

DEPÓSITO LEGAL

3.º do 56.º ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1944

Número 1347

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

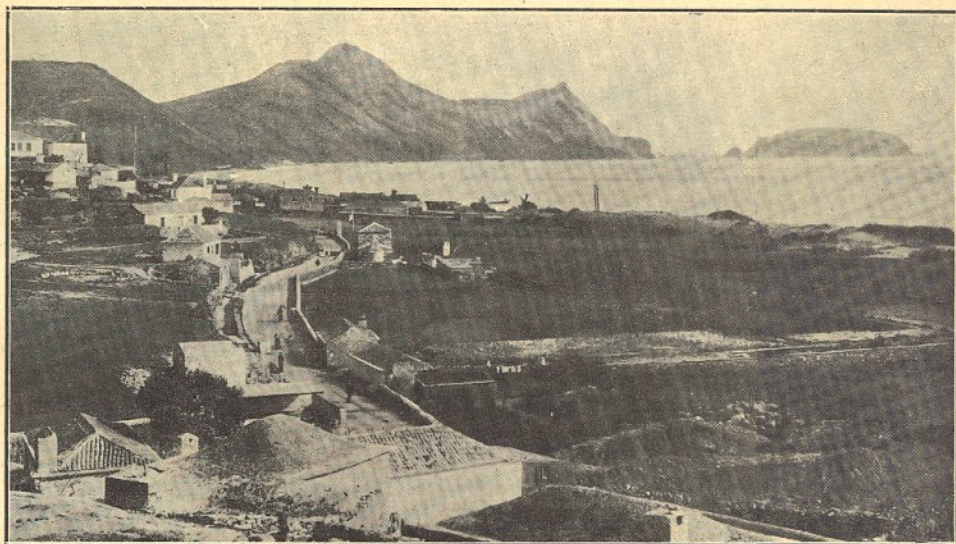
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



ILHA DA MADEIRA

PORTO SANTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 752

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

Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1347

1 — FEVEREIRO — 1944

ANO LV

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

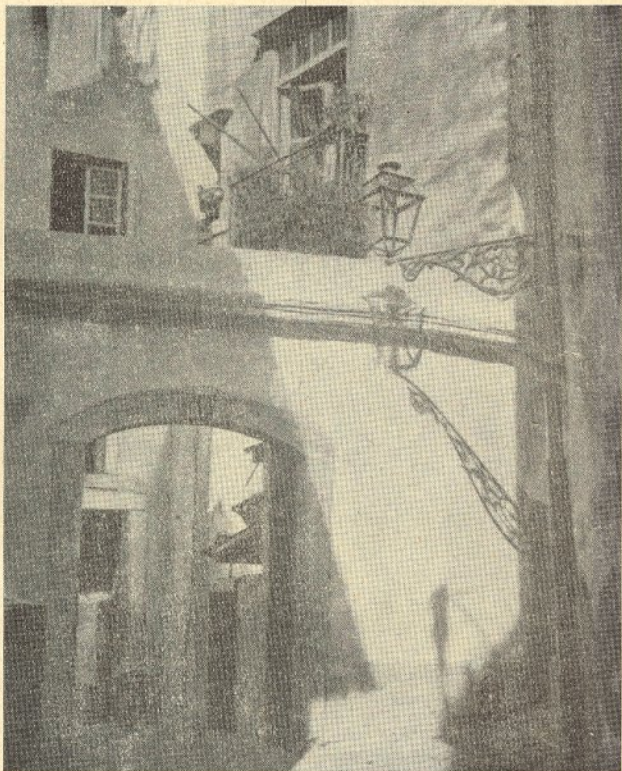
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Lisboa Antiga — Um trecho do Alfama	67
A linha férrea de Setil a Vendas Novas, foi inaugurada há quarenta anos	69
Os Caminhos de Ferro — Inglêses na Guerra	71
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	73
Comunicações Ferroviárias Inter-Americanas	75
Linhas Estrangeiras	76
Ateneu Ferroviário.	77
O abastecimento de travessas para as empresas ferroviárias	77
O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal Inaugurou no Barreiro novos cursos profissionais	78
Os nossos mortos	78
Imprensa	78
Brindes e Calendários	78
Há 50 anos	79
Parte Oficial	79



LISBOA ANTIGA—Um trecho de Alfama

RECORDANDO O PASSADO

A LINHA FÉRREA DE SETIL A VENDAS NOVAS foi inaugurada há quarenta anos

EM Janeiro deste ano fecharam-se 40 anos sobre a inauguração ao serviço público da linha do Setil a Vendas Novas. Foi, portanto, em 1904. O acontecimento revestiu-se não só de importância mas também de solenidade, pois que teve a presença de D. Carlos.

Há, sempre, um certo e delicioso encanto em mexer e recordar coisas do passado. Não são, apenas, os velhos que sentem esse encanto — igualmente o saboreiam os novos, os que são de outra época e que não podem, de modo algum, fugir ou alhear-se desse prazer de reviver as coisas idas.

Há, ainda, felizmente, alguns sobreviventes desse acontecimento ferroviário. O ilustre engenheiro sr. António de Vasconcelos Pôrto, por exemplo, que foi o director da nova linha. Para esses, que vêem do passado, e para aqueles que, por mais novos, a êle não estão ligados, é que vamos recordar, numa reportagem retrospectiva, baseada em duas crónicas, uma no *Ocidente*, assinada pelo nome glorioso de D. João da Câmara, a outra, publicada na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que era, então, dirigida por L. de Mendonça e Costa, e tinha como redactor principal J. de Oliveira Simões.

Foi assim, nestes termos, no editorial daquela revista, com data de 20 Janeiro de 1904, que D. João da Câmara, registou o facto:

«Uma grande festa, há dias, foi a da inauguração da nova linha férrea entre Setil e Vendas Novas, que ligou as linhas da Companhia Real às do caminho de ferro de Sul e Sueste pertencentes ao Governo.

Em todas as estações o povo dos arredores se apinhava e, entre a explosão das girândolas de foguetes, os presidentes das Câmaras aclamavam El-Rei, e o povo respondia aos vivas entusiásticos com que se festejava o melhoramento importantíssimo que lhe haviam trazido.

Está finalmente tóda a região do sul de Portugal ligada com as províncias do norte sem a incómoda e dispendiosa travessia do Tejo, desde o Barreiro até Lisboa.

Uma extensa e magestosa ponte atravessava o

rio no sítio de Porto de Muge, e dela se disfrutava uma das mais lindas paisagens de que possam gozar os viajantes em Portugal. O Tejo é ali admirável, com sua tapada sombria que defende das cheias os campos da margem esquerda, os seus verdes mouchões, os salgueirais que os rouxinóis habitam e, na margem direita, os pinhais densos cobrindo léguas. As casarias brancas das aldeias, as tórras da pequenina igreja de Muge alegravam o quadro. Os toiros e as éguas em manada erguem as cabeças curiosas à passagem do combóio silvando e os portos cabriolam nas pastagens.

É rica tóda a paisagem que se desenrola ante os olhos até à chegada a Coruche, uma das mais opulentas vilas do Ribatejo.

Era esta de-certo a povoação que mais lucrava com a nova linha e, por isso, ali foi maior o entusiasmo à chegada do combóio, mais vistoso o recebimento dos que haviam trabalhado pela realização desta obra do progresso.

Continua a linha até Vendas Novas caminhando entre charnecas, com alguns olivais ou matas de sobreiros, serras a que vai levar talvez uma abundância, que sem ela aqueles cabeços não veriam nunca.

Os horários da nova linha foram elaborados de maneira que oferecem aos viajantes as maiores vantagens.

No dia seguinte ao da inauguração, os combóios andavam cheios de gente que desejava conhecer a linha e doutra que já a aproveitava para as suas primeiras necessidades.

E todos, com entusiasmo justíssimo, victoriavam o engenheiro António de Vasconcelos Pôrto, que dirigira superiormente a construção, dedicando à rapidez com que tódas as obras foram executadas o melhor do seu talento e energia.

Nomeára-o El-rei na véspera seu ajudante de campo, quando da inauguração da linha da Beira Baixa, distinguido com os cordões de oficial às ordens; mas o ilustre engenheiro precisava, para alegria da sua consciência, desta consagração que lhe fizeram os povos. Foi um acto de justiça, que,

de-certo, consolará quantos conhecem a alta inteligência diamantina, o carácter fino como uma pérola, dêste homem que se tem enchido de honra pelo trabalho constante num caminho constantemente honrado.

O engenheiro António de Vasconcelos Pôrto ocupa hoje na Companhia Real um dos mais altos cargos. Cada um de seus passos foi aplaudido por quantos tiveram a honra de conhecê-lo e apreciá-lo, por quantos tiveram o prazer de servir às suas ordens.»

E D. João da Câmara termina dêste modo a elogiosa e merecida referência ao ilustre engenheiro com estas palavras amigas a um dos seus mais valiosos colaboradores:

«Um abraço daqui enviamos ao que no campo mais ajudou o distinto engenheiro, ao nosso antigo companheiro e querido amigo Félix Alves.»

Transcrita, textualmente, a reportagem brilhante de D. João da Câmara, passemos, agora, a reproduzir trechos do artigo com que na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 18 de Janeiro de 1904, se celebrou e registou o acontecimento.

Depois de ter anunciado a abertura da nova linha, o redactor da *Gazeta* faz as seguintes considerações interessantes:

«As linhas férreas, como as famílias, como os pais, que mais não são do que umas grandes famílias, não podem, não devem viver isoladas. As que assim vivem podem ser pequenas linhas locais destinadas a ligar um ou mais pontos de produção com os mercados ou centros de consumo, mas não passam disso. As grandes linhas — e uma rede de 518 quilómetros é já uma razoável extensão — teem que viver em relações com as suas vizinhas, teem que dar-lhes e receber delas elementos de vida, que estar, por êste meio, ligadas a todo o grande movimento internacional que lhes dá expansão e alarga a sua órbita de acção, de modo a promover as maiores comodidades aos seus passageiros e transportes.»

Depois, recorda-se a acção que a *Gazeta* desenvolvera, anos antes, a favor dêsse melhoramento:

«A nossa rede do Sul tem uma história de lutas brilhantes pela sua conservação e de desfalecimentos pungentes pela sua ruína.

Houve até, e não há muito, quem a considerasse objecto quasi inútil à sua posse pelo Estado, e projectasse desfazer-se dela. Não recordemos êste triste facto. Mas veio ao poder um novo espírito mais patriótico, mais competente, e salvou para o país êsse grande valor efectivo; e quem então trabalhou tanto nessa orientação de idéias aplaude-se hoje ao ver como, sob uma administração honrada e inteligente, aquela bela rede tem prosperado.

Não somos dos que imaginam que a ligação desta rede com as demais vias férreas do país, por meio da linha de Vendas Novas, seja um benefício

para a Companhia Real. Há-de sê-lo para tôdas. Não haverá um quilómetro de via, quer numa quer noutra das suas redes que não sinta, pouco a pouco, a influência daquela ligação, e por cada quilómetro em que, num certo praso, essa ligação diminuir o movimento, muitos quilómetros haverá em que o benefício será irrecusável. Saudando a inauguração da linha de Vendas Novas somos coerentes com as nossas opiniões aqui exaradas desde o princípio do jornal. Já nos nossos números 23 e 24, de 1889 — ainda na infância dêste jornal — tratámos largamente da construção desta linha, que, então, como hoje, sempre considerámos de grande interesse para o país.»

O acto de inauguração teve a presença de D. Carlos

Na segunda parte da sua reportagem, a *Gazeta* de 16 de Janeiro de 1904, relata-nos, nêstes termos, o acto inaugural da nova linha:

«A festa inaugural que se realizou no dia 15 foi vibrante de entusiasmos e revestida de todo o brilhantismo. Presidia a essa cerimónia o simpático monarca que tanto do coração se associa a todas as manifestações de progresso do nosso país, e tomaram parte nela o conselho de administração, direcção e quasi todo a pessoal superior da companhia, os engenheiros e directores das linhas do Estado, ministro das Obras Públicas, representantes do comércio, da indústria, imprensa, etc.. Os convites foram numerosos e bem acolhidos por todos que desejavam assistir àquela grandiosa festa.

O combóio real partiu da estação do Rossio às 11 horas da manhã e chegou a Setil ao meio dia e 1 minuto, hora da tabela. Estação cheia de gente, música, foguetes, vivas e grande animação.

Chegado o combóio à entrada da ponte do Tejo, todos se apeiam, indo El-Rei descerrar a bandeira que cobre o titulo dessa grandiosa obra de arte, feito em grandes letras douradas fixadas na viga transversal superior à entrada:

PONTE RAINHA D. AMÉLIA

Aos que não tenham ainda visto esta obra de arte, produz ela uma grande admiração pela sua grandiosidade e elegância. E mais admirados ficariam se soubessem que o activo engenheiro construtor Mr. Audonart a assentou no curto prazo que decorreu de 20 de Março do ano passado até 10 de Novembro, e construindo ao mesmo tempo as duas outras das valas de Azambuja e ribeira de Muge. Ao todo 2.000 toneladas de metal assente em sete meses e meio».

Pelas transcrições que deixamos acima, a leitor assiste a um acontecimento ferroviário de há quarenta anos que tanto entusiasmou as pessoas e os jornais dêsse tempo.

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

OS Caminhos de Ferro britânicos têm servido a nação durante mais de um século, tanto na paz como na guerra, e mantêm-se sempre em serviço activo. Outras formas de transporte surgiram depois e passaram a actuar em cooperação com os caminhos de ferro, ou em complemento destes; a guerra, porém, mostrou que os Caminhos de Ferro são de suprema importância estratégica para a causa das Nações Unidas e da Inglaterra.

Os profundos melhoramentos introduzidos no espaço de tempo decorrido entre as duas guerras mundiais deram aso a que os caminhos de ferro, em Setembro de 1939, se encontrassem totalmente preparados para o grande esforço que a guerra iria exigir-lhes.

Tanto na paz como na guerra, na defesa como no ataque, na hora da derrota e na hora da vitória a obra dos caminhos de ferro reflecte a coragem e a visão dos homens que os fazem andar. Os caminhos de ferro, e os serviços por estes prestados, de tal forma se tornaram familiares que muitas das vezes passam despercebidos. Talvez este facto signifique menos uma censura do que um motivo de louvor. Nos dias mais negros e nas horas mais agudas da «blitz», o bem conhecido som do entrechocar dos vagões em manobras numa estação próxima, ou mesmo o cansado arfar do combóio local que passava, quantas vezes não transmite aos cérebros desnorteados a noção de realidade, de normalidade.

Os combóios e linhas, pontes e estações, hotéis e docas, oficinas e navios dos caminhos de ferro britânicos, fazem parte integrante da Inglaterra.

Os caminhos de ferro britânicos sentem-se, justamente, orgulhosos pelos seus feitos na guerra. Eles enfrentaram e estão a enfrentar, a tarefa mais gigantesca da história dos transportes. Nas mais difíceis

conjunturas — e elas foram-no por vezes excessivamente — nunca os caminhos de ferro deixaram ficar mal a nação.

Depois de três anos e meio de guerra, e à medida que os factos vão podendo ser revelados, vai-se tornando cada vez mais visível a força e a grandeza do seu esforço na luta comum.

Pela sua dedicação deliberada e pertinácia em fazer face às grandes dificuldades, os homens e mulheres dos caminhos de ferro britânicos têm sustentado valorosamente a tradição de um grande serviço.

Exploração

Os caminhos de ferro, antes mesmo da guerra, não tinham descanso durante as 24 horas do dia.

Nos meses de Julho e Agosto de 1939, os combóios transportaram milhões de veraneantes para as praias. Antes do conflito eclodir, os grandes recursos dos caminhos de ferro foram postos à prova perante as exigências de uma nação que ia entrar em guerra. A sua primeira tarefa — transporte das crianças para locais menos expostos — foi realizada com uma precisão cronométrica. De então para cá, através de dificuldades sem paralelo na história, não deixaram de cumprir todas as tarefas de que foram incumbidos. Continuam a trabalhar permanentemente 24 horas por dia e em cada dia que passou eles conseguem triunfar do aumento incessante de tráfego de guerra na Inglaterra.

Comandos de funcionamento

Os comandos de funcionamento, que os caminhos de ferro desenvolveram com grande sucesso para coordenação e regulamentação do movimento em

tempo de paz, estão a mostrar-se do mesmo modo úteis na movimentação dos exércitos e das munições de guerra.

Desde a deflagração desta, os comandos têm vindo a aumentar de expansão, a fim de poderem atender as exigências criadas, de maneira a que tanto os passageiros como os produtos, que mais essenciais são para o esforço da guerra, tenham um trânsito tão acelerado quanto possível. O sistema obriga à centralização, em Repartições de comandos, da direcção das circulações efectuadas em muitos tróços de linha. O sistema de comandos origina uma maior economia no uso das locomotivas, circulação mais à tabela e com maior velocidade, melhor aproveitamento da capacidade de carga dos combóios e menor reboque de material em vazio. Aumentou a capacidade das linhas e as funções do pessoal dos combóios sofreram uma adaptação, ao mesmo tempo que o emprêgo dos telefones, internos, permitindo comunicações mais rápidas, trouxe diminuições no número de telegramas e de empregados.

Em tempo de guerra, o sistema de comandos, depois de ter atingido elevado nível de eficiência em tempo de paz, mostrou ser de valor e vantagens inestimáveis. A possibilidade de determinar, hora a hora, o trabalho a realizar em cada área consoante as circunstâncias, não só tornou possível vencer rapidamente o efeito dos ataques aéreos inimigos como doou o caminho de ferro duma maior flexibilidade para fazer face às grandes modificações que, por todo o país, se dariam nas correntes de tráfego.

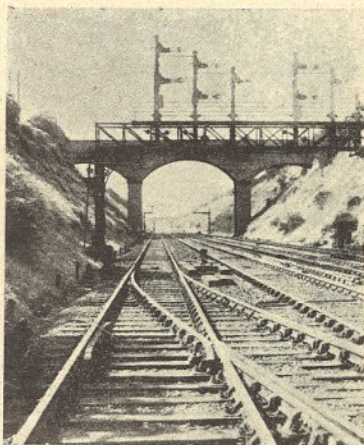
Através da organização de comandos são dadas com prontidão instruções para supressão de combóios, em casos de insuficiência de tráfego, ou circulação de combóios especiais para atender a exigências também especiais.

Em caso de congestionamento ou de emergência, tomam-se disposições de molde a permitir o encaminamento do tráfego por vias alternadas para distritos menos afectados. Os sistemas de comando são também empregados na distribuição do material circulante, que é feita diariamente para atender as diversas necessidades, e para assegurar uma utilização mais vantajosa das máquinas disponíveis.

Êstes amplos sistemas de comando dos caminhos de ferro britânicos são, de certo modo, semelhantes à moderna organização militar com comunicações estabelecidas por extensos circuitos telefónicos e T. S. F.

Postos de sinalização, chefes de estação, chefes de depósito, inspectores, agentes supervisores conduzidos por locomotiva, dispõem em todos os momentos de comunicação rápida com a sede do seu comando local, o qual, por possuir uma mais ampla vista de conjunto, os vai orientando sôbre os movimentos a efectuar.

Os Comandos de Distrito são, por sua vez, coordenados na sede dos comandos pelo Chefe do Serviço do Funcionamento e, na London Midland & Scottish e na London & North Eastern Railways, dada a sua situação geográfica, há Divisões intermediárias, ou Comandos de Área, que coordenam os Comandos de Distrito.



Os Caminhos Ferro Ingleses estão sempre prontos para o serviço activo

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXXVIII

«D. N. B.», em telegrama de Berlim, diz que numa alocução proferida a-propósito do Dia do Ferrovário Alemão, o ministro dos Transportes do Reich, dr. Dormmüller, declarou que, nos anos passados, durante a guerra, o ferroviário alemão passou pela prova do fogo. Pode afirmar-se, hoje, que os Caminhos de ferro alemães conseguiram satisfazer tôdas as exigências do Exército, tôdas as necessidades das indústrias de guerra alemãs e as imposições da política de abastecimento do povo.

Estes grandes êxitos puderam realizar-se graças á unidade da organização alemã dos Caminhos de Ferro e á unidade do seu pessoal. Todos os esforços desta organização visam ás exigências da luta imposta ao povo alemão.

Numa grande cerimónia, o ministro entregou a Cruz de Ferro de segunda classe a 74 ferroviários, a Cruz de Mérito de Guerra, com espadas, a 93, e a Cruz de Mérito de Guerra de primeira classe, a 266.

— A R. «U. P.», diz, em telegrama de Londres, que bombardeiros médios atacaram o viaduto ferroviário de Anthear e as pontes do rio Var.

— A «R.», em comunicado do Exército Nacional Iugoslavo de Libertação diz que unidades de patriotas penetraram em Gorgel Serhe, nos subúrbios de Banjaluka e ocuparam também a estação de Piskavice no caminho de ferro de Banjaluka-Prejedor.

— A mesma «R.» em telegrama de Londres diz:

Comunica-se, oficialmente, que, com a melhoria do tempo, as forças aéreas americanas aumentaram a actividade de uma maneira extraordinária. Os bombardeiros pesados, com escolta de caças de grande raio de acção, atacaram, em grande força, a estação ferroviária de Inns-

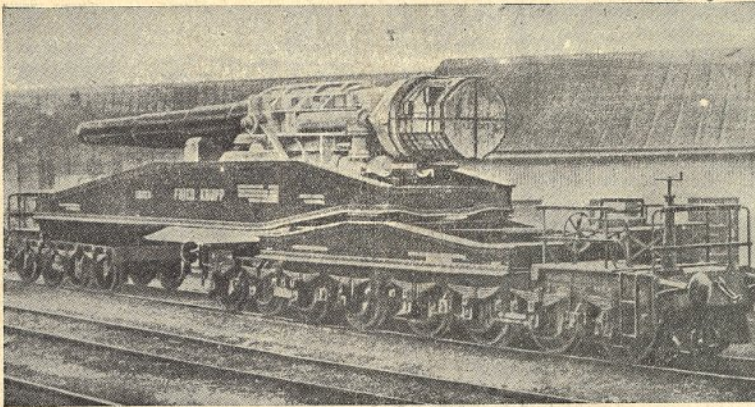
bruck. Foi, também, bombardeada a cidade de Augsburg. Os nossos bombardeiros encontraram forte opposição dos caças inimigos.

Innsbruck é a capital da província austríaca do Tirol e a principal estação do caminho de ferro do Brenner, entre a Itália e a Alemanha. Foi violentamente bombardeada, na quinta-feira, pelos aviões do Comando do Noroeste de África.

— «R.» informa que em Leipzig lavram incêndios difíceis de dominar. Os estragos são especialmente graves na área entre a estação central do caminho de ferro e a Feira Mundial. Noutro comunicado a mesma Agência informa que os alemães concentraram grandes efectivos em volta de Metkovic-Dalmácia — para dominar o caminho de ferro Seraveje-Mostar-Melkovichas. A linha férrea Bekac-Kimin e a de Split estão parcialmente destruídas. Um telegrama de Washington diz que o Presidente Roosevelt se ofereceu para arbitrar a questão de divergências entre as emprézas ferroviárias e os seus operários, caso as partes interessadas concordem em submeter-se à sua decisão. Outro telegrama informa que as direcções dos caminhos de ferro aceitaram esta oferta no desacôrdo sobre salários. Whitney, chefe da União do Pessoal dos Combóios, disse que tinha aceitado a oferta de Roosevelt, logo que foi formulada. Quatro outras Uniões reservaram temporariamente a sua decisão. É ainda a mesma Agência que em telegrama de Washington informa que o governo dos Estados Unidos vai tomar conta dos caminhos de ferro e que o Presidente ordenou ao procurador geral, Biddie, que preparasse as medidas necessárias para isso.



O canhão inglês de 30 cm. salvo audaciosamente pelos Sapadores em 9 de Abril, sob um bombardeamento intenso, num desvio da via férrea perto de Levantie



Um dos célebres canhões de 42, do exército alemão, que bombardeava Paris a 120 quilômetros de distância

— Telegrama de Londres transmitido pela «R» informa que formações de bombardeiros aliados atacaram objectivos ferroviários em Florença e o entroncamento ferroviário de Cesmoli.

— A «U. P.», em telegrama de Washington, diz que Roosevelt interrompeu o seu descanso de fim de semana, afim-de conferenciar com os dirigentes ferroviários, para tentar evitar as paralisações de trabalho. Espera-se que o Governo procure resolver a ameaça da paralisação dos serviços ferroviários, por meio da ocupação dos locais de trabalho por forças do Exército.

Outro telegrama diz que o Presidente Roosevelt deu instruções ao secretário da Guerra, Henry Stimson, para mobilizar imediatamente todos os serviços ferroviários.

— «R.», diz que bombardeiros médios atacaram os viadutos de Rocca e Zoaglia e a estação ferroviária de Poggibonsi.

— «U. P.» diz que os transportes ferroviários fazem-se, agora, normalmente, através de todo o território dos Estados Unidos, graças aos serviços do pessoal especializado do Exército americano.

— «R.» diz que os dirigentes das três Uniões ferroviárias, do pessoal de tráfego anunciaram que conferenciaram com o director governamental dos caminhos de ferro, general Somervell. Continua marcada a greve dos fogueiros, pessoal dos combóios e agulheiros, representados pelas três Uniões.

— A mesma Agência, noutro telegrama de Washington diz que Roosevelt anunciou que os caminhos de ferro americanos serão de novo entregues aos seus proprietários, quando já não houver o risco de ameaças de greves. Roosevelt acrescentou que não haveria fiscalisação do governo, se esse risco não subsistisse e concluiu: «Não há nada de novo sobre a situação das greves ferroviárias».

— «R.» transmite e n comunicado do Q. G. A. N.

África que importantes formações de bombardeiros pesados, com escolta de caças, de grande raio de acção, alvejaram as estações ferroviárias de Rimini e de Vicenza. Objectivos ferroviários em Ferentino foram alvejados, tendo destruído muito material circulante.

— «R.» em telegrama informa que estacionam tropas americanas em centenas de pontos importantes da rede ferroviária dos Estados Unidos. Estas forças estão dispostas a intervir se os operários e outro pessoal dos caminhos de ferro se recusarem a traba-

lhar. Cerca de duzentos mil homens receberam instruções dos respectivos sindicatos para se absterem de trabalhar, mas cerca de um milhão de outros, incluídos os maquinistas, estão resolvidos a manter-se ao serviço.

— O secretário da Guerra, Stimson, num discurso rádiodifundido, pediu a todos os ferroviários a maior dedicação, prometendo interferir, o menos possível, nos movimentos normais dos caminhos de ferro. Disse que o governo precisava tomar conta dos serviços ferroviários, para não dar á Alemanha e ao Japão «uma grande vitória militar», que resultaria necessariamente da paralisação dos serviços de caminhos de ferro. Stimson acentuou que, durante meses e meses, a 8.ª Força Aérea americana tem estado a bombardear, das suas bases na Inglaterra, a rede de transportes europeia, de que dependem os abastecimentos inimigos na frente de combate. Acrescentou: «Suponham que, num só dia, com milhares de aviões, conseguimos realizar, inteiramente a nossa missão destruidora. Imaginem que conseguimos paralisar os transportes nazis, imobilizando as tropas, os canhões e munições de Hitler. Para nós este facto representaria uma vitória militar de enorme alcance. Seria uma catástrofe militar, de proporções formidáveis, para Hitler. Paralisar os caminhos de ferro americanos seria um desastre semelhante, de igual alcance, evitado apenas pela acção rápida e decisiva. Não iremos oferecer á Alemanha e ao Japão esta grande vitória militar. Os caminhos de ferro continuarão a servir-nos».

— R. «U. P.» num comunicado do Ministério de Aeronáutica de Londres informa que aparelhos Fortalezas voadoras norte-americanas bombardearam, à luz do dia, os parques ferroviários de Munster, onde destruíram e danificaram grandes quantidades de material circulante.

COMUNICAÇÕES FERROVIÁRIAS INTER-AMERICANAS

O engenheiro inglês Clarence Horton, que durante doze anos serviu na Great Western e actualmente se encontra no Uruguai, onde é assistente do administrador geral da Companhia Central Uruguaiana que controla o serviço ferroviário em todo o país, é um técnico da matéria e conhece perfeitamente os problemas do tráfego ferroviário brasileiro.

O correspondente especial d'O Globo em Montevideo resolveu há pouco entrevistá-lo, conseguindo obter d'ele interessantes declarações. É assim que, falando a propósito das comunicações ferroviárias inter-americanas, o Sr. Horton disse:

«Estamos atravessando uma fase que mais se poderia chamar de era do combóio. Chegou a oportunidade dos países da América meridional cuidarem mais do seu sistema ferroviário. O Brasil, sobretudo, tem possibilidades grandiosas. Já constrói carruagens e até locomotivas para o seu próprio serviço. Com as rotas marítimas seriamente ameaçadas pelos submarinos — a despeito do esforço gigantesco das Nações Unidas, esse perigo, infelizmente, ainda não foi eliminado — é dever das autoridades volverem suas atenções para o transporte ferroviário. Já não me quero referir aos serviços da região do Norte, cujas deficiências ainda não puderam ser convenientemente remediadas. Mas, a partir do Rio de Janeiro, até às suas fronteiras com o Uruguai e a Argentina, o Brasil pode movimentar combóios em número suficiente para o transporte de mercadorias destinadas a esses países.

O caminho mais curto para atingir as duas grandes capitais, Montevideo e Buenos Aires, é o de Santana do Livramento. Ali as linhas da Viação Férrea Rio-Grandense fazem junção com a Companhia Central Uruguaiana. Não é a circunstância de ser eu funcionário dessa empresa que me conduz a tal afirmativa. É a mera comprovação dos factos. Olhemos o mapa ferroviário e encontraremos uma linha quasi recta de Rivera e Montevideo. Quando se tratar de mercadorias destinadas a Buenos Aires, o tráfego far-se-á através da cidade de Colónia, fronteira do Uruguai com a Argentina. Todavia, a linha que vai de Paso de los Libres, fronteira argentina com o Brasil, a Buenos Aires, é cheia de sinuosidades e sujeita a diversas baldeações. Ela é mais aproveitada no tráfego com as cidades intermediárias, mas se as circunstâncias o exigissem, também poderia ser empregada como fonte auxiliar de escoamento».

Mr. Horton acredita que estamos aparelhados para intensificar o transporte terrestre, ainda mesmo de mercadorias de grande volume, como as

madeiras, por exemplo, cujo transporte é, sobretudo, penoso, pelas dificuldades do transbordo. Elogia particularmente os serviços da Viação Férrea Rio-grandense, explicando que os conhece melhor porque está em contacto mais frequente com os seus administradores, que têm sempre concedido as maiores facilidades no transporte de mercadorias brasileiras para o Uruguai, procedendo em condições idênticas quando o tráfego é feito no sentido inverso. Refere-se com carinho à eficiência da Sorocabana, fazendo sentir que era lícito esperar uma grande melhoria dos serviços da Central do Brasil com a renovação que vem experimentando o seu material rodante. E, textualmente:

«Antes — acentuou — eram poucos os que acreditavam na eficiência do tráfego terrestre. Nos grandes centros — Rio, São Paulo, Santos, Montevideo e Buenos Aires — aproximadamente dos portos e a extrema facilidade que lhes proporcionava o transporte marítimo, concorreram para que o tráfego ferroviário fosse relegado a um plano de quasi esquecimento. Muitos embarcadores ignoravam até a sua existência.

Entretanto, é fora de dúvida que no Brasil, Uruguai e Argentina temos desenvolvido sempre um trabalho continuado e proveitoso, procurando atender às necessidades mais imediatas do comércio. Só agora, em face de circunstâncias sobejamente conhecidas, começa a ser esse trabalho devidamente apreciado. O comércio dos três países vai-nos entregando, em quantidades cada vez maiores, as suas mercadorias, para que as transportemos até o ponto de destino. E elas chegam — em que pese o cepticismo de alguns — com a mesma regularidade que caracterizava os embarques marítimos.

No nosso território — prosseguiu — assumimos absoluta responsabilidade das cargas que nos são entregues, em qualquer das direcções. Até Marcelino Ramos, na fronteira do Rio Grande do Sul com Santa Catarina, quando se trata de tráfego na direcção norte, os combóios marcham quasi sem interrupção.

Mr. Horton manifestou a esperança de que esse movimento não decrescerá, ainda quando tenha terminado a guerra e seja retomado o tráfego marítimo. Frisou que o transporte ferroviário, ao contrário do que muitos pensam, não é mais caro que o marítimo, salientando ainda que o aumento do volume de cargas só trará benefícios a todas as partes, porquanto forçará as companhias a melhorarem permanentemente o seu equipamento, proporcionando assim maior segurança e regularidade nas entregas.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O Dr. K. G. Kleemann, num dos seus últimos artigos sobre assuntos ferroviários, relata-nos que a locomotiva de guerra alemã em 1943 registou um aumento de rendimento que os técnicos consideravam impossível.

E, a propósito, aquele especialista de caminhos de ferro escreve:

—Em outras guerras também houve locomotivas de guerra. Desempenharam um papel importante na guerra franco-alemã de 1870-71 e também durante a última Grande Guerra, em que o tipo de máquina «G7» foi empregado para os grandes transportes de tropas, dando óptimos resultados. Actualmente, a locomotiva, elemento essencial para a realização dos grandes transportes, subiu ao primeiro plano da indústria alemã. A locomotiva é construída em série e os modelos são cada vez mais aperfeiçoados.

A «Reichsbahn» funcionou sempre em tempos normais e ainda hoje, em que as condições de vida são dificultadas pelo estado de guerra, ela cumpre a sua tarefa. O seu âmbito de acção tomou proporções gigantescas desde que os exércitos alemães e seus aliados ocuparam quasi todo o espaço europeu e penetraram profundamente nos territórios do Leste. O transporte das tropas, do material de guerra, dos mantimentos, tudo ficou a cargo da «Reichsbahn».

Nesses dois invernos inesquecíveis, quando uma onda de frio, vindo da Sibéria, invadiu a Europa, a locomotiva alemã demonstrou as suas grandes qualidades de resistência. Trouxeram que se levar a cabo algumas modificações na sua construção e mecanismo a-fim-de que as baixas temperaturas não paralisassem o seu funcionamento. Criou-se até um novo tipo de locomotiva, o tipo n.º 52. Em Março de 1942 elaborou-se um programa para a produção de locomotivas, que ficou ao cargo do Dr. Speer, ministro do Reich. Gerhard Degenkolb foi um valioso colaborador desse programa. A produção deve atingir o seu auge em 1944.

Para não se perder tempo, enquanto estavam em via de realização os novos modelos, o tipo de máquina, conhecido por modelo da «série 50» foi transformado em locomotiva de guerra. No novo tipo 52, tudo quanto não era absolutamente indispensável foi suprimido. Desta maneira economizou-se material e tempo. Assim as máquinas ficaram mais leves e podiam desenvolver maior velocidade. Resistem às baixas temperaturas, podendo permanecer paradas ao ar livre numa temperatura de 50 graus abaixo de zero, sem gelarem.

A produção de locomotivas na Alemanha aumentou, entre 1942 e 1943, em 430 por cento. Todos os dias entram para o tráfego ferroviário novas máquinas da série 52, mas, entretanto, os peritos estão já estudando um novo modelo, que será ainda mais rápido e resistente.

AMÉRICA DO NORTE «Eu trabalho nos caminhos de ferro». É assim que começa a letra de uma das mais populares

canções actualmente nos Estados Unidos. Empregados, estudantes, comerciantes e professores entoam-na ao subir para as carruagens, nos dias feriados, para dedicá-los a trabalhos nas linhas férreas norte-americanas.

Estes «trabalhadores de fim de semana», empunham picaretas, pás e maços, para manterem a via em boas condições para o extraordinário volume de tráfego urgente. Substituem os ferroviários que são mobilizados ou enviados para outros postos. Estes trabalhadores de gravata empregam assim as suas horas livres para colaborar directamente numa importante tarefa de guerra, e ao mesmo tempo que fazem um exercício saudável ao ar livre ganham uns tantos dólares, visto o trabalho ser remunerado. E isto para muitos estudantes constitue uma ajuda para as despesas da sua carreira.

Os estudantes concentram-se nos sábados de manhã em pontos designados anteriormente, envergando fatos usados, e são transportados em vagões para o local do trabalho. Levam com eles a comida, que é saboreada ao ar livre, e, se faz frio, em volta duma fogueira.

ESPAÑA Há muitos anos que se estuda a construção de uma carruagem-hospital, devidamente actualizada e apetrechada de forma a poder prestar auxilio imediato a feridos que tenham de dar entrada na referida carruagem.

A assistência e transporte de feridos mereceu das entidades superiores uma atenção especial, digna de aplauso, porque torna-se necessário estar precavido para qualquer eventualidade que se apresente.

Divide-se a carruagem-hospital em duas partes: a primeira destinada aos serviços acessórios, como dependências de pessoal facultativo e subalterno, cozinha e calefação; a segunda — puramente médica — consta de salas de esterilização, operações, departamento de Raio X, sala com 8 camas e espaço para transportar 20 feridos. Tem mais compartimentos de farmácia e material cirúrgico e serviços de higiene necessários a este tipo de carruagens.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

ATENEU FERROVIÁRIO

No dia 22 do mês findo e para encerramento do ciclo das festas comemorativas do IX aniversário da fundação deste prestimoso e categorizado organismo de ordem cultural do pessoal ferroviário, efectuou-se uma sessão solene levada a efeito para, numa feliz interpretação de muito reconhecimento, agradecer publicamente ao Conselho de Administração e à Direcção Geral da C. P. os incontestáveis benefícios prestados àquela colectividade.

Em representação do Presidente do Conselho de Administração, dignou-se presidir o sr. dr. Fezas Vital, do Conselho de Administração, secretariado pelos srs. engenheiro Pereira Barata, em representação da Direcção Geral, e João Bruges de Oliveira, da secretaria geral da C. P.

O sr. Felix Perneco, em nome dos corpos gerentes do Ateneu, saudou os componentes da mesa e citou os muitos auxílios prestados pela C. P. desde a fundação do Ateneu Ferroviário até ao momento presente.

O sr. dr. Fezas Vital, em nome do Conselho de Administração, e designadamente em nome do respectivo presidente, sr. engenheiro Vasconcelos

Correia, agradeceu as palavras que foram dirigidas aos membros do Conselho de Administração e Direcção Geral e, referindo-se ao Ateneu, disse que a C. P. continuará a auxiliar tanto quanto possível os serviços social e cultural, aos quais presta a maior atenção. Por último agradeceu a homenagem prestada e, manifestamente satisfeito, assistiu depois a um acto de variedades desempenhado pelo Grupo Cénico, durante o qual foi prestada justa homenagem á sr.^a D. Maria Schults de Vasconcelos e ao sr. António Frazão, individualidades de destaque no meio artístico e a quem o Ateneu bastante deve.

D. Enita Correia, a quem igualmente o Ateneu Ferroviário bastante deve do seu esforço e capacidade artística dirigiu a parte de variedades, interpretando a primôr com a homenageada D. Maria Schults de Vasconcelos, interessantes papéis em 3 curtas peças de Júlio Dantas.

Outras meninas concorreram muito bem para o melhor luzimento desta festa, que deixou excelente impressão em todos os presentes.

Seguidamente houve animado baile, que decorreu na forma habitual de intensa alegria.

O abastecimento de travessas para as empresas ferroviárias

Pelo Ministério da Economia vai ser publicada a seguinte portaria:

Havendo necessidade de providenciar quanto ao fornecimento de travessas para as empresas ferroviárias, manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Economia, ao abrigo do disposto nos decretos n.º 29.904, de 7 de Setembro de 1939 e 31.564, de 10 de Outubro de 1941, o seguinte:

1.º — As empresas ferroviárias serão abastecidas de travessas por compra directa ou por intermédio do Grémio dos Exportadores de Madeira nos termos desta portaria e emquanto fôr julgado conveniente.

2.º — O abastecimento de travessas, por intermédio do Grémio, obedecerá às regras seguintes:

a) — As de eucalipto serão fornecidas pelos comerciantes inscritos nos termos do § 1.º do artigo 1.º do decreto n.º 32.271, de 19 de Setembro de 1942.

b) — As de pinho serão fornecidas pelos exportadores inscritos nas secções do Grémio, em conformidade com o disposto no n.º 4 do presente diploma.

3.º — Podem ser aplicados na factura de travessas os eucaliptos requisitados nos termos das portarias n.º 10.248, 10.289 e 10.359, respectivamente em 10 de Novembro e 15 de Dezembro de 1942, 30 de Março de 1943 e despacho de 28 Junho de 1943, mediante prévia e expressa autorização do Grémio dos Exportadores de Madeiras.

4.º — Para o efeito de assegurar o fornecimento de travessas de pinho, a exportação de madeiras ficará condicionada ao disposto nas alíneas seguintes:

a) — Pela entrega do número de travessas que fôr fixado em relação com as travessas a exportar ou com a madeira serrada cujas dimensões permitam a sua transformação em travessas;

b) — Pela entrega nas condições da alínea anterior de um número de travessas relacionadas com a restante madeira a exportar, compreendida nas secções do Grémio.

A relação entre as travessas a fornecer e as madeiras que sejam objecto da exportação, será fixada por despacho.

5.º — As quantidades e os preços das travessas a fornecer serão também estabelecidas por despacho, ouvido o Grémio e as empresas interessadas.

6.º — A factura e compra de travessas e de madeira serradas cujas dimensões permitam a sua transformação em travessas, quando não haja contractos firmados com as empresas ferroviárias ou contratos de exportação aprovados pelo Grémio dos Exportadores de Madeira serão punidas nos termos do disposto nos decretos-leis n.º 31.328 e 31.564, respectivamente de 21 de Junho e 10 de Outubro de 1941, conforme no caso couber.

7.º — As empresas singulares ou colectivas, salvo as ferroviárias, que possuírem travessas para caminho de ferro ou madeira serrada para transformar em travessas, ficam obrigadas a declarar as respectivas existências perante o Grémio dos Exportadores de Madeiras, no prazo de 10 dias a contar da publicação desta portaria.

8.º — A falta ou inexactidão do manifesto ficam sujeitas á applicação do disposto no decreto n.º 31.564, de 10 de Outubro de 1941.

O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal

inaugurou no Barreiro novos cursos profissionais

No domingo, 30 de Janeiro, o Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção e Serviços Regionais) esteve em festa, com a inauguração, em sessão solene, dos cursos profissionais de labores, costura e corte para as filhas dos seus associados.

A sessão solene foi presidida pelo sr. dr. Braz Mimoso, representante do sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações e assistente do I. N. T. P., que teve a seu lado os srs. Vasco Ferreira de Moura, representante do Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Joaquim José Fernandes, presidente da Câmara Municipal, 1.º tenente Antunes da Silva, Delegado Marítimo, tenente José Monteiro, comandante da G. N. R., Bento Rodrigues Amaro, presidente da Assembleia Geral do Sindicato Nacional dos F. S. de Portugal, dr. António de Melo, consultor jurídico daquele organismo, e eng. Anibal Soares Ribeiro, chefe da Secção da Via da C. P..

Falou em primeiro lugar o sr. Bento Rodrigues Amaro, que historiou a acção, na verdade louvável, do Sindicato, em favor da classe, quer no campo profissional, quer no que se refere a assistência e educação. E não se esqueceu de dar o devido relevo ao interesse e à colaboração que a Companhia tem dispensado às iniciativas do Sindicato. Em seguida, o sr. Gregório Mateus da Cruz, presidente da Direcção, e a quem o Sindicato e a classe devem serviços valiosos, referiu qual têm sido o objectivo dos corpos directivos daquêlê organismo: a aproximação de todos os ferroviários e a sua valorização, para que sirvam melhor os caminhos de ferro e o país. Aludindo à criação dos cursos profissionais, disse que a Instrução era o pão da Vida, tão necessário ao homem como o pão para a bôca. Depois, fez a apresentação do sr. Jerónimo Marceano da Silva Paiva, que, ao redor do tema «Concepções da vida ferroviária no passado e no presente», produziu uma substanciosa conferência, escutada com grande interesse para assistência.

Foi a sessão encerrada pelo sr. dr. Braz Mimoso, que fez o elogio do Estado Corporativo e resumiu a obra social levada a efeito entre nós nos últimos anos.

Com a inauguração dos novos cursos profissionais, o Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal conquista mais um motivo de gratidão e justifica a necessidade de em sua volta se reúnem todos os homens de bôa vontade, para que a sua obra social e de dignificação da classe seja cada vez mais brilhante.

As nossas mortas

MANUEL FILIPE SETTAS

Encontra-se de luto o nosso prezado amigo e distinto camarada de redacção, Alexandre Settas, pelo falecimento de seu pai, sr. Manuel Filipe Settas, transmuntano, que vivia em Lisboa e foi um exemplo de honradez e amor ao trabalho.

A Alexandre Settas, dedicado amigo da *Gazeta* e a tôda a família do extinto, apresentamos a expressão do nosso pesar.

Imprensa

«A VOZ»

Em 29 de Janeiro entrou no 18.º ano de publicação o nosso prezado colega *A Voz*, fundado pelo saudável e grande jornalista sr. Engenheiro José Fernando de Sousa, que foi também ilustre director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Aos srs. Engenheiro Luiz Fernando de Sousa, seu actual director, e Pedro Correia Marques, redactor principal, bem como a todos seus redactores, enviamos, cordialmente, as nossas felicitações.

Brindes e Calendários

De várias firmas comerciais continuamos a receber brindes e calendários, cujas ofertas registamos com o nosso mais vivo reconhecimento.

Hoje, registamos mais as seguintes firmas que nos distinguiram com as suas ofertas:

H. Vaultier & C.ª; J. C. Alvarez, L.ª e Armeis & Moreno, L.ª.

VINHO DO PÔRTO

A venda em todos os hotéis, restaurantes e bars de primeira ordem

GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Junior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7—LISBOA Rua dos Clérigos, 6—PORTO

OLIMPIA CLUB

QUATRO ESTRELAS DE BAILE ENRI-
— QUECERAM O PROGRAMA —

ANITA COSTA, CARMELITA DEL
RIO, ESTHER DE GUEVARA,
LOLITA GALLEGÓ

Com a formosa artista VIOLA MENDEZ

Variedades por distintos artistas

Há 50 anos

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

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

Os negocios da Companhia Real

Não adiantaram n'esta quinzena consideravelmente as negociações sobre o convenio apresentado pela companhia real aos seus crédores.

Ao que nos consta de Paris e Lyon, os *comités* de obrigatarios, representando umas 30:000 obrigações, isto é menos de 3 por cento do numero total d'estes titulos em circulação, teem conseguido attrahir a si todos os bancos e sociedades de credito francezas, e realizando uma assembléa constitutiva do syndicato, pediram o apoio do governo francez em prol das suas pretensões.

O governo concedeu-lhes um dos seus mais distintos empregados, Mr. Lhomme, inspector de finanças, que já esteve entre nós em 1892, encarregado pelos mesmos chefes dos *comités* de examinar o estado financeiro da companhia, para vir a Lisboa proceder a um novo exame d'este genero.

O sr. Lhomme acha-se em Lisboa e já deu começo aos seus trabalhos.

Sem nos preocuparmos com o caracter que reveste a vinda d'este distincto funcionário a Lisboa que tem dado aso a tantas controversias entre alguns dos nossos collegas, fiamos muito na sua rectidão e bom critério de que já deu prova no relatorio que apresentou dos seus trabalhos de 1892, do qual aqui tratámos.

Linhas portuguezas

Caloríferos na linha da Beira Baixa — Já está approvedo o projecto para a construção da casa das caldeiras para o aquecimento. Esta construção vai ser rapidamente concluida, sendo natural que os caloríferos comecem a circular nos comboios d'aquella linha no presente inverno.

Tunel de Alcantara — Realisa-se brevemente uma inspecção official ao tunel de Alcantara, a fim de se poder autorisar a passagem dos comboios. A demora tem sido por causa d'umas depressões que este tunel apresentava e que foram devidamente reparadas.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 14, 2.ª série, de 18 de Janeiro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que Francisco Machado Lobo, actual desenhador de 2.ª classe dos serviços técnicos e oficinas da Divisão de Material e Tração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e que, à data do arrendamento das linhas férreas à C. P., era aprendiz das oficinas da rede do Sul e Sueste, dos Caminhos de Ferro do Estado, foi demittido, a seu pedido, a partir de 7 do corrente mês.

O «Diário do Governo», n.º 18, 2.ª série, de 22 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, de harmonia com o disposto nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:678, de 1 de Maio de 1937, nomear os cidadãos abaixo indicados para exercerem o cargo de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro:

Nos termos do § 1.º:

Alínea c) — Engenheiro inspector superior Raúl da Costa Couvreur, pelo Conselho Superior de Obras Públicas.

Alínea d) — Engenheiro José António Miranda Coutinho, pela Direcção Geral dos Serviços de Viação.

Alínea e) — Engenheiro Álvaro de Lima Henriques, Augusto Cancela de Abreu e Pedro Joice Diniz, pelas empresas ferroviárias.

Alínea g) — Engenheiros Jaime Nogueira de Oliveira e Flávio Augusto Marinho Pais, de livre escolha do Governo.

Nos termos do § 2.º:

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA
DE QUE SE CALÇA
COM ECONOMIA,
SOLIDEZ E ELE-
GÂNCIA

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22
» ROYAL — Rua da Graça, 112
» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51
» EDEN — » » » » 37
» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo. 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

António de Oliveira Calém, engenheiro Mário de Souza Drumond Borges e Luiz Xavier da Gama pelas Associações Comerciais e Industriais de Lisboa e Pôrto e Central de Agricultura e Liga Agrária do Norte.

Os vogais nomeados nos termos das alíneas e), d) e g) do § 1.º exercerão o mandato no triénio 1943-1945; os restantes, § 1.ª alínea e) e § 2.ª durante o ano corrente.

O «Diário do Governo», n.º 5 de 7 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 28 de Dezembro findo, foi designado para substituir eventualmente o representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta na comissão encarregada da distribuição do material ferroviário destinado aos transportes internacionais a que se refere o despacho ministerial de 7 de Maio de 1941, publicado no «Diário do Governo» n.º 112, 2.ª série, de 16 daquele mês e ano, engenheiro Jorge Paredes de Almeida Henriques, o adjunto à Administração da mesma Companhia José Maria Barbosa Pita.

O «Diário do Governo», n.º 14, 2.ª série, de 18 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

tro 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 superfície de 224 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 80,637.55 e 80,656.27, 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 Ribeirado, concelho de Oliveira de Frades e distrito de Viseu, e confronta ao norte com a estrada nacional n.º 8-1.ª, ao sul e poente com o caminho de ferro e a nascente com caminho.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

- Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
- Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
- Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias — à 1 hora
- Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis às 6 horas
- Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
- Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
- Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas
- Dr. Barros Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3 horas
- Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
- Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas
- Dr. Armando Lima — Bêca e dentes, prótese — às 2 horas
- Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
- Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

FALA-SE FRANCÊS

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES.**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Saizaire, Luanda, Pôrto 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, Pôrto Amboim, Nooc 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 0061

Escritórios: PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2542

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serraço

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sêdo para onde deve ser dirigida tódá a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA

Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de expedição 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



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

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

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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

B A D E N — S U I S S A

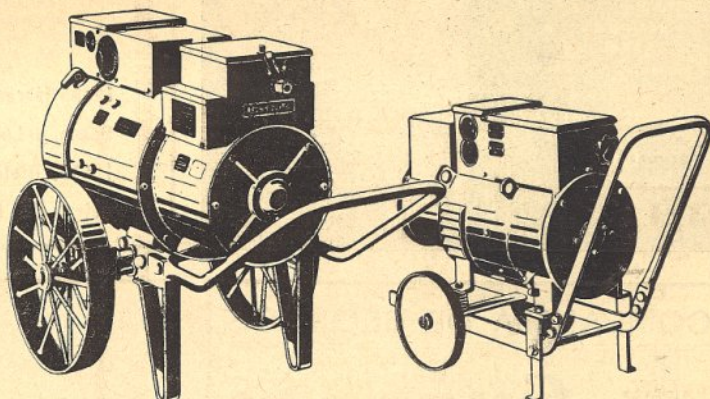
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel 194-2.º--PORTO



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

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 2 9374/78

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

Livraria Escolar

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARES

RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA

T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —

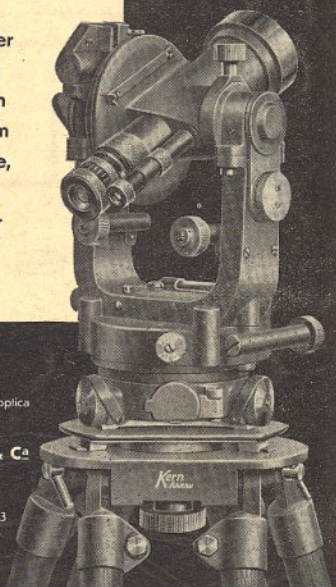
PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º—LISBOA

Os novos
**Teodolitos de
circulo duplo**

Kern
AARAU
(Suíça)
DK

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



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suíça)

Fabrica de mechanica fina e optica

Representantes:

CARLOS GOMES & C^o

Lda.

LISBOA

Apartado 658 - Telef. 21143

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3

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

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

COMPANHIA DE SEGUROS



Europeia

Capital realizado: 3.000.000\$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.



Não revela somente, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
de casa para e execução dos seus trabalhos
V. Ex.^a dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

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