

18.^º do 57.^º ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1945

Número 1386

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 Transporte / Economia e Finanças / Turismo

Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

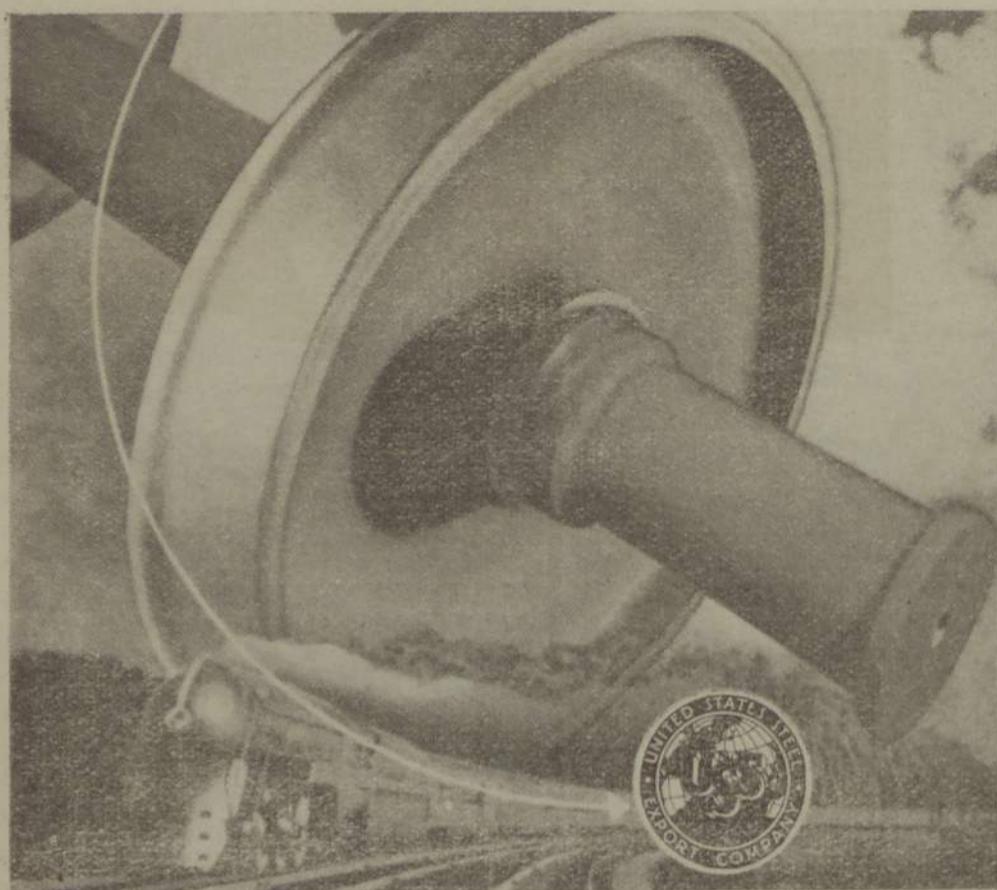
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL — O MATERIAL MAIS MODERNO

**O AÇO construirá o mundo de amanhã**

QUANDO viajar, desfrutará de maior conforto, segurança e rapidez. Muitas inovações no traçado das linhas e no equipamento ferroviário, resultaram de melhores aços novos que foram produzidos para preencher as exigências da guerra. Os aços U. S. Steel, aperfeiçoados pela guerra, estarão ao seu inteiro dispor.

UNITED STATES STEEL EXPORT COMPANY

* * 30 CHURCH STREET NEW YORK U. S. A. *

Ao Serviço do Mundo

LISBOA

Representantes: SANTOS MENDONÇA, Ltd.
e CASA CAPUCHO (só para tubos)

PORTO.

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-

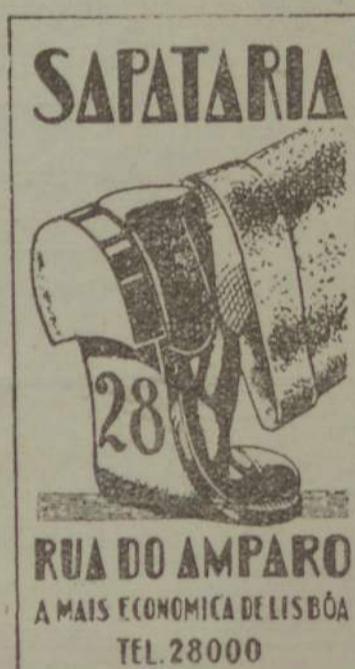
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

O Grande Problema É... UM LIVRO

do Prof. J. FRANCISCO RODRIGUES

SE QUERE TER AMIGOS E APRENDER
A ARTE DELICADA DE CONVIVER,
ADQUIRA-A

Dará o seu dinheiro por bem empregado



**"A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS"**

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da

VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Séca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

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 Sêca, 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, 54 — Telefone 893

1386

16 — SETEMBRO — 1945

ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVESES
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
ÁLVARO PORTELA

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
Major 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 ESTEVESES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Engenheiro Cancela de Abreu, Ministro das Obras Públicas e Comunicações	499
Velocidade, comodidade, segurança e economia, pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i>	500
Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	502
Vila Real de Santo António e a sua nova estação ferroviária	505
Coordenação dos transportes terrestres	506
O Jardim Zoológico de Lisboa e os seus notáveis melhoramentos	509
O combóio presidencial do México é o mais belo e luxuoso do Mundo	510
Há 50 anos	511
Caminhos de Ferro Coloniais	511
Linhas Portuguesas	511
Parte Oficial	512
Espectáculos	512

Engenheiro Cancela de Abreu



M I N I S T R O

DAS OBRAS PÚBLICAS

E COMUNICAÇÕES

NOUTRO lugar desta publicação inserimos o notável projecto de lei com que finalmente vai ser regularizada a coordenação dos transportes terrestres no país, apresentado recentemente ao Governo pelo sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ilustre engenheiro sr. Cancela de Abreu, e em seguida discutido e aprovado pela Assembleia Nacional.

Trata-se de um documento de alta importância não só para a vida dos caminhos de ferro mas também para a própria economia nacional.

Desde longa data que entre os caminhos de ferro e a camionagem se vinha travando uma luta surda, tenaz, verdadeiramente inglória para ambas as partes, principalmente para a primeira entidade que, durante um período, não relativamente curto, se viu quase completamente desamparada da atenção e da protecção dos Govêrnos.

Os caminhos de ferro têm uma função; outra é a da camionagem.

A dos caminhos de ferro consiste nos grandes transportes colectivos e na deslocação das grandes massas de mercadorias, ao passo que a função da camionagem tem por objectivo fazer e facilitar a ligação entre povoações que não estão ou não podem ser servidas pelos caminhos de ferro.

A camionagem, que beneficiou dum extraordinária protecção, pôde graças a essa protecção empreender uma luta que parecia não ter tréguas aos caminhos de ferro. Rebentou de novo a guerra. Começaram a diminuir as remessas de carvão da Inglaterra; a gazolina e os pneus começaram a faltar. Foi então e só então que o público, interrompidas numerosas

carreiras de camionetas, se voltou para os caminhos de ferro e a exigir-lhes o que nunca tinha reclamado dos outros transportes. Felizmente, e graças à prudência e à indiscutível competência das ilustres entidades que se encontram à frente dos destinos e da administração das nossas companhias ferroviárias, que o público não foi prejudicado, nem o comércio e a indústria foram lesados nos seus interesses. É que os nossos caminhos de ferro constituem uma organização superior, modelar.

De hoje em diante, os caminhos de ferro e a camionagem abandonam o campo inglório da luta e começam a servir melhor as exigências do público que viaja e os legítimos interesses das forças vivas da Nação.

A Coordenação dos transportes terrestres veio finalmente resolver um dos mais importantes problemas nacionais. Este alto serviço prestado à Nação fica-se a dever ao sr. Engenheiro Cancela de Abreu, actual Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ao Governo e à compreensão dos ilustres membros da Assembleia Nacional.

O sr. Engenheiro Cancela de Abreu, que antes se havia consagrado como um técnico de notáveis aptidões e rara competência, vem revelando agora, nas suas altas funções de Ministro das Obras Públicas e Comunicações, um excepcional talento não só na organização de serviços como também na arrumação de problemas que se encontravam à espera de solução condigna.

Neste momento em que o *Diário do Governo* acaba de consagrar o seu projecto de lei de Coordenação dos transportes terrestres, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* julgou por bem dirigir a S. Ex.^a estas modestas mas sinceras palavras de homenagem.

Velocidade, comodidade, segurança e economia

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

QUANDO os povos de luta se travam, pondo de parte todos os sentimentos humanitários, e só encontrando satisfação nos morticínios e nas destruições, a velocidade em terra, no mar e no ar, é factor essencial da vitória, está demonstrado. Mas nós, pacifistas impenitentes, odiando a guerra, acreditamos que os decénios a seguir ao prélio há pouco terminado, serão de calma, concórdia e altruismo, como os saudosos tempos dos primeiros lustros da nossa já longa existência. Afastaremos, pois, para bem longe de nós tudo quanto à guerra se refere, e trataremos apenas da velocidade em tempo de paz, no que diz respeito ao bem-estar da humanidade e aos seus efeitos sobre a economia do mundo.

Começaremos pelo líquido elemento, o mais importante para as relações entre os povos.

Se um grande paquete, provido de todo o conforto moderno, deslocando-se Atlântico em fora à velocidade de 28 milhas à hora, encontra as grandes vagas nas quais é fértil esse oceano, não é obrigado a afrouxar a marcha senão quando se trata de um verdadeiro temporal. Continua, portanto, implacavelmente a sua marcha contra essas montanhas de água, as quais vêm desfazer-se e pulverizar-se de encontro aos seus flancos. A segurança nada periga, por quanto o navio foi projectado e construído para tão ousados cometimentos. Mas a comodidade e o prazer de viajar desertam

de bordo *ipso facto*. A permanência nas dependências abertas do paquete, tão agradável quando o mar está calmo, torna-se impossível. Uma finíssima poeira de água salgada tudo invade e tudo ensopa. Forçoso é recolher ao interior do navio. Mas aí a vida também não é agradável. Com semelhante marcha, e com mar de vaga alta, só é possível caminhar socorrendo-se de qualquer sólido arrimo; os móveis leves e os objectos são constantemente deslocados e uma sensação de mal-estar e de insegurança todos invade, excepto os tripulantes já largamente experimentados.

Vejamos agora a segurança de marcha. À citada velocidade um paquete de 200 metros percorre uma distância igual ao seu comprimento em 15 segundos. Compreende-se bem os perigos que ameaçam essa povoação flutuante com tal marcha durante a noite, quando não há luar e qualquer ligeira bruma diminue a visibilidade. No caso do encontro com qualquer obstáculo inesperado a menor hesitação em manobrar, ou qualquer pequeno erro na manobra, pode ocasionar uma terrível catástrofe. Em tais ocasiões o oficial de quarto passa horas angustiosas, enquanto os passageiros dormem nos seus beliches inconscientes do perigo que correm a cada instante.

Se do vastíssimo líquido elemento passarmos para a terra firme veremos que, sobre boas estradas ou robustas vias férreas, bem conservadas, a comodidade pou-

co se ressente do aumento de velocidade. Mas as conseqüências de qualquer acidente, colisão, descarrilamento ou derrapagem, são evidentemente tanto mais graves quanto mais elevada for a velocidade de marcha.

No ar como os choques são raríssimos, e a principal causa de desastre é a queda do avião sobre o solo, a velocidade pouco influe na segurança e quase nada na comodidade. O ar é, como todos sabem, o elemento de eleição para as grandes velocidades.

Quanto à economia, já bastas vezes temos dito nestas colunas, e em outros lugares da imprensa, que a velocidade é inimiga da economia e afecta grandemente o custo dos transportes. O agravamento faz-se sentir sobretudo na condução de passageiros, os quais nunca se satisfazem com as velocidades oferecidas. As mercadorias, de per si, não se queixam e as reclamações dos expedidores e destinatários são sempre menos enérgicas do que as dos passageiros.

Mas êsses efeitos variam sensivelmente em terra, no mar e no ar.

É no mar, a via predilecta das grandes correntes internacionais do tráfego, onde são mais desastrosas, pois o líquido elemento opõe feroz resistência às grandes velocidades. O exemplo, já tantas vezes citado, dos gigantes dos mares — o «Queen Mary» e o «Normandie» — foi concludente.

Em terra, nas estradas e nas vias férreas, embora os seus efeitos sejam menos sensíveis do que no mar, os acréscimos de velocidade encarecem sempre o custo dos transportes e são, portanto, inimigos das baixas tarifas, sempre reclamadas pelo público, com razão ou sem ela.

Um combóio de mercadorias de 1.000 toneladas, obrigado a sustentar uma velocidade comercial de 60 quilómetros à hora, tornaria ruinoso êsse tráfego com as tarifas habitualmente aplicadas. Por outro lado, quando em combóios de passageiros

se passa da velocidade comercial de 60 para a de 80 quilómetros, as despesas de tracção aumentam em largas proporções. Semelhante acréscimo não é justificado quando se trata de ganhar 15 ou 20 minutos em uma viagem. O passageiro, em regra, serviço suburbano à parte, só viaja accidentalmente, e o excesso de despesa dá-se todos os dias, minando a economia dos caminhos de ferro.

A maior prudência é, portanto, de rigor. Infelizmente, mundo em fora, nos últimos decénios, os organismos ferroviários só têm pensado em aumentar a velocidade comercial dos seus combóios de passageiros. A realização dessas velocidades, é sempre acompanhada de pomposos réclames, e satisfaz o amor próprio dos engenheiros e altos dirigentes dos caminhos de ferro e aumenta o «prestígio» — ruinoso prestígio! — das companhias. Mas afecta gravemente a economia dos organismos ferroviários e a dos países onde exercem a sua actividade. Não raras vezes é o erário que suporta as conseqüências.

No ar, por enquanto, como já nestas colunas dissemos, só temos a considerar o serviço de passageiros. Os acréscimos de velocidade, em virtude do aumento da resistência do ar, mau grado as bem estudadas formas aerodinâmicas dos aviões, elevam em forte proporção o consumo de gasolina.

Resumindo. As grandes velocidades são particularmente incómodas no líquido elemento quando o mar não está calmo. Em terra e no ar pouco afectam a comodidade.

A segurança é grandemente diminuída no mar quando a visibilidade não é perfeita. Em terra êsse efeito é menos sensível, e no ar quase nulo.

Pelo que toca à economia pode asseverar-se que, em terra, no mar ou no ar, o aumento de velocidade eleva sempre o custo dos transportes e tem, portanto, graves repercussões sobre a economia do globo — ora tão abalada e tão carecida de reconstituição.

Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

II

EM Janeiro de 1892 a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses suspendeu o pagamento do juro das suas obrigações. Os credores da Companhia, por dívida flutuante e seus juros, em 31 de Dezembro de 1893, eram os seguintes :

e quem é que suportou os seus encargos, principalmente os relativos à dívida flutuante exigida pelos credores, para que a Companhia se pudesse reconstituir, a Bem do Interesse Nacional?

Unicamente os obrigacionistas e accionistas da Companhia, como se vai demonstrar.

Quando a Companhia suspendeu o pagamento dos juros das obrigações, a quantidade que havia em

ENTIDADES	Capital	Juros de 5 %	Total
Merchant Banking Company Lim.	108.000\$000	11.258\$625	119.258\$625
Banco de Portugal	710.600\$000	66.268\$588	776.868\$588
Sindicato Português (promisórias ao portador) . . .	1.355.139\$663	74.591\$603	1.429.731\$266
Empreiteiros do Caminho de Ferro da Beira Baixa . . .	1.390.872\$965	11.1095\$777	1.501.968\$742
Montepio Geral.	329.400\$000	1.398\$825	330.798\$825
Sociedade Geral Agrícola e Financeira de Portugal . . .	385.463\$819	36.857\$844	422.321\$463
Govêrno Português	4.829.199\$631	669.185\$541	5.498.385.172
Soma	9.108.676\$078	970.656\$603	10.079.332\$681

Estes créditos, depois de devidamente rectificados, ficaram em 10.007.129\$765, sendo 5.498.285\$172 pertença do tesouro português e 4.508.744\$593 dos restantes credores mencionados.

Havendo a Companhia sido coagida, principalmente por credores estrangeiros, a pagar-lhe a dívida respectiva, existente em Dezembro de 1892, e não estando habilitada a poder fazê-lo, foi por isso declarada em estado de cessação de pagamentos, por sentença do Tribunal da Comarca de Lisboa, de 13 de Novembro de 1893, do que resultou o convénio entre a Companhia e os seus credores, como consta do *Diário do Govêrno*, número 243, de 25 de Outubro do referido ano.

Em que bases, porém se fez o referido convénio

circulação, todas do valôr nominal de 300 francos ouro, cada uma, era a seguinte:

Do juro de 3 por cento.	577.069
Do juro de 4 por cento.	97.796
Do juro de 4,5 % (1. ^a série)	94.510
Do juro de 4,5 % (2. ^a e 3. ^a séries)	48.252
Soma.	817.627

No convénio, porém, em virtude de não terem entrado para o efeito de se saber qual a quantidade de obrigações consideradas em circulação, as que existiam em caução ou por qualquer outra forma podessem entrar nos cofres da Companhia ou a esta pertencessem, visto que todas haviam sido anuladas, só

foram consideradas nas condições de poder circular 798.628.

Pois a estas obrigações, pelas condições estabelecidas nas bases do convénio, impôz-se o seguinte sacrifício:

As 94.510 do juro anual de 4,5 %, reduziu-se este juro para 3 por cento, e as 703.118 restantes foram convertidas em obrigações privilegiadas de 1.º e 2.º grau, sendo 234.373 de 1.º grau e juro de 3 %, e 468.745 de 2.º grau, de juro variável, que nunca poderia ir além de 3 %, todas do mesmo valôr nominal, (uma espécie de dividendo) razão porque estiveram muitos anos sem receber absolutamente nada — e apenas o juro por inteiro de 3 % em 1910, obrigações estas de 2.º grau, que, em 31 de Dezembro de 1931, estavam reduzidas a 346.309, e que pela reforma financeira da Companhia, aprovada pelo Decreto n.º 20.692 do referido dia 31 de Dezembro, foram convertidas em 37.203 obrigações do mesmo valor nominal de 500 francos, cada uma, porém francos franceses e não francos ouro, e juro de 6 %, ou seja uma redução de cerca de 90 % do capital de cada obrigação!

O passivo da Companhia, apresentado em 11 de Novembro de 1893 para efeito do convénio com os seus credores, era o seguinte:

Referente a obrigações	78.563.106\$000
Dívida flutuante	10.079.332\$581
Garantias do Governo	997.330\$863
Companhias de Caminhos de Ferro Espanholas	1.356.520\$851
Soma total	90.996.290\$395

Verifica-se, assim, que o passivo da Companhia, a quando do convénio, era de 90.996.290\$395, sendo a sua quase totalidade 78.563.106\$000 constituída por capital obrigacionista (*ouro*).

Para arrumação da dívida flutuante e liquidação de outros encargos, nas condições do convénio, ficou estabelecido emitirem-se 211.210 obrigações privilegiadas de 1.º grau e juro de 3 %, as quais foram distribuídas da seguinte forma: 50.000 obrigações, para resgatar todos os encargos contraídos pela Companhia relativamente às linhas da Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid-Cáceres-Portugal e da Companhia do Caminho de Ferro do Oeste de Espanha; 13.714 obrigações, para resgatar todos os encargos contraídos pela Companhia Real à Companhia do Grande Central Espanhol; 1.282 obrigações, para reconstituir o fundo da caixa de reformas e pensões dos empregados da Companhia; 14.867, para ficarem em carteira, a fim de constituir um fundo de reserva extraordinário; 72.718 obrigações, entregues ao Governo, para pagamento e liquidação total da dívida flutuante ao tesouro português, ao preço de 75\$610 réis cada uma e 59.629 obrigações, entregues aos restantes credores da dívida flutuante, para liquidação total da referida dívida, obrigações que foram igualmente entregues ao preço de 75\$610 réis cada uma.

O Estado recebeu, portanto, tudo quanto a Companhia lhe devia.

Nada perdeu.

O mesmo sucedeu a todos os restantes credores.

¿ Quem foi, pois, que se sacrificou, para que a Companhia pudesse cumprir as cláusulas do convénio, e ainda para que se quebrassem as algemas que lhe tinham sido impostas pelos credores estrangeiros ?

Unicamente os accionistas e obrigacionistas da Companhia !

Os accionistas, por durante 54 anos não terem recebido remuneração alguma do seu capital, o que representa uma assistência prestada ao País num montante superior a dois milhões de contos, tomando-se por base um dividendo de 5 %, juros compostos, e à desvalorização da nossa moeda — e os obrigacionistas, pela redução forçada que sofreram em tão volumoso capital, representado em francos ouro, grande parte sem receber juros, e que depois foi transformado em francos franceses !

Pode-se, pois, dizer e afirmar, sem receio de qualquer contestação, que a reconstituição da Companhia e o facto desta ter podido cumprir com as cláusulas apertadas do convénio, deve-se única e simplesmente ao sacrifício imposto aos obrigacionistas e accionistas da empresa.

É necessário, portanto, que o País inteiro tenha conhecimento de tão importante sacrifício imposto aos accionistas e obrigacionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e que seja prestada a estes a devida justiça.

Verifica-se, por conseguinte, que a liquidação da dívida flutuante e arrumação doutros encargos, existentes à data do convénio de 1894, e as consequências deste, tudo foi suportado pelos accionistas e obrigacionistas da Companhia: os accionistas por, desde 1889 até 1944, apenas terem recebido 2 francos de dividendo em 1910, e uns escassos dois por cento, em 1943; os obrigacionistas, principalmente os possuidores das 468.745 obrigações que foram convertidas em obrigações de segundo grau, visto que tiveram quase, como demonstrado fica, a perda total do seu capital, a quando da reforma financeira da Companhia, em 31 de Dezembro de 1931.

¿ Porque se vem, então, dizer que o Estado tem auxiliado muito as empresas de caminhos de ferro ?

¿ Se o Estado nunca se dispensou de receber todos os impostos e adiantamentos feitos, acrescidos dos respectivos juros, e se não tem autorizado o aumento das tarifas, conforme se tem pedido e insistido, para se poder fazer uma exploração lucrativa, de maneira a melhorarem-se todos os serviços a bem do interesse público e ao mesmo tempo remunerar-se o capital accionista, e se se tem obrigado a Companhia a cumprir todas as cláusulas da concessão, depois mesmo da concorrência da camionagem, como se a exploração se continuasse a fazer em regime de monopólio absoluto, em que é que tem consistido o auxílio pres-

tado pelos Govêrnos, desde a existência dos caminhos de ferro em Portugal?

Como elucidação deve-se dizer que, em 1910, último ano da existência da Monarquia, foi este o primeiro ano em que se começou a distribuir dividendo aos accionistas, e que, desde determinada data, depois da implantação da República, em virtude do Estado possuir mais de metade do capital accionista e as 72.718 obrigações privilegiadas do 1.º grau com que se conseguia sempre o número necessário para a Assembleia Geral dos Obrigacionistas poder funcionar em Paris, pôde dizer-se que, praticamente, a administração da Companhia era de facto exercida pelo Estado, que teve como seus representantes, desde a implantação da República, entre outros, os seguintes categorizados vultos do regime republicano: Dr. Sidónio Pais, Dr. Duarte Leite Pereira, Tomé de Barros Queiroz, João Chagas, Dr. Domingos Leite Pereira, Dr. Germano Martins, Jorge de Vasconcelos Nunes, Victorino Godinho, Manuel Goulart de Medeiros, Francisco de Pina Esteves, etc., etc., etc..

Não se pode negar que, implantada a República, os seus dirigentes não tivessem tido o maior cuidado na escolha que fizeram, e diga-se em abôno da verdade, que acertada, dos representantes do Estado para a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — a mais forte organização ferroviária do País.

E não é de estranhar que assim tivessem procedido, em face dos violentos ataques que a propaganda republicana havia feito à Administração desta Companhia, durante o regime monárquico.

Desde João Chagas, o panfletário e crítico mordaz contra a administração dos homens públicos da Monarquia, até ao consideradíssimo comerciante da Praça de Lisboa, Tomé de Barros Quiroz, as figuras

mais representativas do regime republicano foram especialmente mobilizadas para a Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Entre os honrados nomes, acima apontados, figura um que foi Presidente da República e quatro que foram Presidentes do Governo, uma, duas e três vezes.

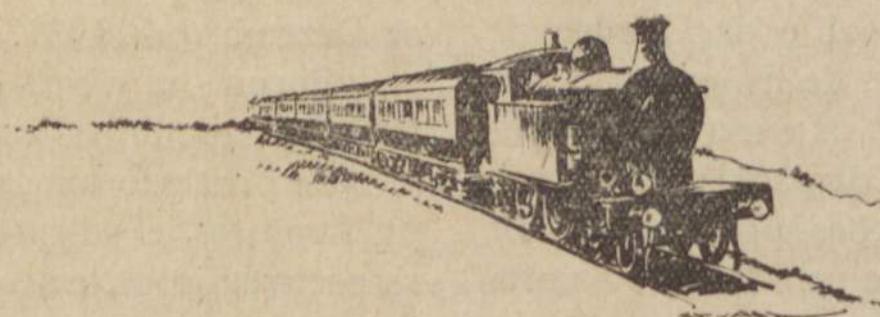
Além disso, teve como comissário do Governo o sr. dr. Ginestal Machado e ainda como engenheiro consultor o sr. António Maria da Silva, que também foram presidentes do governo.

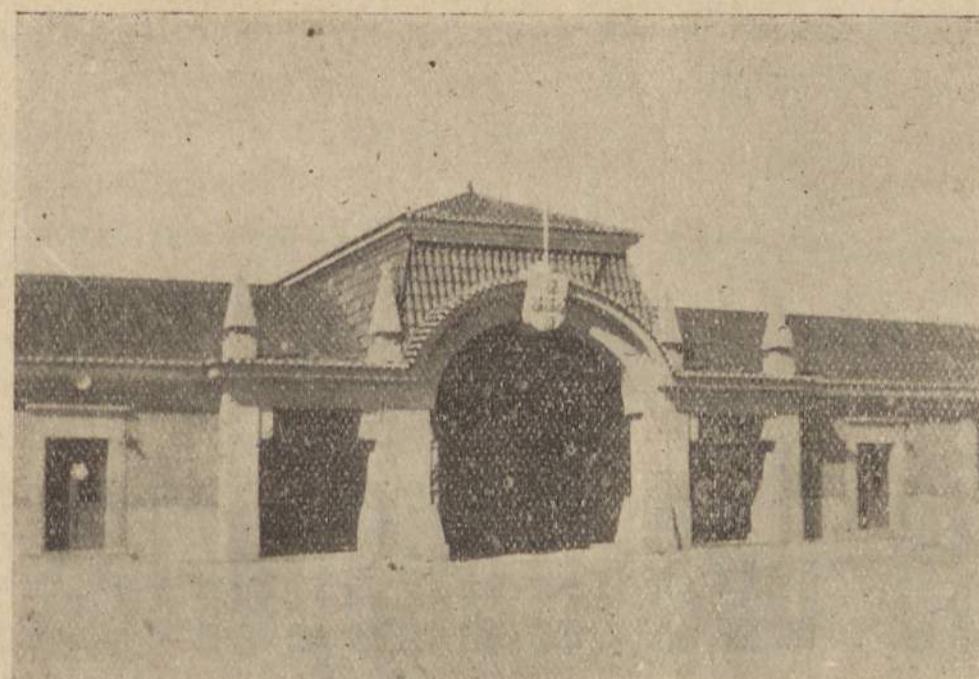
Acresce ainda a circunstância do Governo ter tido sempre o direito, consignado nos Estatutos, desde a convenção de 1894, de poder suspender e anular as deliberações da Companhia sobre a emissão de títulos, arrendamento ou aquisição de linhas, contratos de empreitadas gerais ou quaisquer outros actos de administração contrários às Leis, nos termos dos contratos e diplomas de concessão existentes ou aos Estatutos.

Se o Estado tem tido sempre tão forte representação na Administração e Conselho Fiscal da Companhia, acrescida de um delegado especial (comissário do Governo) que assiste a todas as reuniões do Conselho de Administração e ainda com a faculdade de poder suspender e anular qualquer acto de administração da mesma, seria de aconselhar a nacionalização dos caminhos de ferro e o Estado passar a explorá-los por sua conta?

Se não, o que há a fazer?

O que há a fazer é permitir à emprêsa que se formar para explorar a rede de caminhos de ferro do País o exercício da sua administração com uma certa liberdade, e que os encargos e impostos SEJAM EM TUDO IGUAIS OU SEMELHANTES AOS DA CAMIIONAGEM.





Pôsto fronteiriço de Vila Real de Santo António

Vila Real de Santo António

e a sua nova estação ferroviária

VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO tem agora uma nova e linda estação ferroviária. O progresso da terra e as suas exigências turísticas impunham êste melhoramento. Ao talento do arquitecto Cotinelli Telmo ficam a dever os nossos caminhos de ferro mais uma obra de beleza. A nova estação de Vila Real de Santo António é a melhor, a mais elegante do Sul do País.

À sua inauguração, realizada no dia 4 de Setembro, assistiu o sr. Ministro das Obras Públicas, que ali foi propositadamente e se fez acompanhar dos srs. Subsecretários das Obras Públicas e das Comunicações; engenheiro Vasco Ramalho, director geral dos Caminhos de Ferro; Henrique Bravo e major Mário Costa, da C. P.; Valentim Bravo, chefe do Material e Tracção do Sul e Sueste, e Pedro Campilho.

Os membros do Governo, que viajavam em salão reservado, foram recebidos na estação pelos srs. presidente do Município, Matias Gomes Sanches; vereadores; capitão do pôrto, presidentes de todas as câmaras municipais do Algarve, representantes do comércio e da indústria, pilotos, pessoal do farol, bombeiros, escuteiros, Mocidade Portuguesa, Legião, crianças das escolas primárias, e uma banda de músi-

ca, que tocou a «Maria da Fonte». Escusado seria acrescentar que muito povo se encontrava também ali presente.

Entre entusiásticas aclamações o sr. Engenheiro Cancela de Abreu cortou a fita simbólica, após o que foram visitadas as diversas dependências do belo edifício, que comprehende, além das repartições destinadas ao serviço interno e de expediente, as residências do chefe e do sub-chefe, gabinete da fiscalização do Governo, pôsto da Guarda Fiscal, sala de turismo, tabacaria e salas de espera. O átrio tem o chão de mármore e as paredes são forradas de azulejos.

Em nome da vila, saudou o sr. Ministro das Obras Públicas o sr. Presidente do Município, que invocou a memória do Engenheiro Duarte Pacheco, que era algarvio e iniciou as obras da estação.

O sr. Ministro das Obras Públicas visitou em seguida, a pedido do sr. Matias Gomes Sanches, as obras do pôrto, e prometeu dar seguimento aos planos de urbanização e porturário.

O dia 4 de Setembro foi um dia de grande festa para Vila Real de Santo António. De facto, a nova estação ferroviária constitue um melhoramento importantíssimo.

Coordenação dos transportes terrestres

Foram já publicadas no Diário do Governo
as bases da lei votada pela Assembleia Nacional

O Diário do Governo, de 7 do corrente, publicou as bases da lei referente à coordenação dos transportes terrestres. Como se trata de um importante diploma, com que se vai resolver finalmente um dos problemas mais importantes do país, reproduzimo-la na íntegra:

BASE I

O Governo, para se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, estabelecerá o plano de substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única, que abrangerá as linhas do Estado.

Esta concessão será feita à emprêsa que resultar da fusão das actuais, por acôrdo entre elas. O Governo promoverá este acôrdo e deve, em qualquer caso, tomar as medidas necessárias à satisfação do objectivo previsto na alínea anterior.

Na fusão das emprêsas e no contrato de concessão única serão sempre levados em conta e assegurados os direitos, expectativas e valores patrimoniais do Estado, quer resultem da sua posição nas emprêsas, quer das concessões existentes.

BASE II

À nova emprêsa incumbe realizar, além da exploração de toda a rête, conforme os progressos técnicos e comerciais, a transformação e reapetrechamento dessa rête, conforme plano por ela

proposto ou da iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros.

O plano deve prever tudo o que respeita à economia dos transportes ferroviários e, em especial a electrificação das linhas, na medida em que fôr julgada conveniente.

Para executar êste plano, pode o Governo facilitar à emprêsa a obtenção dos necessários meios financeiros e atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária.

BASE III

Feita a nova concessão, instituir-se á um sistema tarifário baseado em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem do transporte até à do destino, independentemente da bitola das vias, que apenas será tomada em conta para o pagamento das operações efectivas e necessárias de trasbôrdo de mercadorias. Poderão estabelecer-se sistemas tarifários especiais em pequenos percursos, linhas ou ramais com características e condições próprias que os justifiquem ou aconselhem.

BASE IV

O Governo, paralelamente à concentração da exploração ferroviária, promoverá, quando o interesse público o aconselhar, o agrupamento, por acôrdo, das emprêsas exploradoras de carreiras automóveis, em grau conveniente de modo a não se eliminar a possibilidade de uma competição regrada, e não fará novas concessões a emprêsas di-

ferentes das existentes, salvas sempre as exigências do tráfego.

Se às novas concessões concorrerem várias empresas, terá preferência a mais idónea.

As empresas que operam em certa região poderão pedir sempre a concessão de novas carreiras nessa região. Mas quando estas dêem lugar a concorrência, só serão concedidas se as necessidades públicas as justificarem, considerados os interesses da coordenação dos transportes, e, neste caso, a exploração deve ser repartida pelas empresas concessionárias das carreiras afectadas.

O cancelamento de carreiras só poderá ser autorizado quando existam outras sobrepostas ou, em qualquer caso, se o interesse público da coordenação o determinar.

BASE V

O Governo pode, a todo o tempo, impor à empresa ou empresas que operam em determinada região a realização de carreiras de interesse público que não hajam sido pedidas, ou o prolongamento das concedidas, fixando a forma de uma compensação justa quando o novo serviço não oferecer condições económicas de exploração.

BASE VI

As empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada, interessadas, deverão celebrar acordos para a repartição do tráfego entre um e outro sistema, de forma a servir-se convenientemente o interesse público, em harmonia com as aptidões de cada um desses sistemas.

Estes acordos carecem de aprovação do Governo; e, na falta dêles, ou quando não forem aprovados, a divisão do tráfego será definida por aquele, ouvidas as entidades competentes.

Além dos acordos de divisão de tráfego, serão celebrados entre as empresas interessadas, também com aprovação do Governo, contratos de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação dos dois sistemas de transportes. Na falta de acordo, poderá o Governo estabelecer e impôr o esquema do serviço combinado.

A empresa ferroviária poderá subsidiar as concessionárias para o estabelecimento de novas carreiras, ou para a manutenção das existentes cujo cancelamento venha a ser autorizado, quando a respectiva circulação lhe convenha por motivos especiais. Os subsídios podem ser também concedidos por terceiros, desde que nisso concordem a empresa ferroviária e as empresas exploradoras de automóveis interessadas.

BASE VII

Todos os transportes colectivos em automóveis

serão considerados como serviço público, em regime de prévia autorização do Governo.

BASE VIII

Serão definidos com precisão os transportes de aluguer e os particulares, para efeito de se instituir o regime jurídico mais adequado à respectiva categoria.

Os transportes de aluguer para mercadorias, fora das áreas urbanas ou suburbanas, serão submetidos, ainda, a um regime especial que, não lhes limitando o espaço de deslocação, os impeça de perturbar a economia dos transportes. Esta disposição não prejudica a concessão de facilidades para o transporte de determinadas mercadorias e géneros de rápida deterioração ou aplicação urgente.

Os transportes particulares serão sujeitos, apenas, às regras gerais do trânsito e aos encargos tributários normais.

BASE IX

O Governo remodelará a legislação em vigor sobre a concessão, exploração e polícia dos caminhos de ferro, no sentido do seu ajustamento às novas condições técnicas e económicas da respectiva exploração.

BASE X

O Governo poderá autorizar regimes especiais de exploração económica nas linhas férreas e secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal. Se, mesmo naqueles regimes, continuarem a ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração, desde que, em vez desta, seja estabelecida, pela empresa ou empresas concessionárias de transportes automóveis interessadas, ou, na sua recusa, pela empresa ferroviária, uma carreira com percurso equivalente, tudo condicionado, porém, à satisfação das necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da região servida.

BASE XI

O Governo remodelará e completará a legislação em vigor para os transportes automóveis, devendo especialmente incluir normas sobre:

a) Determinação das cláusulas das concessões a fazer nos termos da base IV, as quais não devem ter duração superior a vinte anos e serão susceptíveis de resgate;

b) Aplicação dos princípios da obrigatoriedade do transporte e igualdade de tratamento, exigência e observância das tarifas aprovadas, estabeleci-

mento de horários para todas as carreiras, documentação indispensável à fiscalização e estatística, além de outras regras constantes do título X do Código Comercial, adaptáveis aos transportes em automóveis para benefício ou garantia do público;

c) Sujeição à aprovação prévia pelo Governo das características e tipos dos veículos a empregar, das dimensões, lotação, carga e velocidade máximas e demais condições necessárias para conforto e segurança dos passageiros e disciplina do trânsito na via pública;

d) Estabelecimento de um seguro obrigatório para as empresas concessionárias, de forma a cobrir os riscos da sua responsabilidade civil;

e) Obrigação de fazer os transportes postais e conceder aos serviços públicos as facilidades compatíveis com a natureza da exploração;

f) Sujeição às regras legais de horário e condições de prestação de trabalho, remuneração do pessoal, idade e aptidões dos condutores dos veículos.

BASE XII

A todos os transportes automóveis colectivos ou de aluguer será aplicado um sistema tributário escalonado, que conduza ao equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres e que, consequentemente, deverá ser:

a) Menos oneroso para os transportes colectivos do que para os de aluguer;

b) Menos oneroso para as carreiras affluentes e independentes do caminho de ferro do que para as concorrentes;

c) Especialmente reduzido para as carreiras a que se refere a alínea final da base VI, assim como para os transportes rurais a pequena distância e para todos aqueles que se tornem necessários por deficiência dos transportes colectivos.

Será estabelecido um imposto de compensação em certa medida, sobre os transportes automóveis que utilizem combustível de precedência estrangeira não sujeito, por motivos de protecção agrícola ou industrial, aos mesmos impostos que oneram a gasolina.

BASE XIII

Em compensação de melhoramentos a introduzir no sistema de transportes por estrada, tais como a construção de estações centrais de camionagem ou simples abrigos, que não devam competir às empresas concessionárias, estas cobrarão do público, por conta do Estado, uma quantia correspondente à cobrada daquele como imposto ferroviário.

BASE XIV

O Governo promoverá o aperfeiçoamento do serviço de fiscalização da viação e trânsito para garantia do cumprimento e execução das disposições legais ou regulamentares da presente lei.



O Jardim Zoológico de Lisboa

e os seus notáveis melhoramentos

O Parque das Laranjeiras e os Jardins de Farrobo formam hoje um maravilhoso conjunto

JÁ podemos dizer afoita e orgulhosamente que o Jardim Zoológico de Lisboa, graças aos esforços e iniciativas da sua ilustre Direcção e do grande arquitecto Raúl Lino, e a colaborações diversas e preciosas, como, por exemplo, a do sr. dr. Francisco Vieira Machado, pode considerar-se um dos mais belos jardins de aclimação da Europa, se é que, em determinadas particularidades, não é o mais belo.

O admirável conjunto do Parque das Laranjeiras e dos Jardins do Conde de Farrobo, cuja ligação acaba de completar-se com uma obra de grande importância, trouxe ao nosso «Zoo» uma alta categoria e, alargando-lhe sensivelmente a área, enriqueceu-o com novos motivos de encanto.

Há dez anos ainda, íamos ao Jardim Zoológico para admirar exclusivamente a sua opulenta coleção de animais. Hoje, depois de uma série de melhoramentos, dirigimo-nos para lá para vêr e admirar mais alguma coisa.

A ligação dos dois parques é uma feliz iniciativa, dos mais felizes na história do Jardim Zoológico e também, justo é dizê-lo, na história do embelezamento de Lisboa. Essa ligação é efectuada no lugar da Azinhaga das Águas Boas, que foi suprimida, por uma Escadaria Monumental e abrange, ao sopé da Escada o vasto recinto do grande lago de Farrobo e, ao cimo da escada, toda a encosta do monte sobranceiro.

A escadaria é toda em pedra. Na parte superior há um lance de 16 degraus com 22 metros de largura. Ao meio, um amplo patamar de 26 metros de largo por 6 de fundo, formando um soberbo balcão sobre o lago. Na parte inferior, e a partir do referido patamar, a escada desdobra-se vistosamente em leque, com lanços de 19 degraus de 10 metros de largo. Na sua base a monumental escadaria tem, de ponta a ponta, 36 metros de largura. Ladeada por uma formosa balaustrada, a escadaria forma um conjunto soberbo que, graças à arte genial de Raúl Lino, não destoaria em Versailles.

Embutido no grande muro da frente da escadaria, há o «nicho de mil pedrinhas policrómicas», dispostas em desenho harmonioso. O seu efeito é acrescido pela vegetação e pela água correndo ao longo das paredes. O nicho faz parte de um pequeno lago, para onde a água corre.

O Lago dos Cisnes, que faz também parte deste admirável conjunto, é nada mais nada menos o velho lago de Farrobo, restituído ao sabor da época, com os bordos e os topos forrados agora de vistosos azulejos do século XVIII. O lago mede 40 metros de comprimento por 20 de largo. Nas suas águas passeiam como príncipes os cisnes magníficos.

Construiu-se uma nova pérgola, com bancos e alegretes forrados de vistosos azulejos do século XVIII e o madeiramento é sustentado por colunas de pedra.

Vizinho do lago e em frente da grande escadaria, o visitante depara com uma nova surpresa: o *Templo pagão*, todo em pedra, em ruínas e ao gosto do século XVIII.

Para limitar o recinto dos veados, na encosta sobranceira à escada, construiu-se o fôsso dos pilones. Os pilones têm 20 metros de alto e estão encimados por três vasos monumentais. À pitoresca encosta enrelvada sobranceira à grande escadaria deu-se o nome de *Monte dos veados*. Ali mais de uma dúzia de gansos gozam desde já uma liberdade aparente.

Por último, temos a registar a *cascata dos três arcos*, em pedra tosca, de vistoso efeito cenográfico, ao alto do Monte dos Veados.

Esta obra magnífica, verdadeiramente monumental, fica sendo devida à iniciativa do sr. dr. Francisco Vieira Machado, que lhe assegurou o auxílio financeiro das Colónias Portuguesas (patrocínio felizmente mantido pelo actual titular da Colónias, sr. Prof. Marcelo Caetano); à arte do eminentíssimo arquitecto Raúl Lino, que gizou toda a obra; ao engenheiro Neto Marques, que tomou a Direcção técnica; à casa construtora Modesto Rio Tinto, empreiteiro da grande escadaria e ao mestre canteiro sr. Mário de Sousa Martins e finalmente ao pessoal do Jardim, especializando os sub-inspectores srs. Carlos Aguiar e Saúl Guerra.

Com êstes melhoramentos notáveis, o Jardim Zoológico, que era já uma verdadeira maravilha, fica sendo desde hoje em diante um dos maiores títulos de glória e justo orgulho de Lisboa. Sob o ponto de vista turístico, a capital conquistou uma das suas mais belas, mais aprazíveis atracções.

O combóio presidencial do México

É O MAIS BELO E LUXUOSO DO MUNDO

A república mexicana possue um combóio presidencial modelar, o mais belo do mundo, construído, em 1927, para o presidente Calles, pela famosa Companhia Pullman. O combóio, que é uma verdadeira maravilha no género, compõe-se de cinco carruagens de aço.

A carruagem do Presidente propriamente dita, atrelada à cauda do combóio, dispõe de vasta plataforma, que serve de miradouro ou posto de observação, que dá acesso a um espaçoso gabinete de trabalho.

A seguir, entra-se nos aposentos privados do Presidente, que são dois, munidos ambos de casas de banho e guarda-roupa.

A carruagem tem ainda um aposento anexo e uma casa de «toilette».

Logo após a carruagem presidencial está atrelado o vagão restaurante, composto de sala de jantar, para 14 pessoas, sala de fumo, e gabinetes de «toilette».

A cozinha e a copa ficam anexas.

A terceira carruagem, destinada à comitiva do presidente, compõe-se de 8 quartos, dois lavabos e uma casa de banho.

A quarta carruagem serve para alojar a guarda ou escolta presidencial: tem 10 secções «Pullman», gabinetes de «toilette», duches, cozinha completamente equipada e uma divisão para bagagens.



Sala de estar

Atrelada à locomotiva segue a quinta carruagem, que se destina ao transporte de automóveis, bagagens pesadas e provisões.

Tôdas as carruagens são isotérmicas, o que oferece o máximo conforto, sem sofrerem influência de qualquer variação das condições climatéricas tão instáveis, do México.

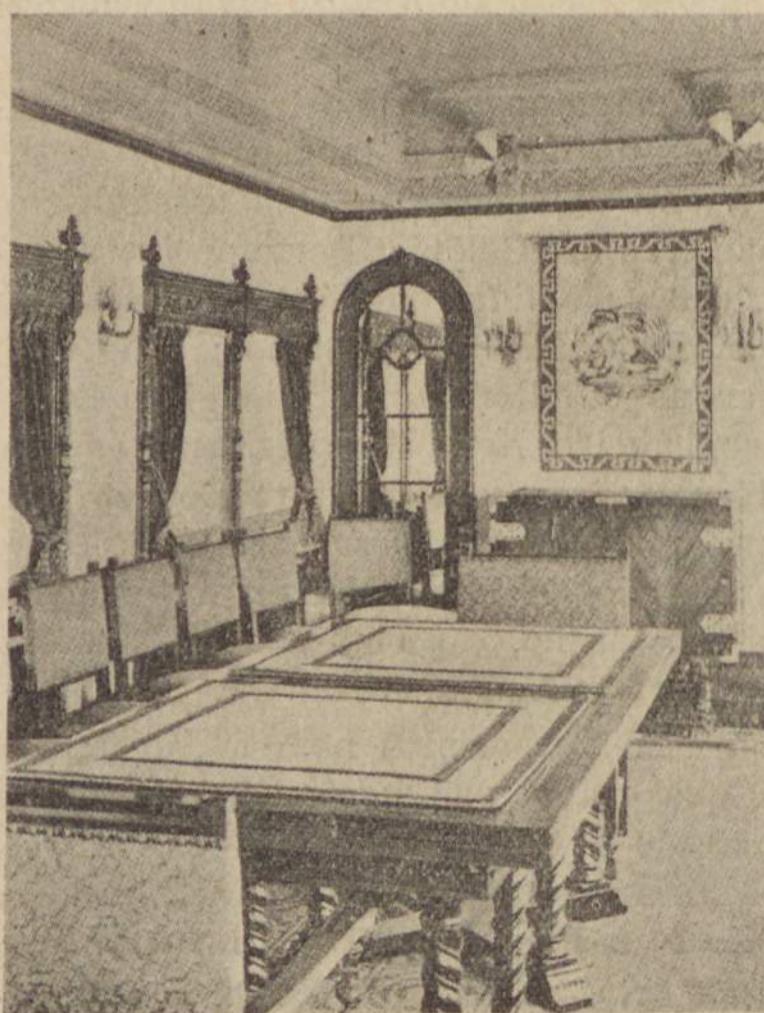
A energia para iluminação, aquecimento, ventilação, vapor, etc., é fornecida pela geradora do combóio.

Tôdas as carruagens são admiravelmente mobiliadas e decoradas. Tapeçarias, carpetes e reposseteiros são tecidos manualmente, com motivos polí-cromos da melhor tradição mexicana azeteque e espanhola.

A armação interior dos principais carros é, como o mobiliário, de nogueira.

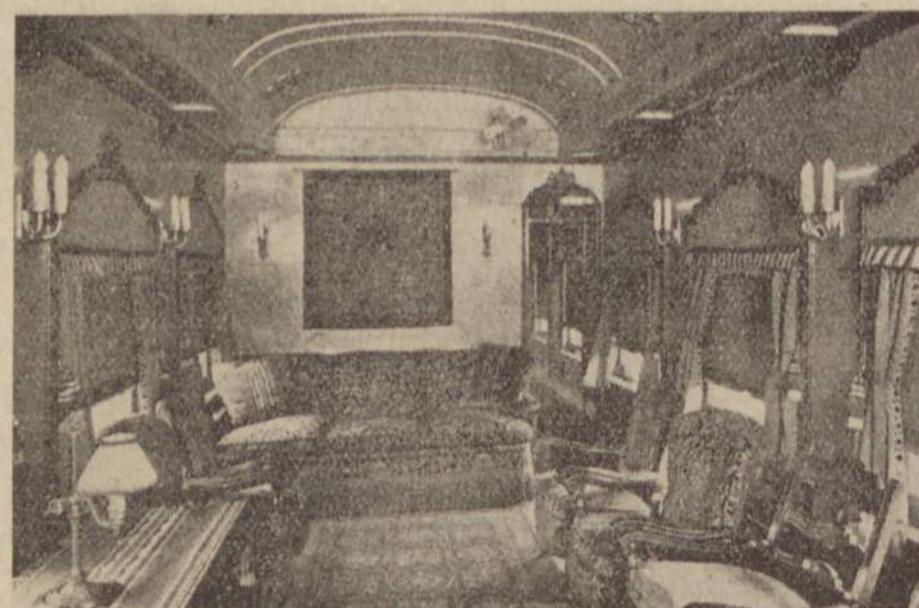
Os dois aposentos presidenciais, de harmoniosa arquitectura, são pintados a esmalte de delicados tons e os ornamentos decorativos a azul cobalto.

O combóio presidencial é, sem dúvida, o mais belo e luxuoso do mundo.



A' esquerda —
Sala de jantar
do combóio
presidencial
mexicano.

A' direita —
Sala de fumo



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Setembro de 1895)

A linha de Cascaes

Correu a inauguração da secção entre o Caes do Sodré e Alcantara-Mar sem o menor incidente, não obstante a grande affluencia de passageiros e a novidade do serviço.

Pena é que, passados poucos dias e devido ao ultimo temporal, abatesse a ponte que estava situada ao kilometro 5,825 d'aquella linha, proximo á Cruz Quebrada, o que determinou a interrupção parcial do serviço de comboios, com grave prejuizo para o publico e para a Companhia.

A ponte a que nos referimos fôr construída em 1855 pelo primeiro concessionário da linha de Lisboa a Cintra, o conde de Clarenge-Lucotte.

Os dois arcos tinham 12^m.05 de corda e 3^m.14 de flexa e estavam assentes sobre estacaria. O pilar do centro possuia uma espessura de 4^m.18. A altura era de 7^m.70.

Em 1871, por effeito das aguas terem escavado o leito do rio, ficou um metro de estacas a descoberto; fez-se então construir um muro transversal a jusante da ponte e á distancia de 1^m.60, com 1^m de espessura e 1^m.50 de altura.

O vão dos arcos era de 53 metros.

Conforme avisos que publicamos na secção competente, foram suprimidos alguns comboios e modificado o serviço d'outros.

A Companhia Real emprega todos os esforços para que se restabeleça o mais rapidamente possível a circulação regular dos comboios por meio de uma ponte provisória, para acabar com o transbordo a que hoje são obrigados os passageiros.

A ponte provisória que vai ser activamente construída pela companhia, sob a direcção do sub-chefe do serviço da via, sr. Lobo d'Avilla, será formada por duas vigas metálicas, de rotula, que a companhia tinha em depósito, assentes em dois encontros de estacaria e um pilar também de estacaria revestido de enrocamentos. Os dois tramos teem 21 metros cada um.

A construção é para uma só via e um pouco a montante do local da antiga ponte a fim de deixar livre o espaço para os trabalhos da construção definitiva.

Trabalha-se dia e noite na construção da ponte provisória e por esse motivo se reduziram os comboios nocturnos ao extremamente indispensável,

Conta-se, porém, que no principio do mez já a circulação possa ser restabelecida.

Porto de Lisboa

Com verdadeiro jubilo regista a *Gazeta* que começou já a fazer se a atracação de vapores de grande lotação, ao novo caes, junto da estação de caminhos de ferro em Santa Apolonia.

Este serviço, considerado ainda como experiência, mostra contudo já os enormes benefícios que resultarão da atracação directa ao caes marginal, logo que as obras do porto permittam que isso se faça em mais outros pontos.

Para o caminhó de ferro e em geral com destino ao estrangeiro teem já atracado alguns vapores, carregados com varias mercadorias e em especial com material de construção destinado á linha de Plasencia a Astorga.

Os wagons do caminho de ferro encostam quasi aos navios, fazendo-se a descarga com extrema facilidade e economia.

Os magnificos vapores da Empresa Nacional de Navegação para a Africa Portugueza atracam já, tanto á partida como á chegada, correndo o serviço de embarque e desembarque, com a maior rapidez possível.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foram já iniciados os estudos para a construção do caminho de ferro da Circunscrição dos Dembos, cuja linha terá o natural prolongamento até o Concelho de Ulge.

Este melhoramento é considerado uma das maiores obras de fomento a realizar em Angola, facilitando com economia e rapidez os trabalhos de drenagem do distrito do Congo português até o litoral, velha aspiração de Angola que o sr. Ministro das Colónias, com o seu alto sentido das realizações desta província ultramarina, soube compreender e patrocinar.

LUANDA

Estão já concluídos os muros-cais oeste e norte do travessão que constitue a primeira fase das obras do pôrto de Luanda.

Com o fim de dar inicio o mais breve possível à exploração comercial dêsses cais, o Governo General nomeou uma comissão para, no mais curto prazo, estudar as bases e tarifas, tendo em atenção os ensinamentos colhidos no período experimental.

Dessa comissão fazem parte os srs. eng.^o director dos Portos e Caminhos de Ferro, como Presidente; Director dos Serviços Aduaneiros, Chefe do Departamento Marítimo, um Delegado dos Organismos Económicos e um Delegado das Companhias de Navegação.

MOÇAMBIQUE

Para prestar serviço na Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique foi admitido o engenheiro civil sr. António Duque Martinho.

Linhas Portuguesas

Foi reconduzido por um período de um ano no lugar de delegado do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego o tenente-coronel de artilharia João Braz de Oliveira.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 154, 2.ª série, de 4-VII-945 publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de camionagem, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando para 5\$ a taxa de 3\$ fixada no artigo 13.º da referida tarifa pelas operações de carga ou de descarga a executar pelos camionistas.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é alterado para 1\$ o preço actual de \$70 por cada bilhete de entrada nas *gares* das estações daquele caminho de ferro.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos, que altera os preços de transporte aplicáveis a metais em bruto e em obra, máquinas e alfaias agrícolas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 155, 2.ª série, de 5-VII-945 publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados,

por despacho de 27 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto modificado de nova tarifa especial interna n.º 10, de grande velocidade, e o projecto de aviso ao público destinado a anular o aviso A n.º 428 e a anunciar a entrada em vigor da tarifa acima citada, ambos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 160, 2.ª série, de 11-VII-945 publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada, por despacho de 3 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta para que seja elevado a 1\$ o mínimo de preços da tarifa especial interna n.º 10 (bilhete de trânsitos).

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 3 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a alterar o tratamento tarifário, em pequena velocidade, de cortiças e seus derivados.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 27 de Junho findo de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual se prevê a aplicação do capítulo I daquela tarifa sómente a remessas de vagão completo.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN – 15,30 e 21,30 – «O grande vendaval».
OLÍMPIA – Às 2,45 e 8,45 – «Anjos da pele do diabo».
COLISEU – Às 21,30 – «Cinema».

PARQUE MAYER – Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO – Exposição de animais.

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ESCRITÓRIO

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO. FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO
Aplica-se à pistola ou o pin-
cel, adere a todas as superfí-
cies, é lavável, isenta de pro-
dutos tóxicos, não deixa cheiro,
e é por isso recomendado para
escolas, hotéis, casas de saúde,
hospitais, etc.
Com esta tinta obtém-se os
mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL
VALENTINE

SOC. GILLCAR, LTDA
Rua Nova do Almada, 81, 2.
Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

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

Armindo Ferreira

TÉCNICO EM CANALIZAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações,
montagens completas — Encanamentos de
ferro para aquecimento de água — Encana-
mento para gás e montagem de casas de ba-
nho — Executam-se com perfeição todos os
trabalhos de funileiro — Trabalhos de cal-
deiras e fogões de toda a espécie, etc. — Re-
parações em instalações eléctricas —

Poço aos Ex.ºs Clientes a fineza de pedirem pelo
TELEFONE 21572

Rua da Ataláia, 34 — LISBOA — Travessa da Espera, 51

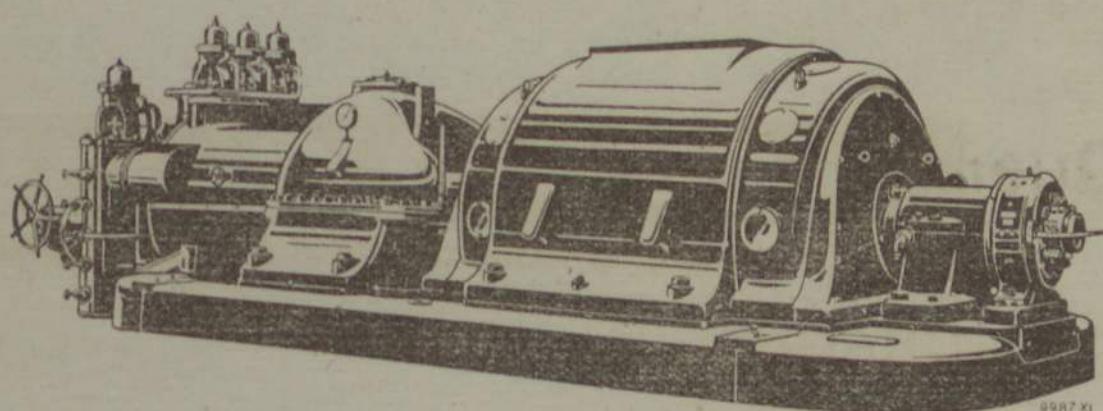
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

B A D E N — S U I Ç A

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



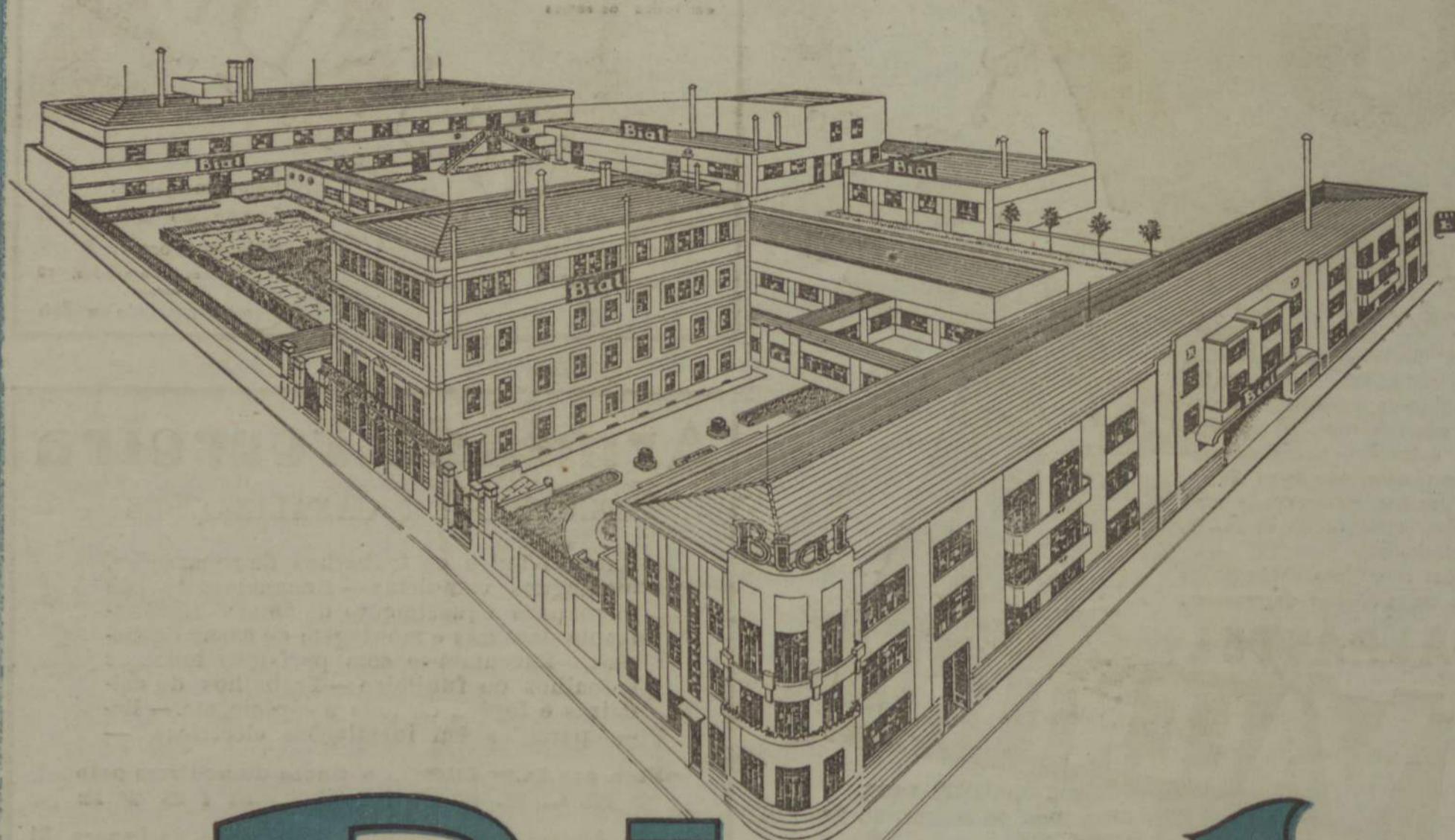
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.^o, Dt.^o — Pôrto



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE