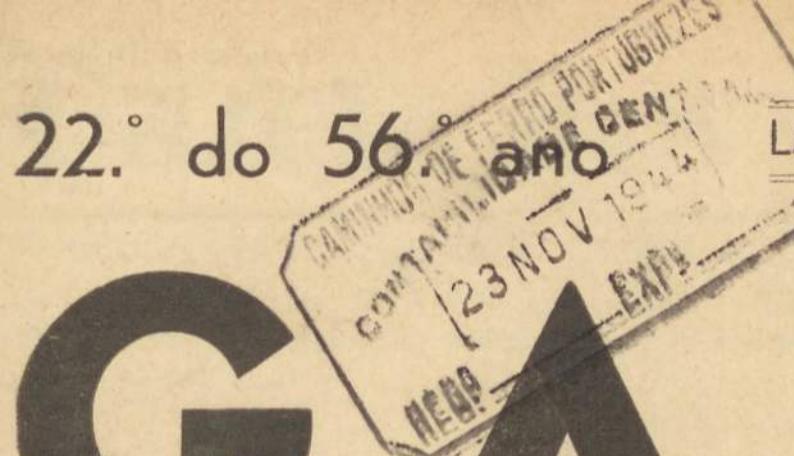


22.º do 56.º



Lisboa, 16 de Novembro de 1944

Número 1366

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



S. TIAGO DE RIBA-UL — Ponte dô poço

# 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 BX 20158; Direcção 27520

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

# 1366

16—NOVEMBRO—1944

ANO LVII

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

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

**GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO**

**CONSELHO DIRECTIVO:**

General RAÚL 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

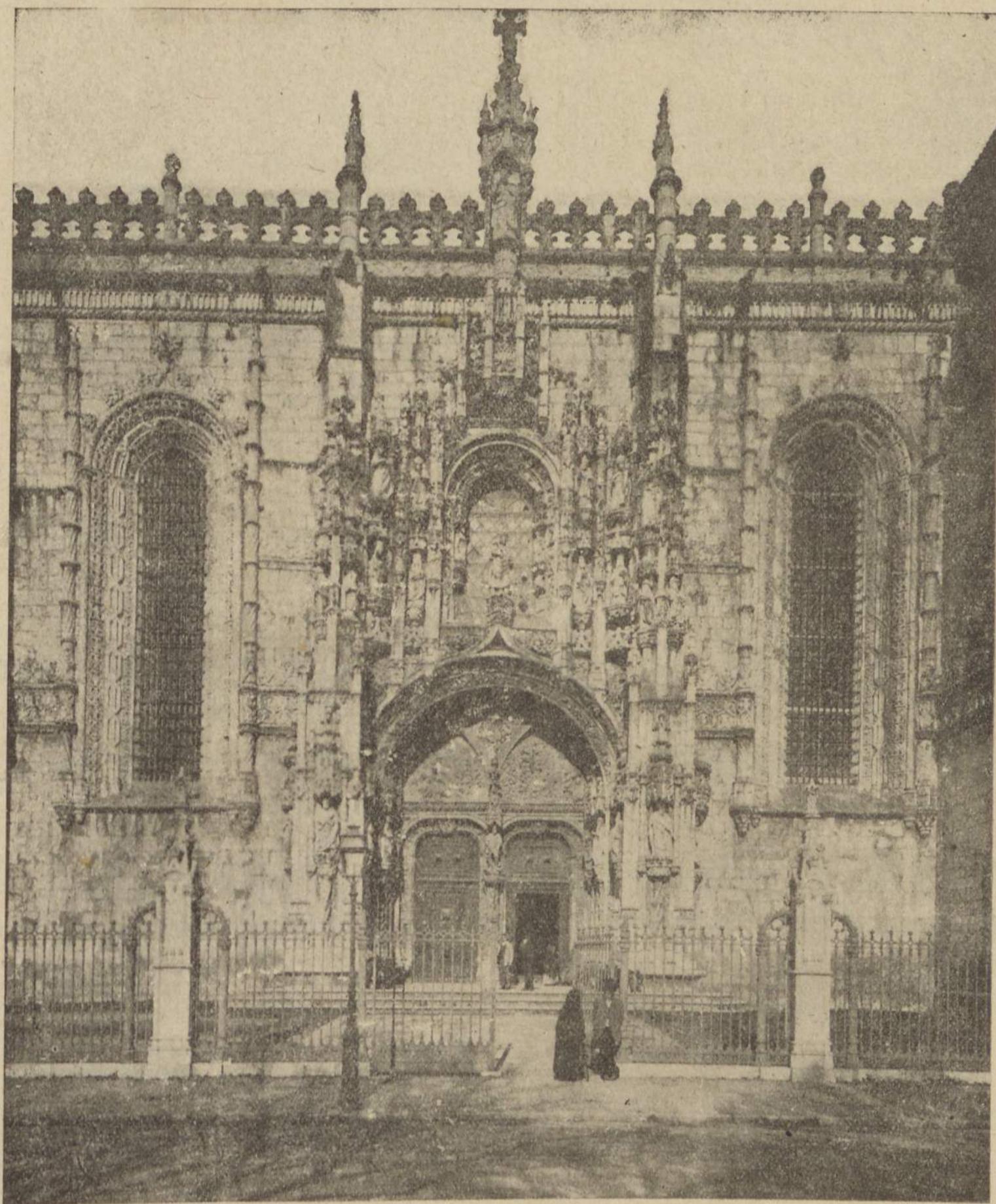
**COLABORADOR ARTÍSTICO:**

STUART DE CARVALHAI

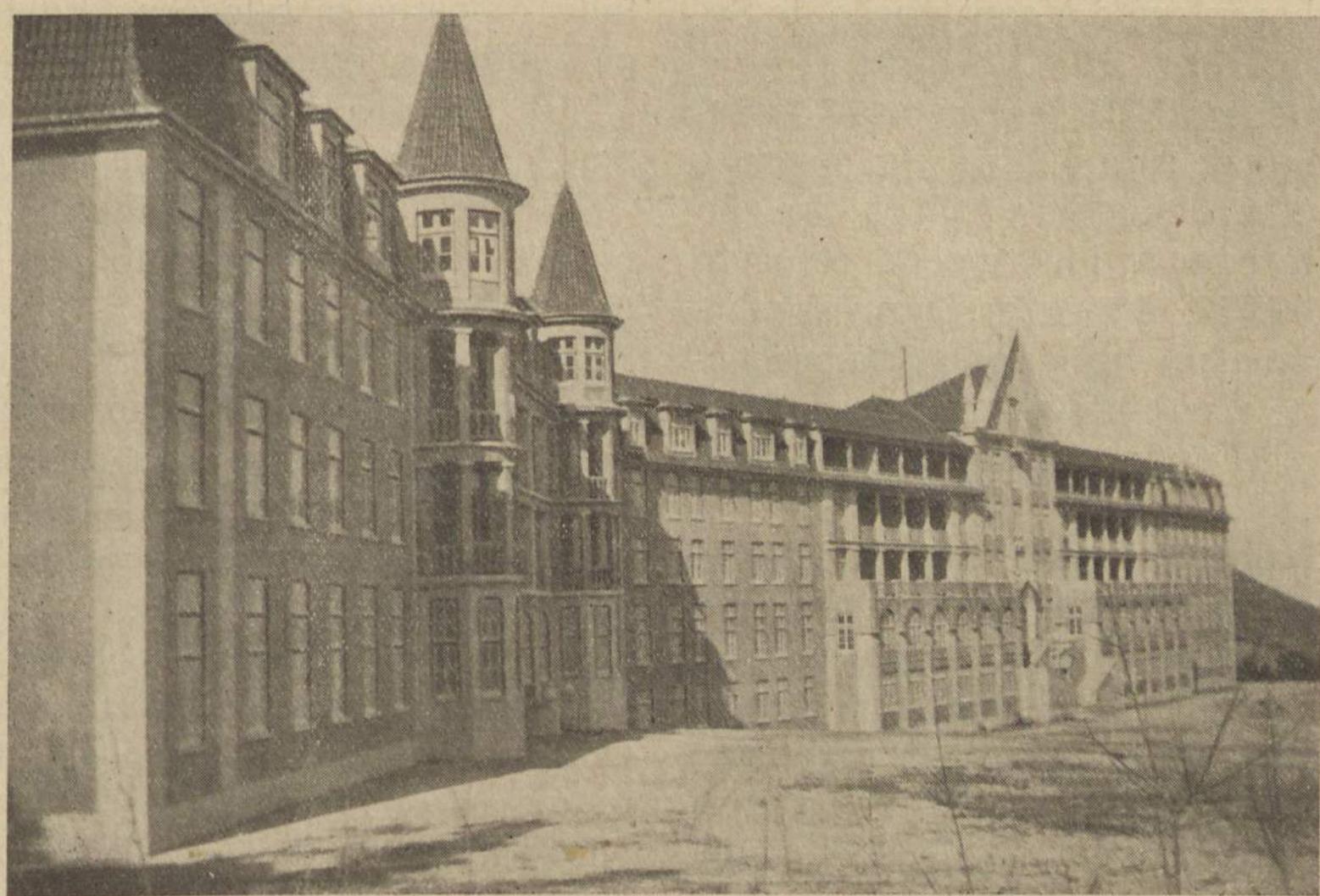


**S U M Á R I O**

Mosteiro dos Jerónimos, Lisboa . . . . .	663
Um sanatório modelo para ferroviários construído pela C. P., nas Penhas da Saúde . . . . .	665
Progresso Ferroviário do Brasil . . . . .	667
Os nossos Caminhos de Ferro transportaram no mês de Junho 3,613:494 passageiros . . . . .	668
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	669
O nosso número especial dedicado ao Vale do Vouga . . . . .	671
Os 60 anos do Jardim Zoológico e uma admirável Exposição de Crisantemos . . . . .	673
Publicações recebidas . . . . .	673
Há 50 anos . . . . .	673
Uma homenagem dos Ferroviários do Sul aos Srs. Eng. <sup>os</sup> Vasconcelos Correia e Lima Henriques . . . . .	674
O 26. <sup>o</sup> aniversário da fundação da Comp. <sup>a</sup> de Seguros «Alentejo» . . . . .	674
Brindes e Calendários . . . . .	674
Os nossos mortos . . . . .	674
Parte Oficial . . . . .	675
Restrição de viagens na Alemanha . . . . .	676
Espectáculos . . . . .	676



MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS — LISBOA



O magnífico edifício do Sanatório Ferroviário na Serra da Estréla

## Nas Penhas da Saúde

# Um sanatório modelo

## para ferroviários construído pela C. P.

COM a assistência do sr. Ministro do Interior e outras personalidades oficiais de categoria, entre as quais os srs. Engenheiro Cancela de Abreu, Ministro das Obras Públicas e Comunicações e membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; dr. Trigo de Negreiras, sub-secretário de Estado da Assistência; dr. José Alberto de Faria, Director Geral de Saúde; general Raúl Esteves, membro do Conselho Directivo da nossa revista e do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Fausto de Figueiredo, do mesmo

Conselho de Administração e Director da Sociedade Estoril, — acaba de ser inaugurado, num sítio encantador, a meia encosta da Serra da Estréla, entre a Covilhã e as Penhas da Saúde, o modelar Sanatório para Ferroviários, mandado construir pela C. P., a-fim-de lá internar o seu pessoal enfermo ou com precisão de repouso.

Por Decreto n.º 9.787, de 11 de Junho de 1924, foi criado junto de cada Emprêsa Ferroviária um «Fundo de Assistência Ferroviária», constituído pela percentagem de 1% sobre as receitas totais da Emprêsa, destinado ao tratamento dos agentes porta-

dores da tuberculose e à construção de Sanatórios.

Mais tarde, em 1926, por acordão do Supremo Tribunal Administrativo, perante recurso das Empresas Ferroviárias que não concordaram com a doutrina do referido Decreto n.º 9.787, foram as Empresas dispensadas do pagamento da referida percentagem de 1% e, consequentemente, deixou de existir o «Fundo de Assistência» que fôra criado.

A C. P., porém, continuou a destinar, das suas receitas, a verba equivalente a tal percentagem, para auxílio ao seu pessoal tuberculoso, nomeando então uma Comissão Especial de Assistência, encarregada de superiormente orientar os socorros a prestar ao seu pessoal, a qual, obedecendo ainda ao espírito do Decreto já citado, promoveu a construção do Sanatório Ferroviário da Covilhã, custeada apenas com as receitas que a C. P. lhe destinava.

A construção do Sanatório, e mais dependências anexas, teve o seu início em 1929 e terminou em 1936. Circunstâncias diversas e estranhas à C. P. não permitiram a sua laboração imediata, sem que, contudo, o Conselho de Administração da C. P. deixasse de diligenciar pô-lo em exploração, no mais curto prazo de tempo possível, o que se fez agora; tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses levado a cabo o seu primitivo intento, ao qual sempre dispensou toda a atenção que uma tão importante obra de assistência lhe merecia.

O Sanatório foi, pois, construído à custa da C. P. e arrendado á Sociedade Portuguesa de Sanatórios, L.ª, que ficou com a obrigação de receber todos os doentes necessitados de tratamento de altitude que a C. P. entenda dever mandar internar.

O Sanatório, que é o mais alto do país, pois fica situado a 1250 metros de altitude, tem capacidade para 170 pessoas à von-

tade e possue instalações modelares, tanto pela higiene como pelo conforto.

Há quartos para duas, quatro e seis camas, consoante a categoria dos doentes.

A direcção do novo sanatório poz à disposição da Assistência Nacional dos Tuber- culosos 50 camas.

É superiormente dirigido pelo professor Lopo de Carvalho e possue a aparelhagem mais moderna para o tratamento da tuberculose pulmonar e osteo-articular. A montagem dos serviços de desinfecção é perfeitíssima.

Dirigido, pois, por um corpo clínico dos mais competentes, dotado do melhor material e aparelhagem da especialidade, o Sanatório dos Ferroviários, nas Penhas da Saúde, é uma estância admirável, que faz honra à C. P., constituindo um benefício importante concedido ao seu pessoal e um exemplo, que merecia ser imitado, nas devidas proporções, em outros ramos de actividade no nosso País.

\* \* \*

Os srs. Ministro do Interior e das Obras Públicas e Comunicações e sub-secretário da Assistência Social, directores do Sanatório e o Governador Civil de Castelo Branco e outras entidades foram conduzidos, em comboio especial à Covilhã, onde chegaram às 12 horas do dia 11 do corrente, afim de inaugurar o referido estabelecimento clínico.

Os visitantes eram aguardados, na estação do caminho de ferro, pelas autoridades locais.

Formou-se em seguida um cortejo de automóveis, que se dirigiu às Penhas da Saúde, onde às 13 horas foi servido um almoço, no fim do qual falou o sr. dr. Luiz Baptista, presidente da Câmara Municipal da Covilhã, para enaltecer a obra, que pouco depois as entidades oficiais inauguraram.

# Progresso Ferroviário

## do BRASIL

### Ligaçāo do Norte com o Sul do País

**E** grande o progresso ferroviário do Brasil. Ultimamente, os caminhos de ferro brasileiros entraram numa senda de desenvolvimento notável. Bastará dizer que se vai ligar ferroviariamente o Norte com o Sul do País. O chefe do governo acaba de aprovar nêste sentido o Plano de Viação Nacional, que permitirá a realização desse importantíssimo problema, a respeito do qual assim se manifestou o Sr. Ministro da Viação:

«As ligações ferroviárias do Norte com o Sul do País vêm, há muito, sendo consideradas como empreendimentos do maior relêvo económico e reclamo da mais alta importância para a defesa nacional. Ultimamente, vinham tomando vulto os trabalhos dessas ligações, concedendo o Governo créditos diversos, orçamentários e especiais, com que foram retomadas e prosseguidas construções ferroviárias em diversas diversas regiões do Brasil. Esses recursos, entretanto, não permitiram a mobilização de todos os esforços para, em curto prazo, e segundo um plano preestabelecido de execução sistemática e desdobramento racional dos trabalhos, se concluíssem todas as linhas, prolongamentos e interligações necessárias reclamadas.

O Plano de Viação Nacional, aprovado pelo decreto n.º 24.497, de 29-6-34, fixando as directrizes do sistema ferroviário brasileiro, foi a primeiro passo e o ponto de partida para a obra que vem realizando o Governo, no sector das vias férreas e que tomará agora vulto excepcional, com a intensificação dos trabalhos das construções das ligações do norte com o sul, cujo Plano Quadrienal, organizado pelo D. N. E. F., acaba de ser aprovado pelo decreto-lei n.º 6.646, de 29 de Junho passado. Foram consideradas, no plano Quadrienal, como de maior importância, as seguintes ligações, com trechos em

tráfego, em construção e por atacar: a) Rio-Natal, com 3.739 quilómetros; b) Rio-São Luiz do Maranhão, com 3.708 quilómetros; c) Recife-São Luiz do Maranhão, com 2.423 quilómetros.

Além dessas ligações principais, outras de menor vulto e extensão foram previstas, como as seguintes: a) da E. F. Nazaré com a V. F. F. Leste Brasileiro, com 58 km.; b) da E. F. do Piauí com a E. R. São Luiz-Teresina, com 170 km.; c) da E. F. Mossoré com a Rêde de Viação Cearense, com 94 km.; d) de Alagoinhas a Feira de S.ª Ana, na Viação F. F. Leste Brasileiro, com 82 km.. Foi ainda incluída a importante variante Cruz das Almas-Conceição da Feira, na V. F. F. Leste Brasileiro, com que se encurtará o percurso da ligação Rio-Natal, evitando-se também o tráfego em trechos de condições técnicas desfavoráveis à tração, e prevista a conclusão do prolongamento da E. F. Central de Pernambuco até Afogados de Ingazeira.

Na ligação do Rio-Natal, não considerado o trecho de 236 km. Montes Claros-M. Azul, a cargo da E. F. Central do Brasil, estão em construções 304 km. em grande parte com o leito pronto, faltando atacar 96 km. entre o Saco da Onça e Monte-Azul. Há na ligação Rio-São Luiz do Maranhão (considerando-a a partir de Paraguassú, na V. F. F. Leste Brasileiro, por ser o trecho Rio-Paraguassú comum a esta e a Rio-Natal), em construção, cerca de 152 km. em grande com leito pronto, e 488 km. por atacar, estes no trecho Paulista-Terezina. Na ligação Recife-São Luiz do Maranhão há, no momento, em construção, cerca de 114 km. com uma extensão de 80 km. de leito pronto, e por atacar cerca de 337 km. Nas demais ligações secundárias variantes e prolongamentos, há serviços de prosseguimentos, que, agora, graças aos recursos concedidos, terão

maior intensidade e prazos certos para a sua conclusão.

O aspecto mais importante do Plano Quadrienal, é que a intensificação dos trabalhos não se faz simultaneamente, em todos os trechos com o mesmo ritmo. Ao contrário, foram cuidadosamente estudados os vários factores que teriam que influir na preferência, pela conclusão desta ou daquela ligação, ou dêste ou daquêle trecho. Assim, na primeira fase, intensificar-se-ão os trabalhos do trecho Saco da Onça-Monte Azul e providenciar-se-á a aquisição de trilhos para assentamentos, nos trechos das três ligações principais, já com leito pronto, e num total de cerca de 480 km. de linha, a serem incorporados à rede ferroviária do país. Na segunda ainda têm preferência os trabalhos das ligações principais, prevendo-se a conclusão do trecho Saco da Onça-Monte Azul, numa extensão de 96 km.; com o que se terá realizado a mais urgente e mais reclamada ligação ferroviária do Brasil: Rio-Natal. Na terceira, isto é, em 1946, são os trechos Campina Grande-Patos e Teresina Paulista, respectivamente, nas ligações Recife-São Luiz do Maranhão e Rio-São Luiz do Maranhão, para os quais convergirão os maiores esforços, a par dos trabalhos que se realizarão nas ligações secundárias, estando previsto o assentamento de linha, em cerca de 450 km. E, na quarta fase do Plano, chegarão a termo todos os trabalhos, e em especial os das ligações Rio-São Luiz do Maranhão e Recife-São Luiz do Maranhão, prevendo-se o assentamento de linha numa extensão de 1.027 km. distribuídos por sete trechos diferentes.»

Convicto de que o governo realiza, no momento, a maior obra ferroviária do país, o titular da Viação declarou ainda:

«Ter-se-á, assim, em quatro anos realizada, em extensão e vulto, a maior obra ferroviária do país. O total da despesa prevista para execução do Plano Quadrienal é de 665.032.810,00 de cruzeiros, sendo os recursos concedidos anualmente, mediante proposta do Ministério da Viação. É factor da maior importância, na execução do Plano Quadrienal, o fornecimento de trilhos, cuja aquisição no mercado norte-americano é por igual difícil e imperativa, mas não faltarão esforços do nosso governo e bôa vontade e cooperação da nação amiga para que, a tempo e em quantidade suficiente, não falte o material mais necessário à execução de tão patriótico e grandioso empreendimento.

Os recursos que o governo federal põe agora a serviço dêste Plano Quadrienal vêm dar mais um passo para a nacionalização do parque ferroviário brasileiro. Ajustado em objectivar o ideal que se propôs, de ligar entre si os sistemas regionais de transporte, que haviam resultado das influências federalistas excessivas, o governo do presidente Vargas não se poupa a esforços para alcançar o seu alto propósito político de criar a grande rede brasileira de caminhos de ferro.»

## Os nossos Caminhos de Ferro transportaram no mês de Junho

### 3.613.494 passageiros

Viajaram em Junho passado mais 347.529 pessoas que um ano antes.

Os caminhos de ferro nacionais transportaram, durante o mês de Junho dêste ano, 3.613.494 passageiros, contra 3.265.965, em igual mês do ano passado.

Também no transporte de mercadorias houve aumento, embora mais moderado. Assim, enquanto em Junho de 1943 o tráfego fôra de 439.174 toneladas tanto em pequena, como em grande velocidade, em Junho do ano decorrente, ascendia a um total de 446.077 toneladas.

### **Receitas totais do tráfego**

Em Junho do ano corrente as receitas totais do tráfego ferroviário, no continente, atingiram 51.781 contos contra 43.104, em Junho de 1943, correspondendo 17.125 contos ao transporte de passageiros e 34.656 ao transporte de mercadorias.

Durante o mês de Junho do ano corrente, foram vendidos 3.616.484 bilhetes para transporte de passageiros, mais 347.529 do que em igual mês de 1943.

O transporte de mercadorias atingiu 446.077 toneladas, mais 6.903 do que em Junho de 1943.

Em bilhetes vendidos, não contando com a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, é a Sociedade do Estoril que figura com maior número: 841.727, em Junho de 1944, contra 720.381, em Junho de 1943. A receita atinge 1.671 contos contra 1.455 em Junho de 1943.

Para a Companhia do Norte de Portugal, o número de bilhetes vendidos atingiu 288.637 em Junho de 1944, inferior ao registado em Junho de 1943, que foi de 291.988.

Para o Vale do Vouga, o movimento de passageiros é expresso por 135.321 bilhetes, vendidos em Junho de 1944, contra 127.614, em Junho de 1943.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses registou a venda de 2.146.601 bilhetes, em Junho de 1944, mais 202.945 do que em Junho de 1943.

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

CV

A «R.» diz:

— Estugarda, importante centro ferroviário para o exército alemão, foi bombardeada duas vezes em quatro horas e meia.

— Formações aéreas tomaram como objectivos as estações ferroviárias em Kaiserlautern.

— O S. Q. G. A. revelou que o exército americano está a usar novos canhões, entre os quais se encontra um obus de 240<sup>mm</sup> montado em rodas, que, normalmente, era conduzido em vagões de caminho de ferro.

— Bombardeiros médios atacaram linhas férreas e pontes no Vale do Pó e ao norte da zona de batalha na Itália.

— Aviões pesados das bases da Itália bombardearam um parque ferroviário de Rosenheim, entre outros objectivos.

— Caças-bombardeiros atacaram objectivos da rede de comunicações inimigas, cortando linhas férreas, e atacando comboios e transportes ferroviários na Honlada, Ocidente da Alemanha e nas áreas de Zwolle, Zutphen, Anerspoort, Neuss, Krefeld, Hamm e Lissendorf. Bombardeiros mé-

dios visaram a ponte do caminho de ferro em Moedijk, 24 kms. a sueste de Roterdão.

— A «R. A. F.» enviou uma formação de mil Lancasters e Halifax para atacar o grande centro ferroviário em Essen.

— Formações aéreas atacaram as linhas férreas de reabastecimento ao longo do sector Maizieres-les-Metz.

— No ataque á represa de Dieuze as bombas que atingiram o alvo fizeram uma enorme cratera do lado ocidental, produzindo assim uma avaria importante para o sistema de comunicações alemãs: a estrada e linha férrea nessa zona estão cobertas de água até á altura de 70 centímetros.

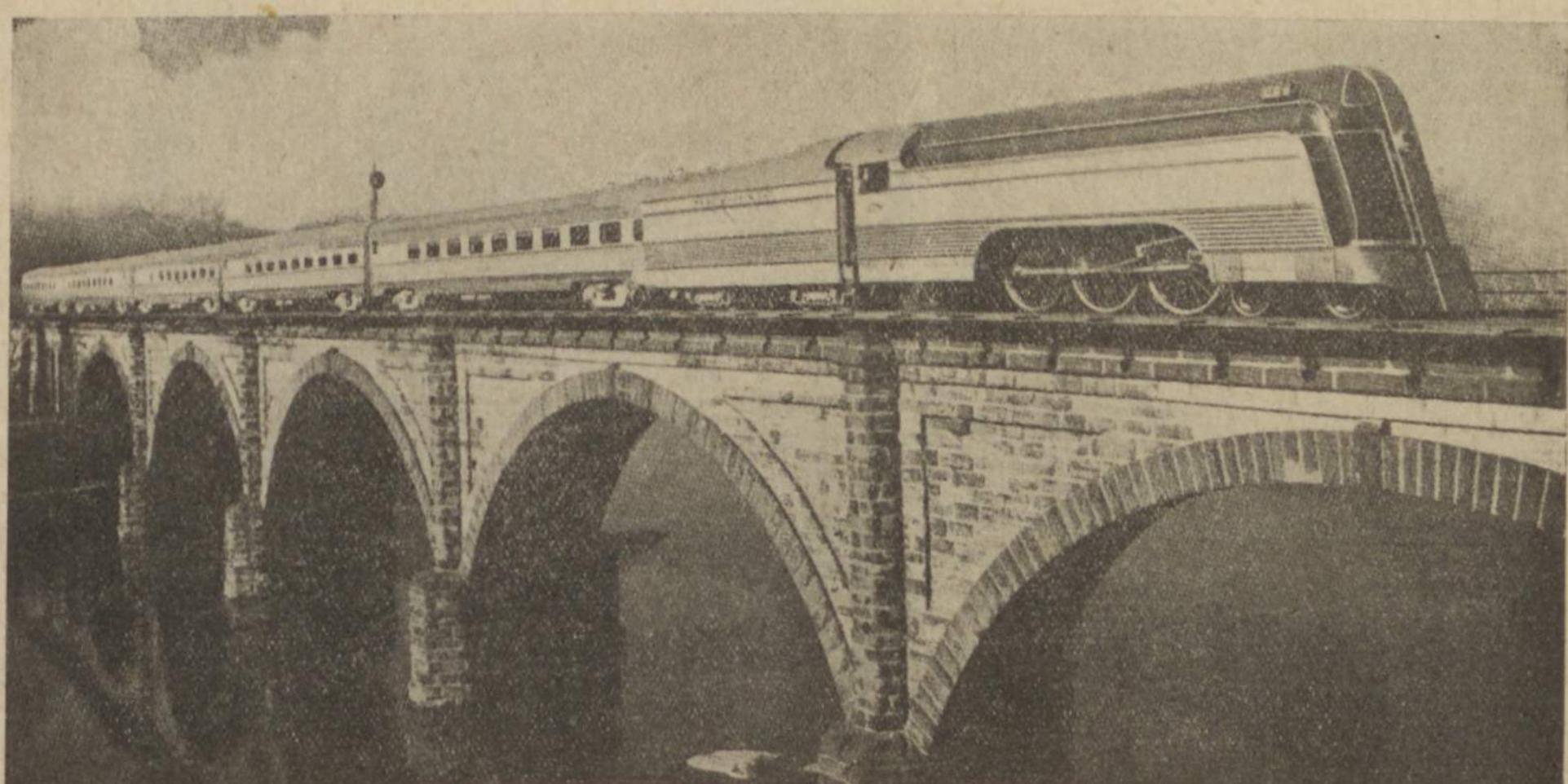
— Bombardeiros pesados atacaram instalações ferroviárias na Alemanha e parques ferroviários na região norte e ocidental da Hungria. Caças alvejaram outros objectivos ferroviários também na Hungria. Foi realizado um ataque a uma ponte ferroviária no norte da Itália. Caças-bombardeiros atacaram comboios de abastecimentos. Outros aparelhos atacaram um parque ferroviário em Maribor, no Jugoslavia.

— Um avião da armada inglesa atacou, de novo, as linhas ferroviárias na área de Volos, destruindo uma locomotiva e danificando outra.

— Bombardeiros da R. A. F. atacaram Neuss, cidade próxima de Dusseldorf, centro ferroviário e pôrto fluvial na margem ocidental do Reno. Neuss é um entroncamento de muitas linhas ferroviárias que partem para diversos sectores da linha Siegfried.

— Na região a oeste do Reno, os caças-bombardeiros cortaram linhas férreas em muitos pontos.

— O comunicado do S. Q. G. A. diz: «as nossas tropas combatem nos arredores de Hertogenbosch



Um comboio estilo aerodinâmico em uso nos Estados Unidos

e cortaram a linha férrea, tanto ao norte como ao sul da cidade. Uma poderosa formação de bombardeiros alvejou comunicações ferroviárias na Holanda e na Alemanha ocidental. Nas regiões de Hanover e de Cassel foram destruidas mais de cem locomotivas e muitos vagões de carga:»

— Bombardeiros pesados e médios atacaram pontes e comunicações ferroviárias no Vale do Pó. Aparelhos do Comando costeiro e dos Balcans bombardearam o tráfego ferroviário na Albania e na Jugoslavia.

— Aparelhos britânicos bombardearam o tráfego ferroviário na região de Katarine, na costa ocidental do golfo de Salonica. Foram destruidos dez vagões e uma locomotiva e outras concentrações de vagões.

— A cidade de Dortmund, que sofreu agora grandes ataques, era o mais importante centro de tráfego do Ruhr, depois de Duisburgo. As suas vias férreas e pôrto estavam a ser utilizados, em grande escala, para enviar abastecimentos para a frente ocidental. A sua destruição é especialmente grande á volta da principal estação de passageiros e do parque de mercadorias.

— Caças e bombardeiros atacaram transportes ferroviários na Alemanha ocidental. Mais de 1.200 bombardeiros pesados com uma escolta de 500 caças voltaram a atacar, de dia, os parques ferroviários de Hmam.

— Foram bombardeados parques de locomotivas e de vagões e cortadas linhas férreas, na Alemanha ocidental. Bombardeiros médios e ligeiros atacaram as pontes ferroviárias de Bad-Munster, Ens-Kirchen e Ahrweiler, e o entroncamento ferroviário de Nohfelden.

— Os soldados canadianos avançaram sobre Walcheren, depois de terem atravessado o caminho de ferro.

— A artilharia atingiu um paiol de munições próximo da via férrea principal, através de Aix-la-chapelle. Foram feitos repetidos ataques aos parques ferroviários na parte meridional da cidade.

— Na área da Renânia, bombardeiros ligeiros atacaram instalações ferroviárias, e entroncamentos e pontes na área de Sarrebruque.

— Atacando as comunicações no sector de Aix-la-chapelle, bombardeiros médios e ligeiros com escolta de caças, bombardearam a ponte do caminho de ferro que atravessa o rio Erst, em Greven-droich, bem como a ponte ferroviária em Ahrweiles.

— Bombardeiros pesados das bases da Itália atacaram os parques ferroviários de Banhida e de Szekesfehervar, na Hungria.

— Caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários nas áreas de Amesfoort e Appledoore, na Holanda.

— Bombardeiros médios e pesados alvejaram parques ferroviários em Bronzola, na Jugoslavia.



TO Bateria ferroviária pesada alemã em acção nas costas do Canal da Mancha

# O nosso número especial

## dedicado ao Vale do Vouga

Recebemos um amável e lisonjeiro ofício da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, Linha do Vale do Vouga, felicitando-nos pelo nosso número especial dedicado aos C. F. do Vale do Vouga.

Desvanece-nos, sobremaneira, a cativante gentileza, mas devemos confessar que, se algum êxito tivemos, o devemos ao concurso de todos que contribuiram para o referido número, e, em especial, à administração da Companhia e ao respectivo Director de Exploração, conforme já tivemos ocasião de salientar.

### Transcrições

O brilhante semanário regionalista *Defesa de Espinho* apreciou, em termos que muito nos lisongiaram, o nosso número especial consagrado ao Vale do Vouga.

Ao referir-se à súmula duma entrevista que o nosso enviado especial teve com o seu director, sr. Benjamim da Costa Dias, aponta um salto tipográfico que «estabelece certa confusão entre a «Liga dos I. Gerais de Espinho» e a «Liga de Defesa e Melhoramentos da Barrinha de Esmoriz» dando como pertencentes à primeira os nomes dos membros de direcção desta última colectividade».

Que nos releve o distinto jornalista o involuntário «salto».

\*\*\*

### De A Voz

«Esta revista, dirigida pelo nosso prezado camarada Carlos d'Ornellas, dedicou um excelente número aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga. É uma excelente monografia daquela linha, acompanhada de notícia dos concelhos por ela servida, com menção de grande parte do comércio local. Numerosas gravuras ilustram o texto d'este número, pelo qual felicitamos a direcção da revista.»

\*\*\*

### Do Diário da Manhã

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a mais antiga das revistas portuguesas, publicou, em 1º do cor-

rente, um número dedicado á região do Vale do Vouga, que é das regiões mais belas e industriosas de Portugal.

Constituem êste número umas 256 páginas, em que, afora a publicidade, se lê tudo o que toca às belezas naturais daquela região, ao seu comércio, á sua indústria, e, ao mesmo tempo, aos serviços prestados pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, no progresso dessa região. Todo o número, pelo seu aspecto e profusão de belas gravuras, honra os seus colaboradores, bem como as oficinas gráficas daquela conceituada revista.»

\*\*\*

### Das Novidades

«O excelente número agora publicado por esta acreditada *Revista*, profusamente ilustrada e constituindo um documentário cheio de interesse, é dedicado a Lisboa e ao Vale do Vouga, que atravessa uma das mais lindas e industriais regiões do país, e à obra de prosperidade dessa mesma região, realizado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

É uma justa homenagem a que gostosamente nos associamos.

Como no artigo de apresentação d'este número especial se escreveu, «a indústria e o comércio florescente do Vale do Vouga devem importante parte do seu triunfo aos Caminhos de Ferro da região». E ainda, por igual, o Turismo, ao qual o caminho de ferro, inaugurado em 1908, deu um notável impulso e largamente facilitou.»

Os nossos parabéns pelo excelente número aos seus organizadores.»

\*\*\*

### Do Jornal de Sintra

«Temos presente o n.º 1363 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* importante revista que trata de comércio e transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria

e turismo, e de que é director e proprietário o nosso prezado camarada Carlos d'Ornellas.

Contém esta edição especial 260 páginas, profusamente ilustradas e colaboradas. A capa, litografada e muito sugestiva, é da autoria de Ilberino dos Santos. Inteiramente dedicada aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, este número da *Gazeta* pode considerar-se uma edição monumental.

Parabens aos respectivos organizadores.»

\* \* \*

#### O Despertar (De Cambra)

«O n.º 1363 desta importante publicação que, sob a distinta direcção do sr. Carlos d'Ornellas, se publica na capital do País, é dedicada à região do Vale do Vouga.

Trata-se de um número especial de 256 páginas que muito enobrecem não só a direcção desta exaplêndida revista como uma «zona de trabalho que se impõe pela sua qualidade e grandeza, e persistência da sua gente laboriosa, hospitaleira e boa».

A Nação muito se enaltece com o trabalho digno da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.»

\* \* \*

#### De O Povo Algarvio

«Esta interessante revista acaba de publicar um excelente número, dedicado aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Neste número, além de inserir interessantíssimas fotografias sobre a mais pitoresca linha dos caminhos de ferro de Portugal, traz também alguns artigos de valor.

Apresentamos os nossos cordiais cumprimentos à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fazendo votos sinceros pelas suas prosperidades.»

\* \* \*

#### Da Vida Ribatejana

«Dedicado aos Caminhos de Ferro e à encantadora região do Vale do Vouga, recebemos o n.º 1363 desta exaplêndida revista de comércio e transportes, economia e finanças, engenharia, indústria e turismo, que o ilustre jornalista e nosso querido amigo sr. Carlos d'Ornellas dirige com muito brilho e inteligência.

É um belíssimo número de cerca de 300 páginas, impressas em bom papel e profusamente ilustradas, e a colaboração é variada e brilhante, como de costume. A capa é um interessante e artístico arranjo de Ilberino dos Santos.

Ao ilustre director e redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresentamos as nossas melhores felicitacões.»

#### Da Democracia do Sul

«Numa exaplêndida edição dedicada aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, publicou-se o n.º 1363 da importante «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*» com data de 1 de Outubro corrente.

Insere artigos descriptivos do valor e atividades das principais povoações servidas por aquela linha, uma das mais pitorescas do nosso país.»

\* \* \*

#### Da Gazeta de Coimbra

«Desta revista quinsenal acabamos de receber o seu número de 1 de Outubro.

Trata-se de um número especial, dedicado à região do Vale do Vouga, com 256 páginas, a que não falta a mais variada colaboração e um precioso documentário fotográfico.

Mais uma vez se verifica a superior orientação que, sábiamente, o seu Director, Carlos d'Ornellas, tem sabido manter.»

\* \* \*

#### Da Gazeta de Cantanhede

«O seu último número, de 256 páginas, inteiramente dedicado à região do Vale do Vouga, cujas encantadoras belezas são justamente ali salientadas, constitui um interessante volume de arquivo das indiscutíveis riquezas da famosa zôna que a linha do Vale do Vouga atravessa e serve. Muitas ilustrações, muitos artigos, importantes informes sobre o valôr artístico, cultural e industrial da linda região, num arranjo digno de louvor que lhe não regatemos.»

\* \* \*

#### Do Correio de Feira

«Com um sugestivo número de 250 e tantas páginas e uma capa belamente ilustrada, este antigo orgão defensor da classe dos ferroviários de Portugal festejou a passagem de mais um ano de publicação, dedicando êsse número aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Nas suas páginas encerra uma profusão de anuncios do comércio e indústria da região atravessada pela linha do Vouga, publicando artigos e referências descriptivas das terras beneficiadas pela mesma linha.

À Vila da Feira são dedicadas 13 páginas, algumas com a descrição das antigas Terras de Santa Maria, seu Castelo e mais vistas, outras ocupando cinquenta e tantos anuncios do seu comércio e indústria.

É um número que faz honra aos seus organizadores e à tipografia onde foi confecionado.»

## Os 60 anos do JARDIM ZOOLÓGICO e uma admirável Exposição de Crisantemos

Comemorou-se, há pouco, o 60.º aniversário da inauguração do Jardim Zoológico.

É uma data na vida da capital, onde o «Zoo» é uma das suas mais belas e preciosas atrações.

A importância do acontecimento foi assinalada com a presença do Chefe do Estado e dos srs. Ministros da Educação Nacional e das Colónias, além de outras individualidades de categoria.

Na sua visita, o sr. General Carmona descerrou uma lápide comemorativa dos 60 anos do Jardim, a qual tem gravados os nomes dos seus fundadores.

No salão nobre do Palácio das Laranjeiras, o sr. dr. Fernando Emídio da Silva, incansável e ilustre obreiro da grandeza do Jardim Zoológico, recebeu depois o Chefe do Estado, a quem dirigiu um brilhante discurso em que descreveu o ambiente político e literário de Lisboa no ano da inauguração do formoso parque.

Neste momento, o nosso Jardim Zoológico, em virtude da guerra, é um dos raros sobreviventes da sua espécie na Europa, devendo-se também o seu grau de desenvolvimento e situação privilegiada aos cuidados dos seus devotos zeladores, a quem enviamos os nossos parabens.

\* \* \*

Dias depois da festa do 60.º aniversário do Jardim, visitámos, a convite da respectiva administração, uma admirável exposição de crisantemos, constituída por 15.000 exemplares de opulentas flôres.

Como sempre, fomos recebidos com fidalga gentileza pelos srs. prof. dr. Emídio da Silva e Marquês de Fontes, que fizeram servir, no fim da visita, aos seus convidados, um finíssimo chá.

A Administração do Jardim teve a gentileza de nos enviar também um formoso ramo de crisantemos.

## Publicações recebidas

O Linho — Por Flávio Martins —  
(Edição da «Emprêsa Fabril do Norte, L.<sup>da</sup>»).

É um excelente guia sobre o linho para fibra e sua cultura, o livrinho que o sr. Flávio Martins escreveu e oferece aos nossos agricultores interessados na produção da preciosa planta textil. Trabalho de vulgarização no melhor sentido do termo, assenta em sólidas bases técnicas e científicas. Como tal deve ser lido, relido e decorado por todos os agricultores, pois lhes prestará grandes serviços.

## Há 50 anos

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

### Os caminhos de ferro na Inglaterra e nos Estados Unidos

No *Scriber's Magazine*, de Nova-York, vem publicadas uma serie de observações feitas pelo americano H. G. Prout, das quais a imprensa ingleza fala com louvor.

Damos aos nossos leitores algumas d'essas observações:

O caminho de ferro inglez é o meio de transporte melhor organizado do mundo, não propriamente o melhor, mas considerado como agente de execução, e é sobre isto que é mais completo nas suas diversas partes. As linhas inglezas em 1892 transportaram 67.200 passageiros por milha, enquanto que os americanos só transportaram 4.900.

As diversas condições a que um caminho de ferro deve attender são: a segurança, o preço das tarifas, a velocidade, a facilidade de comunicações, o conforto e a pontualidade. Em todas estas condições sobresaem os inglezes, excepto no conforto.

Sobre segurança, nos seis ultimos annos, os caminhos de ferro americanos teem feito dezaseis vezes mais victimas do que os inglezes. Este calculo é baseado na proporção dos passageiros transportados e se se considera falsa esta base, visto as viagens na America serem muito mais longas do que em Inglaterra, o numero de victimas seria ainda quatro vezes e meia maior, se olharmos ao movimento total dos comboios.

Com respeito ás tarifas, o auctor faz comparação muito minuciosa, servindo-se dos preços e das distancia, e demonstra que, enquanto que em Inglaterra os passageiros de 1.ª classe pagam um pouco mais pelos logares de luxo, 90 p. c. dos passageiros que tomam a 3.ª classe circulam, nas mesmas condições, mais barato do que na America.

Na especialidade dos habitos de cada paiz nota-se que em Inglaterra os maridos tomam em geral assignaturas de 1.ª classe, enquanto que as mulheres viajam em 3.ª no mesmo comboio, encontrando-se à saída.

Quanto à velocidade, os americanos ganham em certos comboios especiaes. Assim o expresso do Estado do Imperio percorre 440 milhas ou perto de 586 kilometros com uma velocidade média de 56,7 milhas ou 75,6 kilometros por hora, o que parece resultar de que os americanos obedecem mais a um sentimento de vaidade nacional do que ao de bem servir o publico. Mas tratando-se da velocidade que se realiza por dia em condições normaes, a Inglaterra fica acima da America, porque os comboios inglezes percorrem por dia 63.000 milhas com uma velocidade de 40 milhas ou mais por hora, quando nos Estados Unidos não se percorre por dia com esta velocidade senão 14.000 milhas. A Inglaterra tem um grande avanço na frequencia dos comboios.

No que se refere ao conforto, M. Prout verbera com vehemencia as linhas inglezas. As carruagens são mal iluminadas, quasi sempre apinhadas de passageiros que se vêem assim em contacto com pessoas por vezes desagradaveis. Os compartimentos são pequenas prisões, das quais se não pôde sair senão à chegada, sem comunicação alguma com o exterior, e se o passageiro quiser sair, puxa pela campainha d'alarme e tem que pagar uma multa de 5 libras.

Nas estações o caso é differente; as salas de espera são espacosas e commodes; a compra dos bilhetes é facil; os comboios formam-se rapidamente e os buffetes são bem organizados e melhor servidos que na America.

# Uma homenagem dos Ferroviários do Sul

## Aos Srs. Eng.<sup>os</sup> Vasconcelos Correia e Lima Henriques

Os srs. Engenheiros Lima Henriques e Vasconcelos Correia acabam de ser alvo duma significativa homenagem.

A direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, constituída pelos srs. Henrique Ermans, Luís de Oliveira Sêco, Pedro da Silva Marques, José Ferrão e Manuel António Baxinho, juntamente com os representantes das secções de montagem, torneiros, caldeireiros, soldadores, carpinteiros e pintores das Oficinas Gerais, homenageou aquelas duas ilustres individualidades, manifestando, assim, o seu profundo reconhecimento pela interferência que tiveram na decisão, tomada pela C. P., de integrar o pessoal operário, desde 1920 até agora na situação de eventual, no quadro geral, passando a considerá-los como usufruidores das regalias e direitos a que semelhante categoria dá lugar.

Aos srs. Engenheiros Lima Henriques e Vasconcelos Correia foram entregues, uma expressiva mensagem e os diplomas de sócios honorários do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal.

Os ilustres homenageados agradeceram, muito sensibilizados, tamanha prova de consideração e simpatia da parte dos trabalhadores debaixo das suas ordens, afirmando-lhes que podiam contar sempre com a sua boa vontade, dentro da justiça, da disciplina e do respeito.

## O 26.<sup>º</sup> aniversário da fundação da Companhia de Seguros ALENTEJO

Passa no próximo sábado, 18, o 26.<sup>º</sup> aniversário da fundação da prestigiosa Companhia de Seguros «Alentejo», a cujos dirigentes apresentamos desde já os nossos melhores cumprimentos de parabens, com votos de prosperidade.

Para comemorar tão faustosa data, a conceituada emprêsa seguradora promove um banquete, a realizar no próximo sábado, no Restaurante dos Grandes Armazens do Chiado, Rua do Carmo, 22, pelas 20 horas.

## BRINDES E CALENDÁRIOS

Com a esplêndida apresentação e factura de todos os seus trabalhos, a Litografia Nacional, do Pôrto, acaba de nos enviar um lindo calendário para 1944-1945, encimado pela reprodução de uma admirável tela do ilustre pintor João Reis. Agradecemos o interessante brinde.

# Os nossos mortos

DR. FERNANDO CARLOS CORREIA MANITTO TORRES

À hora de fecharmos a composição da nossa revista, fômos surpreendidos pela dolorosa notícia do falecimento do sr. dr. Fernando Carlos Correia Manitto Tôrres, estremecido filho do nosso presado amigo e distinto colaborador, sr. eng.<sup>o</sup> Carlos Manitto Tôrres, e da sr.<sup>a</sup> D. Berta Correia Tôrres.

O falecido contava 27 anos e era natural de Setúbal.

Dotado de primorosas qualidades de carácter e de inteligência invulgar, formou-se em Direito com elevadas classificações e diplomou-se no curso de piano do conservatório de Lisboa. Exerceu o cargo de presidente da Associação Académica e promoveu há anos, nessa qualidade, uma iniciativa de intercâmbio cultural, assinalada pelo melhor êxito.

Classificou-se, recentemente, em primeiro lugar, no concurso para Adido de Legação no Ministério dos Negócios Estrangeiros, cargo em que afirmou logo as suas excepcionais qualidades de trabalho e de inteligência, revelando-se funcionário modelar.

Sucumbiu a uma longa e cruel doença.

A seus dolorosos pais, irmão e mais família, apresenta a *Gazeta* a expressão mais sentida do seu pesar.

O funeral do inditoso moço realiza-se amanhã, 17, às 14,30 da rua Alves Correia, 37-1.<sup>o</sup>, para a ponte dos vapores do Cais do Sodré, com destino a Setúbal, (sítio da Boa Morte) de onde o prêstito fúnebre seguirá, pelas 16,30, para o cemitério local, onde o corpo ficará depositado em jazigo de família.

## ESTAÇÃO LISBOA-RÊGO

Abriu ontem ao público a nova estação de Lisboa-Rêgo, que substitue o antigo apeadeiro. A nova estação, situada no local onde estava o cais do Rêgo, destina-se agora à serviço de passageiros de comboios tranvias até Azambuja e Lisboa-Rossio, e de mercadorias, mas não serão aceitas remessas de detalhe, enquanto a estação não tiver condições para as armazenar. Os comboios de longo curso também ali não param, por enquanto.

Assistiram os srs. Adriano Monteiro, chefe da 1.<sup>a</sup> circunscrição, e Sanches Miranda, inspector da 2.<sup>a</sup> secção de Serviço Geral (Movimento). Inaugurou a estação, como passageiro, o sr. Armando Rodrigues Santos.

## PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 247, 2.ª série, de 23 de Outubro de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1944 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 257.887\$60, como liquidação desta garantia.

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 11 do corrente, foi nomeado o engenheiro director dos caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, para ir em missão oficial de serviço ao estrangeiro, com a ajuda de custo diária de 600\$00 e o direito ao reembolso das despesas de transporte.

O «Diário do Governo» n.º 253, 2.ª série, de 31 de Outubro de 1944, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso de provas práticas para desenhadores de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo» n.º 96, 3.ª série, de 26 de Abril do corrente ano:

- 1 — Vivaldo Augusto Casanova.
- 2 — João Ernesto de Jesus Pereira Gonçalves.
- 3 — Manuel Maria Mourato.

O presente concurso é válido para o preenchimento da vaga existente e das que se produzirem durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1935.

O «Diário do Governo» n.º 248, 2.ª série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

## Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de 17 do corrente, de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, os seguintes projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

De aditamento à tarifa especial n.º 8/108 de grande velocidade, com o acordo de todas as empresas ferroviárias, pelo qual são alterados para 1\$20 e 2\$00 os preços de 1\$10 e 1\$60 que actualmente se cobram pela camionagem de volumes até 10 quilogramas e de mais de 10 até 20 quilogramas, respectivamente, para vigorarem em todas as localidades onde

existem contratos de serviço combinado, à excepção de Lisboa, Pôrto e Loulé;

De aditamento à classificação geral de mercadorias, pelo qual é tornada extensiva a aplicação da nota (10) da referida classificação às rúbricas constantes do mesmo projecto.

O «Diário do Governo» n.º 253, 2.ª série, de 31 de Outubro de 1944, publica o seguinte:

Declara-se que a publicação do despacho aprovando o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, feita a p. 5980 do «Diário do Governo» n.º 248, 2.ª série, de 24 do corrente, deve ser corrigida como segue:

O preço indicado para a camionagem de volumes até 10 quilogramas é de 1\$50, e não de 1\$20, como foi publicado.

O «Diário do Governo» n.º 247, 2.ª série, de 23 de Outubro de 1944, 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, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 117 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 235,745.73 e 235,870.00, 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 no lugar da Vila de Mealhada, freguesia de Vacariça, concelho de Mealhada e distrito de Aveiro, e confronta, ao norte com o ca-

# GLYCOL

## O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em sélos do correio, nome e morada

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

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

minho de ferro, ao sul e nascente com a Junta Nacional do Vinho e ao poente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Nacional do Vinho em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22.563.

O «Diário do Governo» n.º 253, 2.ª série, de 31 de Outubro de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, ém nome do mesmo Ministro, no adicional ao contrato a celebrar com Gregório José Lourenço para a troca de 3.596 toneladas de sucata por 4.500, a exportar para Espanha ao abrigo do Acordo Comercial Luso-Espanhol.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 91<sup>m²</sup>,60, à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 42,500,65 e 42,579,75, 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 Pinheiro da Bemposta, concelho de Oliveira de Azemeis e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Helena da Silva Oliveira e caminho de ferro, ao sul com servidão e caminho de ferro, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Helena da Silva Oliveira e José Tavares de Assunção.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22.562.

## 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



Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

## Restrição de viagens na Alemanha

Segundo o evidenciam os rendimentos, sempre crescentes, da Empresa de Caminhos de Ferro do Reich, assim como todos os seus relatórios dos anos passados, e, sobretudo, as experiências diárias de todos os viajantes, nos últimos tempos, registava-se, nas linhas ferroviárias alemãs, uma super-lotação invulgar, ocasionada pelo tráfego, sempre crescente, e pelo número diminuído dos comboios e as exigências exageradas feitas aos vagões disponíveis. E como aparecesse, assim, o perigo de que a massa do tráfego comum pudesse prejudicar transportes de várias importantes, a Companhia de Caminhos de Ferro do Reich resolveu levar a efeito uma restrição radical do tráfego civil, pondo em vigor medidas rigorosas sobre o direito de viajar. Está, portanto, largamente restringida, actualmente, a liberdade de viajar. Os civis necessitam de um certificado, por escrito, duma autoridade superior da administração da polícia ou do partido, antes de poderem adquirir os bilhetes para a viagem. Estes certificados só se conferem em casos especiais, rigorosamente determinados, — isto é, quando a viagem seja justificada por motivos de importância profissional ou comercial. Para viagens particulares, a licença só pode ser obtida, no caso de ser necessário um tratamento receitado pelo médico ou quando um acontecimento familiar importante torne a viagem necessária ou aconselhável. Além disso, uma vez por ano, cada alemão pode fazer uma viagem de férias. Esta viagem é registada na carta de vestuário, de maneira a excluir repetições. A população recebeu com calma as novas determinações, visto que já há algum tempo as condições nos caminhos de ferro as faziam prever.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Papá por acaso».

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

OLÍMPIA — Das 14 às 24 — «O fantasma invisível».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atrações, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

**Hotel Franco**

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

**DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS**

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

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES****LISBOA — Rua dos Douradores, 222**

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

**FALA-SE  
FRANCÉS****SEGUROS**

em todos os ramos

**A MUNDIAL**  
O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

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

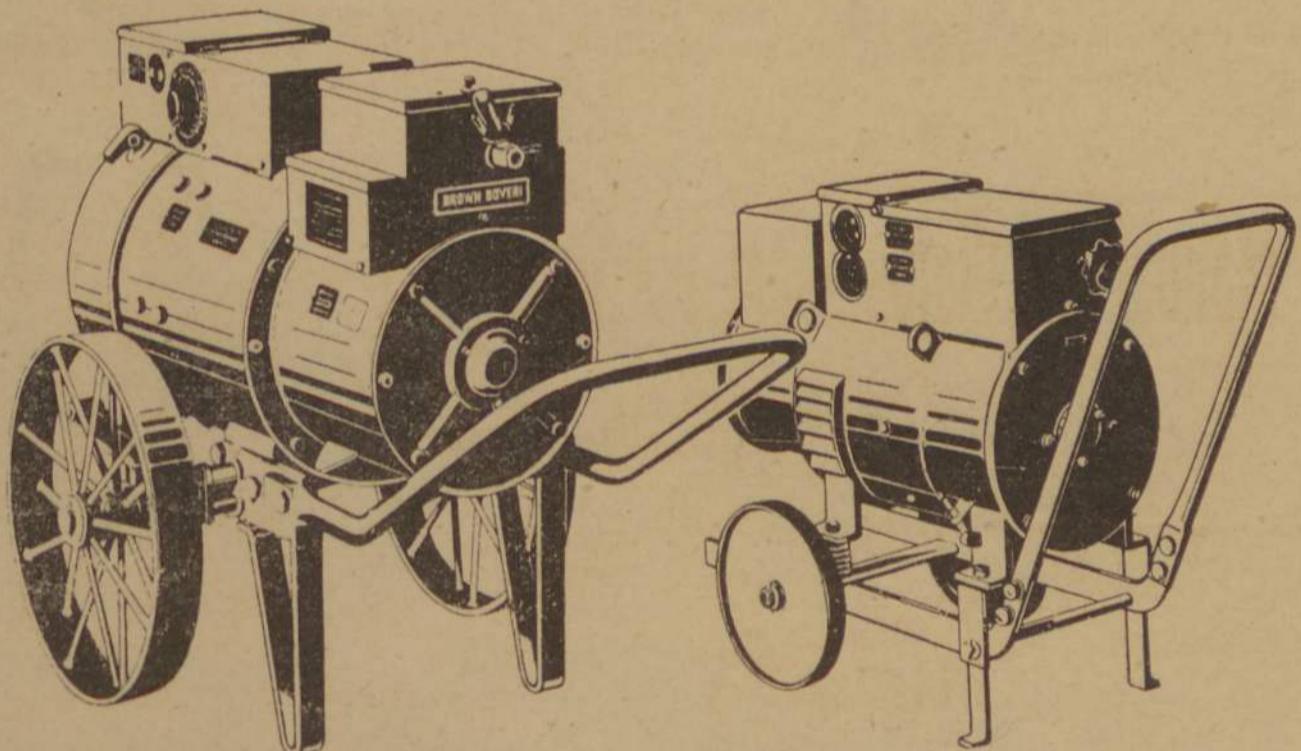
**Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia****B A D E N — S U I S S A**

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

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco

em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

**VINHO DO PÓRTO**

À venda em todos os hoteis, 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

**Rocha & Oliveira**

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

TELEFONES

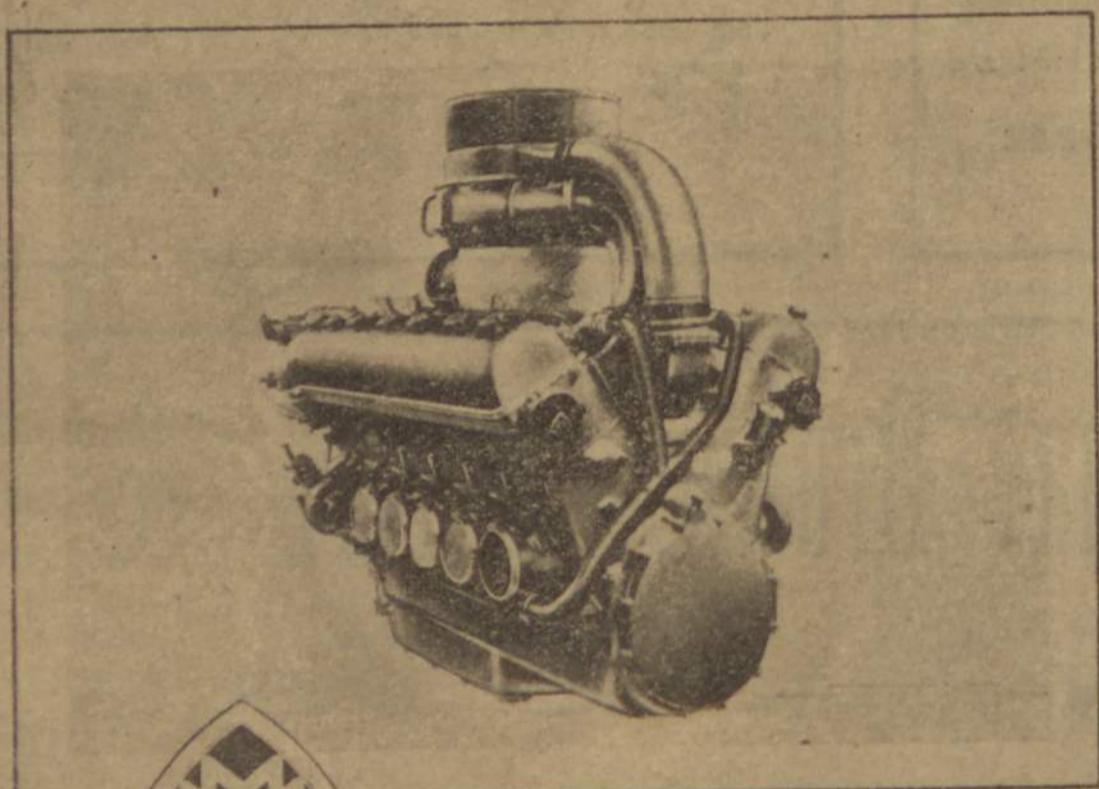
P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

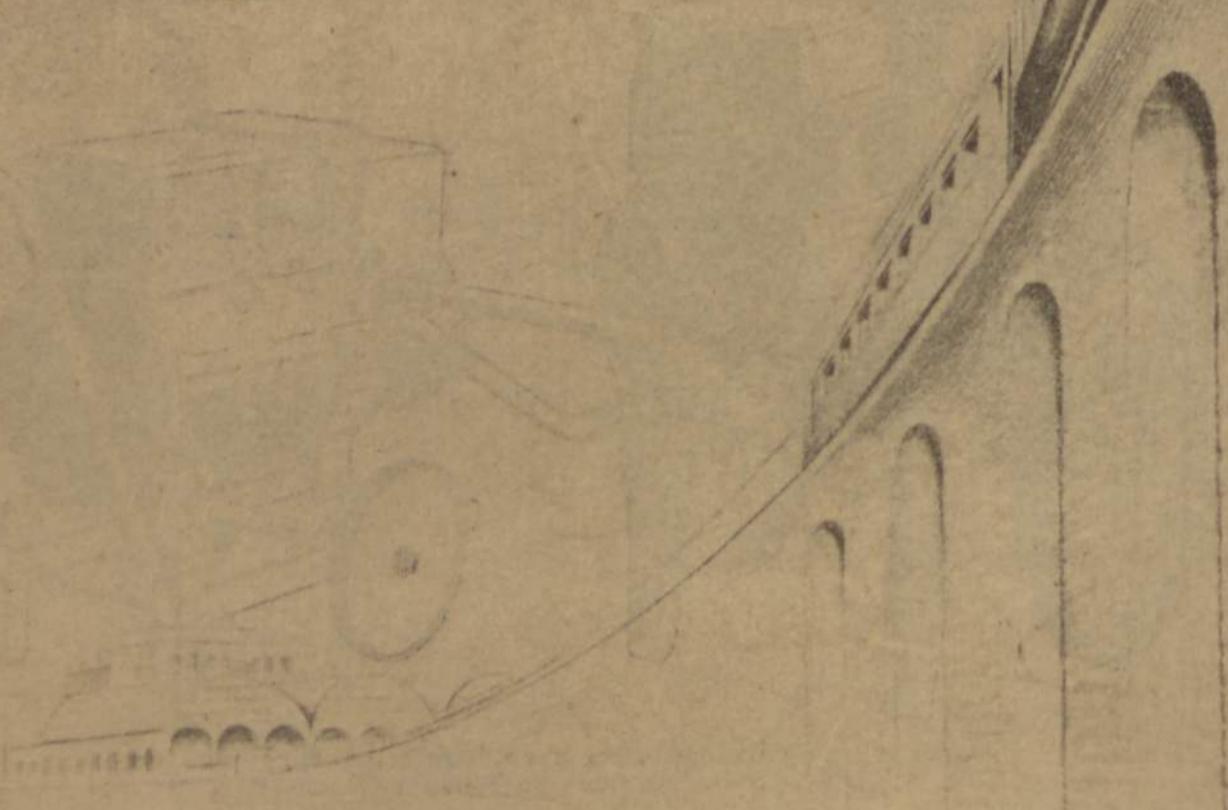
139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



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



# **Maybach**

**ACCIONAMENTOS  
PARA AUTOMOTORAS**

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