cada uma das formas de propriedade.

As linhas de via estreita, quando formam parte do principal sistema ferroviário de um país, por exemplo, na Bulgária, Suíça e Itália, estão incluídas; mas aquelas de esta mesma via que se encontram organizadas independentemente são consideradas linhas locais e estão excluídas, excepto em poucos casos, tais como o caminho de ferro

Rhaetian, na Suíça, e o do Pireu-Atenas-Peloponeso, na Grécia, pois tem características de linhas principais bem definidas.

Em certos casos, as estatísticas são aproximadas por vários motivos; nem sempre foi possível evitar repetições ou obter informações oficiais completas. Como, porém, o propósito principal é indicar o grau até onde os caminhos de ferro são propriedade do Estado que se encontram sob a sua administração, e não formar um registo estatístico da extensão mundial, considera-se que certo grau de aproximação não prejudicará as suas conclusões essenciais.

Damos a seguir o quadro da distribuição relativo à Europa:

PAÍSES	Extensão em kms.	C A T E G O R I A S		
		I	II	III
Áustria	5.681	5.681	»	»
Bélgica	5.153	»	5.153	»
Bulgária	3.367	3.367	»	»
Checoslováquia	12.430	10.525	1.905	»
Dinamarca	2.388	2.388	»	»
Estónia	1.434	1.434	»	»
Finlândia	5.549	5.549	»	»
França	42.712	»	42.712	»
Alemanha	54.327	54.327	»	»
Grã-Bretanha	31.891	»	»	31.891
Grécia	2.636	1.324	»	1.312
Holanda	3.314	»	3.314	»
Hungria	8.095	7.821	»	274
Irlanda	4.739	»	»	4.739
Itália	16.170	16.170	»	»
Jugoslávia	9.503	9.503	»	»
Letónia	3.222	3.222	»	»
Lituânia	1.685	1.685	»	»
Noruega	3.827	3.827	»	»
Polónia	20.443	19.920	»	523
Portugal	2.794	»	2.541	253
Roménia	11.305	11.305	»	»
Espanha	12.432	12.432	»	»
Suécia	13.172	10.999	»	2.173
Suíça	3.513	2.987	526	»
Turquia europeia	338	338	»	»
Rússia ⁽¹⁾	88.511	88.511	»	»
Totais	370.631	273.315	56.151	41.165

(1) Incluídas as linhas da Ásia

Para completar êste estudo, publica-se a seguir o resumo total da distribuição, no mundo, dos Caminhos de Ferro, segundo

as três referidas categorias dos seus proprietários, respectivamente I, II, e III:

CONTINENTES	Extensão em kms.	C A T E G O R I A S		
		I	II	III
Europa	370.631	273.315	56.151	41.165
Ásia	139.996	101.188	27.773	11.135
África	64.768	47.446	7.787	9.535
América do Norte . .	474.880	54.452	»	420.428
América do Sul . . .	97.723	45.592	352	51.779
Australásia	49.634	49.188	»	446
Totais.	1.197.632	571.081	92.063	534.488

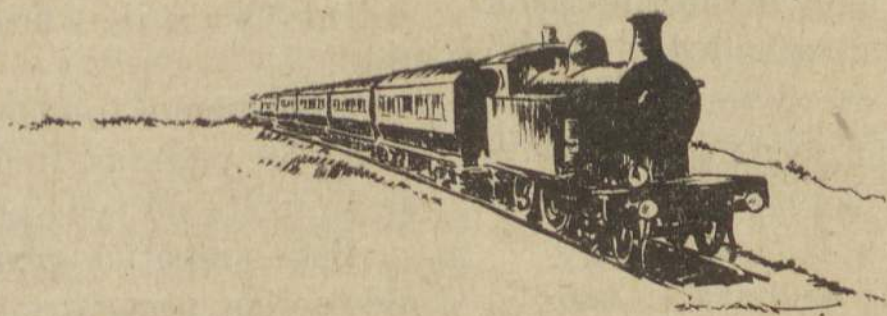
É interessante salientar que as Companhias de carácter privado só predominam nas duas Américas, sendo a maior parte dos caminhos de ferro, nos outros Continentes, propriedade ou quasi propriedade do Estado, embora a mesma quilometragem explorada nas Américas do Norte e do Sul faça com que metade quasi da extensão total do mundo esteja compreendida na categoria das Empresas particulares. Não é nosso propósito apreciar as vantagens ou desvantagens das várias fórmulas de propriedade ferroviária do Estado, mas simplesmente indicar, tão exacta quanto possível, a posição existente antes da guerra actual, na esperança da utilidade destes meios de informação.

É necessário salientar que, em geral, os números se referem só a sistemas ferro-

viários de carácter principal ou aos que podem considerar-se como formando parte de um destes sistemas. A variada natureza do material estatístico disponível impediu, não obstante, o adoptar-se uma regra fixa e uma rigorosa estabilidade para incluir os caminhos de ferro em todos os casos.

Se todos houvessem sido incluídos, a proporção das Companhias particulares teria sido um tanto maior, pois é frequente o caso de, nos países onde os sistemas principais estão na posse do Governo, as linhas locais serem exploradas por Companhias ou outros interesses privados. Exemplos notáveis de países que dispõem de considerável extensão de tais linhas privadas são a Suécia, a Suíça, a Espanha, a Alemanha, a Itália e o Japão. Mesmo nestes casos, a expressão «Companhias administradoras» pode ser aparente, pois embora a forma legal de administração possa ser uma Companhia, muito do seu capital, e, portanto, da sua propriedade, pode corresponder a uma autoridade local ou a qualquer outro corpo do Estado.

Apresentam-se também dificuldades acerca da distinção entre certo tipo de caminhos de ferro e carros eléctricos; alguns países incluem linhas industriais, como as que servem nas zonas carboníferas, fábricas e oficinas, e outros países, pelo contrario, excluem-nas.



O nosso número especial

dedicado ao Vale do Vouga

Inspector Manuel Martins Almeida

Por involuntário lapso, que somos os primeiros a lamentar, chamamos, no nosso último exemplar, (número especial do Vale do Vouga) ao Inspector da Companhia dos Caminhos de Ferro daquela região, «Ferreira de Almeida», quando, na verdade, o seu nome correcto é Manuel Martins Almeida.

Que nos perdoe o mui digno Inspector e nosso amigo, este lapso, que, repetimos, foi de todo o ponto involuntário.

Errata

No artigo do ilustre director da Exploração da C. C. F. do Vale do Vouga, engenheiro T. Ferreira de Almeida, publicado no nosso penultimo número, a págs. 386, na 2.ª coluna, onde se compôs: *o futuro que a espera... e nos separa...* — deve ler-se: *o futuro que a espera... e nos espera...*

Transcrições

Na sua apreciada secção «Dia a Dia», o nosso presado colega *Jornal do Comércio* referia-se nos seguintes e cativantes termos, que muito agradecemos, ao nosso número especial, dedicado ao Vale do Vouga:

«Consagrado à região do Vale do Vouga publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um número especial em que se destacam a amplitude da colaboração, o perfeito desenvolvimento dos assuntos e o aspecto gráfico que os enquadrou. Com este esplêndido trabalho de divulgação e propaganda cumpriu o prestigioso órgão dos interesses ferroviários um aspecto valioso da sua missão: destacou o importantíssimo papel desempenhado pela linha férrea do Vale do Vouga no desenvolvimento económico e social desta região que já se apresenta como um dos grandes valores actuais da vida portuguesa.

Neste número encontra-se, realmente, tudo o que importa ao conhecimento da região do Vale do Vouga em todos os seus aspectos fundamentais: indústrias, comércio, vida municipal, turismo, actividades agrícolas; e tudo isto se engloba na perspectiva de onde se puseram à prova as vontades progressivas de muitos homens de iniciativa e larga

visão criadora. Este número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é, efectivamente, uma revelação e uma condigna homenagem. Com êle se honram a velha revista e os que a dirigem, em especial o esclarecido jornalista Carlos d'Ornellas que tem consagrado ao seu desenvolvimento as grandes aptidões de que é dotado.

A realização gráfica é notável sob todos os aspectos e concorre para o êxito desta brilhante edição».

* * *

Do *Diário de Notícias*:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou um número especial, de grande formato, luxuoso de aspecto, dum indiscutível bom gosto gráfico, dedicado à região lindíssima do Vale do Vouga, pleno de elucidações e ilustrado por muitas imagens das suas cidades e vilas e dos seus panoramas mais celebrados».

* * *

Do *Diário do Alentejo*:

«Temos presente o número especial desta categorizada revista, dedicado aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

É uma edição profusamente ilustrada, muito bem colaborada e com primoroso aspecto gráfico, que representa um brilhante triunfo jornalístico. As nossas felicitações».

* * *

Do *Jornal de Abrantes*:

«Recebemos o n.º 1363 deste mês de Outubro, com 256 páginas, dedicado à linda região do Vale de Vouga e ao seu caminho de ferro.

Esta simpática revista de que é director Carlos d'Ornellas, num formidável esforço, conseguiu dar-nos um documentário completo duma das mais lindas regiões do País e das suas actividades industriais e comerciais que pesam grandemente na economia do País.

As nossas felicitações à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pela sua interessante realização».

As condições de trabalho dos Ferroviários

e do pessoal das Carris de Lisboa e Pôrto vão ser de novo reguladas

Foram enviadas para o *Diário do Governo*, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações e Subsecretariado do Estado das Corporações e Previdência Social, duas portarias relativas á situação profissional e económica do pessoal dos Caminhos de Ferro e dos carros eléctricos.

O texto do primeiro diploma é do teor seguinte:

«Pelas portarias de 10 de Outubro, 10 de Novembro e 23 de Dezembro de 1942, e 29 de Janeiro, 27 de Fevereiro e 8 de Abril de 1943, subscritas pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, foram estabelecidos limites mínimos de ordenados e salários e condições de prestação de trabalho para o pessoal das empresas ferroviárias.

Convém agora verificar o alcance e a projecção efectiva dessas medidas, á face da experiência da sua aplicação e particularmente no que se refere ao regime em que é prestado o serviço. Do exame do assunto poderá, mesmo, concluir-se pela necessidade de uma nova regulamentação da matéria.

Justifica-se, portanto, o inquérito previsto no artigo 4.º do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, nas condições especiais a que alude o seu parágrafo único.

Como se não julga conveniente a constituição de uma comissão excessivamente numerosa, prefere-se o recurso a comissões técnicas parcelares, cujos trabalhos serão reunidos por uma comissão central que elaborará o relatório a submeter á apreciação do Governo. Assim, manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, o seguinte:

1.º Com o fim de proceder, nos termos do artigo 4.º e seu parágrafo único do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, a um inquérito ás condições de prestação e remuneração do trabalho do pessoal das diferentes empresas ferroviárias do País, são criadas comissões técnicas cada uma das quais se ocupará dos assuntos relativos aos serviços de uma empresa determinada.

2.º Cada uma destas comissões será formada por um representante da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que presidirá, um representante do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, um delegado da empresa e um delegado do Sindicato ou Sindicatos Nacionais a que pertencer o respectivo pessoal.

3.º Os resultados dos trabalhos destas comissões serão transmitidos a uma comissão central, incumbida da sua coordenação final e composta por: um representante da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro, que presidirá, um representante do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, que será o vice presidente, um delegado das empresas ferroviárias de vias larga e outro de via estreita, um delegado dos Sindicatos Nacionais a que pertencer o pessoal das empresas de via estreita.

4.º Os representantes da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência poderão fazer parte de mais de uma comissão, ou mesmo de todas elas.

5.º Os delegados das empresas ferroviárias á comissão central serão escolhidos por acôrdo entre elas, ou, na falta de acôrdo, designados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

6.º Os delegados dos Sindicatos Nacionais serão os presidentes das respectivas direcções; mas, no caso de a representação se referir a mais de um Sindicato, o delegado será escolhido por acôrdo entre eles, incumbido a designação, se não chegarem a acôrdo, ao Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

7.º As nomeações serão feitas por despacho conjunto do Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

8.º As comissões funcionarão em Lisboa,

9.º Com base nos trabalhos das comissões técnicas de inquerito a comissão central elaborará um relatório a submeter ao Governo dentro do prazo de sessenta dias, contados da publicação da presente portaria.»

* * *

A segunda portaria baseia-se em doutrina semelhante á da anterior, aplicada ao pessoal das Companhias de Carris de Lisboa e Pôrto, determinando o seguinte ácerca da sua situação:

«1.º Com o fim de proceder, nos termos do artigo 4.º e seu parágrafo único do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, a um inquérito ás condições de prestação e remuneração do trabalho do pessoal das Companhias Carris de Ferro de Lisboa e do Pôrto, são criadas duas comissões técnicas, cada uma das quais se ocupará dos assuntos relativos aos serviços de uma das empresas.

2.º Cada uma das comissões será constituída por um representante da Direcção Geral dos Serviços de Viação, que presidirá, um representante do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, um representante da Câmara Municipal de Lisboa ou do Pôrto, conforme fôr o caso, um delegado da empresa interessada e o presidente da direcção do Sindicato Nacional em que estiver abrangido o pessoal.

3.º As nomeações serão feitas por despacho conjunto do Ministro das Obras Públicas e Comunicações e do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social.

4.º As comissões funcionarão uma em Lisboa e outra no Pôrto.

5.º As comissões apresentarão ao Governo os relatórios dos seus trabalhos dentro do prazo de sessenta dias, contados da data da publicação da presente portaria.»

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

Pessoal masculino e pessoal feminino

DISSEMINADOS pela Inglaterra há 544.715 ferroviários do sexo masculino e 105.703 do sexo feminino. Foram privados da presença de 102.984 camaradas, licenciados para fazerem parte das Fôrças de Sua Magestade; 90.000 recebem treino como Home Guards e 170.000 encontram-se na defesa civil.

Os ferroviários figuram entre os primeiros que formaram as suas próprias L. V. D. (Home Guards); centos de milhares de ferroviários alistaram-se como voluntários.

Entre as unidades do Exército, quâsi exclusivamente compostas por pessoal especializado vindo dos caminhos de ferro, encontram-se os Grupos das Docas, unidades de Comando do Movimento e as Companhias de Sapadores de Caminhos de Ferro dos Engenheiros Reais.

Os caminhos de ferro empregavam antes da guerra 26.000 mulheres, principalmente como empregadas de costura, dactilógrafas-estênógrafas, telegrafistas e telefonistas, e, em menor número, como limpadoras de carruagens, guardas de salas de espera, cozinheiras e criadas de mesa, guardas de passagem de nível e encarregadas da limpeza dos escritórios.

Desde a eclosão da guerra, as mulheres têm vindo a ser especializadas e empregadas em muitas outras funções, à medida que os homens são licenciados para se juntarem às fôrças combatentes. A sua admissão faz-se ao abrigo dum plano nacional e, em virtude de um acôrdo com os sindicatos operários, as mulheres executando trabalhos manuais anteriormente a cargo de homens passam a receber salário igual ao do homem substituído, depois de um certo prazo de tempo.

A seu cuidado está também a carga e a descarga das remessas, tanto nas estações de passageiros como nas de mercadorias. Verificam e pesam os volumes, fazem de descarregadores, agulheiros, lampistas, guiam cavalos e os carros que levam os volumes a domicílio e tratam das cavalariças.

As mulheres fazem também serviço nas bilhe-

teiras, prestam informações e anunciam, pelo alto falante, a chegada e a partida dos combóios e outras notícias mais. São igualmente empregadas na revisão de bilhetes e como limpadoras nos metropolitanos de Londres.

Nas rotundas das máquinas e docas o trabalho é usualmente pesado. As mulheres fazem o serviço dos descarregadores e, nas locomotivas trabalham como lubrificadoras, ensebadoras e acendedoras. Trabalham na conservação da via, e, nas oficinas, prestam bom serviço na maior parte dos ofícios, efectuando trabalhos especializados como os de moldador, caldeireiro, misturador de betão, torneiro, soldador, etc..

A mulher inglesa que está no caminho de ferro adaptou-se rapidamente a um ambiente e trabalho muito diferentes da sua ocupação de antes da guerra, compartilhando, igualmente, do trabalho nocturno. Em muitos casos o marido pertence às fôrças combatentes e ela dá mostras duma acentuada dedicação pelo seu dever, muitas vezes em circunstâncias difíceis, antes e depois de actividade aérea inimiga. Cumprido o seu turno de trabalho, vai tratar da casa e dos filhos. Ela está a dar uma contribuição de importância vital ao esforço de guerra.

Recuperação e Economia

Os caminhos de ferro britânicos que, em tempo normal, lançavam no mercado vasta proporção de sucata, encontram-se na vanguarda do esforço nacional em matéria de salvados.

Conseguiu-se recuperar todo o material aproveitável e sucata passando revista a tôdas as dependências dos caminhos de ferro. Mecanismos de bombas hidráulicas, ramais, linhas de resguardo, pontes, estações, rotundas de máquinas, chaminés, placas giratórias, guindastes, balanças, etc., tudo o que era considerado superabundante foi demolido para se aproveitar a sucata e os materiais ainda com aplicação. Criaram-se depósitos para recuperação de agulhas e cróssimas, travessas, «eclisses», «tire-fonds» e porcas e também para material de sinalização. Repararam-se os vagões da madeira e com os

bocados das madeiras rijas produz-se carvão vegetal para tratamento térmico do aço. Transforma-se em sacos o revestimento dos estofos das carruagens velhas, repicam-se as limas consideradas como sucata e até se purificou o óleo sujo, recuperando-se 70 %.

Valem vários milhões de libras os materiais recuperados anualmente e são de apreciável valor para o esforço nacional da guerra.

Levam-se a efeito extensas campanhas de recuperação e puseram-se em prática medidas que ocasionam economia de milhares de toneladas de papel e de papelão. Nem um bilhete, sobrescrito ou impresso é deixado de lado na entusiástica busca organizada em tôdas as estações, garagens, depósitos, oficinas e escritórios. Recolhe-se tôda a forma possível de salvados desde que se veja que podem vir a ter aplicação: em 1942 recolheram-se 1.000 toneladas de bilhetes. Nomeou-se pessoal que se encarrega de intensificar a recolha. Recorre-se a tôdas as formas de publicidade para que o interesse não esmoreça, e duas Empresas de caminhos de ferro fizeram filmes sobre a recolha de salvados, filmes que exibem em todos os seus serviços. Vagões adstritos à recolha de salvados visitam regularmente as estações e depósitos e a iniciativa local é encorajada por tôdas as formas. Cartazes nas estações lembram aos passageiros a vantagem de deitar os papéis inutilizados nos recipientes destinados a tal fim.

Devido à cooperação entre os caminho de ferro e a Direcção de Salvados e Recuperação, do Ministério de Abastecimentos, foi distribuído um panfleto, intitulado *Guia de Salvados*, pondo todos os agentes ferroviários responsáveis pela recolha de salvados. Acentuam-se as maneiras como ainda podem conseguir-se mais salvados e a importância que tem a recolha de cada bocado de material aproveitável. Papéis inutilizados; sucata, trapos; roupa e sacaria, velhas; cordas, cordéis; borracha; caixas de madeiras quebradas; garrafas; palha; restos de alimentos, e ossos são reclamados urgentemente.

Entre as indicações constantes do guia geral para o pessoal figura a recuperação dos agrafes de chumbo dos sinais de nevoeiro, o emprêgo dos botões e distintivos dos uniformes velhos, a recolha de tôda a espécie de desperdícios de borracha, que servem para fazer novos pneus, barcos de borracha, máscaras anti-gás, etc., a recolha de tôdas as caixas partidas e de bocados de madeira que possam ser aproveitados para novas caixas e, também, a de palha, que pode utilizar-se novamente, no caso de estar seca, ou destinar-se a fins agrícolas, se estiver molhada.

Concessões por actos de bravura

A «batalha das linhas» na Grã Bretanha tem presenciado muitos actos de coragem e bravura. Caminhando às apalpadelas durante quatro invernos devido à ocupação das luzes; lutando contra o pior tempo de que há memória; restabelecendo rapidamente as comunicações, cientes de que os caminhos de ferro constituem objectivos militares; extinguindo incêndios em combóios de munições, docas, resguardo e armazéns; permanecendo no seu posto a despeito das rajadas de metralhadoras e das bombas altamente explosivas; os ferroviários, tanto homens como mulheres (muitas destas receberam a aprendizagem debaixo de fogo) têm dado mostras de dedicação exemplar, e de elevado espírito de heroísmo no cuidado permanente pela segurança do público que viaja e dos equipamentos e abastecimentos vitais.

Foram-lhes concedidos os títulos honoríficos seguintes: George Cross, 1; George Medal, 28; British Empire Medal, 72; e, além disso, 124 ferroviários receberam louvores e reconhecimento por outras formas. O número de ferroviários nas Forças de Sua Magestade que perderam as vidas é de 1354 e as baixas sofridas pelo pessoal, devido à acção inimiga, são de 333 mortos e 1777 feridos.

Se não fôsse a coragem vigilante dos ferroviários, os desastres que se têm dado poderiam ter sido de muito piores consequências. Esta coragem, que aparece aliada ao recurso e improvisação, é filha da profissão que exercem em tempo de paz e que a guerra completa. Grande parte do trabalho dos ferroviários requiere reflexos rápidos e espírito de decisão. O agulheiro, o encarregado da sinalização e o assentador receberam da experiência e exercício os ensinamentos sobre a maneira de conservarem livres os movimentos de tráfego, seja porque meios fôr. A melhor máquina falha muitas vezes e é esta vigilância aturada que demanda soluções rápidas e de recurso, tão necessárias na guerra, que constitui o exercício fundamental dum ferroviário.

A sua coragem foi premiada e, até hoje, cerca de 200 receberam o reconhecimento oficial. Mas, por cada um que é reconhecido há bastantes outros que, fazendo face ao risco físico, inquestionavelmente auxiliaram a limpar as «linhas por detrás das linhas», como se tal fizesse parte do seu trabalho quotidiano.

A acção do agulheiro Tunna, ao extinguir fogos em vagões carregados de explosivos e pela qual foi condecorado com a George Cross, é partilhada em espírito por tantos colegas seus cuja coragem e vigilância mantém infalivelmente as rodas da guerra a girar.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CIV

«R.» diz: Ao longo da linha do expresso do Oriente no sector ocidental da fronteira da Bulgária, os patriotas dominam o mais importante entroncamento ferroviário e de estradas da Sérvia. Travam-se violentos combates na região de Bela Palanka, a 32 quilómetros a Leste daquele importante centro ferroviário.

— Foram bombardeados objectivos ferroviários a Oeste de Francfort, tendo sido atingidas concentrações de combóios com material para a defesa da Linha Siegfried.

— Bombardeiros médios e ligeiros e caças-bombardeiros alvejaram comunicações ferroviárias a Noroeste da Itália e no vale do Pó.

— A guarnição alemã evacuou a cidade de Bedarieux no departamento de Herault. Bedarieux fica a 28 quilómetros ao Norte de Beziere, na principal linha férrea para o Norte.

— Formações aéreas destruíram mais de 150 vagões ferroviários e danificaram muitos outros. Foram também bombardeados os parques ferroviários de Dijon e de Chagny.

— As tropas francesas entraram em Hyères, a cerca de 16 quilómetros a Leste de Toulon, junto à via férrea costeira que liga a base naval a Bormes, mais a Leste.

— Para o Norte de Marselha, os elementos avançados atingiram Grambois e Manosque. Manosque, 64 quilómetros para Nordeste de Marselha, fica nas principais estradas e linha férrea para Grenoble e Grambois.

— No Norte da França, a actuação das F. F. I. é especialmente dirigida contra as comunicações ferroviárias do inimigo. Um combóio de tropas foi descarrilado, na linha de Liart a Amagne.

— Os «Liberators» bombardearam parques ferroviários. Estes objectivos ferroviários ficam no entroncamento de duas grandes linhas que vão dar à capital húngara.

— Bombardeiros pesados atacaram objectivos ferroviários nas proximidades de Cuprija na Iugoslávia.

— Caças-bombardeiros e caças visaram, repetidas vezes, objectivos, desde a frente da batalha

até Leste do Sena e na Bélgica e na Holanda, destruindo ou danificando muitas centenas de vagões de caminhos de ferro e numerosas locomotivas.

«U. P.» diz: Os patriotas dinamarqueses fizeram ir pelos ares uma nova estação de caminho de ferro em Dangaard, nas proximidades do entroncamento ferroviário de Vejle, na Jutlandia central.

— Os aviões aliados atacam as linhas férreas, outros transportes e objectivos, a caminho de Colónia.

— Aviadores aliados alvejaram entroncamentos ferroviários de Laon, Amiens, Arras e Lille, desmantelando ou danificando muitos combóios militares e de mercadorias.

— Fortalezas Voadoras atacaram os portos italianos de Spezzia e Génova e os grandes entroncamentos ferroviários de Bolonha, Modena, Reggio e Parma.

— A «R.» escreve: Fôrças médias de bombardeiros pesados alvejaram parques ferroviários em Larissa, no norte da Grécia; bombardeiros médios atacaram pontes ferroviárias no vale do Pó e ao norte de Pádua; os caças-bombardeiros estiveram activos contra as linhas férreas e pontes, na zona de batalha da Itália.

— Formações médias de bombardeiros pesados atacaram parques ferroviários na Austria e pontes de caminhos de ferro no Nordeste da Itália.

— Cerca de 500 «Liberators» bombardearam, entre outros objectivos, as instalações ferroviárias de Salónica.

— Bombardeiros pesados atacaram, de novo, as mesmas instalações ferroviárias e alvejaram parques ferroviários ao norte da zona de batalha na Itália.

— 1.200 bombardeiros americanos atacaram parques ferroviários em Francfort, Coblença e Ludwigshafen, no Ocidente da Alemanha.

— Mais de 1.100 bombardeiros pesados vibraram golpes em alvos vitais de comunicações em Osnabruck, Hamm e Bremen, o primeiro dos quais é um grande centro ferroviário a Leste de Arnheim.

— Bombardeiros médios alvejaram pontes ferroviárias, no vale do Pó, além de material circulante ferroviário.

— Aparelhos de bombardeamento atacaram objectivos ferroviários na região de Cleves.

— Bombardeiros ligeiros atingiram caminhos de ferro na Holanda e na Alemanha ocidental.

— Prosseguindo na ofensiva contra objectivos ferroviários na Alemanha, aviões da R. A. F. bombardearam Kaiserslautern, cerca de 65 kms. a nordeste de Sarrebrücke, e importantes oficinas de reparações de material ferroviário e grandes parques de material circulante.

— Bombardeiros médios atacaram caminhos de

ferro em Emmerich, na fronteira da Alemanha, a leste da Nimegue.

— Caças-bombardeiros americanos continuaram a ofensiva contra comunicações ferroviárias na Renania. As linhas férreas foram cortadas em 125 locais diferentes e cinco túneis ficaram fechados ao trânsito. Resultaram também estragos em instalações ferroviárias e material circulante.

— Aviões Marauders atacaram parques ferroviários em Sarrebrücke.

— Mais de 1.000 bombardeiros pesados atacaram parque ferroviários em Magdeburgo.

— Caças-bombardeiros atacaram instalações ferroviárias ao sul de Milão.

— Prosseguiram os ataques a objectivos ferroviários do inimigo — anuncia-se, oficialmente, de Londres. Foram atingidos os parques ferroviários de Geldern, Euskirchen, Prum, Bitburg e Sarrebrücke. Caças-bombardeiros tiveram como objectivo material circulante ferroviário na rede da Renânia.

— Bombardeiros pesados martelaram os parques ferroviários de Hamm, Munster e Bielefeld, no ocidente da Alemanha.

— Tropas aliadas atingiram uma ponte de 400 metros para além da via férrea, na margem leste do rio Wurm.

— Uma força de 300 «Liberators» bombardeou

os maiores entroncamentos ferroviários na Alemanha, em Hamm; caças bombardeiros lançaram 6 toneladas de bombas noutro importante entroncamento próximo de Siegen.

— Bombardeiros ligeiros atacaram parques ferroviários no vale do Pó.

— Os recentes acontecimentos da Jugoslávia parece terem paralisado todo o tráfego ferroviário para a Alemanha.

— Caças e caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários ao norte da zona de batalha, na Itália.

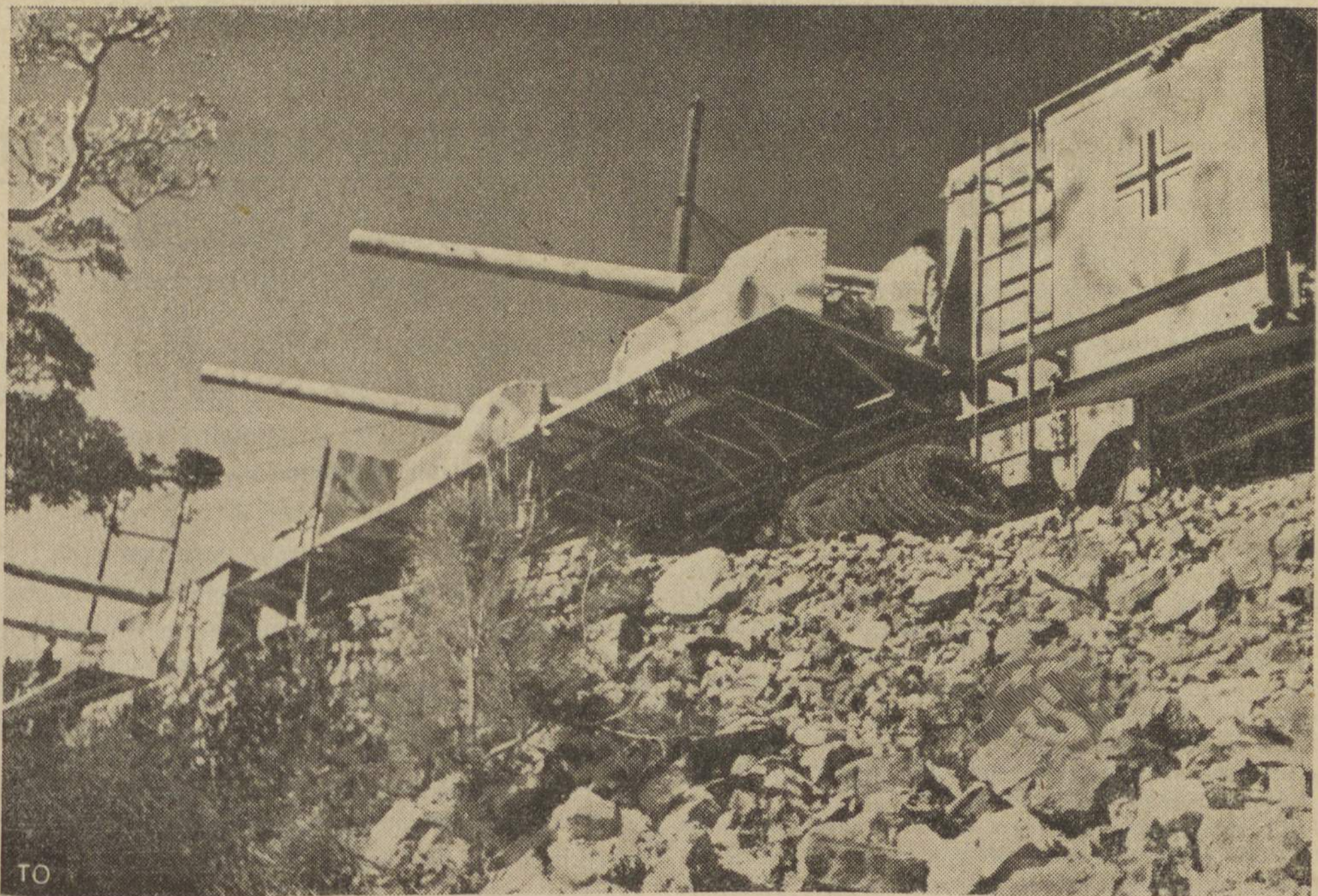
— Caças-bombardeiros atingiram a estação ferroviária de Sarrebrücke.

— No Mediterrâneo, os navios de guerra americanos, «Niblack» e «Plunkett» estiveram em acção contra objectivos ferroviários em Itália.

— Bombardeiros médios e caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários em Hengelo, locomotivas, na Holanda e no ocidente da Alemanha e parques ferroviários em Amersfoort.

— Bombardeiros pesados, com base na Itália, atacaram comunicações ferroviárias na Hungria e os parques ferroviários de Komarno, na principal linha férrea para Viena. Também foram bombardeados identicos objectivos em Ersekugvar.

— Bombardeiros médios atacaram objectivos ferroviários em Euskirchen, Trier e Dillingen.



TO

Um comboio blindado alemão dirige-se para a costa

Há 50 anos

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

O «Diário Popular» e as tarifas

O tal sujeito, que no *Diário Popular* levantou a questão das tarifas, zangou-se agora porque o apanhámos em flagrante contradição, e vendo que lhe estampámos um sobre o outro, os dois períodos em que confessava o seu erro, descalça a luva da conveniência e responde-nos com a mão suja do trabalho ordinario de escrever improperios quando não tem argumentos.

Das suas respostas conclue-se apenas que elle nada percebe de tarifas de caminhos de ferro, e se falou nos grandes *stocks* de generos que, segundo elle, não veem ao mercado porque as tarifas são caras, foi unicamente porque lhe levaram dezesseis tostões por uma caixinha de fructa e carne, que lhe veio da terra.

Custasse aquelle transporte barato, pagasse elle apenas uns dois tostõesitos, e estava salva a patria e as peras, e já elle não falava em tarifas, nas provincias não havia os enormes *stocks* de generos e os mercados abarrotavam de fructa.

Ora francamente, com sabios d'esta força e d'este feitio não discute quem percebe, dois dedos que seja, do assumpto!

Quanto á publicação das tarifas já lhe fizemos vêr que ella é tão larga quanto possivel e o *Popular* falta á verdade aos seus leitores, figurando que attribuimos a maior publicidade á que o nosso jornal lhes dá.

Apesar de toda essa vulgarização, diz o *Popular* que o publico não as lê, ou não as entende.

E' vaidade desmarcada julgar todos por si.

Pois nós podemos, com bons fundamentos, assegurar ao *Popular* que, de entre todos que fazem transportes por caminhos de ferro, rarissimos são os que se conservam tão supinamente ignorantes do que são tarifas como o articulista que nos responde.

E esses mesmos, quando o caminho de ferro lhes leva 1\$600 réis por 100 kilos a 168 kilometros tem o bom senso de reclamar á repartição respectiva, porque facilmente calculam que houve erro de taxa, e não veem para a imprensa falar do que não entendem.

E' o que o escriptor do *Popular* devia ter feito; e ainda está a tempo de o fazer, sendo natural que receba o excesso da taxa para lhe acalmar as fúrias.

Ora vá que sempre lucrou alguma coisa na questão.

Questões de trafego combinado

Não quizemos no nosso ultimo numero dar noticia de uma questão suscitada entre a sociedade de Madrid-Caceres-Portugal e a companhia Real Portuguesa, relativa á tarifa M. L. especial n.º 6, para transporte de passageiros, por entendermos que esta divergencia seria de facil solução e não mereceria as honras da publicidade.

Mas os jornais de Badajoz occuparam-se do assumpto e portanto, por mais que elle esteja terminado, contaremos o caso que foi o seguinte:

A companhia portugueza, no intuito de chamar ás linhas de Caceres e Madrid o trafego de passageiros de Elvas, Portalegre e proximidades de Badajoz, estabeleceu, em tempos, aquella tarifa por preços muito reduzidos, d'aquellas estações para as da linha da fronteira a Caceres e a Madrid.

E' preciso notar que, antes da existencia d'esta tarifa, os passageiros de Elvas e Badajoz para Valencia d'Alcantara, S. Vicente e vice-versa, seguiam em diligencias pela estrada; os que se dirigiam a Caceres, seguiam pela linha de Aljucen; e os que iam a Madrid, tomavam a linha por Ciudad Real.

Assim, de qualquer fórma, os passageiros entre aquellos pontos não utilizavam um só kilometro de percurso das linhas de Caceres e Madrid.

Para conquistar estes passageiros, a companhia portugueza teve que fazer sacrificios do seu partcipe, e casos ha em que ella reduz a sua base de percepção a uns magros 2 réis por passageiro e kilometro, só para conquistar para a linha hespanhola passageiros que, d'outra fórma, não punham pé na linha de Caceres.

A direcção da sociedade hespanhola, porém, entendeu que essa tarifa lhe era prejudicial — não sabemos porquê — e resolveu annullal-a.

A companhia portugueza não esteve de accordo, e, portanto, não propôz essa annullação ao nosso governo; não obstante, a companhia hespanhola manteve a sua resolução, e aos primeiros passageiros que, depois do dia 15, se lhe apresentaram com bilhetes d'aquella tarifa, tentou cobrar-lhes pelo seu percurso o preço da tarifa geral.

O fiscal do governo, á vista da reclamação dos passageiros, obrigou a sociedade de Caceres a respeitar os bilhetes, o que esta fez e continúa fazendo, não sem protestar por prejuizos, que parece, no seu especial criterio, lhe advem d'uma tarifa feita só em seu beneficio.

Os srs. Madeira Pinto e engenheiro Vargas foram a Madrid, e fazendo vêr á direcção da sociedade hespanhola que ella não está no caso de annullar tarifas emquanto a exploração d'aquella linha correr de conta da companhia portugueza, a questão ficou sanada, continuando a tarifa em vigor como todas as demais combinadas até occasião opportuna, quando a situação d'aquella rêde esteja definida.

A DATA DO ARMISTÍCIO

Um almôço de Combatentes da Grande Guerra, em Leiria

Os combatentes do antigo Regimento de Infantaria N.º 7, aquartelado em Leiria, e que se deslocou a França, a quando da primeira Grande Guerra, vão reunir-se no próximo dia 11 de Novembro, num almôço de confraternização, naquela cidade, onde foi eleita uma comissão para tratar de levar a efeito uma simpática festa. A referida comissão ficou constituída pelos srs. tenente Fernandes Pedro, alferes Simões e Serra, Manuel de Oliveira Dias, Manuel Caetano e Lage Lopes.

A correspondência deve ser dirigida para o Quartel dos Bombeiros Municipais de Leiria. Os combatentes que se encontrarem em Lisboa podem dirigir-se à séde dos Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, em Lisboa, na Rua da Horta Sêca, n.º 7, telefone 20158.

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Entrou no 92.º ano da sua publicação o nosso presado colega *Jornal do Comércio* o velho *Jornal do Comércio*, o diário mais antigo do país fundado em 1853 por dois gráficos. A honrada e gloriosa carreira do periódico é o seu melhor elogio.

Ao fazer tão vetusta idade, saúdamos com entusiasmo este velho colega, desejando-lhe pelo menos tão longa vida como a que já viveu.

«FERROCARRILES Y TRANVIAS»

O nosso artigo de fundo de hoje é traduzido da importante revista espanhola *Ferrocarriles y Tranvias*, número de Agosto de 1944.

Viagens e Transportes

Está publicado o primeiro aditamento ao cartaz horário dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga que entrou em vigor em 15 de Julho e que desde 14 do mês findo sofrem modificações os comboios N.ºs 105, 106, 2.081 e 2.082 que continuam a efectuar-se às terças, quintas e sábados.

A construção da Linha de Rio Maior e do Ramal de Peniche

O nosso presado colega *O Mensageiro*, de Leiria, transcreveu em «Fundo», no seu número de 5 de Outubro, a tese aqui publicada, sob o título «A construção da Linha de Rio Maior e do Ramal de Peniche», pelo nosso presado colaborador António Montês, antecedendo a transcrição das seguintes cativantes palavras, que muito agradecemos:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, importante revista ferroviária que há cinquenta e quatro anos se publica em Lisboa, agora sob a direcção inteligente de Carlos d'Ornellas, publicou em fundo a tese que o nosso amigo e colaborador António Montês apresentou no I Congresso das Actividades do Distrito de Leiria, realizado o ano passado.

António Montês, que há muitos anos desempenha na C. P. o lugar de Chefe de Secção de Via e Obras, tem manifestado especial carinho pelo importante melhoramento, que, uma vez realizado, constituirá a satisfação duma aspiração legítima».

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, para efeitos do artigo 7.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de ampliação da plataforma comum à via larga e via estreita na estação do Tua, na linha do Douro.

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 sobrantes seis parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 17, m² 77, 9, m² 75, 19, m² 87, 49, m² 06, 59, m² 25 e 5, m² 92, a primeira, segunda e terceira à esquerda da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 28,794.55 a 28,834.05, 28,834.05 a 28,873.30 e 28,873.30 a 28,913.05, e a quarta, quinta e sexta à direita da mesma linha, entre os quilómetros 28,774.80 a 28,814.05, 28,814.05 a 28,853.55 e 28,913.05 a 28,952.55, 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 estão situadas no lugar de Casais, freguesia de Esmeriz, concelho de Vila Nova de Famalicão e distrito de Braga, e confrontam ao norte, sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Joaquin Manuel Martins.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo n.º 244, 2.ª série, de 19 de Outubro de 1944, 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, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para os efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de alteração entre os perfis 391 e 408 da variante de Beja, na linha férrea do Sil (Estação de Santa Vitória-Ervidel).

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, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 40 e 1 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 106,118.51 a 106,145.20 e 106,145.80 a 106,147.65, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia e concelho de Vouzela, distrito de Viseu, e confrontam, a primeira, ao norte com Elisa Coutinho e caminho de ferro, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com o caminho de ferro, e a segunda, ao norte com a estrada, ao sul com o caminho de ferro e Elisa Coutinho, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Elisa Coutinho.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

« OS CARLOS » ESPECTÁCULOS

As cerimónias do XIV aniversário da fundação do Grupo

Como já foi anunciado, comemora-se no dia 4 do mês próximo o XIV aniversário da fundação deste Grupo.

Além do tradicional banquete de confraternização, a data será lembrada com uma missa cantada em honra de S. Carlos, a qual será aplicada em sufrágio dos «Carlos» falecidos, às 9 horas do mesmo dia, na Igreja da Madalena.

Às 15 horas haverá distribuição de esmolas aos pobres; às 16, Exposição de enxovais e outras ofertas na Rua da Horta Sêca, 7; a todas as crianças que nasçam nesse dia e a quem as famílias desejem dar o nome de «Carlos», serão oferecidos enxovais, gentilmente confeccionados por pessoas de família dos sócios.

Agradecemos as 5 senhas de 10\$00 que nos enviaram para os nossos pobres.

A inscrição para o banquete que se realiza às 20 horas na Rua Victor Cordon n.º 1, termina no dia 2 às 22 horas, na sede, podendo desde já serem levantados os respectivos bilhetes.

No dia 5 terá lugar a visita de sócios e convidados ao local onde será instalada a «Casa dos Carlos», em Mem Martins, sendo a partida em autocar, da Praça dos Restauradores, às 14,15, por inscrição na sede.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «A casa ensombrada».

COLISEU - Às 20,45 - «Companhia de Circo».

OLIMPIA - Das 14 às 24 - «Um crime misterioso».

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

Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

T. S. F.

Aparelhos das primeiras marcas de categoria, novos e usados, a pronto e com grandes facilidades de pagamento
REPARAÇÕES ECONÓMICAS E GARANTIDAS

J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

LISBOA



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: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 40001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

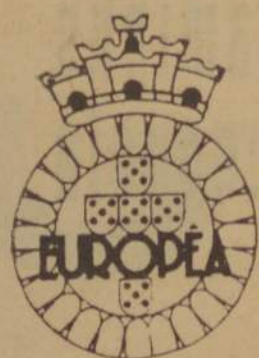
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



COMPANHIA EUROPÉIA 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. EUROPÉIA
TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

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

BADEN—SUISSA

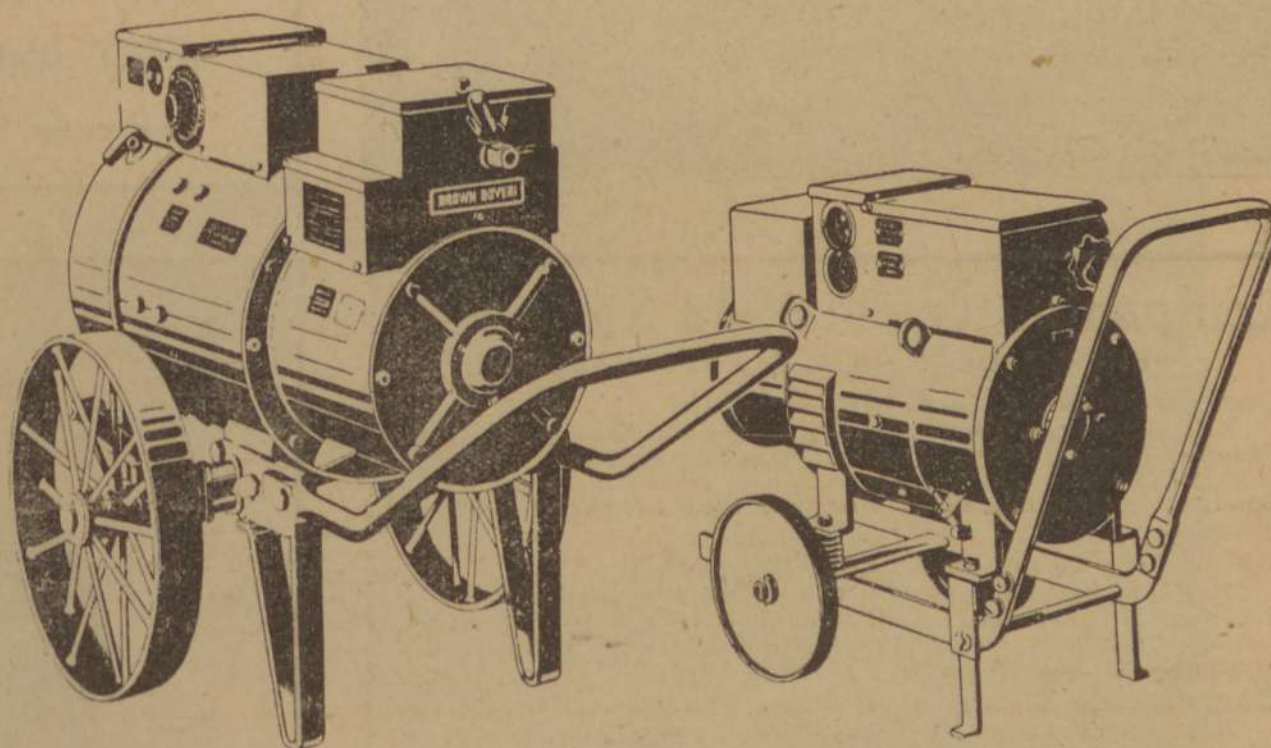
*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas—A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal.*

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



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

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

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
TELEPHONE PRAIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

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 sítilis—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, figado e intestinos—às 4 horas
Dr. Barros Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

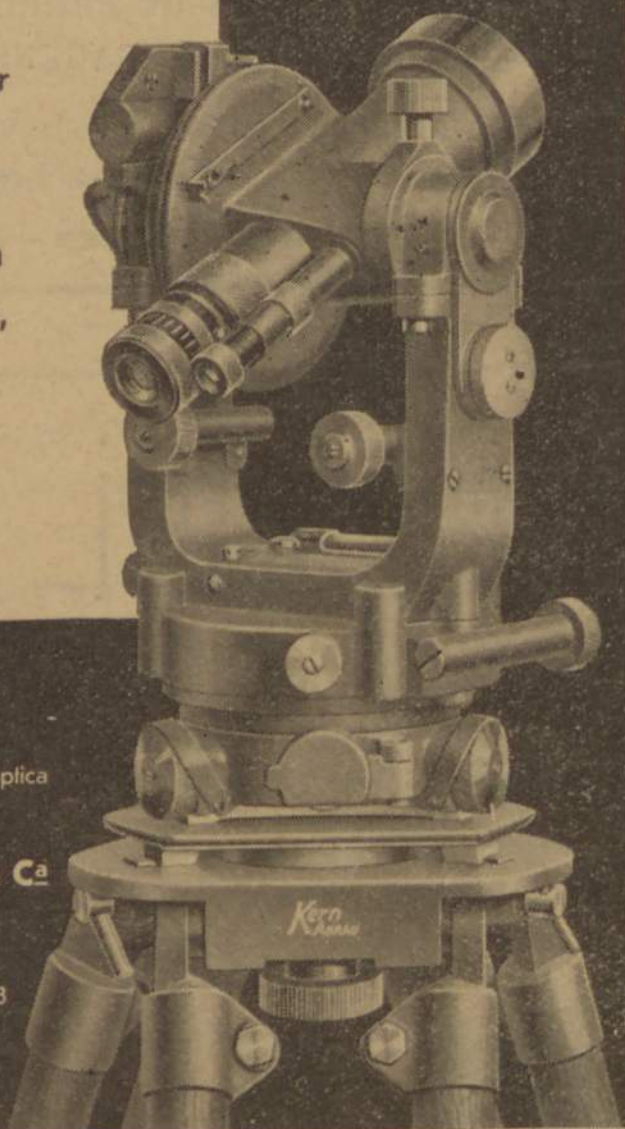
ANÁLISES CLÍNICAS

Os novos Teodolitos de circulo duplo

Kern
AARAU
(Suíça)

DK

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



KERN & Cia. S. A.

AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & Ca

Lda.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

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

Companhia Colonial de Navegação SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Sazaire, 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. 20051
PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9 — Tel. 2342

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.^{ta} 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



Não revela somente, quem oferece um ele-
gante 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.^{da}
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{da}

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