

DEPÓSITO LEGAL

142

6.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Março de 1943

Número 1326

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

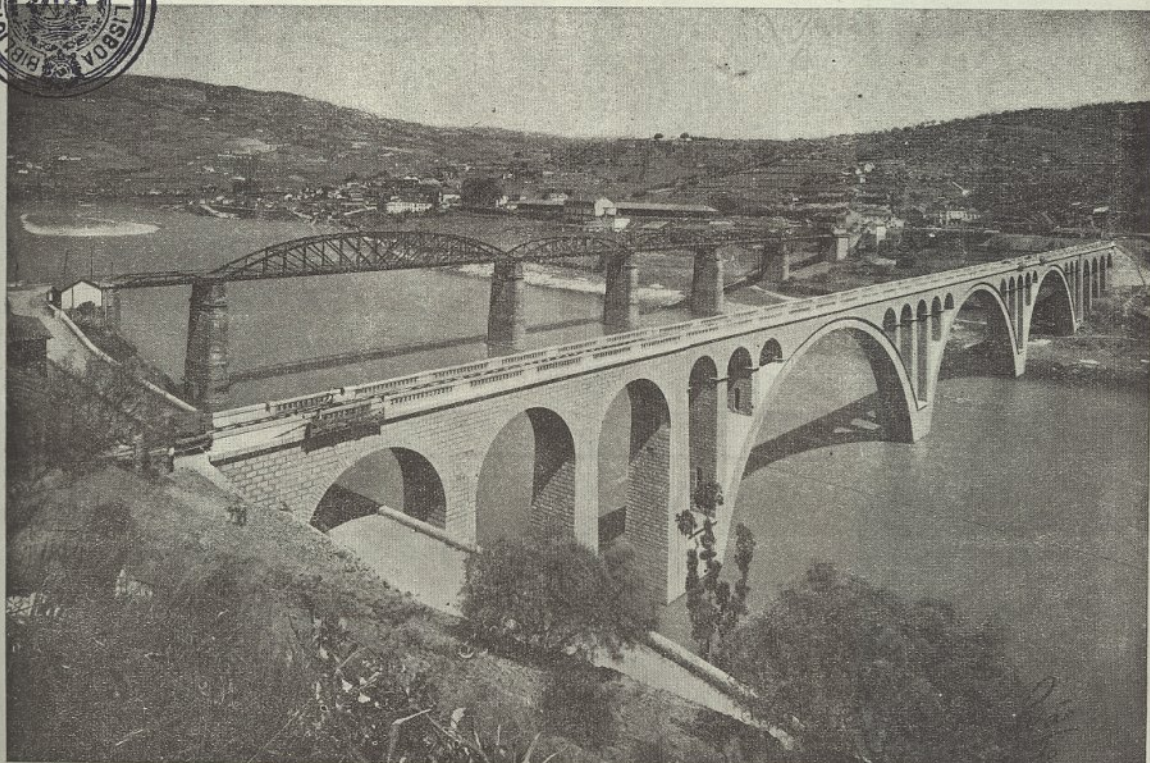
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



LINHA DE LAMEGO—Ponte sôbre o Douro na Régua

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa OrientalSAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Saizaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Mocimboa* e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em *Luanda* ou *Lourenço Marques*.**Carreira rápida da Costa Ocidental**SAIDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.**Carreira da Guiné**SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por *Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama*.**Carreira do Brasil**para *Rio de Janeiro e Santos* com escala por *Funchal e S. Vicente*.

LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0031
ESCRITÓRIOS PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2542

TELEFONE 38.007

Baltazar da Silva & C.^a, L.^{da}FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL LISBOA

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

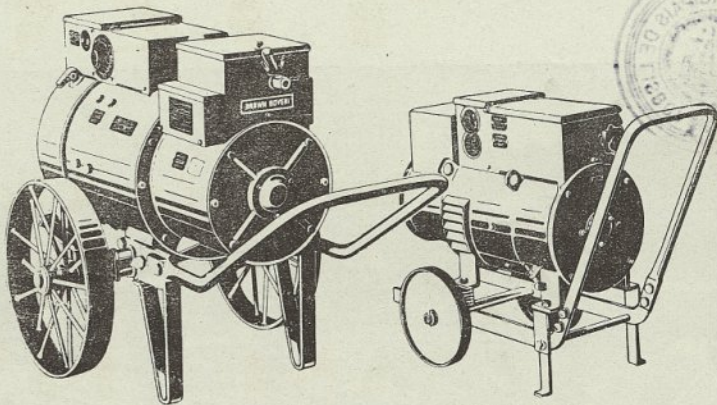
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º—PORTO



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

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A**P O R T O**

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 — Telefones: P B X 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

1326

16—MARÇO—1943

ANO LIV

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

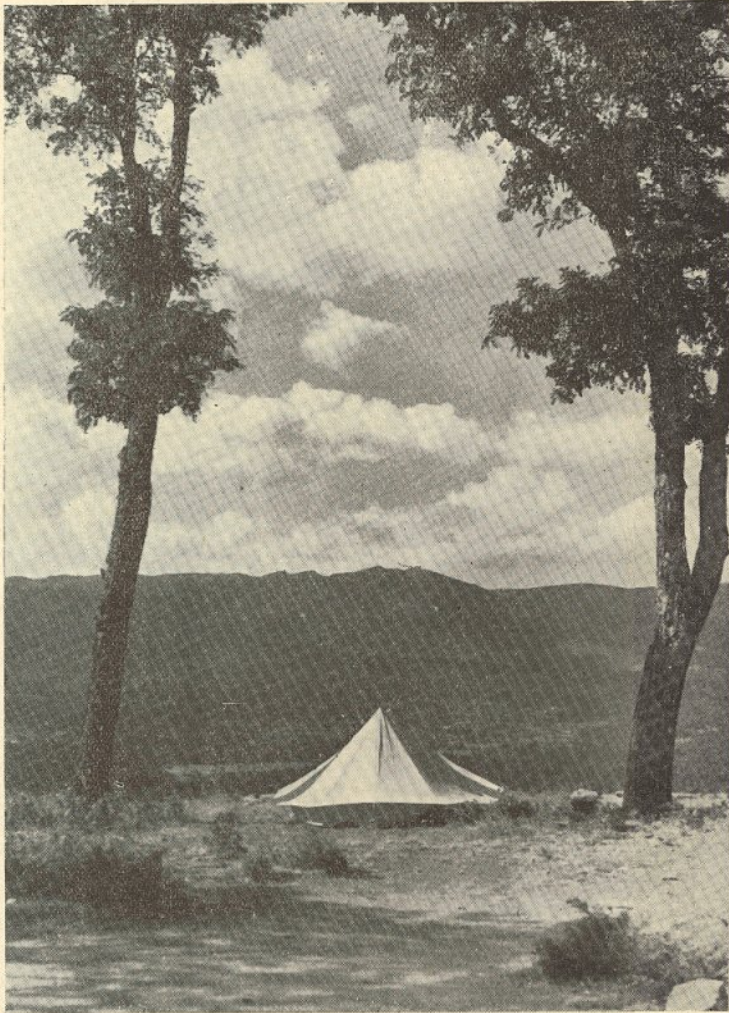
COLABORADORES:

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



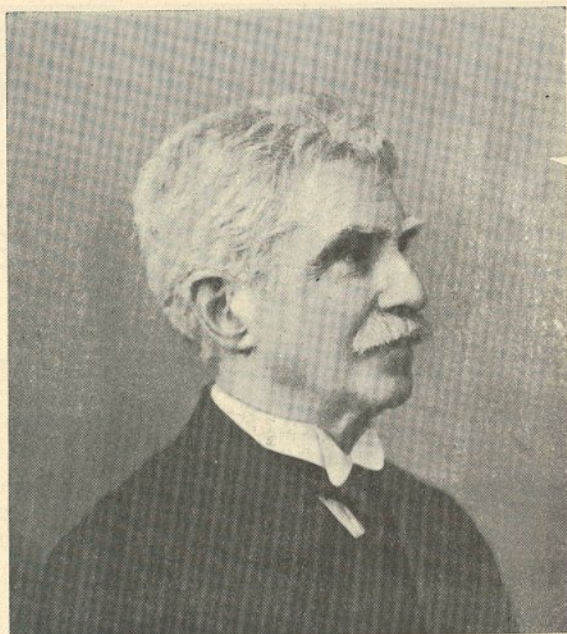
S U M Á R I O

Arredores de S. Pedro do Sul, (Cliché de <i>Edgard</i>).	175
Eng.º José Fernando de Sousa	177
Linhas do Vale do Vouga, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	178
Vencimentos e diuturnidades do pessoal permanente da Sociedade «Estoril»	179
Grupo Tauromáquico «Sector 1»	180
Linhas Estrangeiras	183
Há 50 anos	183
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	184
Viagens e Transportes	185
Parte Oficial	186



ARREDORES DE S. PEDRO DO SUL
Verão de 1942

Cliché de Edgard



Eng.º José Fernando de Sousa

NO dia 12 dêste mês de Março fechou-se um ano sôbre a morte do nosso querido Director, Engenheiro José Fernando de Sousa. Lentamente decorreram trezentos e sessenta e cinco dias sôbre o triste e lutuoso acontecimento e parece-nos que ainda há dias deixámos de ouvi-lo, e que foi ainda ontem que o acompanhámos até à sua última morada, no Cemitério de Nossa Senhora dos Prazeres, tão vivas continuam a sua imagem e a nossa saúde. E nesta saúde sempre viva a sua presença mantém-se. Os que souberam viver dignamente a sua vida, não morrem por completo nem se fazem esquecer depressa. O Engenheiro José Fernando de Sousa é um exemplo dessa sobrevivência espiritual.

Distinto official do Exército, jornalista e escritor eminente, cultura excepcional e enciclopédica, homem de rara acção, todos os assuntos portuguezes lhe mereceram atenção e cuidado, por todos distribuiu o seu interesse.

Mas foi aos caminhos de ferro que êle deixou mais fortemente ligado o seu nome. Tudo quanto dizia respeito à matéria ferroviária lhe era, não só especialmente querido, mas também familiar, como igualmente familiares lhe eram todos os problemas economicos adstritos ao caminho de ferro.

Dotado de singular espírito crítico, sabendo, por experiência e cultura, ver os problemas em conjunto,

os seus artigos, mesmo aqueles que pudessem ser tidos como mais vivazes, obedeciam sempre a um raciocínio calmo, e eram lidos, por isso, com o maior interesse e o maior respeito. Cada um dêsses artigos constituía uma verdadeira lição.

Há homens que nascem com o destino de serem eternamente jovens. O Engenheiro José Fernando de Sousa pertencia a êsse número privilegiado. Aos 86 anos, a-pesar-da geada que lhe embranquecia a cabeça, era uma extraordinária mocidade espiritual. As suas últimas prosas têm a marca inconfundível e o vigor de expressão que fizeram dêle um dos maiores e mais completos jornalistas do nosso tempo.

Trabalhou, pode bem dizer-se, até ao dia da sua morte. Se se compilar, em volumes, a sua obra dispersa, sôbre problemas políticos, assuntos economicos, doutrina religiosa e crítica literária, o valor intelectual e a capacidade de trabalho de José Fernando de Sousa aparecerão mais nítidos e com o devido relêvo. A recolha dêsses trabalhos bem merece ser feita para que daqui a anos o seu nome e o seu mérito não fiquem reduzidos apenas a uma vaga lembrança.

Mortos, por sua vez, os amigos mais íntimos de José Fernando de Sousa, quem se lembrará, com o decorrer dos tempos, do seu nome ilustre e da sua obra valiosa e vasta?

Linhas do Vale do Vouga

Principais trabalhos efectuados por esta Companhia durante o ano de 1942

CONTINUANDO no nosso inquérito sôbre as principais realizações levadas a efeito, durante o ano de 1942, pelas companhias dos nossos caminhos de ferro, cabe-nos hoje a honra de recolher o depoimento da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro das Linhas do Vale do Vouga.

Foi importante também a sua actividade. Registemos, pois, as suas principais realizações:

Na secção de «Via e Obras», há a enumerar, além dos trabalhos de conservação da via, edifícios, etc., a construção de 2 casas novas para guardas de P. N., aos quilómetros 4, 211 e 132, 025. Esta última casa possui também um pequeno abrigo para passageiros, pois fica junto do apeadeiro de Travanca de Boddiosa. Ainda nesta mesma secção há a registar uma reparação muito importante na ponte do Pôço de S. Tiago.

Na secção de «Material e Tracção» temos a registar as seguintes actividades, além da reparação corrente de locomotivas, carruagens e vagões:

— Construção do terceiro Auto-rail — A. R. 103.

— Modificação dos tenders de 12 locomotivas para melhor acomodação da lenha, conseguindo-se assim a supressão de um vagão tender para aquêlê combustível.

— Transformou-se, ficando reduzido sensivelmente o seu pêso, uma carruagem-ambulância do Estado, que ficou com a designação de Pyiv-1.

Estes últimos trabalhos foram efectuados nas oficinas da Sernada, que se tornaram notáveis pelo perfeito acabamento dos serviços diversos que lhes têm sido entregues.

Ao registar os melhoramentos que as Linhas do Vale do Vouga puderam, num ano de dificuldades várias, como foi o de 1942, não podemos deixar de felicitar vivamente a sua ilustre Direcção pelo bom resultado da sua administração, nem do mesmo modo podemos deixar de assinalar a construção de um novo auto-rail com que o tráfego de passageiros da linha Espinho-Viseu muito tem a lucrar, linha essa, pelo facto de atravessar uma das regiões mais belas do País, que desempenhará na indústria turística um papel importante.

Já uma vez escrevemos nesta mesma «Gazeta» que se a guerra não nos veio encontrar de braços cruzados, a paz não nos surpreenderá também desprevenidos.

O ligeiro balanço que acima deixamos da actividade da Companhia do Vale do Vouga, durante o ano de 1942, é um exemplo, a juntar a tantos outros, de que, em matéria ferroviária, Portugal entrou numa fase brilhante.

CARLO/ D'ORNELA/

Vencimentos e diuturnidades

do pessoal permanente da

SOCIEDADE «ESTORIL»

e salários mínimos dos operários ali em serviço

Pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social vai ser publicada a seguinte portaria:

«Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar o estudo apresentado à apreciação do Governô pela Sociedade «Estoril» para unificação e regulamentação das condições de trabalho e reajustamento dos vencimentos, salários, abono de família e outras remunerações do pessoal em serviço na linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, explorada por essa Sociedade.

Nestes têrmos, com o acôrdo da administração da Empresa e ao abrigo do disposto no Decreto-lei N.º 32.647, de 29 de Janeiro de 1943, fica estabelecido o seguinte:

1.º — As categorias, os vencimentos e diuturnidades do respectivo pessoal permanente e os salários mínimos dos operários em serviço na Sociedade «Estoril» são os que constam do quadro anexo a esta portaria.

2.º — Sempre que pela natureza das funções, aptidão ou qualidades especiais qualquer empregado ou assalariado mereça remuneração superior à fixada no quadro junto para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida essa diferença a título de gratificação eventual ou por antecipação de diuturnidades.

3.º — Pela aplicação do quadro anexo nenhum empregado ou assalariado poderá ficar recebendo remuneração inferior à que actualmente percebe.

4.º — Os abonos de família a pagar a todo o pessoal, incluindo operários, por cada pessoa de família dos grâus de parentesco indicados no art. 3.º do Decreto-lei N.º 32.192, de 13 de Agosto de 1942, serão os seguintes:

25\$00 pelo primeiro filho.

25\$00 pelo segundo filho.

20\$00 por cada um dos filhos seguintes.

15\$00 por cada um dos beneficiários.

5.º — Ao pessoal operário será abonado o respec-

tivo salário nos dias de feriado nacional, como se fôsse dias normais de trabalho, excepto quando correspondam a dia de folga sem vencimento.

6.º — Às remunerações expressamente constantes desta portaria e quadro anexo acrescem gratificações de exercício, percentagem de cobrança e prémio por economia de energia eléctrica, abonados em conformidade com a respectiva regulamentação.

7.º — Enquanto perdurarem as actuais condições de emergência, o período normal de trabalho diário efectivo de todo o pessoal da Sociedade poderá ser elevado de uma hora.

§ único — O trabalho prestado na hora complementar, além das oito horas, será pago com a remuneração-hora acrescida de 10%.

8.º — O trabalho prestado por qualquer empregado ou assalariado em horas suplementares (além do horário normal) será pago na base de remuneração-hora com o acréscimo de 25%.

9.º — O trabalho prestado por qualquer empregado ou assalariado no dia destinado a descanso semanal será remunerado com o respectivo vencimento ou salário acrescido da percentagem de 50%.

§ único — Se o trabalho prestado em dia destinado a descanso semanal fôr compensado com repouso antes da folga que regulamentarmente se segue, aquela percentagem será reduzida para 25%.

10.º — Sôbre as percentagens estabelecidas nos n.ºs 7.º, 8.º e 9.º não incide o desconto previsto no art. 2.º do decreto-lei n.º 32.197, de 13 de Agosto de 1942, com a redacção que lhe foi dada pelo decreto-lei n.º 32.309, de 7 de Outubro de 1942.

11.º — O pessoal da Sociedade «Estoril» contribuirá para a Caixa de Abono de Família a instituir nos termos do decreto-lei n.º 32.192, com a importância correspondente a 1 por cento da remuneração normal que lhe competir em cada mês.

12.º — A Sociedade «Estoril» contribuirá para a Caixa de Abono de Família com a importância correspondente a 2,5 por cento das remunerações normais do pessoal ao serviço da empresa.

Grupo Tauromáquico «Sector 1»

UMA «CHARLA» DE ROGÉRIO PEREZ

Na sala das sessões do Grupo Tauromáquico «Sector 1» realizou, no sábado passado, o nosso camarada Rogério Perez uma «charla» tauromáquica.

Na mesa de honra, presidida pelo presidente da Direcção, sr. Carlos d'Ornellas, sentaram-se os srs.:

Conde da Ponte, José Iglésias Vianna, Avaro Figueiredo d'Almeida e António Correia pelo Sindicato dos Toureiros.

O presidente da mesa, fazendo a apresentação do conferente, diz que o Grupo Tauromáquico «Sector 1» lhe deve inúmeras atenções e tais estas têm sido que na última Assembleia Geral foi este nosso amigo louvado pelas amabilidades que nos tem dispensado e pela amizade que dedica à nossa colectividade.

Dizer a V. Ex.^{sa} quem é Rogério Perez acho um pouco difícil porque a sua nota de assentos na tauromaquia é grande. No entanto, devo dizer que já passaram as suas bodas de prata da crítica Tauromáquica, porque a começou fazendo nos semanários *Comicos e Fenómenos* e *Sombra-Sol*, do qual foi director aí por 914-915. Depois, a partir de 1923, no *Diário de Lisboa*, e nas Revistas espanholas *La Lidia*, (última série), *Zig-Zag* e outras.

Li algures que começou Rogério Pérez a ver corridas no Campo Pequeno, ainda com saias, claro que aí por 1895, três anos antes da retirada de «Guerrita», e, em Espanha, aos 14 anos, em 1904, numa corrida em Badajoz, em que foram matadores António Montes e Rafael «El Gallor», de quem foi partidário antes de sê-lo de seu irmão o grande Josélito.

Durante três anos (1925 a 1928) Rogério Perez acompanhou em Espanha D. António Cañero, que apresentou em Lisboa, onde também apresentou António Marques, Maera e Algabeño e, nas corridas de

morte de 1933 também nos apresentou em Lisboa, Marcial, Villalta, Ortega e Armillita.

Além de numerosas crónicas dispersas em vários jornais e revistas portuguesas, publicou a novela «José Luiz el Português» que eu editei em 1924; «Vaya por Ustedes»; «De Lisboa a Sevilla»; «El libro de Cañero» e, recentemente, traduziu o livro de Rafael «El Gallo», que o jornalista e nosso último conferente D. Henrique Vila escreveu em Castelhana, livro este que, apesar de quasi esgotado, ainda brilha em algumas montras das livrarias de Lisboa.

E aqui têm Vossas Excelências uma leve apresentação de homem, do jornalista brilhante e do camarada que é o nosso conferente de hoje.

Rogério Perez evocou os críticos tauromáquicos e «aficionados» do seu tempo, lendo uma crónica de «Santonillo» e uma carta de Segismundo Costa, traçando os perfis de Artur Teles, José Joaquim Passos e outros da antiga «tertúlia» que sucedeu às do Marrare, especialmente de Carlos Iglezias Viana, a quem pertenciam fotografias que foram projectadas, representando aspectos do toureiro no tempo de «Bombita», «Machaco», «Gallito» e Belmonte. Concluiu afirmando que o *Sector 1* devia esta homenagem à memória daqueles «aficionados» tão entusiastas da Festa de Touros desde os tempos da antiga Praça do Campo de Santana até quasi aos nossos dias, afirmando terem sido eles os precursores da actual geração de amadores da Tauromaquia, que tornaram possível o entusiasmo ainda predominante pelas verdadeiras corridas, com respeito pelas regras e com touros de respeito.

O presidente agradeceu a Rogério Perez a sua interessante «charla», e deu por finda a sessão, sendo o orador muito cumprimentado.

13.º — Dos ordenados e salários normais efectivamente percebidos, efectuarão os empregados e assalariados um desconto de 5.º para a Caixa de Reformas e Pensões. De igual modo, a empresa continuará a contribuir para a Caixa fixando-se a sua quota em 5.º dos ditos ordenados e salários.

Uma e outra percentagem serão cobradas e depositadas nos precisos termos do Regulamento da Caixa.

14.º — As disposições desta portaria, com excepção das dos n.ºs 7.º, 8.º e 9.º consideram-se em vigor a partir de 1 de Janeiro do corrente ano.

Acompanham essa portaria, e dela fazem parte integrante um minucioso quadro de categorias e vencimentos e a seguinte Tabela de diuturnidades:

CLASSE A

Para as categorias em que há uma escala normal de promoções:

Diuturnidades em cada categoria, proporcionais à

diferença de vencimentos para a categoria superior:

1.ª, ao fim de 3 anos: 20 % da diferença; 2.ª, ao fim de 6 anos: 40 % da diferença; 3.ª, ao fim de 9 anos: 60 % da diferença; 4.ª, ao fim de 12 anos: 80 % de diferença.

CLASSE B

Para as restantes categorias:

Diuturnidades relativas ao tempo de serviço no quadro efectivo, proporcionais ao vencimento-base de cada categoria:

1.ª, ao fim de 3 anos: 4 % do vencimento; 2.ª, ao fim de 6 anos: 8 % do vencimento; 3.ª, ao fim de 9 anos: 12 % do vencimento; 4.ª, ao fim de 12 anos: 16 % do vencimento; 5.ª, ao fim de 16 anos: 20 % do vencimento; 6.ª, ao fim de 20 anos: 25 % do vencimento; 7.ª, ao fim de 25 anos: 30 % do vencimento.

MADRID-LISBOA

V I D A L U S O - H I S P A N I C A

Solución al problema FERROVIARIO

POCOS problemas de nuestra economía tienen una etiología tan complicada como el de resolver la posición en que se encontraban los poseedores de valores ferroviarios.

Siempre se mezcló la política en la economía del ferrocarril. Unas veces era la que obstaculizaba las soluciones naturales y lógicas, técnica y financieramente hablando. Otras, eran los elementos interesados en los ferrocarriles los que intervenían en la política y la hacían actuar en plena coacción hasta encontrar las soluciones que a las Compañías convenían. En el juego de los anticipos, de las tarifas, de los créditos oficiales, las leyes y decretos sobre esas materias del ferrocarril venían a constituir un maremágnum de legislación tan complicado como inútil para fundamentar una solución eficaz. Al producirse la crisis económica que coincidió con el advenimiento de la república y

que culminó con la acentuación expansiva del tráfico por carretera, los ferrocarriles se encontraban en una situación de angustia financiera tan grave, que la palabra quiebra no andaba lejana de su ámbito económico; entonces se produce el fenómeno de la baja del tráfico, del descenso de la recaudación, penuria financiera que con la proximidad del momento de la reversión de las líneas al Estado creaba un problema de tan difícil solución, que en perspectiva se dibujaba ya el momento fatal de la suspensión de pagos de las grandes Compañías ferroviarias, virtualmente iniciada con el incumplimiento de los cuadros de amortización de las obligaciones y con el retraso en el pago de sus cupones. Entretanto, las Compañías no atendían a la reposición del material, y el negocio fallaba también por aquí. Crisis financiera y crisis industrial a la vez.

Cuando, tras de la liberación de España, el Estado inició la reconstrucción económica, uno de los primeros problemas que se plantearon fué este de dotar a España de un sistema ferroviario con una definitiva coherencia económica, bien sistematizado, que salvara el escollo financiero que seguía frente al negocio, el cual, por la proximidad de los plazos de reversión, no

Habla Londres...

EMISIONES BBC PARA LA
PENINSULA IBERICA

EN PORTUGUÊS:

10,45 (Hora de Lisboa)	24,92 m. e 19,76 m.
12,15 > > >	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
21,00 > > >	1.500 m., 261 m., 40,98 m., 41,75 m. e 31,75 m.

EN CASTELLANO:

8,00 (Hora Española)	48,43 m., 41,75 m. e 40,98 m.
13,45 > > >	24,92 m., 19,76 m. e 13,86 m.
22,30 > > >	1.500 m., 261 m., 40,98 m., 41,75 m., 31,75 m. e 30,96 m.

A VOZ DE LONDRES
FALA E O MUNDO ACREDITA

O U Ç A M A B B C

Mobilias modernas ≡ Mobílias de estilos

CARPETES NACIONAIS

e todos os móveis e adornos que são necessários para tornar o lar interessante e cómodo, encontra V. Ex.ª na

COMPANHIA ALCOBIA

14 — Rua Ivens — 14 (Esquina da Rua Capelo)

PREÇOS MODERADOS

ATENÇÃO: — Esta casa não tem ligação com outras do mesmo género

CAMISAS

« REGOJO »

Las preferidas de todos

PÍDALAS EN TODAS LAS
CAMISERIAS DE LA
Península

disponía de posibilidades financieras para atender a una reorganización y nuevo montaje, como exigían las circunstancias, por encontrarse sin crédito ni elasticidad emisora para buscar las nuevas e indispensables masas de capital.

Y el Estado fué a la única solución que se presentaba como factible. Formó la Red Nacional, anticipando las fechas de reversión de las líneas, ofreciendo a las Compañías un rescate anticipado mediante unos cálculos de anualidad que ahora han quedado terminados. No ha existido, pues, una incautación. Esto conviene dejarlo claro y preciso. La discusión para la fijación de los valores reales a rescatar — sobre la seguridad de que las anualidades no cubrían las cargas financieras de las Compañías — ha quedado epilogada recientemente con la ley de 27 de febrero, en la que se han señalado para los títulos, tanto de renta fija como de renta variable, unos valores fijos, a los que se unen, en el caso de las obligaciones, los cupones atrasados. Los valores totales conseguidos, y que servirán después para formar una base de valor que se entregará en Amortizable del 3,50 por 100, se encuentran muy por encima de los que surgían de la aplicación de las normas de reversión, por lo que es de alabar el rasgo de generosidad del Estado, que ha tratado con las máximas atenciones al ahorro, ofreciéndole una fórmula — basada en los promedios de cotización de sus títulos en los últimos quince años — que

desborda en su cuantía cuanto pudiera resultar de la aplicación de la fórmula matemática de la ley que anticipó el rescate de las lúndas de las Empresas de ancho normal y aun las mismas cotizaciones de tales valores en los últimos diez años.

El Estado, en la promulgación de la ley de 27 de febrero, ha sido tan respetuoso o más todavía con los derechos de accionistas y obligacionistas al no imponer la conversión forzosa y dar un carácter de amplia voluntariedad al canje de los títulos por la Deuda Pública ofrecida. La marcha de la conversión es satisfactoria. Existe una gran unanimidad en el público al apreciar el trato generoso que el Estado ha dado al capital colocado en estos valores ferroviarios, y esto crea la seguridad de que serán muy pocos los que no aceptem la fórmula ofrecida — que da a los títulos un valor que hace muchos años no habían tenido, realizable en el acto — y esperen el resultado de la liquidación definitiva de las Compañías.

Cartillas para abastecimientos

En el mes de Julio próximo entrarán en vigor 30 millones de cartillas individuales de abastecimientos.

Las Comisarías regionales han enviado asimismo a los centros provinciales y locales el número necesario de aquéllas, con sujeción al censo de población.

La modalidad de estas cartillas se caracteriza por representar una mayor facilidad para el vecindario. No será preciso el movimiento de altas y bajas en los establecimientos, pues los artículos pueden adquirirse en cualquier tienda y en cualquier población.

João Correia Ribeiro

Doctorado en Medicina y en Derecho

ABOGADO

R. Nova da Almada, N.º 53 — LISBOA — Tel. 2 0812

Livraria Luso-Espanhola, L. da

GESTIONA, INMEDIATAMENTE
PARA SUS CLIENTES, CUALQUIER
LIBRO EDITADO EN ESPAÑA
ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

RUA NOVA DO ALMADA, 86 A 90
Telefone 24917 — LISBOA

Cerca de un centenar de niños, hijos de españoles sin medios suficientes de subsistencia, recibe instrucción, alimentación, vestidos y asistencia médica gratuitos, al amparo de «Auxilio Social».

Todo español, en Portugal, está en el deber con arreglo a su situación económica, de cooperar a la obra benéfica de esta Institución.

Anunciar en «Madrid-Lisboa» es entender los propios intereses y contribuir a intensificar el intercambio ibérico.

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

Quando fôr a LISBOA visite o

Hotel Internacional

E FICARÁ CLIENTE CERTO, PORQUE ENCONTRARÁ SEMPRE O MAIS ESCRUPULOSO ASSEIO, O MELHOR SERVIÇO DE MESA

RUA DA BETESGA
(com frente para o Rossio)
a 3 minutos de qualquer das gares

Telefones 2 7245-2 9003 — LISBOA

ESTUDIO JURÍDICO

P. E. F. A. I.

Apartado 115 — Lisboa

ASESORIAS. APODERAMIENTOS. DEFENSAS.
TRAMITACION DE ASUNTOS COMERCIALES
E INDUSTRIALES. TRADUCCIONES PROFESIONALES DEL Y AL PORTUGUÉS, ESPAÑOL,
FRANCÉS, ALEMÁN E INGLÉS.

Colaboración de peritos forenses y económicos extranjeros

Linhas Estrangeiras Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Março de 1893)

ALEMANHA Segundo um artigo do Engenheiro Leibbrand, publicado na Imprensa de Berlim, os caminhos de ferro alemães registaram em 1942 um excepcional movimento de transportes. As cifras que indicam o acréscimo seriam, todavia, ainda maiores, se não tivesse sido necessário reduzir o serviço de transporte de passageiros, em benefício do de mercadorias. A diminuição do número de combóios de passageiros, durante a guerra, impunha-se, pois, nos tempos de paz, havia três vezes mais lugares à disposição do público do que na realidade era preciso.

— Os serviços berlinenses de circulação para satisfazerem as necessidades sempre crescentes do público empregam agora combóios «obus». Trata-se de «omnibus» com «trolley» de três eixos com reboque a dois eixos providos de freios de ar comprimido e eléctricos combinados. Por meio de uma única alavanca de pedal, acciona-se primeiro o freio de ar comprimido e em seguida o freio eléctrico da carruagem motriz. Por fim, é o freio de ar comprimido desta última que entra em jogo. A carruagem motora tem 11,2 metros de comprimento, sendo a largura máxima de 2,5 metros e a altura de 2,86 metros. Vazia pesa 11.200 quilos. Dispõe de 36 lugares sentados e de 29 de pé. O carro de reboque tem 8 metros de comprimento e igualmente 2,5 metros de largura. Dispõe de 44 lugares, dos quais 34 sentados. A entrada dos passageiros nos dois carros faz-se pela frente. A plataforma de-traz da carruagem motora fecha-se à mão, ao passo que a porta de saída da frente é automática e manobrada por meio do ar comprimido.

O serviço é mantido por um motor com dois colectores, com rendimento de 90 kilowatts. Os combóios «obus» funcionam todos de uma maneira muito satisfatória.

HUNGRIA Telegrama de Budapeste transmitido pela Rádio Roma diz que entre a Hungria e a Eslováquia ficou concluído um acôrdo regulando as tarifas ferroviárias. O texto do acôrdo será publicado depois da troca dos respectivos documentos de rectificação.

SUIÇA Acaba de ser inaugurada mais uma linha electricada entre a Suíça e a França, que parte de Auveinien a La Verrure, contornando o vale de Travers a Neufchatel (Suíça) e passando por Portarlieu (França).

Linhas portuguezas

Do Aterro a Cascaes — A Companhia Real trata de conseguir que, no proximo verão, os comboios de Cascaes possam fazer um serviço provisorio, partindo do Aterro da Boa-Vista, aproveitando-se os trabalhos já feitos do porto.

O problema não é de difficil solução, e se para esta se agremiassem todas as boas vontades, seria uma grande vantagem para o publico e uma enorme commodidade, especialmente para todos que vão veranear para aquellas praias.

Novo ascensor — O sr. visconde do Tramagal requereu á camara concessão para o estabelecimento e exploração d'um ascensor mechanico na calçada do Salitre, a terminar no largo do Rato, nas mesmas condições em que tem sido feitas outras concessões da mesma natureza.

Lourenço Marques — Segundo um correspondente local o rendimento d'esta linha cresce n'uma progressão geometrica. O rendimento diario attinge hoje a 700*00 réis e quando, dentro de menos de seis mezes, se transportar 90.000 toneladas de mercadorias, esse transporte traduzir-se-ha n'um rendimento de 50:000*000 réis por mez.

O mesmo correspondente dá a *grata* noticia de que uma das locomotivas da linha do Pungue foi baptisada com o nome de Cecil Rhodes.

Ora aqui está uma machina que parece destinada a fazer-nos... descarrilar!

Ascensores de Lisboa — Teem-se feito experiencias dos carros no ascensor da Graça, dando, em geral, bom resultado. A experiencia official deve realizar-se por estes dias. A companhia não tem, por emquanto, mais que dois carros promptos para o serviço, trabalhando-se activamente para augmentar este numero a fim das carreiras se poderem estabelecer com pequenos intervallos, como no ascensor Camões.

Os preços propostos pela companhia são: carreiras ascendentes: completa, 60 réis; da rua da Palma ao Arco de Santo André, 40; d'este ponto á Graça, 30.

Carreiras descendentes, 40 réis, sendo 20 réis as meias carreiras.

Nova linha africana — Os srs. J. J. Ferreira da Cruz e L. Pinto Coelho pediram ao governo a concessão de uma linha ferrea de via reduzida entre Loanda e S. Salvador do Congo.

Segundo os requerentes, a nova linha, partindo de Loanda, atravessará o Mutolo dos Quitengues, Dande, aproximando-se quanto possivel das minas de petroleo do Li-borgo, dos Dembos, Encoge, e minas de cobre do Bembe, terminando em S. Salvador do Congo, sendo construído do modo mais rapido e mais directo, por fórma que dentro de cinco annos seja toda aberta á exploração, vencendo-se difficuldades de material pelas construcções provisórias de madeira, solidamente feitas, deixando os concessionarios 10 % da receita bruta depositada como garantia da substituição das obras provisórias por definitivas.

Os requerentes pedem um subsidio pelo cofre da provincia de Angola.

Terrenos em Alcantara — A comissão municipal resolver instar com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezas a fim de se decidirem as negociações pendentes entre a camara e a mesma companhia relativamente aos terrenos municipaes que esta occupa em Alcantara, e sobre as passagens de nivel nas ruas 24 de Julho e do Livramento.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

AVENIDA — De fóra dos Eixos

Como os assuntos de revista estão muito explorados e os autores já estão gastos, eis o motivo porque se arranjam parcerias, e, assim, um diz uma coisa, outro diz outra e lá se compõe a revista, melhor ou peor, dependendo unicamente do valor dos seus componentes.

Anibal Nazaré e António Cruz, reunidos aos maestros compositores Jaime Mendes e João Nobre, apresentaram no teatro Avenida um novo trabalho, a que deram o nome «De fóra dos Eixos», que me agradou em cheio.

O título é um tanto ou quanto estapafúrdio, permitam-me o termo, mas, como havia já um trabalho com o nome de «Fóra dos eixos», os autores antepuzeram-lhe a particula «De», afim de lhe não alterarem o título.

Seja como fôr, a revista da Avenida tem graça, côr, luz, movimento e principalmente um equilíbrio notável, qualidade indispensável para este género de teatro. Os quadros, as cenas, os números, são todos bem medidos e «encaixados» de maneira que nenhum chega a enfastiar o público.

A revista escrita por pessoas que o sabem fazer, foi conduzida hábilmente e por gente experimentada.

Os cenários de Baltazar Rodrigues, Reinaldo Martins, Raúl Duarte e Mário Garcia, aliados a um guarda roupa alegre e vistoso dos Ateliers Paiva, muito contribuem para o realce do espectáculo.

Todos os números são bons, mas, mesmo assim destaco: «Picador» muitíssimo bem observado pelo mestre neste género de papéis, Amarante. Indumentária rica e a rigor, Quem está da plateia, e sem binóculo, não pode observar os botões da jaleca d'este illustre artista, que são umas cabeças de cavalo em prata e oiro. Também foram muito bem observados por este distinto actor, e como é de seu costume, o «Pastor», e o «Chefe da Banda». Este artista desce ás mais pequenas minudências, e que elle próprio chama «ratices», mas, somente assim, um actor se valorisa.

No quadro «Amantes de D. João», salienta-se Maria Brazão, que canta muito bem e com sentimento o seu número. O dueto «Mulher dos Matações» e «Barquillero» é uma charge engraçadíssima e deliciosa, muito bem escrita e mui-

tíssimo bem representada pela excelente cómica Tereza Gomes e pela elegante e vivíssima Carmencita Aubert.

Cremilda de Sousa, na «Fadista Bailarina», mais uma vez mostrou o seu valor como excelente bailarina. Foi acompanhada por António Gonçalves, bailarino de mérito. Este número foi bastante ovacionado pela assistência.

Alvaro de Almeida é um grande actor cómico. A sua rábula «António Vargas Heredia», foi dita com tanta e tão justa intenção, que lhe valeu uma salva de palmas, merecidíssima.

Também recebeu uma estrondosa ovação o quadro «Tudo quanto Santa Marta fiou». Estes quadros dão sempre resultado desde que haja conflito dentro d'elles, e desde que a letra e música estejam adequadas. Este quadro foca os «mixordeiros» que invadem o país.

Soares Corrêa, no «Zé da Claque» compadriu a contento.

Natália Viana e Luiz Piçarra cantam vários números. E é pena que não saibam representar, principalmente a primeira, que sendo uma figurinha de «Sèvres», não tem vida nem expressão.

Beatriz Belmar, boa figura para a cena, Alfredo Pereira, Reginaldo Duarte, Celestino Ribeiro, Helena Felix, Sara Rafael, Jeannette Vallée, Elvira Prusner e Rafalex, completaram o harmonioso conjunto.

Encenação animada e com mocidade nos movimentos, devido à competência, aliás conhecidíssima, de Rosa Mateus.

E agora um elogio às raparigas que formam o grupo coral. Os críticos esquecem-se sempre destas obreiras de teatro. Sem a sua intervenção não poderia haver números de conjunto e de fantasia. E elas, sempre a trabalhar e com boa vontade e disciplina, livram de apuros alguns números, principalmente quando são fracos. Nesta revista, salientam-se no «Circo», em que, guiadas por Elvira Prusner, armam em «palhaços», dando cambalhotas, na perfeição.

Se todas as revistas fóssem como esta, certamente que este género de teatro, não estaria tão «fóra dos eixos».

O Carnaval e os Teatros

Este ano foi muito «chôcho» o Carnaval nos teatros, e não admira. As empresas teatraes, segundo disseram os jornais, andaram a fazer «rapapés» à Companhia dos Eléctricos, a fim de esta assegurar o transporte, durante as 3 noites de Entrudo. É claro que a referida Companhia fez «ouvidos de mercador» e outra coisa não era de esperar.

Se estamos num período cuja divisa é «poupar» e «pro-

Viagens e Transportes

Linhas do Sul e Sueste

No dia 3 do corrente entraram em vigor nas linhas do Sul e Sueste as seguintes alterações aos horários e marchas de combóios da C. P.: linhas de Sado e Sines e ramal do Montijo: combóio n.º 912, modifica a sua marcha, passando a partir de Funcheira às 8,8; de Ermidas-Sado às 9,17; e de Setúbal às 12,32 e a chegar a Lisboa-Terreiro do Paço às 14,25. A ligação da linha de Sines partirá desta estação às 6,43 para chegar a Ermidas-Sado às 8,50. Combóio n.º 2901, altera a sua marcha entre Setúbal, de onde sairá às 11,7; e Pinheiro, onde chegará às 12,59. Via fluvia e tranvias entre Lisboa-Seixal, e Praias-Sado: carreira n.º 10, partida do vapor, do Barreiro, às 13,45; e chegada a Lisboa-T. P., às 14,25; combóios n.º 912, modifica a sua marcha, passando a sair de Praias-Sado às 12,9 e a chegar a Lisboa-T. P. às 14,25; e n.º 2901, passa a chegar a Praias-Sado, às 11,17.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

duzir» não era justo nem admissível que não existissem carros suficientes durante o dia para transportar quem tem as suas obrigações e os houvesse para os que desejam divertir-se até altas horas da madrugada.

Estamos numa época difícil, que não está própria para folias. E o facto de, graças a Deus, gozarmos de um socêgo confortante, não quiere dizer que nos ponhamos a dar pulos, enquanto que outras nações estão a lutar com a miséria e a dôr.

Quando qualquer vizinho nosso está gravemente enfermo ou em perigo de vida, é humano que façamos o menor barulho possível e, se ainda por cima é nosso amigo, devemos tomar, como nossa, a sua dor.

O Carnaval foi banido das ruas e apareça êle onde aparecer, no teatro, na rua, no baile, num club, etc., não passa de um escárneo para todas as bocas que se abrem, e não precisa de mais elogios e respeito do que a qualquer outra manifestação de arte e de ciência.

Poderão dizer que há muita gente que vive das «coisas» do Carnaval, tais como saquinhos, papelinhos, serpentinas, bisnagas, máscaras e essa infinidade de futilidades necessárias para os foliões. Mas, também em Nice, onde o Carnaval era surpreendente, as pessoas que se dedicavam a fazer essas futilidades, viram-se na necessidade de arranjar a sua vida por outro lado, dedicando-se a outros negócios talvez menos lucrativos, mas, certamente, mais proveitosos.

Por todos estes motivos o Carnaval desapareceu dos teatros. E os foliões que, como egoistas, só pensam em si, devem ter passado três noites bastante aborrecidas.

Se gastaram dinheiro e não se divertiram, devem ter concordado que lhes valia mais ter dado o dinheiro gasto aos pobres.

O Carnaval desceu à vala comum nas ruas há muito tempo, e este ano, nos teatros, desceu ao túmulo.

Portanto «requiescat in pace».

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE - 21,45 - «O sinal de alarme».
AVENIDA - 20,30 e 22,45 - «De fora dos eixos».
VARIADADES - 20,45 e 25 - «A bicha de rabiar».
APOLO - 26,30 e 22,45 - A opereta «Ribatejo»
COLISEU - 21,15 - «Companhia de circo».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 21,50 - «Quimera do ouro».
OLIMPIA - 14,45 e 20,45 - «Pânico na bolsa».
S. LUIZ - 21,50 - Filmes que causam surpresa.
POLITEAMA - 21,50 - Filmes variados.
ODEON - Estreias consecutivas.
TIVOLI - 21,50 - Todas as semanas novos programas.
CONDES - 15 e 21,30 - Filmes de grande emoção.
CHIADO TERRASSE - 21,15 - Filmes variados.
CINE-ARTE - 21 - Filmes variados.
ROYAL - Rua Direita da Graça, 100.
PARIS - As 20,30 - Filmes variados.
EUROPA - As 21 - Filmes variados.
LYS - 21 - Filmes emotivos.
CAPITÓLIO - 21 - Parque Mayer.
JARDIM-CINEMA - Aos domingos.
PROMOTORA - 21 - Filmes variados.
PALATINO - Rua Filinto Elísio, C. V.
REX - 21,15 - Programa duplo.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|--|----------------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ GLYCOL amacia a pele. ○ GLYCOL dá aos lábios a maior frescura. ○ GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz. ○ GLYCOL evita o cieciro. ○ GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade. | G
L
Y
C
O
L | <ul style="list-style-type: none"> ○ GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia. ○ GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, mordeduras de insectos, etc. etc. |
|--|----------------------------|---|

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mor, 20, 3.º E. LISBOA
Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sêlos do correio, nome e morada

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

O «Diário do Governo» n.º 48, II série, de 26 de Fevereiro, de 1943, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso documental de engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte fórmula:

Presidente — director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 4.ª Repartição, engenheiro Rodrigo Severiano do Vale Monteiro.

Chefe da 1.ª Repartição, engenheiro Mário Dias Trigo.

Programa do concurso para sub-inspector de exploração

Além da matéria dos programas dos concursos para categorias inferiores do mesmo quadro, mais a seguinte:

I — PARTE GERAL

a) Organização geral dos serviços públicos e em especial do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

b) Finalidade, organização e atribuições da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Composição e atribuições do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro. Quadros permanente e transitório e forma de recrutamento do seu pessoal.

c) Regimes de construção e exploração de caminhos de ferro. Linhas de interesse geral e particular, caminhos de ferro mineiros. Tramites do processo de concessão. Conteúdo dos contratos de concessão. Interpretação das cláusulas contratuais. Prazos de concessão. Resgates. Caducidade das concessões. Obrigações e direitos das empresas. Assistência financeira ao concedente. Garantias de juro. Contratos de arrendamento e sub-arrendamento.

d) Receitas e despesas do Fundo especial de caminhos

de ferro. Imposto ferroviário. Participação nas receitas das linhas arrendadas a empresas particulares. Receitas fora do tráfego. Empréstimos. Estudos e construções de novas linhas e melhoramentos nas linhas arrendadas em exploração. Estradas de acesso.

e) Noções gerais da legislação sobre o horário de trabalho. Disposições legais sobre acidentes de trabalho: seu objectivo e amplitude. Entidades responsáveis e suas obrigações. Funções da Direcção Geral de Caminhos de Ferro como entidade representante do Governo junto das empresas ferroviárias em matéria de acidentes de trabalho.

f) Conhecimento completo das disposições legais sobre competência, deveres e responsabilidades dos funcionários civis. Classificação e efeitos das penas disciplinares. Organização dos processos disciplinares.

g) Conhecimento genérico da divisão administrativa do País e da estrutura corporativa da Nação.

h) Portugal continental: características especiais das diferentes regiões. Possibilidades e valor económico dos principais centros agrícolas, florestais, mineiros, industriais e turísticos. Conexão da rede ferroviária com a distribuição desses centros. Características das correntes de trânsito nacional e suas épocas próprias. Inquéritos comerciais. Métodos a seguir na realização de inquéritos.

i) Possibilidades de aproveitamento, funções económicas e exploração comercial dos diferentes meios de transporte.

j) *Transportes internacionais*. — Conhecimento geral das convenções internacionais sobre o transporte de passageiros e mercadorias por caminhos de ferro.

Conhecimento geral da legislação aduaneira nas suas relações com os caminhos de ferro. Regimes de importação, exportação e trânsito; importação temporária e reexportação.

Organização e disciplina da actividade transitória.

Regimes de utilização do material circulante em tráfego internacional.

l) Noções elementares de estatística: números-índices. Cálculo de médias. Regras para o traçado das representações gráficas.

Interpretação de fenómenos expressos gráficamente.

II — PARTE ESPECIAL

a) Conhecimento completo das leis e regulamentos sobre polícia e exploração de caminhos de ferro. Atribuições dos diferentes agentes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e suas relações com o pessoal das empresas ferroviárias.

b) Rede dos caminhos de ferro portugueses. Companhias concessionárias, arrendatárias e sub-arrendatárias. Organização dos serviços das companhias ferroviárias.

c) Conhecimento geral da rede ferroviária espanhola e detalhado das vias directas espanholas para França em relação a vagões procedentes de Portugal.

d) Natureza e objecto do contrato do transporte, intervenientes e documentos, tanto em tráfego ferroviário, nacional como internacional.

Direitos e obrigações do expedidor, do transportador e do destinatário

Incidentes que podem surgir na vigência do contrato

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

de transporte. Forma de os regular. Responsabilidade das empresas. Acções. Expedições com porte pago e porte a pagar. Entregas a domicílio. Desembolsos e reembolsos. Reexpedições, mudanças de destino, chegadas.

e) Preços de transporte; limites máximo e mínimo. Leis económicas reguladoras e elementos determinantes do valor de um transporte. Operações inerentes ao transporte.

Tarifas ferroviárias: espécies. Reduções de preço de transporte: benificações.

Estudo comparativo dos diversos sistemas de tarifas. Conhecimento e aplicação prática do regime tarifário português. Soldadura. Competência para aprovação de tarifas e suas alterações.

f) Noções gerais de via: infraestrutura e superestrutura: elementos que a compõem. Material usado e assentamento de via. Mudanças de via. Transversais. Placas e pontes de inversão. Triângulos de inversão. *Chariots*. Pára-choques.

g) Noções gerais de material circulante e tracção: locomotivas. Carruagens metálicas, de estrutura metálica e de madeira. Vagões, sua classificação. Leito, caixa, eixos, rodas, cintas, molas de suspensão, tesouras, caixas de lubrificação. Tampões de choque, altura de tamponagem e engates. Freios manuais e contínuos (incluindo uma ideia muito sumária do funcionamento dos freios do ar comprimido e de vácuo). Intercomunicação. Iluminação e aquecimento. Sinais de alarme. Tabelas de carga. Regras relativas ao número e posição dos freios manuais guardados na composição dos combóios de mercadorias e de passageiros. Arcazes (*containers*).

h) Estações. Sua classificação. Disposições gerais e especiais dos transportes ferroviários em grande e pequena velocidade. Linhas, plataformas, cais. Exploração das instalações telegráficas e telefónicas. Sinalização das estações. Segurança da circulação. Manobra de agulhas e sinais. Encravamentos.

Serviço de *gare* à chegada e partida dos combóios. Polícia das estações. Conhecimento geral das leis e regulamentos sobre as condições de segurança e visibilidade das passagens de nível.

i) Horários: marchas e gráficos — sua organização. Rotações do material e pessoal. Serviços especiais. Serviço combinado. Perdas de enlace. Supressão de combóios. Circulação dos trens. Sinalização para passagens de nível.

j) Serviços de trens: classificação, composição e formação dos combóios. Avarias e vigilância no material. Cordas, calços e encerados. Iluminação dos combóios. Providências a tomar para evitar ou atenuar as irregularidades da marcha dos combóios.

l) Carga e descarga de vagões pelas companhias e particulares. Triagens e manobras nas estações, ramais e desvios. Operações em plena via. Distribuição e utilização de material circulante.

m) Exploração em sistemas de via livre, via cerrada e bloco (*block-system*).

n) Armazenagens das mercadorias. Retenção de vagões. Reservas à expedição e à entrega. Reclamações. Volumes sobrantes. Abandonos. Leilões. Eserituração das estações. Avisos de chegada. Revisão de bilhetes. Agências aduaneiras.

o) Regime legal dos vagões particulares; admissão, circulação e alienação dos vagões particulares nas linhas férreas nacionais. Exploração dos vagões de propriedade particular, matriculados em empresas portuguesas e estrangeiras, em tráfego nacional e internacional.

p) Transportes por caminhos de ferro, de malas e encomendas postais: formas de efectivação e princípios reguladores.

q) Receitas, despesas e resultados de exploração. Elementos principais: sua fiscalização e estatística.

r) Acidentes de exploração: sua classificação e estatística. Regras a adoptar em casos de acidentes.

Produzir e poupar é garantir o desafogo económico da vida portuguesa.

Criar abelhas é produzir riqueza pois elas nos fornecem o mel, a cêra e o veneno do emprêgo terapeutico.

O valor do mel é considerável quer como alimento quer como medicamento.

Nas hortas e nos pomares onde há abelhas, aumenta a produção dos legumes e dos frutos.

As zonas para instalação de colmeias são as que apresentam regular enfloramento de Março a Outubro.

As plantas melíferas preferidas pelas abelhas são o alecrim, o rosmaninho, a alfazema, a giesta, urzes, etc. e de maneira geral, as árvores de fruto.

Peça esclarecimentos ao Pôsto Central de Fomento Apícola — Tapada da Ajuda — Lisboa.

s) Noções de velocidade real de marcha num dado instante; velocidade média de marcha entre dois pontos e velocidade média de marcha entre dois pontos e velocidade comercial num percurso dado.

Percurso e utilização de vagões.

Este programa mereceu a aprovação de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, em 23 do corrente mês.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 24 de Fevereiro de 1943. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo» n.º 49, II série, de 27 de Fevereiro de 1943, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de alargamento da plataforma de passageiros junto à linha n.º 10 da estação de Lisboa-R.

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 sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 35 metros quadrados, à direita da linha férrea urbana de Lisboa, entre os quilómetros 0,168.80 e 0,191.65, 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 S. José, 2.º Bairro de Lisboa, e confronta ao norte com o Palácio Foz e ao Sul, nascente e poente com o caminho de ferro.



Kern
ARAU
SUISSE

400
150/33

Os níveis **KERN** do recente modelo **NK** distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}



VICTORIA
SEGUROS DE VIDA
LISBOA, PR. DO MUNICÍPIO, 6

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084	ESCRITÓRIO 139, RUA DOS BACALHOEIRO LISBOA	ARMAZEM DOCA DE ALCANTARA
---	--	------------------------------

SEGUROS...

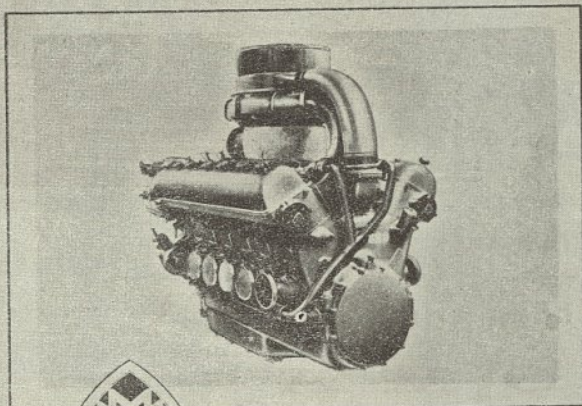
A MUNDIAL

O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUES

Séde em Lisboa:
Largo do Chiado, 8
 Filial no Porto:
F. Gomes Fernandes, 10
 Agentes por todo o país

A QUEM VIAJA

Não saia do país sem levar o **Manual do Viajante em Portugal**, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. À venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA



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

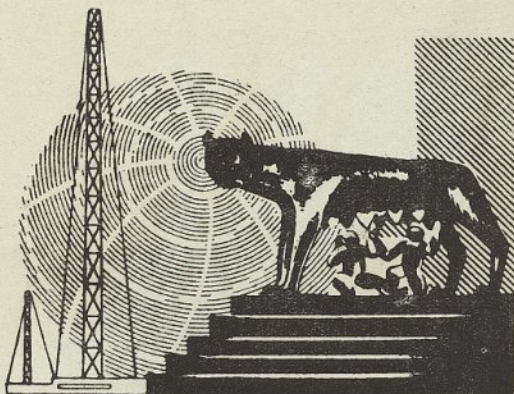
Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

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

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L., LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1

ESCUTAI ROMA



AS ESTAÇÕES EMISSORAS DE R O M A

oferecem todos os dias aos ouvintes portugueses interessantes transmissões de notícias da actualidade ácerca dos mais importantes acontecimentos políticos e de guerra.

Programa

do noticiário em lingua portuguesa

HORAS	ONDAS m.	FREQUENCIAS Kc/s	ESTAÇÕES
7,50	19,92	15060	2 RO 21
7,50	25,40	11810	2 RO 4
11,20	15,31	19590	2 RO 17
14,10	19,61	15300	2 RO 6
14,10	25,10	11950	2 RO 22
14,10	41,55	7220	2 RO 11
17,00	15,31	19590	2 RO 17
21,50	25,10	11950	2 RO 22
21,50	29,04	10330	2 RO 19
21,50	30,74	9760	2 RO 18
21,50	31,15	9630	2 RO 3
21,50	41,55	7220	2 RO 11
21,50	47,62	6300	2 RO 23
0,00	25,10	11950	2 RO 22
0,00	29,04	10330	2 RO 19
0,00	30,74	9760	2 RO 18

Recortai este anúncio.

Conservai-o perto do vosso aparelho de rádio

E. I. A. R. CENTRO RADIO IMPERIALE