

11.º do 52.º ano

Lisboa, 1 de Junho de 1940

Número 1259

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

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

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

**REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158—LISBOA

# BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



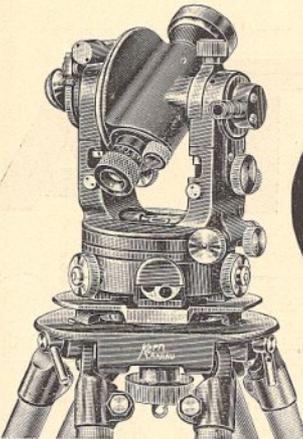
16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patentado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.<sup>mos</sup> médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.<sup>DA</sup>—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA



**Kern**  
AARAU  
SUISSE

7475

250251

45

**360°**  
CIRC. VERT.

$74^{\circ}40'$   
+  $4^{\circ}26'$   
 $74^{\circ}44'26''$

1/3 DO TAMANHO NATURAL.

Teodolito de circulo duplo DK M 1 com micrometro optico — Construção Dr. H. WILD

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

AUMENTO . . . . .	20 vezes
DIAMETRO DA OBJECTIVA . . . . .	30 mm
DIAMETRO LO CIRC. HOR. E VERT. . . . .	50 mm
PEZO . . . . .	1,8 kgs.

AGENTES EM LISBOA:  
**CARLOS GOMES & C.<sup>A</sup> L.<sup>D</sup>A**

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00  
CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

---

SÉDE EM LISBOA  
**LARGO DO QUINTELA, 3**

COMITÉ DE LONDRES:  
**PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2**

---

Linha férrea construida e em exploração:  
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

## COMPANHIA DE SEGUROS



# Europeia

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

## Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

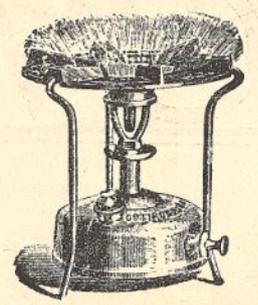
# L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.

## “A Nova Loja de Candeeiros”

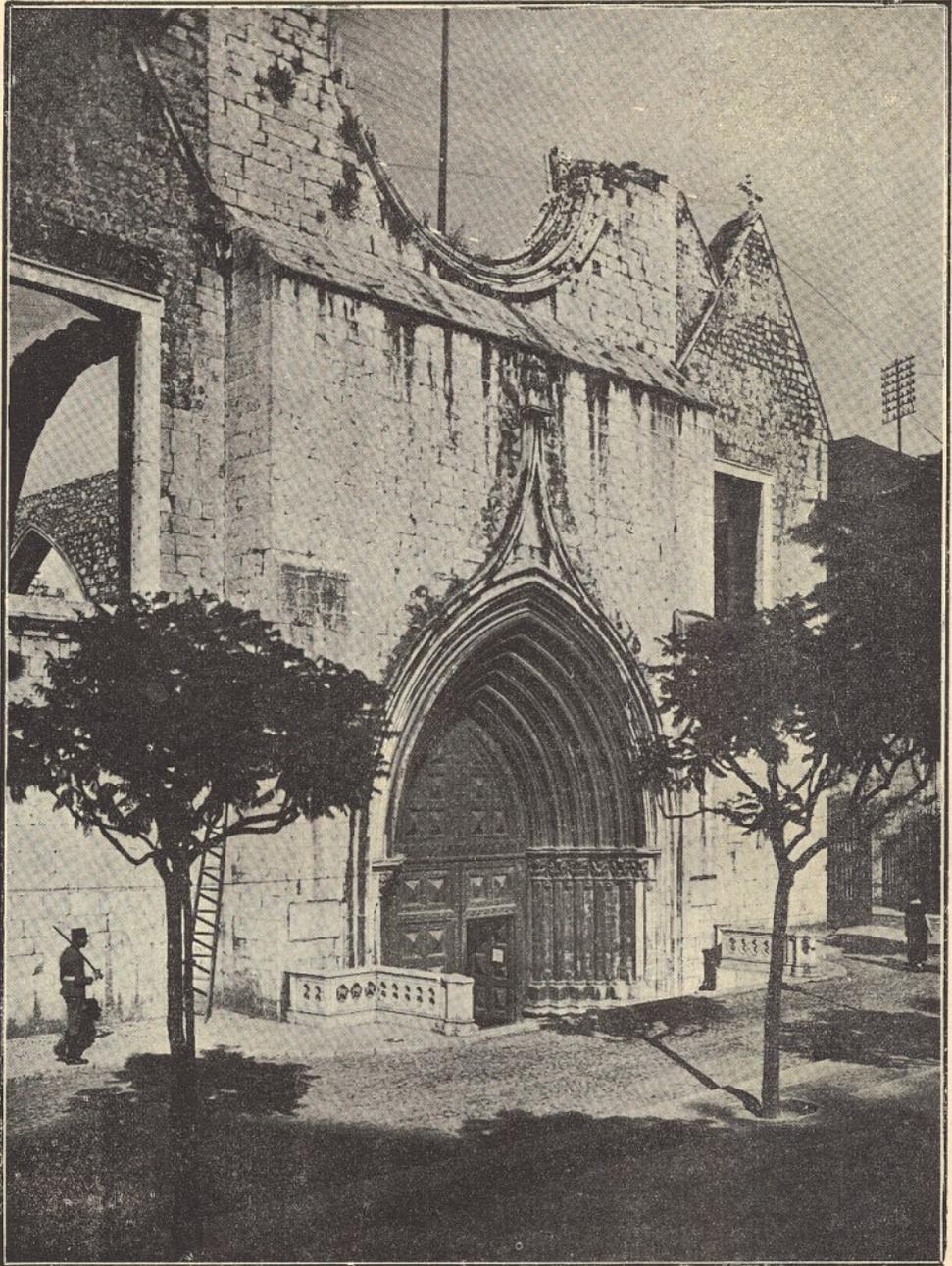


Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

---

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

*R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942*



*LISBOA — Museu do Carmo (entrada)*

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 85 — Madrid

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA

ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS

(Editor e Proprietário)

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

## REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

## COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Engenheiro AVELAR RUAS

ANTONIO MONTEZ

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

## FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . . . .	1.00
FRANÇA (ano) francos. . . . .	100
ÁFRICA (ano). . . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .	10\$00
NÚMERO AVULSO. . . . .	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS . . . . .	5\$00

---

---

## SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Lisboa, Museu do Carmo (entrada). — A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1939, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas Estrangeiras. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Viagens e Transportes. — O que todos devem saber. — Roteiro dum Repórter, por JORGE RAMOS. — O novo material da C. P. — Vida Ferroviária. — Imprensa. — Teatros e Cinemas. — Publicações Recebidas. — Linhas Portuguesas. — Os nossos mortos. — Parte Oficial.

---

---

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158  
Direcção 27520

# A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

HÁ anos a esta parte a leitura de um relatório das nossas empresas de caminhos de ferro é sempre triste e desanimadora para os que se interessam pela rede ferroviária. As receitas diminuem de ano para ano por efeito da depressão da vida económica e pela concorrência do automóvel.

O Estado refugia-se na passividade e abstenção de providências perante a situação de falência das empresas e não procura melhorá-la.

Aqui temos o relatório de 1939 da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Como é sabido, essa empresa explora dois grupos de linhas: um de concessão própria com garantia de juro, constituído pelas linhas de Tua a Mirandela com 55 quilómetros, Mirandela a Bragança com 80 e de Viseu com 50: total 185. Explora por arrendamento desde 1927 a linha do Côrço com 98 quilómetros e a do Sabôr com 106: total 204.

Vejam as receitas e despesas de cada grupo com distinção de linhas.

Receitas do tráfego em contos:

Linhas próprias:		1938	1939	
Tua a Mirandela . . .	1.180,3	1.104,2	+ 76,4	
Despesas de exploração	975,9	971,6	-4,3	
Saldo . . . . .	+ 204,3	+ 132,5	+71,9	
Fora do tráfego . . . .	19,3	14,7	-4,6	
Mirandela a Bragança	1.017,3	954,8	-63,5	
Receita de tráfego . .	1.419,5	1.413,3	-6,2	
	-402,5	-48,6	-56,4	
Fora de tráfego . . . .	28,1	21,3	-6,8	
	-374,1	-437,3	-63,2	
Linha de Viseu a Tua.	940,9	869,7	-71,2	
	1.206,5	1.155,5	-81,1	
	-265,7	-285,8	-20,1	
Fora do tráfego . . . .	92,7	104,2	+ 11,5	
	-173,0	-181,6	-8,6	

## Conjunto das concessões:

Receita . . . . .	3.138,5	2.928,7	-210,2
Despesa . . . . .	3.692,1	3.540,5	-151,6
	-463,6	-611,8	48,6
Fora do tráfego . . . .	140,1	140,2	+ 0,1
	-323,5	-471,6	-148,1

## Linhas arrendadas:

### Linha do Côrço

Receita . . . . .	2.206,2	2.023,7	-182,5
Despesa . . . . .	2.606,2	2.502,7	-103,5
	-400,0	-479,0	-79,0

Linha do Sabôr . . . .	746,1	740,2	-5,9
	1.122,5	1.152,4	-27,9
	-376,4	-412,1	-35,7

## Conjunto:

Receita . . . . .	2.953,3	2.764,0	-189,9
Despesa . . . . .	3.728,7	3.655,1	-73,6
	-775,4	-891,1	-118,7

Dêstes números resulta que no conjunto das linhas próprias a exploração teve o "déficit" de 471.567\$, com o qual se encontra a quantia de 113.856\$ de complementos de garantia, o que reduz a 357.711\$ o prejuízo depois de deduzidas as receitas fora de tráfego.

Nas linhas arrendadas o saldo negativo de exploração foi de 891.060\$, que somado ao prejuízo das linhas próprias o fez elevar a 1.238.771\$.

\* \* \*

Quais são as causas desta dolorosa situação de ruína inevitável?

Atribui-se o relatório à concorrência do automóvel, mas, sobretudo, à depressão económica das regiões servidas.

A linha de Viseu deve ser a mais afectada por aquela concorrência.

Nas regiões transmontanas servidas pelas

três linhas Tua-Bragança, Côrgo e Sabôr, a crise económica manifesta-se por muitos outros sintomas.

Debalde realizou a Companhia consideráveis economias na exploração apesar do aumento de preço do carvão.

Desde Setembro se recorreu ao emprêgo mixto de carvão e lenha, o que reduziu o aumento da despeza do combustível de 260 contos a 170, a que se juntou a economia de 164 no conjunto das despesas.

O pior cancro, porém, é a exploração das linhas arrendadas mediante um contracto lesivo, que se cometeu o êrro de elaborar e pelo qual a Companhia explora as linhas e o Estado explora-a a ela, como várias vezes tenho demonstrado, sem que sejam demais as insistências.

Trata-se de duas linhas por sua natureza deficitárias. Afluentes de uma linha principal, trazem-lhe o seu modesto tributo com um minimo de despesas da exploração, que as condições duras de tração, resultantes forçadas da sua planta e perfil tornam onerosas.

Sob a administração do Estado o coeeficiente de exploração atingia proporções inacreditáveis pois chegou a 4.

A Companhia reduziu-o a 1,32 em 1939.

Que pedia a equidade? Que a compensassem integralmente das despesas de exploração, ficando o «déficit» a cargo das linhas principais. Em 1939 «déficit» foi de 891 contos, de que se deveriam deduzir os impostos ferroviário, receita do Estado creada pelas linhas, que excede 300 contos. Os 591 contos de «déficit» são rigorosamente compensados pelo afluxo de tráfego às linhas principais.

Êsses 591 contos nunca deveriam ser encargo da C. N. Como se isso não bastasse, acrescem 45 contos de juros de obrigações que ela teve de emitir para assegurar a exploração, 166 contos de renda fixa das linhas que só a arruinam, e 55 para o fundo de renovação de material circulante, que devia ser encargo do proprietário dêste, que é o Estado. Essas três verbas somam 266 contos, que juntos ao «déficit» da exploração o elevam a 1.157 contos, indevidamente suportado pela Companhia.

Nada se fez para melhorar a tração e ter

em conta o proficiente parecer do sr. engenheiro Vasconcelos e Sá, votado, anos há, pelo Conselho Superior dos Caminhos de Ferro.

Nada se fez para evitar os desvios ilegítimos do tráfego pelos caminhos alugados.

A falta da devida protecção e da revisão de um contracto injusto tem dado lugar a que no Balanço de 1939 a Conta de Ganhos e Perdas figure no *Activo* por 6.149 contos.

É que entre nós reinam prejuizos que é necessário destruir. Seja-me lícito relembrar as conclusões das conferências que fiz em 1935 na Sociedade de Geografia e na Ordem dos Engenheiros:

«Segundo o prejuizo fundamental corrente entre nós, mesmo nas esferas oficiais, o caminho de ferro é um serviço privado, meramente industrial e comercial, sujeito a livre concorrência para a melhoria dos transportes.

«Na verdade os caminhos de ferro constituem essencialmente um monopólio de serviço público.

«A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que presta e por êles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.

«A rêde ferroviária e os seus diversos elementos não são mero empreendimento industrial e comercial, que o Estado deva abandonar à sua sorte.

«Constituem um serviço público útil e necessário de primacial importância, cujo funcionamento e progresso o Estado deve assegurar, defendendo-o, coordenando-o com outros meios de transporte, suprimindo concorrências nocivas e suprimindo as deficiências de recursos financeiros das empresas nos termos que o interesse público aconselhar».

É assim que se procede nos países que têm em devida conta a primacial importância dos Caminhos de Ferro na vida económica, administrativa e militar.

Não analiso as estatísticas do movimento de passageiros e mercadorias, porque não estão ainda publicadas. A seu tempo me occuparei delas.

---

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# Linhas Estrangeiras

## ALEMANHA

Segundo informa o jornal «Pest Lloyd» as locomotivas sem fogo são providas duma maior quantidade de vapor, lançado sob uma certa pressão numa caldeira, depois do que caminham enquanto o vapor tiver tensão. Uma casa construtora de locomotivas de Viena acaba de construir uma locomotiva de alta pressão sem fogo, cuja caldeira é alimentada a vapor por 120 atmosferas de sobrepressão. A reserva de vapor desta máquina sem fogo pode, por consequência, ser sensivelmente aumentada em relação às locomotivas habituais deste género. Dado, no entanto, que a entrada de vapor a alta pressão nos êmbolos desta locomotiva provoca dificuldades, o vapor é levado a 15 atmosferas de sobrepressão, antes de entrar na máquina. Uma grande vantagem reside no facto de a locomotiva trabalhar sempre, enquanto vai em marcha, com uma pressão de admissão de 12 a 15 atmosferas. Foi o engenheiro P. Gilli o inventor desta locomotiva e o primeiro modelo foi entregue às fábricas de gás de Leopoldau, em Viena.

— Segundo uma notícia do jornal «Basler Nachrichten», em que diz que para a segurança do funcionamento em serviço é indispensável, verificar se as soldas procedidas nas caldeiras de vapor das locomotivas estão efectuadas em condições impecáveis. Por isso, nas oficinas dos Caminhos de Ferro Alemães de reparação de caldeiras, não se pode dispensar a instalação de «Raios X». Essa instalação compõe-se essencialmente do tubo Roentgen, de 2 transformadores de alta tensão com seus cabos, da caixa de conexões, do suporte e duma bomba de óleo. A instalação tem uma potência de penetração suficiente para peças até 60<sup>mm</sup> de grossura, de aço.

— Escreve o jornal «Nya Dagligt Allehanda» que o túnel que passa pelo coração de Berlim e que une a estação de Stettin com a estação de Anhalt, levou mais de cinco anos a construir. Este túnel atravessa a «Porsdamer Platz», reunindo as linhas norte e sul do metropolitano de Berlim. A construção deste túnel apresentou dificuldades enormes, especialmente no trajecto sob a «Potsdamer Platz», onde foi construída a maior estação subterrânea do mundo. O custo deste túnel elevou-se a 170 milhões de marcos, calculando-se o gasto médio por quilómetro em 16 milhões.

## ARGENTINA

A extensão da rede ferroviária a cargo do Estado, é de 12.444 quilómetros correspondendo a 27% do total da linha férrea do país, que alcança 48.000 quilómetros.

— Nas companhias oficiais, a renda elevou-se em 1938 a 64 milhões de pesos, verificando-se um saldo de 11.644.000 pesos.

## BRASIL

Anuncia-se para breve, a construção da nova gare com que a Rêde Mineira vai dotar a cidade de Belo Horizonte. Serão arrancadas as linhas férreas que correm pela rua Manuá e que tanto prejudicam o desenvolvimento dos bairros próximos, tais como Carlos Prates e outros.

Também novas composições servirão ao ramal de Araxá, a famosa estância mineira. O entroncamento da Rêde com a de Goyaz, no noroeste do Estado, deverá ser inaugurado em Setembro. Aliás, a Rêde Mineira já electrificou 181 quilómetros de linha, entre Barra Mansa e Andradina e está ainda electrificando mais 108 quilómetros, entre Barra Mansa e Angra dos Reis. Acha-se, para tal fim, aparelhada com 103 locomotivas eléctricas para combóios de passageiros e mercadorias.

— O Governo resolveu gastar 400 mil contos em melhoramentos na linha férrea S. Paulo-Rio Grande do Sul, que foi recentemente confiscada pelo Estado.

Durante este ano devem chegar dos Estados Unidos, para os caminhos de ferro brasileiros, 150.000 toneladas de carris, no quadro do plano ferroviário do Governo Getúlio Vargas. Esse plano prevê, igualmente, a aquisição de muitas locomotivas e vagões.

## ESPAÑA

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, ordenou, às Companhias do Norte e M. Z. A. estudem conjuntamente o estabelecimento duma via dupla, desde a estação de Reus até Tarragona, para facilitar a circulação dos combóios directos de Barcelona a Madrid.

— A Sociedade «Transvias de Granada» adquiriu seis automotoras, construídas em Zaragoza, e porá em breve ao serviço 18 «rebocadoras», construídas em Granada.

— Atravessaram já a fronteira os vagões de caminhos de ferro, contendo as 10.000 toneladas de trigo, que Portugal emprestou a Espanha.

— Oviedo foi recentemente visitada por engenheiros da «Compañia de los Ferrocarriles do Norte» portadores do projecto para a construção duma estação naquela cidade, bem como, duma «passarela». A execução deste projecto custará cinco milhões e meio de pesetas.

— O primeiro combóio, procedente de França, pela via Canfranc, circulou há pouco, e deu origem a inúmeras manifestações de simpatia entre as autoridades fronteiriças. De Zaragoza veio o consul francês M. Tur e no restaurante da estação, deu-se um banquete em-honra das autoridades espanholas e francesas.

— Está restabelecido o serviço na estação Madrid-Príncipe Pio.

— De Bilbao informam que há um novo projecto para o caminho de ferro Trespaderne-Areta-Arrigorriaga-Bilbao. Esta linha colocaria Burgos à distância de 44 quilómetros de Bilbao.

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

XVI

DA IMPRENSA: (Atrazado)

O correspondente em Berlim do «Vingtième Siècle» anuncia que atravessaram a fronteira do Brenner os primeiros combóios que transportam carvão alemão com destino à Itália. Os vagões vêm todos de Mannheim onde o minério chega pela via fluvial. Os combóios compõem-se, em média, de vinte vagões e levam 15 dias para o trajecto de ida e volta. A Itália fornece um terço dos vagões.

— A «Tribuna» publica na primeira página, uma longa correspondência do seu enviado especial à Ilha de Sylt, testemunhando que a base alemã não sofreu estragos apreciáveis com os bombardeamentos da aviação britânica e que sobre o dique de Hindemburgo, que liga a ilha a terra firme, o tráfico ferroviário continua a efectuar-se normalmente.

— Partiram de Constanza sete combóios de vagões cisternas cheios de petróleo russo para a Alemanha. Acaba de chegar mais material ferroviário para o mesmo fim. Cada combóio conduz mil toneladas de petróleo, aproximadamente. O petróleo é transportado para ali por petroleiros.

— Para a sua entrevista com Hitler, Mussolini fez-se transportar no seu combóio especial, blindado e com vidros à prova de bala. O «Duce» tem instalado nêsse combóio, um gabinete esplendidamente montado que lhe permite estar permanentemente em comunicação com as principais capitais europeias.

— Um caminho de ferro de Kantalahti a Kemijaervi deve reunir a via férrea de Murmansk ao golfo de Bótnia.

— Continuam a chegar à Alemanha materiais de primeira necessidade vindos da Rússia. Torna-se necessária a construção de novas gares de caminho de ferro, com instalações especiais, destinadas ao transbordo dos vagões soviéticos para os vagões alemães.

— Foi construída, em Przmyel, uma nova «gare» para o transporte de matérias primas, especialmente para o petróleo e a gasolina que vêm da Rússia. Para tal efeito foi ali instalada uma má-

quina especial, que muda o petróleo e a gasolina dos vagões-cisternas russos para os alemães.

— A «Tribuna» anuncia que depois da Páscoa os representantes dos caminhos de ferro do Estado italiano e outras autoridades italianas encontrar-se-ão com uma comissão alemã para fixar os pormenores da execução dos fornecimentos de carvão alemão à Itália. O acôrdo já entrou, praticamente, em vigor, porque já atravessaram o Brenner 20 combóios de carvão. A fronteira do Brenner não é, porém, a única via para o transporte do carvão. Também através da Suíça o número de combóios aumenta todos os dias. Em breve, serão tomadas medidas técnicas para permitir a passagem de 70 combóios por dia. O jornal sublinha que os problemas não são fáceis de resolver, pelo que se torna necessário destacar a eficácia dos caminhos de ferro alemães e italianos que se adaptaram completamente às exigências que lhe foram feitas.

— O acôrdo entre a Alemanha e a Itália, com vista ao transporte por via férrea, do carvão germânico coloca o serviço ferroviário alemão — que já atravessa uma crise muito séria — perante uma das mais difíceis tarefas.

O correspondente do «Basler Nachrichten» em Berlim, declara que naquela capital não há ilusões a êsse respeito e que os círculos interessados se contentam com afirmar: «A palavra impossível não existe na política nacional-socialista». Consta que a Alemanha se dispõe a enviar para Itália cerca de doze milhões da toneladas de carvão por ano, cujo transporte necessitará diariamente de 68 combóios de cinqüenta vagões, isto é, 110.000 vagões por mês. Segundo as experiências feitas desde há alguns meses, parece impossível que a Alemanha possa dispôr de número tão considerável de material ferroviário unicamente destinado ao transporte de carvão. É por isso que se julga que o acôrdo do carvão italo-germano prevê que a Itália porá à disposição da Alemanha, para aqueles transportes, o seu próprio material ferroviário, mas, mesmo assim, duvida-se fortemente que isso baste.

Comunicam da capital alemã que devido ao acôrdo para fornecimento de carvão à Itália, e em face da necessidade de assegurar a conservação das relações comerciais com outros países neutros, é provável que haja brevemente severas restrições no tráfego ferroviário. É provável que, de futuro, seja proibido viajar em caminho de ferro, salvo com autorização especial.

— Anunciam de Basileia que, durante o dia de ontem, os primeiros combóios com carvão alemão para Itália passaram naquela cidade. Transportariam 13.000 toneladas diárias.

— Está plenamente confirmado que o dique Hindemburgo, que liga a ilha de Sylt, por caminho de ferro, com o continente alemão, foi seriamente

danificado, pois durante o dia não passou por ali nenhum combóio quando diàriamente atravessam aquele dique seis combóios.

— Dois outros aparelhos bombardearam também o dique de Hindemburgo, que liga por caminho de ferro a ilha de Sylt com o território alemão que confina com a Dinamarca.

— Mussolini partiu de combóio, às 13,30, em direcção a Milão.

— À propósito do fornecimento de carvão alemão à Itália, o «Popolo di Roma» publica uma correspondência do seu enviado especial à Alemanha, afirmando que o Reich garantirá a cobertura de quasi o total das necessidades da Itália. Com efeito, além de oito milhões de toneladas de carvão fornecidas precedentemente, a Alemanha enviará à Itália, pelo caminho de ferro, mais dois milhões de toneladas de carvão polaco e outros dois milhões de carvão alemão, de forma a assegurar à Itália doze milhões de toneladas de carvão, dos treze milhões que a Itália costuma importar anualmente. Um milhão de toneladas serão transportadas para Itália, mensalmente. Tendo em conta que em Fevereiro último a Itália importou da Alemanha, pela via férrea, quinhentas e dez mil toneladas de carvão, o projecto de transportar um milhão de toneladas por mês, pelo caminho de ferro, não parece ser irrealizável. Para o transporte desta enorme quantidade de carvão prevê-se a utilização de todas as seis linhas que atravessam os Alpes, com uma média de quarenta a cinquenta combóios por dia. Sabe-se que este plano poderá funcionar graças à organização alemã e ao aceleramento da velocidade do tráfego.

— Durante a troca dos documentos de ratificação do acôrdo de paz, os russos declararam ser importante a construção rápida da via férrea Kantalahti-Kernijaervi. A Rússia prometeu o maior apoio, para que essa linha fique pronta ainda esta ano.

— O serviço ferroviário entre a ilha de Sylt e o continente alemão, que era feito pelo dique de Hindemburgo, continua interrompido. Com o auxílio de binóculos vê-se perfeitamente que o dique foi atingido em três pontos.

— Um combóio militar chocou com um combóio de passageiros, contando-se dois mortos e doze feridos que se encontram em estado grave. Este desastre deu-se dentro da zona fortificada alemã e causou sérias avarias na linha ferroviária que serve vários pontos do Reno.

— Os correspondentes dos jornais italianos na Alemanha informam que a maior parte do carvão alemão destinado à Itália irá do Ruhr e depois da Alta Silésia e do Sarre. O custo anual destes transportes para Itália, que deverá ser pago aos caminhos de ferro alemães, suíços e iugoslavos, é calculado em mais de um bilião de liras.

## Viagens e Transportes

### Serviço combinado

Foi inaugurada uma carreira de camionetes, entre Barreiro (estação) e Évora, em complemento do serviço ferroviário da C. P.

Os horários da nova carreira são os seguintes: partidas do Barreiro às 8 e 20 e 17 e 15 e partidas de Évora às 8 e às 15 e 25.

### Apeadeiro do Dáfundo

A partir de amanhã, deixam os combóios de terparagem no Dáfundo, cujo apeadeiro foi já extinto em ordem de serviço da Sociedade Estoril, depois dos respectivos decretos do «Diário do Govêrno».

### Despacho Central de Braga-Bom Jesus

O Despacho Central de Braga-Bom Jesus passa a estar aberto ao serviço desde 1 de Agosto até 30 de Setembro de cada ano.

## O que todos devem saber

### O DIA 4 DE JUNHO É FERIADO NACIONAL

O «Diário do Govêrno» inseriu pela Presidência do Conselho, o seguinte decreto-lei:

Iniciando-se no próximo dia 4 de Junho as comemorações do duplo centenário da fundação e da restauração de Portugal e sendo aquele o dia especialmente destinado a celebrar o oitavo centenário da constituição da nacionalidade;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Govêrno decreta e eu promulgo para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É considerado feriado nacional o dia 4 de Junho do corrente ano de 1940.

### O PAPEL

A Polícia, tendo estudado as condições do comércio do papel inútil, faz saber que considera como preços justos de venda às fábricas os seguintes:

Gandaia até.....	\$70
Apara suja até.....	\$90
Impressos.....	1\$40
Apara branca até.....	2\$00

# Roteiro dum repórter

Por JORGE RAMOS

II

## Nas Costas da Dinamarca

*A ilha de Bornholm — A visão de Copenhague — O Cais da cidade brumosa*

COM um céu salpicado de estrelas, tal uma colcha azul recamada de lantejoulas, deixámos para trás a ilha de Bornholm. O veleiro deslizava como um fantasma no silêncio da noite.

Esfumava-se já na nossa memória a visão de Copenhague, brumosa e romântica com as torres orgulhosas das suas igrejas, o labirinto de pontes e o cenário medieval do castelo onde dir-se-ia errar o espectro daquele rei que a imaginação de Shakespeare creou no «Hamlet». Desaparecia na lembrança a imagem daquela manhã de Janeiro como se prodigioso mistério dum Natal prolongado tivesse fantasmalizado os telhados e as cúpulas envolvendo-as em mortalhas de neve dando-nos a quasi certeza que em cada casa do bairro pobre de Gongsgakdt-burger ardia uma lareira e nas ruas desertas e brancas vagueassem sombras d'alguma página de Dickens. Agora a sugestão do mistério era diferente. Nela havia qualquer coisa de aventura. A ilhasita era já um borrão de tinta. Mais perto, pingava uma lividez estranha, o minúsculo farol



Depois da pesca um pouco de música...

do cabo Moen. As águas mortas, paradas, reviveram acordando em reflexos ao lampejo das luzes de bordo. Afastavamo-nos cada vez mais. Passou-se num silêncio apavorante uma hora, e depois outra onde o socêgo da noite com a inquietação do mar se transformou num sussurro de ferros, de ordens rápidas, de manobras: aprestavam-se as barcaças para a pesca.

O jornalista envolveu-se na capa de oleado que lhe emprestaram, colocou o górrro forrado de peles, e sentou-se à frente do timoneiro. As pás dos remos caíam num baque surdo. Parecia que o céu se despojava de lumes para nos dar a trágica impressão de que íamos numa baleeira frágil na horrorosa noite dum naufrágio... Subito o barco deslisou silente e logo ficou imóvel. De pé os homens atiravam as rêdes, largavam-nas para a imensidade trevosa das águas. Principiava a faina da pesca à tarambola e aos «fisoles» cilíndricos de grandes escamas que abundam por estas paragens.

De novo o barco deslizou. Distante no outro barco que nos precedia luziu um clarão vermelho, e ao sinal correspondeu o agitar da lanterna do patrão Osborn segurando o seu enorme cachimbo de lobo do mar. E os dois vultos, como animais de fábula, sob um céu que de azul se escurecera numa tinta de polvo, imobilizaram-se. Nenhuma luz a bordo. Na escuridão quasi completa só o olhar perscutador dos pescadores podia adivinhar a mancha mais negra ainda que um deles indicava. Qualquer coisa flutuava a menos de cinquenta metros. Siflou no ar um harpão deixando ficar o rastro duma grossa corda. Espadanou num espumejo de ondas o alvo atingido. E os homens, braços nus, arpoaram, silenciosos como múmias, um d'esses curiosos anfíbios que povoam as costas da Dinamarca. Momentos depois retalhava-se a bordo um *nord-caper* de delgada cauda e grandes barbatanas.

— Abundam por aqui — dizia-me momentos depois o mais velho dos pescadores — os vitelos marinhos e os narvais perigosos.

O narval é um enorme cetáceo que põe em risco as pequenas embarcações.

São pouco mais de meia dúzia os barcos piscatórios que rumam a estas paragens durante a noite. Os tripulantes desafiam o frio gélido que um gigante invisível, segundo as crenças dos pescadores, sopra do lado de lá do Ártico. Empurrados por êsse sopro fabuloso, impelidos pela cumplicidade que o semi-deus

# O novo material da C. P.

## A visita a Alcântara do sr. Ministro das Obras Públicas

No passado dia 22 de Maio, o sr. Ministro das Obras Públicas, visitou de manhã, a estação de Alcântara Terra, onde se encontrava o novo material circulante, transformado nas oficinas do Barreiro.

Naquela estação o sr. engenheiro Duarte Pacheco, era esperado pelos srs. engenheiro Vasconcelos Correia, presidente do Concelho de Administração e Fausto de Figueiredo, vice-presidente; general Raul Esteves, coronel Pinto Osório, dr. José Alberto dos Reis, capitão Mário Costa; engenheiro Branco Cabral, secretário geral da C. P., dr. Emídio Mendes, do Conselho Fiscal; engenheiros Lima Henriques, coronel Vicente Ferreira; Pedro de Brion, Barata, tenente-coronel Campos Henriques, Ramalho e Vaz Pinto, e por vários funcionários daquela Companhia.

Aquêl membro do Governo, visitou uma composição completa que se encontrava na linha, formada por carruagens que, com material nacional, os operários das oficinas do Barreiro modernizaram e transformaram completamente, sob a superior direcção dos srs. engenheiros Pedro de Brion e Mendia, respectivamente, chefe de divisão e chefe do material circulante, assim como do sr. Valentim Bravo, director das oficinas.

A visita principiou pelas carruagens de 1.ª e 2.ª classes, que se encontram, as de 1.ª decoradas interiormente a verde, com estofos e cortinados em côr de cereja; as

de 2.ª, decoradas a «beije», com estofos e cortinas verde-claras. As transformações radicais, por que passou este material, são deveras interessantes e dignas do maior aplauso. As linhas modernas, comodidade, luxo e segurança são as características principais do novo material, cuja mudança em todos os permenores vai das janelas, que foram alargadas com outro recorte, até aos lavabos, passando pelos estofos, cortinas, «stores», molas, suportes de bagagens, etc. Há também a inovação dos compartimentos para «não fumadores» e passaram de oito para seis pessoas.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco teve ocasião depois, de verificar como duma antiga carruagem de 1.ª e 2.ª, se fez uma espaçosa terceira, destinada a excursões e combóios populares, admirando seguidamente uma carruagem de 1.ª e 2.ª para «tranways», cujos estofos, são de qualidade a poder lavar-se com frequência, e deixarem de ter coberturas, só ficando encostos para a cabeça em linho.

Com o fim de dar maior segurança, o esqueleto de madeira foi reforçado e coberto de chapas de aço. Pertencem estas carruagens a uma série de 35, que nas oficinas da C. P. no Barreiro, estão sofrendo transformações. Este material entra brevemente a circular.

Antes de se retirar, o sr. Ministro das Obras Públicas exprimiu aos dirigentes da C. P. a sua admiração pelo muito que viu, sendo aclamado pelos ferroviários.

## Chegou já a Lisboa o novo material adquirido na América

De bordo do vapor norueguês «Cypria», desembarcou a primeira remessa duma encomenda de 28 carruagens, feita a uma firma de Filadélfia, pela C. P. Esta primeira remessa é constituída de sete unidades, uma já montada e as restantes, encaixotadas e diverso material sobreceente. O material encaixotado seguiu para o Barreiro, onde será montado nas oficinas. Esperam-se mais três navios com o resto da encomenda. As carruagens são construídas com uma liga especial inoxidável e as chapas soldadas o que as torna mais leves e mais resistentes. Assim podem evitar-se os desdobramentos

de combóios quando fôr grande a afluência de passageiros. São carruagens mistas de 1.ª e 2.ª classes para passageiros e duas restaurantes também mistas de 1.ª e 2.ª.

No desembarque foi empregada a cábrea «Adolfo Loureiro» da A. G. P. L., que, ao içar a carruagem montada, a amolgou, assistindo a estes trabalhos, os srs. engs. Lima Rego, Andrade e Sousa e Horta e Costa da C. P., e Leon e F. Argentin, representantes da casa construtora.

Possivelmente, ainda este ano, o material circulará nas nossas linhas.

poliar oferece à gente que vive da pesca vêm os baleotes os «anarnachs» compridos e escuros, os tegusicks do Salvador...

Madrugada velha, amontôa-se a pescaria, recolhidas as pesadas rédes como ventres tremendos, e de novo no veleiro, demandamos o porto — legenda de bruma nessa estranha gravura em madeira que é Copenhague a amanhecer.

Desentorpecemos ao pisar o lagedo do cais. Principiam a armar-se as tendas do mercado onde se descarregam canastrões de peixe. Atento nestas figuras bizarras de marfítimos, de grossas e felpudas camisolas,

dum xadrês garrido, mãos grandes, calosas e negras, arcaboços atléticos, olhos nostálgicos que andam como presos da sugestão das noites misteriosas da Groenlândia e dos «bancos» da Terra Nova. No botequim que acaba de abrir as suas portas, serve-se um detestável café que é necessário temperar com rum.

Nas pranchas das fragatas andam, tismados de carvão, os carregadores. O sol espreita no horizonte

E a cidade milenária, quasi lendária que viu nascer os primeiros reis da Europa e assistiu às invasões dos bárbaros do Oriente, espreguiça-se no primeiro bocejo da luz que a acarícia...

# Vida Ferroviária Publicações Recebidas

## Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Sob a presidência do sr. dr. Abel de Andrade reuniu-se a assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal que aprovou o relatório e contas referentes à gerência do ano findo.

## Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Reuniu-se a assembleia geral da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, que aprovou o relatório e contas de 1939 e reelegeu os corpos gerentes.

## Imprensa

### «REPÚBLICA»

Iniciou o seu 30.º aniversário de publicação, o nosso colega «República», ao qual endereçamos as nossas vivas felicitações e votos de longa vida.

## Teatros e Cinemas

### CARTAZ DE HOJE

#### TEATROS

AVENIDA—21,45—«O cumplice».  
MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«Ora vai tu!...».

#### CINEMAS

EDEN 21,50—«Feitiço do Império».  
OLÍMPIA—Desde as 14,50—Sessões contínuas.  
COLISEU—Cinema—21,15  
POLITEAMA—Estupendos programas.  
ODÉON—Programas de bom agrado.  
CHIADO TERRASSE—Filmes de grande metragem.  
CAPITÓLIO—Parque Mayer.  
PARIS—Filmes excelentes.  
LYS—Programas variados com filmes escolhidos.  
EUROPA—Rua Almeida e Sousa, 65.  
PAVILHÃO PORTUGUÊS—Parque Mayer.  
CINE BÉLGICA—R. da Beneficência, 175 (ao Régo).  
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.

### Boletim n.º 22 do Banco de Portugal

Recebemos êste boletim, do Serviço de Estatística e Estudos Económicos, do Banco de Portugal.

### Federação Nacional dos Produtores de Trigo — Relatório e Contas de 1938

Êste organismo corporativo publicou o relatório e contas da gerência de 1938.

Ê um trabalho de interesse para os estudos sobre êstes assuntos. Agradecemos o exemplar recebido.

### Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»

Foi-nos enviado o relatório da Administração, Balanço e Parecer do Conselho Fiscal, desta Companhia de Seguros, referente ao ano de 1939.

### «Tosquias e Tratamentos de Velos»

A Junta Nacional dos Produtos Pecuários acaba de publicar um folheto de divulgação em que estão condensados os princípios fundamentais a observar no momento das tosquias para se fazerem em boas condições técnicas. Divide-se em três partes nas quais se estudam separadamente os cuidados a ter com os animais, forma de realizar a tosquia e tratamento dos velos depois de tosquiados.

A distribuição do folheto é gratuita e feita por intermédio dos Grémios da Lavoura, Intendências de Pecuária e Veterinários Municipais.

A Junta enviará o folheto às pessoas que lho peçam para a sua sede em Lisboa, Rua de Castilho, 20.

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

# Linhas Portuguesas

Caminhos de Ferro do Estado

Vai ser publicado pela pasta das Obras Públicas e Comunicações o seguinte decreto:

«Em virtude dos trabalhos de renovação executados nas linhas férreas do Estado arrendadas resulta muitas vezes existir, em depósito, uma grande quantidade de material usado.

Este material, quando em bom estado, é aplicado em trabalhos de conservação de linhas de menor e mais leve tráfego, nomeadamente nas de via reduzida, e ainda em ampliações de linhas de estações, construções de ramais e outras obras de primeiro estabelecimento nas linhas do Estado, conforme dispõe o decreto n.º 18.859, de 30 de Agosto de 1930. Mas a experiência tem demonstrado que desse material sobra ainda uma grande parte, que não pode ser aplicada nos Caminhos de Ferro do Estado e que, portanto, o Fundo Especial de Caminhos de Ferro tem que vender, como sucata, mediante o cumprimento das formalidades exigidas pelo decreto-lei n.º 27.563, de 13 de Março de 1937.

Reconhece-se, porém, que este material pode ter uma aplicação mais útil que a venda como sucata, mormente na época actual, utilizando-o noutros serviços públicos, como por exemplo, nos portos e sobretudo na conservação ou reforço das linhas próprias de outras empresas ferroviárias.

Mas, para alcançar este fim torna-se necessário alterar o sistema legal vigente para a venda do material dispensável, substituindo-o por outro que permita às administrações portuárias e sobretudo às referidas empresas ferroviárias, a aquisição de partidas de material correspondentes às suas necessidades e facilite o seu pagamento, acatutando, embora, os interesses do estado.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — É autorizada a Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro a vender directamente às empresas concessionárias de linhas férreas, às administrações portuárias, ou a outros serviços públicos, ao preço que fôr estipulado para cada caso, o material metálico usado que fôr julgado dispensável à renovação das linhas férreas do Estado mas necessário à renovação das linhas secundárias ou de via reduzida daquelas empresas ou a outros trabalhos em que possa vir a ter útil aplicação.

§ único — O preço mínimo de venda será estabelecido em cada semestre, tendo em atenção o preço corrente das sucatas e as condições económicas do mercado, mediante aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 2.º — A Comissão Administrativa poderá aceitar, em troca do material levantado das linhas férreas do Estado, julgado dispensável, o que fôr retirado das linhas férreas das empresas referidas no artigo 1.º, devendo acordar com essas empresas o local da entrega daqueles materiais.

§ 1.º — Para efeitos da troca, atender-se-á exclusivamente ao peso dos materiais, devendo as empresas concessionárias pagar à Comissão Administrativa, pelo preço que fôr acordado, a diferença do peso que se verificar.

§ 2.º — Os materiais adquiridos pela Comissão Administrativa nos termos deste artigo serão vendidos, como sucata, segundo os preceitos da legislação em vigor.

§ 3.º — Com aprovação ministerial dada sobre proposta da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, o pagamento do material vendido nos termos

# Os nossos mortos

SILVA COUTO

Na Póvoa de Varzim, faleceu no dia 20 do mês passado, o jornalista monárquico José Joaquim Gomes da Silva Couto, que dedicou, brilhantemente, à causa da realza e ao interesse da igreja católica o melhor



José Joaquim Gomes da Silva Couto

da sua actividade fecunda e da sua vida exemplar. Foi um «paladino vigoroso, elegante, denodado, indefectível» das nobres causas que defendeu e pelas quais trabalhou com desinteressado e sincero carinho.

Defendeu com igual brio e com invulgar critério o seu credo religioso e político. Como jornalista católico promoveu e dirigiu várias peregrinações a Lourdes, Lisieux e Fátima, e ainda como monárquico se distinguiu e brilhou.

A sua morte causou profundo desgosto nos meios jornalísticos e nos seus numerosos amigos.

Paz à sua alma.

dêste decreto pode ser feito em prestações anuais iguais, não excedentes a três, vencíveis em 5 de Janeiro de cada ano.

§ único — As prestações vencidas e não pagas vencerão juros de mora, a liquidar anualmente.

Art. 3.º — O produto da venda do material referido neste decreto constituirá receita do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º — O material levantado das linhas arrendatárias do Estado e cedido nos termos dêste decreto será abatido ao inventário, devendo a empresa ferroviária arrendatária que fôr sua fiel depositária promover as medidas necessárias para que possa ser retirado os respectivos depósitos, nas condições que forem acordadas por intermédio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Art. 5.º — Ficam revogadas as disposições legais em vigor, applicáveis à venda de materiais, na parte respeitante ao material abrangido pelo presente decreto-lei.

PART E  OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

**Direcção Geral de Caminhos de Ferro**

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 20 de Abril corrente o projecto de aditamento ao complemento à tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, anulando o disposto no 15.º/5.º aditamento ao mesmo complemento, sobre concessões especiais no transporte de madeiras, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 20 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, esclarecendo que o aviso ao público n.º 186, de 23 de Janeiro de 1933, anulou o disposto no aviso ao público n.º 169, de 2 de Junho de 1932, na parte respeitante aos toros para exportação.

O «Diário do Governo», n.º 75, II série, de 1 de Abril, publica o seguinte:

**Repartição dos Serviços Gerais**

**Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral**

Por despacho de 28 do corrente:

António de Sousa Bandeira, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho desta data:

Eugénio Cunha Maleitas, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — transferido, a seu pedido, da Direcção de Viação do Centro para esta Direcção Geral. (Sujeito ao pagamento do selo a que se refere o artigo 107 da tabela).

O «Diário do Governo», n.º 80, II série, de 6 de Abril, publica o seguinte:

Por despacho de 1 do corrente:

Luiz Gonzaga van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Joaquim Coelho dos Santos, terceiro oficial — idem, idem, idem.

João Afonso Dias, fiscal contratado — idem, idem, idem.

Francisco Carlos de Azeredo Pinto Melo e Leme, fiscal contratado — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 83, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

Por despacho de 4 do corrente:

Francisco de Morais Ferreira, servente do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por portaria de 28 de Março findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 do corrente:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos agentes dos referidos caminhos de ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

**Da rede do Sul e Sueste**

João Valente Júnior, chefe de 2.ª classe . . . . .	692\$04
Hermenegildo dos Reis Ferro, chefe de 3.ª classe . . . . .	550\$76
António Magalhães Júnior, maquinista de 2.ª classe . . . . .	585\$05

**Da rede do Minho e Douro**

Sebastião Maciel Dantas, empregado de escritório de 2.ª classe, actualmente escriturário de 2.ª classe da Junta Autónoma de Estradas . . . . .	309\$85
Manuel de Passos Ramos, guarda-freio de 2.ª classe . . . . .	289\$11
Almor José Ribeiro, maquinista de 2.ª classe . . . . .	823\$92
Manuel Vicente, maquinista de 3.ª classe . . . . .	731\$55

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 93, II série, de 22 de Abril, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, foi dispensado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, por ter atingido o limite de idade, o guarda de estação da rede do Sul e Sueste, Gonçalo da Conceição Soalhal, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de carregador eventual.

O «Diário do Governo», n.º 94, II série, de 23 de Abril, publicado o seguinte:

Por despacho de 18 do corrente:

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Amorim Pinto Serra, segundo oficial — idem, idem, idem.

Nos termos do 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 documental para preenchimento de vagas de engenheiros mecânicos de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 92, 2.ª série, de 21 de Abril de 1939:

- 1.º — Eugénio de Campos Amaral.
- 2.º — Jaime Augusto Ferreira.

O presente concurso é válido para o preenchimento das vagas que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

Por despacho de 22 do corrente:

Emílio Barbosa Estácio, terceiro official do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Manuel Ferreira, fiscal de 2.ª classe — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 77, II série, de 3 de Abril, 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 sobrance uma parcela de terreno, com a superficie de 408 metros quadrados, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 119,237 e 119,294,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Covas do Douro, concelho de Sabrosa e distrito de Vila Real, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com António de Almeida Morais Pessanha.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o parecer n.º 598 da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto da

alteração ao caminho de acesso ao apeadeiro de Palmilheira, ao quilómetro 6,890 da linha do Minho.

O «Diário do Governo», n.º 80, II série, de 6 de Abril, publica o seguinte:

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno declarado sobrance pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 7 de Março do corrente ano, publicada no «Diário do Governo», n.º 60, 2.ª série, de 13 do mesmo mês, com o terreno confinante com aquele, pertencente a Joaquim Fernandes Cibrão, e cuja área é de 54m<sup>2</sup>,28.

O «Diário do Governo», n.º 97, II série, de 26 de Abril, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto da passagem inferior do Pêgo, ao quilómetro 56,078 da linha férrea da Beira Alta, apresentado, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do pontão de Canedo, ao quilómetro 51,087 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 78, III série, de 4 de Abril, publica o seguinte:

#### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

#### EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:058 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), sub-chefe de depósito Alberto da Fonseca, proveniente de abonos por pagar até ao falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Francisca Cardoso da Fonseca, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido à interessada.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

O «Diário do Governo», n.º 79, III série, de 5 de Abril, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 186 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), carpinteiro José Maria Correia, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Berta Correia e Mariana Tôrres Correia Vicente de Brito, filhas do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido às interessadas.

O «Diário do Governo», n.º 83, III série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:967 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), agulheiro de 1.ª classe Marciano Gomes, provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Violante Gomes, filha legítima, e João Guerreiro Gomes e Rita de Jesus Gomes, filhos ilegítimos (representados pela mãe, Constança Guerreiro), e Manuel Guerreiro Gomes e Joaquim Guerreiro Gomes, filhos ilegítimos, maiores, desconhecendo-se o paradeiro da viúva, Francisca da Encarnação.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 85, III série, de 12 de Abril publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:241 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), sub-chefe de depósito Manuel dos Santos (2.º), provenientes de abonos por pagar até à data do falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Joaquina da Paixão e Eduardo dos Santos, viúva e filho do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

**PROTEGEI**  
os  
vossos fatos

**PÓS DE KEATING**  
MAS TEM DE SER KEATING

**MANUAL DO VIAJANTE  
EM PORTUGAL**  
1.º VOLUME  
**LISBOA**  
•  
**ARREDORES**  
—  
7.ª EDIÇÃO  
—  
**À VENDA  
EM TODAS  
AS LIVRARIAS**

**Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª**  
Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração  
**PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**  
**CAIXOTARIA**  
**DOCA DE ALCANTARA**  
**LISBOA**  
Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:  
**PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL**  
TELEFONE PRÁIA 4  
Escritórios—**L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA**  
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868

**FABRICANTES DE TECIDOS**  
—  
FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS  
—  
**ESPECIALIDADE EM GABARDINES**  
—  
**Telefone 43 TORTOZENDO**

**Fábrica de Papel da Abelheira**  
**TOJAL—LOURES**  
**PAPEIS DE TODOS OS TIPOS**  
RUA DA ALFANDEGA, 156/158—LISBOA  
DI.º POSTOS RUA DOS CLÉRIGOS, 6—PORTO

**O SUISSO ATLANTICO HOTEL**  
Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.  
**Rua da Glória, 3—Telefone 21925**

# LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

**CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>**

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 2 2091/3  
Enderêço telegráfico: LUSALITE

## Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental  
Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Escritórios { Lisboa—Rua Instituto Virgílio Machado, 14  
(à Rua da Alfândega) TELEFONE 2 0052  
Pôrto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9  
TELEFONE 2542

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Officinas a vaoor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados—Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO BEIRAM (MARVÃO)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

## Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 5 horas  
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral, operações—às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—às 10 horas  
Dr. Correia de Figueiredo—Pete e sílilis—às 6 horas  
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
Dr. Mario de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas  
Dr. Mendes Bello—Estomago, figado e intestinos—às 4 horas  
Dr. Filipe Manso—Doenças das crianças—às 12 horas  
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 2 horas  
Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 12 horas  
Dr. Ateu Saldanha—Raio X—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

AOS

## FERROVIÁRIOS

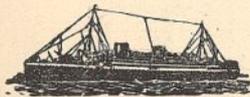
DO CONTINENTE  
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA  
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguêsa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA  
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)



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

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

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda, Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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

## BADEN—SUISSA

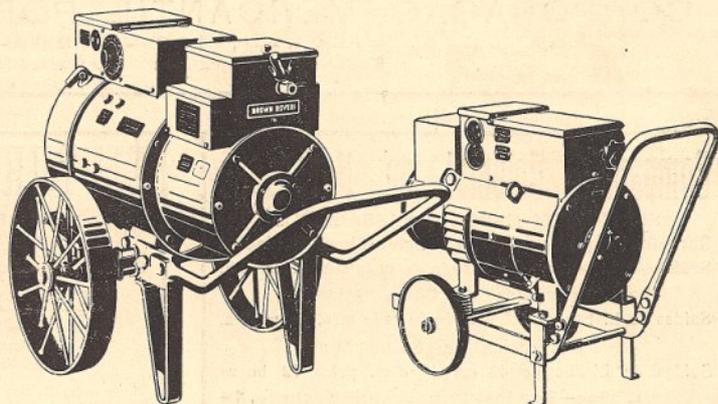
*A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.*

Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

### EDUARDO DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco  
::: em corrente contínua de 80-180 A e 240-500 A :::

# R. G. DUN & C.<sup>o</sup>

## DE NEW YORK

Agência Internacional de Informações Comerciais

FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa

(Direcção para Portugal)

### 15, Rua dos Fanqueiros

Sucursal no Pôrto

### Avenida dos Aliados, 54

