

11.º do 59.º ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1947

Número 1433

# 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 Transporte. / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

B. S. A. A.

# British South American Airways

CARREIRAS AÉREAS

DIÁRIAS E REGULARES

PARA

As Américas do Sul e Central e Inglaterra

CONFORTO—RAPIDEZ—SEGURANÇA

INFORMAÇÕES

ESCRITÓRIO: RUA DAS PRETAS, 26-2.º

TELEF. 2 8179

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

## Baden-Suíça

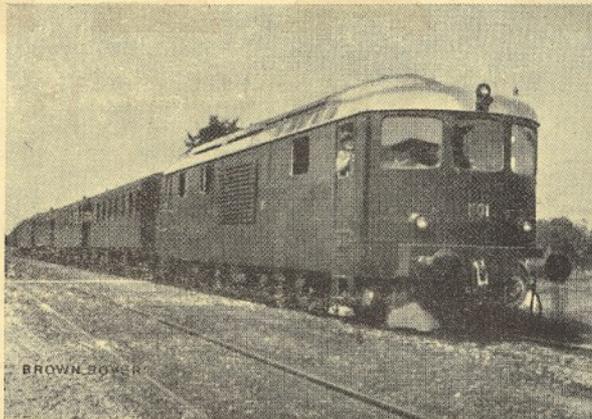
Representante Geral em Portugal e Colónias:  
**EDOUARD DALPHIN**

**Praça D. João I, 25 3.º-Dt.º**  
**P O R T O**

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOVERI

×≡×≡

*Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.*



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

## A B R O W N B O V E R I

**mantém em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz**

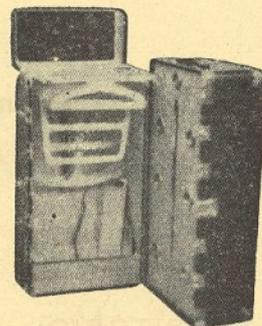
# Teodoro

**MALAS DE VIAGEM — CARTEIRAS — MALINHAS**  
**PASTAS — LUVAS**



**PELES — Confeção**  
Raposas — Visons  
— Astrakans, etc.

**O maior sortido**  
**Os melhores preços**



**SUCURSAIS:**

Rua da Conceição, 20-26  
Rua da Palma, 117-121

Rua do Ouro, 234  
Rua do Carmo, 29-31

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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, Rua Mousinho da Silveira, 126  
Delegado em Espanha: JUAN B. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1433



## 1 — SETEMBRO — 1947



# ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$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  
ÁLVARO PORTELA

### REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

### COLABORADORES:

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

### COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



## S U M Á R I O

A «Gazeta» e o problema da Electrificação dos Caminhos de Ferro	331
Estudando a Economia dos Caminhos de Ferro sem pessimismo nem optimismo, pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	332
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	337
Uma terrível catástrofe ferroviária em Vila Franca de Xira	339
Publicações recebidas	339
Há 50 anos	339
O que todos devem saber	339
Jardim Zoológico	340
Caminhos de Ferro Coloniais	340
Línhas Estrangeiras	341
Línhas Portuguesas	341
Turismo Francês	341
Parte Oficial	342
Espectáculos	343

# A «Gazeta» e o problema da ELECTRIFICAÇÃO dos Caminhos de Ferro

**O**S leitores da *Gazeta* têm seguido com vivo e natural interesse os notáveis artigos que sobre o problema de electrificação dos caminhos de ferro o nosso ilustre e antigo colaborador sr. engenheiro Américo A. Vieira de Castro nestas colunas tem publicado. Trata-se duma questão importante, e que merece, portanto, a atenção e o estudo dos nossos técnicos e de todos quantos se preocupam com os problemas económicos nacionais. Foi precisamente nestas colunas e pela pena vigorosa mas sempre elegante daquele nosso prezado colaborador, cujo espírito mantém, para inveja de muitos novos, uma admirável mocidade, que, pela primeira vez, no nosso país, se levantou a questão.

Esses artigos, não o ignoramos, têm sido comentados desfavoravelmente por uns e merecido, pela parte de outros, os mais entusiásticos aplausos. No entanto, até hoje, apesar do alto interesse que o problema suscitou e continua a despertar, apenas o sr. capitão de engenharia e nosso querido amigo e colaborador, Jayme Gallo, com a distinção que o caracteriza, apareceu a contraditar os argumentos

do sr. engenheiro Vieira de Castro. Temos, pois, franqueadas as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a uma polémica sobre um problema nacional, da mais palpitante actualidade e esperamos que, pela sua indiscutível importância, ela não se limite a ser travada unicamente por esses dois ilustres contendores, que são, como ninguém o ignora, duas capacidades técnicas de reconhecido valor.

Escusado será dizer que será excluída toda a colaboração que não traga o selo da competência e a necessária elegância de expressões.

Electrificação ou não electrificação dos caminhos de ferro? Qual é a modalidade que mais convém à economia nacional?

Senhores engenheiros e economistas: a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aguarda os vossos depoimentos.

Para o novo artigo do sr. Eng.º Américo Vieira de Castro, que publicamos hoje em resposta ao que, em 16 de Agosto, escreveu o sr. Eng.º Jayme Gallo, chamamos a esclarecida, a serena, a interessada atenção dos nossos leitores.

# ESTUDANDO A ECONOMIA

## dos Caminhos de Ferro

### sem pessimismo

### nem optimismo

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

#### I

EMOS com o maior prazer as observações ao nosso artigo de 16 de Julho do corrente ano, apresentadas, com correcção e com serenidade pelo sr. capitão Jayme Gallo no seu artigo de 16 de Agosto último, publicado nestas colunas.

Vamos responder-lhe no mesmo tom, procurando faze-lo tão completamente quanto no-lo permitirem os nossos «engenho e arte», os quais, infelizmente, são dos mais apoucados.

De início vamos corrigir um grave êrro que escapou no nosso citado artigo. Nós escrevemos no original:

«Não falando já na circunstância de que «uma coordenação entre um meio de transporte essencialmente progressivo e outro «quáse «regressivo», constitue um atentado «contra o progresso e contra o bem-estar «da humanidade.»

Mas na tipografia a palavra «regressi-

vo» transformou-se em «repressivo», o que constitue um grande disparate. A «progressivo» (o automóvel) opusemos quase «regressivo» (o caminho de ferro).

Fica feita a rectificação, a qual é importante.

Folgamos imenso com que o sr. capitão Jayme Gallo logo no início do seu artigo confesse, com rara e muito louvável franqueza, que tem o «amor próprio de ferroviário». Coloca-nos muito à vontade para lhe responder, agradável circunstância.

Permitimo-nos observar-lhe, sem já-mais insistir nesse ponto, que o amor próprio, *mesmo muito ligeiramente exacerbado*, não é de molde a permitir apreciar qualquer assunto com a necessária serenidade e imparcialidade. E, creia-nos o illustre articulista, o amor próprio dos ferroviários tem prejudicado imenso os caminhos de ferro, não lhes permitindo ver, com toda a calma, o partido que estes poderiam ter tirado do automóvel para seu próprio

benefício. Muitas discussões, irritantes e inúteis, se poderiam ter evitado. Se quizer ler os relatos das sessões do Congresso dos Caminhos de Ferro de há 12 ou 15 anos verá a grande exaltação de que deram provas os delegados dos caminhos de ferro de alguns países, em presença do novo concorrente, o qual tinha os mesmos direitos de prestar serviços à humanidade que os caminhos de ferro, o que não pode deixar de aceitar-se como um dogma.

Nós, já muito avançados em anos, compreendemos bem o desgosto do sr. capitão Jayme Gallo e dos outros ferroviários. Assistimos ao desgosto dos alquiladores, primeiro, em presença dos tramueis eléctricos, em seguida, perante o automobilismo que consumou a sua ruína. Ouvimos muitas vezes lamentar a desapareição das lindas parselhas de cavalos», as quais, diziam alguns amadores dessa espécie de tracção, quando atrelados a um bom veiculo, constituíam um conjunto de «muito melhor gosto» do que um automóvel.

Ouvimos muitas vezes velhos marítimos lastimar a desapareição dos lindos e aparatosos navios à vela perante os vapores.

Todas essas considerações, ditadas pelo amor próprio de profissionais, não impediram a desapareição completa da tracção animal em terra firme, e a da navegação à vela no líquido elemento. E ninguém pensou jámais em «coordenar» a tracção animal com os automóveis, nem os navios à vela com os vapores, como amanhã ninguém pensará em «coordenar» os aviões com os paquetes.

Só o enorme valor representado pelo património dos caminhos de ferro, levou os governos a pensar em «coordenação». Ora, se esses dois sistemas de transportes podem ser «coordenados» de direito, nunca o serão «de facto», a menos que a «coordenação» se transforme em «subordinação» ou «repressão» de um dos meios de transporte a favor do outro. Seria então o caso de lhe chamar «repressivo», como, por lapso de revisão, saiu no nosso artigo de 16 do mês de Julho.

E, creia-nos o sr. Jayme Gallo, se não

fosse o seu amor próprio de ferroviário veria, como nós e muitas outras pessoas vêem, que algumas das medidas, já decretadas em Portugal e em alguns outros países, são, na verdade, atentatórias da liberdade.

Por certo provocariam irritação entre os ferroviários se fossem promulgadas contra os caminhos de ferro.

Também os partidários das violentas formas de governo, de expansão e de do, minação, ora adoptadas a Leste da Europa, são incapazes de ver que, se «essas mesmas normas» fossem seguidas pelas grandes nações do Ocidente, e pelas suas simpatizantes extra-europeias, arderia Troia.

Tudo se tem feito, e tudo se tem admitido e desculpado, atendendo aos milhões e milhões representados pelo património dos caminhos de ferro.

Mas tudo tem limite neste mundo, e os incessantes progressos do automobilismo tornam cada vez mais difícil, menos eficiente e menos razoável a discutidíssima, e já cansadíssima, «coordenação de transportes», a qual *para bem dos caminhos de ferro e da humanidade*, melhor fora nunca tivesse existido.

Em si próprios tem os caminhos de ferro meios suficientes para se defenderem — economicamente, não sentimentalmente — hoje do automobilismo, amanhã da aviação. E' questão de saber usar *convenientemente* desses meios.

E desculpem-nos repetir um caso já relatado nestas colunas, mas que, como costuma dizer o vulgo, vem a *talho de fouce*. Vai para três decénios disse-nos um engenheiro da C. P.; já falecido, que esta empresa considerava como uma notável realização «económica» a grande profusão de combóios-tramueis com muito poucos passageiros!!... Pois hoje — temos disso a absoluta certeza — os dirigentes da C. P. nem mesmo com *combóios repletos* consideram os serviços suburbanos como uma *grande realização económica*. E pensam muito bem.

Assim flutuam as ideias sobre os mais graves assuntos ferroviários!...

Infelicissimamente para os caminhos de ferro eram as falaces ideias do nosso colega, prematuramente desaparecido, as que prevaleciam, e prevaleceram durante muitos anos ainda, à data do desenvolvimento do automobilismo.

Passemos agora a «números e factos». Tomámos boa nota de tudo quanto nos diz o sr. capitão Jayme Gallo sôbre locomotivas antigas e modernas, o que nada absolutamente altera as nossas afirmações. Após quase um século de exploração, natural seria que nenhuma locomotiva com mais de 30 anos de existência estivesse ainda em serviço. Assim sucede nas carreiras de camionetes, muito mais recentes. Não vamos discutir as causas dessa extraordinária sobrevivência das locomotivas, o que nos levaria muito longe, e demasiadamente longo vai já este artigo.

Devem os possíveis leitores censurar-nos duramente por não podermos reprimir os argumentos e factos que constantemente nos acodem ao bico da pena.

No parque de locomotivas de toda a rede portuguesa, hoje nas mãos da C. P., existe uma grande percentagem de velhíssimas locomotivas que encarecem consideravelmente a exploração dos caminhos de ferro portugueses, aumentando muito o consumo de carvão por tonelada-quilómetro em toda a rede.

Já aqui dissemos que a vida média de uma locomotiva americana era de 8 anos apenas. Na Inglaterra, cuja prática em caminhos de ferro foi seguidá entre nós no início, a vida desses basilares instrumentos nas vias férreas é muito mais longa. Mas os caminhos de ferro ingleses, economicamente, estão a enormíssima distância dos progressivos caminhos de ferro americanos.

Quanto às 20 locomotivas americanas «Mikado» diremos ao sr. Jayme Gallo que, se elas tivessem sido encomendadas com rodas de 1<sup>m</sup>,30, em lugar de rodas de 1<sup>m</sup>,524, e destinadas exclusivamente aos combóios de mercadorias — o que permitiria retirar desses serviços muitas locomotivas de pequena potência, essencialmente anti-econó-

micas — prestariam à C. P. e ao país serviços muito mais valiosos. Isto, é bem evidente, se não existe qualquer causa, ou causas, capazes de se opôr ao aumento da composição dos combóios de mercadorias para aproveitar toda a potência dessas máquinas. A pequena carga média desses combóios é uma das circunstâncias que tornam pouco económica a exploração da C. P..

Mas, provavelmente, os engenheiros da nossa grande empresa ferroviária ao determinar as características dessas locomotivas pensaram que tão soberbas máquinas seriam mal empregadas apenas nos obscuros serviços de mercadorias, e aumentaram-lhe o diâmetro das rodas conjugadas para que elas podessem também «brilhar» nos serviços de passageiros. Estes são, como está dito e redito, a tentação dos ferroviários e a desgraça dos caminhos de ferro em todo o mundo, mas mais especialmente na propecta Europa.

Os 4.000.000.000 de francos de prejuizo dos serviços de passageiros em França foram, como hoje está provado e divulgado, a causa principal, e quase única, da falência completa das cinco grandes redes daquele país em 1938. Só por si este facto constituiria um valiosissimo argumento contra o optimismo do sr. capitão Jayme Gallo.

Embora nos custe imenso contrariá-lo, dir-lhe-emos que o declínio dos caminhos de ferro — lento, ou mesmo, muito lento embora — é absolutamente inevitável. Tão inevitável — repetimos — como o das lindas mulheres, quando lhes chega a hora da decrepitude, sejam quais forem os atavios a que recorram. Nos caminhos de ferro os atavios são as automotoras, a criminosa electrificação de algumas linhas, as luxuosas carruagens para os ruinosos serviços de passageiros, etc., etc. Mas, assim como os melhores atavios não conseguem jámais restituir a frescura às mulheres que envelhecem, também esses melhoramentos nunca poderão trazer aos vetustos caminhos de ferro **a prosperidade dos tempos em que, fora das vias férreas, só havia a lenta, incómoda e onerosa trac-**

**ção animal**, o que é absolutamente lógico.

Outra, muito outra, tem de ser a tática dos caminhos de ferro para se defrontarem com os jovens e activos concorrentes de hoje e de amanhã. Sobretudo, não procurando os aplausos do público, mas sim tornando-se utilíssimos — se não mesmo indispensáveis — à economia das nações e, portanto, à economia mundial. Ora, sem dúvida alguma, organismos financeiramente debilitados pelos grandes prejuizos trazidos pelos aparatosos serviços de passageiros, nunca poderão desempenhar semelhante função. E, contra essa debilidade nada pode o amor próprio de todos os ferroviários do mundo.

Após alguns cálculos, que vamos refutar dentro em breve, o sr. capitão Jayme Gallo, conclue:

«Verifica-se assim, não poder considerar-se prejudicial o transporte de passageiros à tarifa geral, embora as mercadorias em grande peso mais possam convir».

Permitir-nos-há o ilustre articulista, sincero admirador dos caminhos de ferro, que, sem sombra de desprimor, lhe observemos que a sua conclusão foi bastante apressada. *Quod volimus, facile credimus.*

São tantos os argumentos a contrariar a sua asserção que, para não alongar demasiadamente este artigo, o qual muito longo já vai, vamos apresentar apenas os principais.

O sr. capitão Jayme Gallo toma as receitas dos passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe e compára-as com as mais baixas receitas de mercadorias. Ora, ao estalar da última guerra, a percentagem dos passageiros de 3.<sup>a</sup> classe em todas as grandes linhas da Europa variava de 90 a 95 % do total dos passageiros. A C. P. não deve hoje fazer excepção.

Em face de semelhante percentagem dos passageiros de 3.<sup>a</sup> classe que valor tem os cálculos baseados apenas nas receitas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes?! Certamente muito pouco. Os cálculos devem basear-se nas receitas de 3.<sup>a</sup> classe.

Tomemos uma carruagem pesando 43

toneladas capaz de transportar 100 passageiros de 3.<sup>a</sup> classe. A tarifa geral — \$20 — a receita num percurso de 100 quilómetros será de 2.000\$00. A receita por tonelada rebocada nesse percurso será de 46\$50, e a receita por tonelada quilómetro-quilómetro será de \$46,5. Uma locomotiva moderna de passageiros, em serviço rápido, não rebocará mais de 8 dessas carruagens, cujo peso total, incluindo o dos passageiros, atinge cêrca de 50 toneladas. A carga total do combóio será de 400 toneladas. Para a Europa é já sofrível. A receita por trem-quilómetro será, portanto, de

$$8 \times 43 \times \$46,5 = 159\$66.$$

Passemos às mercadorias. Segundo o sr. Jayme Gallo um vagão de 20 toneladas, carregado de adubos, pesa 29<sup>ton.</sup>,3 e produz de receita num percurso de 100 quilómetros 890\$50. A receita por tonelada rebocada em 100 quilómetros é de 30\$40. Por tonelada-quilómetro a receita é de \$30,4.

Qualquer locomotiva moderna de mercadorias rebocará 30 desses vagões, ou sejam, 879 toneladas, o que, mesmo na Europa, nada tem de extraordinário. Na América ninguém admite uma exploração de mercadorias com combóios tão leves, que para os americanos é anti-económica, se não mesmo ruínosa.

A receita desse combóio, segundo os dados postos pelo sr. Jayme Gallo, será, por consequência, por trem-quilómetro, de

$$29^{\text{ton.}},3 \times 30 \times \$30,4 = 267\$21$$

Temos, portanto,

Receita por trem-quilómetro de mercadorias. . . . .	267\$21
Receita por trem-quilómetro de passageiros . . . . .	159\$96
Excesso no combóio de mercadorias . . . . .	107\$25

Ou sejam, mais 66 % no combóio de mercadorias. Ora, o que principalmente interessa em uma exploração ferroviária económica é a receita por trem-quilómetro.

Longe, muito longe, já vão felizmente os tempos das fantásticas ideias sobre lucros de exploração com combóios vasios.

Mas outras circunstâncias, da maior importância, há ainda a considerar.

Na hipótese do sr. capitão Jayme Gallo a tarifa é das mais baixas. Muitas outras mercadorias poderiam produzir maiores receitas por trem-quilómetro.

Além disso, as despesas para pôr em marcha um combóio de passageiros são, como todos sabem, muito mais elevadas do que nos de mercadorias e, quanto mais alta for a velocidade comercial, maiores serão as despesas de exploração. No caso das mercadorias não há que considerar a velocidade. Sobem-se as rampas pachorrentamente e economicamente, e acelera-se e para-se com lentidão.

Não temos à mão a estatística e contabilidade da C. P. para fazer a prova mas, em nossa opinião, um combóio de mercadorias realizando uma receita de 267\$21 por quilómetro, daria um lucro superior a 70 %.

Já demasiadamente longo vai este artigo. É necessário terminar. Todavia diremos ainda que, se do aumento das tarifas dos combóios suburbanos resultasse a supressão completa de tais serviços, seria motivo, mais do que suficiente, para os caminhos de ferro embandeirarem em arco. Dessa extinção enorme benefício resultaria para os caminhos de ferro, mas dela

sairia mal-ferido o amor-próprio dos ferroviários.

Está dito, redito e provado em todo o mundo que os serviços suburbanos só trazem prejuizo. É muito para lamentar o apêgo dos ferroviários a semelhantes serviços. Salvo o devido respeito, é um anacronismo; é a rotina levada ao último extremo.

Os caminhos de ferro não se administram com sentimento, mas sim com a razão, tendo sempre em conta os ensinamentos da estatística e da contabilidade. Se, outrora, ambas tivessem sido longamente e enfadonhamente consultadas, nunca se teria acreditado na possibilidade de advirem lucros de uma exploração com combóios vasios.

Estes ensinamentos, basilares em uma exploração ferroviária, são frequentes vezes postergados por causa do amor próprio dos ferroviários, do prestígio e do inglorio desejo de agradar ao público.

No próximo artigo mostraremos ao sr. capitão Jayme Gallo que nem a discutida «coordenação», nem a monstruosa electricificação de algumas linhas, nem as futuras automotoras, podem ter a menor influência na situação dos caminhos de ferro. Só uma mudança radical nos métodos de exploração pode trazer alguma melhoria na situação económico-financeira das nossas linhas férreas, a qual é muito e muito para desejar.





Em cima : — A presidência da mesa que assistiu ao juramento de bandeira  
Em baixo : — Na ginástica pelos recrutas

# Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

## O Juramento de Bandeira do "Sempre Fixe"

### A presença do sr. Ministro da Guerra às provas desportivas

**F**ORAM excepcionalmente brilhantes as cerimónias do juramento de bandeira, no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, realizados no Entroncamento, no dia 10 de Agosto, e que tiveram a assistência do sr. Ministro da Guerra, general D. Luiz da Costa Macedo (Mesquitela), director da Arma de Engenharia; coronel Mário Cunha, comandante da Escola Prática de Cavalaria de Torres Novas; coronel Pereira do Vale, comandante interino da 3.ª Região Militar; coronel Figueiredo Valente, chefe do Estado Maior; coronel Fernando Diniz Ayala, comandante do R. I. 15; coronel Frederico Vilar, comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro e ainda outras altas patentes do Exército: Tenentes-

coroneis Cortez Lobão e Ricardo Pereira Dias; Majores Francisco Baptista e Joaquim Silva; capitães Dr. Cunha Ferreira, Armando Fernandes, Domingos, Freire, Ferreira Pinto, Machado Sousa e Molarinho do Carmo; tenentes Vaz Pinto e Simões.

Essas cerimónias tiveram início, na cerca do quartel, pelas 8 horas, com a missa campal rezada por alma dos falecidos oficiais, sargentos e praças do Batalhão, tendo o rev. Pedro Maria da Costa proferido a prática do Evangelho.

Às 10,30, após a formatura geral do Grupo de Campanha, procedeu-se à chamada dos recrutas pelo Adjunto Técnico, capitão Travanca e em seguida à leitura dos deveres militares pelo sr. capi-

pitão Ferreira Pinto. A alocação aos recrutas foi proferida pelo sr. capitão Machado de Sousa. Foi então que se procedeu à cerimónia da rectificação do juramento, fazendo a leitura da fórmula a sr. 2.º comandante do Batalhão.

O desfile do Grupo de Companhias em continência foi impressionante.

A terceira parte das cerimónias foi constituída por exercícios militares. Foi com o mais vivo interesse que a assistência seguiu todos os números do programa, devendo nós destacar, como os mais curiosos e perfeitos, o manejo de arma auto-comando e os exercícios de patrulhas por um pelotão de condutores-hipo.

Na «messe» dos oficiais realizou-se o almoço, em que tomaram parte os convidados e os representantes da Imprensa. Foi uma hora de agradável convívio, em que usaram da palavra sobre o alto significado da festa, os srs. tenente-coronel Frederico Vilar, que agradece o auxílio prático que o sr. general tem prestado tanto na sede do Batalhão como na companhia do Entroncamento, a presença dos senhores oficiais por terem vindo à última escola de recrutas. Diz que se encontra satisfeito por os recrutas virem render a guarda à bandeira da unidade. Saúda a Imprensa na pessoa do nosso Director que diz ser um dos poucos jornalistas que tem acompanhado a unidade desde que ela foi a caminho de França quando da primeira Grande Guerra e termina com um brinde a todos os oficiais, sargentos e praças na última Escola de Recrutas.

Segue-se no uso da palavra o coronel Mário Cunha, comandante da Escola Prática de Cavalaria de Torres Novas, escola de sérias tradições por onde tem passado a «élite» dos oficiais de cavalaria. Diz-se o mais velho dos oficiais presentes e como tal é seu dever agradecer o convite que lhe fizeram para assistir a festa tão simpática. A cavalaria — diz o orador — sempre de braço dado com a engenharia, especialmente de caminhos de ferro, está sempre ligada por uma amizade tradicional que vem da Escola de Guerra através de todos os tempos e assim o seu brinde é pela engenharia. O capitão Machado de Sousa fez a história do va-

lor dos seus oficiais na instrução, alguns dos quais até experimentados nas colónias portuguesas, e termina com um brinde pelo «Sempre Fixe».

Falaram a seguir os srs. tenente Vaz Pinto, Carlos d'Ornellas e o representante da Emissora Nacional.

Por último falou o sr. general D. Luiz Costa Macedo (Mesquitela) que diz não agradecer a insistência que fez para vir assistir à festa dos recrutas. Refiro-me ao direito de estar aqui — diz o orador — e é com desvanecimento que vim assistir à escola de recrutas e ao juramento de bandeira. Sabia e tinha a certeza de, como director da Arma da acção de trabalho e da dedicação dos seus oficiais bem como o conhecimento directo da acção do comandante Vilar; conhecimento que vem já do tempo em que comandou o então Regimento. Refere-se ainda ao comandante da Escola de Recrutas capitão Machado Sousa e ao dedicado grupo de oficiais que o coadjuvaram. Termina por agradecer a manutenção do espírito da unidade e regosija-se pela ligação e camaradagem entre a arma de Engenharia e Cavalaria.

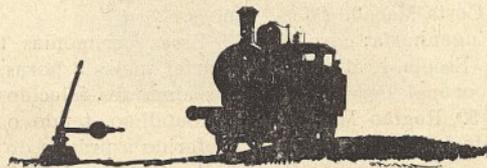
À tarde, pelas 16,30, efectuou-se a 4.ª parte do programa, com provas desportivas, que despertaram grande entusiasmo entre a assistência, como, por exemplo, a corrida de 80 metros livres, a corrida de quadrigas, lançamento de pêso e saltos em altura e comprimento, luta em cavalo, etc..

Em seguida aos exercícios e a um desafio de futebol visitaram-se os trabalhos de fortificação e os trabalhos técnicos, na realidade interessantes.

A estas provas desportivas presidiu o sr. Ministro da Guerra, que chegara momentos antes.

Na ampla Sala do Soldado, pelas 21,30 encerrou-se o programa das festas, com um excelente Sarau organizado pela Emissora Nacional, em que colaboraram as orquestras Sinfónica e Típica da Emissora e distintos artistas da Rádio.

Escusado será dizer que os convidados e os demais assistentes a todos os números das cerimónias do juramento de bandeira do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro se retiraram verdadeiramente encantados. O Entroncamento esteve em festa.



## Uma terrível catástrofe ferroviária em Vila Franca de Xira

Na noite de sábado para o domingo de 17 de Agosto, a poucos metros da estação de Vila Franca de Xira, deu-se uma terrível catástrofe ferroviária, em consequência do descarrilamento do combóio misto de passageiros e mercadorias n.º 1003, que saíra do Rossio para o Porto às 21,18. Provocou o descarrilamento a quebra do eixo do rodado dum vagão de mercadorias. Este, ao sair da linha, ficou atravessado, de que resultou o enfiamento de outros vagões e de duas carruagens de terceira, que ficaram totalmente destroçadas.

Morreram perto de vinte pessoas e o número de feridos foi de 70.

Foi impressionante o funeral das vítimas que foram morrer ao Hospital de Vila Franca e a notícia do desastre emocionou todo o país. Mas foi sobretudo o povo vilafranquense que mais sentiu a tragédia, pela triste circunstância de ter presenciado de perto o horroroso espectáculo, que resultou do descarrilamento.

## Publicações recebidas

### Relatório da Liga dos Combatentes da Grande Guerra

Está publicado o Relatório da Gerência de 1945 da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, cujo preâmbulo nos elucida da atitude tomada pelos ex-combatentes de 1914 durante o último conflito mundial. O Relatório dá pormenorizada notícia da assistência prestada às vítimas da Guerra através de diversas modalidades. Descreve a vida interna da Liga na actividade da comissão central administrativa, inserindo diversos mapas elucidativos. Interessante o capítulo de Memórias, Comemorações e Homenagens, que fica como documentação flagrante do quadro de actividades da simpática instituição. Agradecemos a oferta.

### Princípios austrinários da Política Social do General Peron

Do discurso pronunciado pelo presidente da república Argentina, General Juan Péron, em 24 de Fevereiro deste ano, na sessão organizada pela Confederação Geral de Trabalho, no Teatro Colón, fez-se uma larga edição, de que recebemos alguns exemplares.

Nesse discurso faz-se uma enérgica advertência aos comunistas que procuram infiltrar-se no movimento operário argentino.

«Nem ele, afirmou o General Peron, nem os trabalhadores permitirão que as organizações operárias possam, ingenuamente, secundar os inconscientes propósitos e anti-patrióticos desígnios».

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1897)

## Os caminhos de ferro no parlamento

Durante esta quinzena, duas vezes se falou na rede ferroviária nas camaras.

— Na sessão de 25, o sr. visconde de Chancelheiros disse, na camara dos pares, que, tendo chamado mais de uma vez a atenção do governo para o facto unico de estar autorizada por lei a construção de um caminho de ferro, e não se cumprir essa disposição legal (refere-se ao ramal da Mercena a Dois Portos), pede ao sr. ministro que lhe diga a este respeito aquillo que se lhe offereça.

O sr. ministro das obras publicas respondeu que teve o cuidado de ver no seu ministerio a lei relativa ao assumpto, e, de uma rapida leitura, deduziu que a companhia está obrigada a construir o ramal. Encarregou um engenheiro de estudar a questão, e procederá depois em harmonia com as determinações da lei.

— No dia seguinte, na camara electiva, o sr. visconde da Ribeira Brava mandou para a mesa um aviso prévio de que deseja interrogar o sr. ministro das obras publicas sobre a forma por que é feito o serviço de transporte de mercadorias pelo caminho de ferro do sul e sueste e outros serviços dependentes da administração d'aquelle caminho de ferro.

Veremos a continuação d'estes assumptos e diremos de que lado está a razão.

No nosso entender, está sabido.

## O que todos devem saber

### Regulamento da entrada de passageiros em veiculos públicos

O sr. ministro das Comunicações exarou o seguinte despacho:

«Convindo regular por forma conveniente a entrada dos passageiros nos veiculos que efectuaem carreiras de serviço público, devem para tal efeito ser distribuidas senhas numeradas aos passageiros segundo a ordem por que chegam ao local onde vão tomar os veiculos, ou que, dentro da mesma norma, a entrada nos veiculos seja regulada por empregados dos concessionários. É regra a fixar que os passageiros devem entrar nos veiculos segundo a ordem por que chegam ao local onde os vão tomar, escolhendo nestes dentre os lugares vagos, o que mais lhe agradar».

### O funcionamento dos alto-falantes

Pelo sr. Governador Civil do Porto foram ali mandadas cassar todas as licenças de funcionamento de alto-falantes por ele concedidas, pelo facto dos interessados não terem sabido fazer o uso conveniente.

Tendo-se verificado que constituíam um obstáculo ao sossego da cidade e ao repouso dos seus habitantes, recebeu a Policia de Segurança Pública do Porto instruções para fazer respeitar tal determinação.

# Jardim Zoológico

## Um belo «Pátio Rústico» e UM JOVEM ELEFANTE

NA quinta-feira, 15 de Agosto, numa tarde de oiro, o ilustre Conselho de Administração do Jardim Zoológico recebeu um numeroso grupo de convidados e de representantes da Imprensa para lhes dar a conhecer dois notáveis melhoramentos: o «Pátio Rústico» e o «Parque-Palácio», onde ficou hospedado um pequeno elefante de 10 meses, oferecido pelo sr. comandante Gabriel Teixeira, Governador Geral de Moçambique.

O Jardim Zoológico tem, como todos sabem, no grande architecto sr. Raúl Lino um dos seus maiores, mais fiéis amigos. O sr. professor Dr. Fernando Emídio da Silva, que é também um fino espírito de artista, nunca se esquece de pronunciar o seu nome com simpatia e viva admiração. E nós também não nos cançamos nunca de o repetir. Raúl Lino, a quem a architectura nacional deve o seu reaportuguesamento, tem contribuído com o melhor do seu génio inventivo e do seu apurado gosto para o prestígio e para o encanto do nosso «Zoo», inquestionavelmente o mais belo, o mais adorável recanto de Lisboa.

O «Pátio Rústico», há dias inaugurado, é também obra do seu engenho. É um pátio com todas as características portuguesas que os lavradores portugueses, proprietários de quintas e granjas, não deixarão de admirar e de mandar copiar.

No seu palácio próprio, um jovem elefante, tão pequeno que caberia na mão dum gigante, dava mostras de querer brincar. É um animal pacífico, inofensivo, que gostará sem dúvida de acamaradar com as crianças e de as transportar no dorso, num passeio espectacular pelas alamedas floridas do jardim.

Sob as árvores acolhedoras que dão sombra ao recinto do Restaurante, que começou a ser gerido pela Administração do Jardim, foi oferecido um excelente serviço de refrescos aos visitantes.

O sr. Dr. Fernando Emídio da Silva cantou a assistência com a leitura duma magnífica palestra, uma verdadeira peça literária. Tendó saudado a Imprensa, em nome dela falou o nosso querido camarada e director de *A Voz*, Pedro Correia Marques.

\*\*\*

Vamos registar agora, as obras realizadas no Jardim, desde o começo deste ano, sem dúvida o

que conta maior número de melhoramentos nestes últimos tempos:

Obras já feitas — Pintura geral em todo o Jardim e nova pavimentação de quase todas as grandes instalações de animais.

Obras inauguradas — A loja dos selos, no Jardim dos Pequeninos; a Torre dos Corvos (em ligação com as festas centenárias de Lisboa); o Clube dos Gatos e o Pavilhão dos Meninos Perdidos.

Obras em curso — A pavimentação do Parque Manuel Emídio e do Jardim de Farrobo (em via de conclusão); a Grande Colina dos Antílopes (sobranceira ao viveiro, para três grandes instalações de animais em liberdade aparente. Começadas as obras); e o Palácio dos Chimpanzés (já participado; estudos concluídos; concurso a abrir dentro de um mês).

A casa do rinoceronte, a escola de navegação (para símios), o palácio dos reptis e o lago das focas, fazem parte do programa de 1948, onde se estudará a iluminação, pelo menos, de parte do Jardim e a construção de um restaurante (coberto).

## Caminhos de Ferro Coloniais

### AMBOIM

Segundo notícias recentemente publicadas em Angola encontra-se já restabelecido o tráfego ferroviário até Gabela, no Caminho de Ferro do Amboim, que em virtude dos temporais violentos registados na região, ao mesmo causaram importantes prejuízos que anormalizaram o seu movimento, durante alguns meses.

### MOÇAMBIQUE

A rede de estradas de Angola que era de 24.413 quilómetros, em 1926, está hoje quasi quintuplicada; a rede ferroviária foi aumentada com cerca de 2.500 quilómetros, notando-se o alargamento do caminho de ferro de Moçamedes em cujas obras foram gastos mais de 60.000 contos.

Em Moçambique registou-se idêntica actividade; a sua rede de estradas e a sua rede ferroviária foram ampliadas e melhoradas. Os caminhos de ferro de Tete, do Vale do Limpopo, de Quelimane e de Moçambique são realizações em curso.

Tem-se procurado afanosamente criar riqueza, aumentar o bem-estar das populações, afirmar, com factos, a nossa competência de experimentada nação colonial.

E os factos a têm confirmado.

Registe-se para maior elucidação desta actividade criadora, que a própria guerra não fez paralisar, os melhoramentos que acabam de ser introduzidos nos caminhos de ferro da Colónia de Moçambique, facto que vincula a nossa posição de vanguarda no progresso das colónias africanas.

# Linhas Estrangeiras

## BRASIL

No Relatório anual do Conselho de Administração do Caminho de Ferro de S. Paulo, o seu presidente declarou que logo que sejam recebidas 6.638 mil libras esterlinas da nacionalização da principal linha de caminho de ferro de São Paulo — como confiadamente se espera que aconteça — serão remidas as acções.

Esta operação deve absorver cerca de 2.400 mil libras, ficando o restante da importância para os proprietários da Companhia.

Entretanto, logo que haja possibilidade, serão tomadas medidas para o pagamento das acções preferenciais e ordinárias de uma libra. Todos os planos do conselho de administração dependem de vários factores, mas a Companhia espera solver satisfatoriamente todos os seus compromissos.

## ESPAÑA

No dia 24 de Maio, informa-nos o órgão oficial da Associação Técnica Espanhola de Estudos Metalúrgicos —



O Generalíssimo Franco observa, em Barcelona, uma locomotiva tipo 1400, construída para Portugal

«Técnica Metalúrgica» — que se publica em Barcelona, o chefe do Estado Espanhol, Generalíssimo Franco, visitou demoradamente as instalações, em Santo Andrés de Palomar, das Fábricas da «Maquinista Terrestre e Marítima», de que tanto se orgulham os catalães.

Durante a visita, Franco teve a oportunidade de fazer uma ideia precisa da importância dos trabalhos efectuados e em acabamento, da «Maquinista», do número dos operários que ali se encontram, do valor dos técnicos que estão à testa dos serviços.

Em certa altura, o Generalíssimo Franco assistiu à montagem sobre as suas respectivas rodas do bastidor da locomotora tipo 1400, construída com destino a Portugal. Colocado o bastidor, proce-

deu-se em seguida ao assentamento da caldeira. Estas operações foram executadas no breve espaço de vinte minutos, graças à perícia do pessoal e ao emprêgo das potentes gruas aeromóveis que a empresa possui.

Trata-se da segunda locomotora construída para o nosso país.

## FRANÇA

A França tem em construção grande quantidade de material circulante, do qual destacamos, 35 máquinas eléctricas, 77 a vapor para grandes velocidades, 74 automotoras para linhas secundárias e 350 carruagens inteiramente metálicas, para combóios rápidos. Parte deste material entrará em serviço ainda este ano.

## Linhas portuguesas

### Companhia do Caminho de Ferro do Mondego

Sob a presidência do sr. dr. Rui Ulrich, reuniu-se, há dias, a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, para a comissão liquidatária apresentar as contas finais de liquidação e partilha, de harmonia com a escritura de transferência da sua concessão para a C. P.

Aos accionistas foi feito reembolso de 7.867 acções pelo seu valor nominal, que é de 45\$00.

## TURISMO FRANCÊS

### Novas facilidades aos turistas portugueses

O comissário-geral do Turismo Francês, considerando o elevado número de turistas portugueses que vão, de automóvel, a França, autorizou o seu director em Portugal, a dar a esses turistas a carta de racionamento de combustível, permitindo-lhes obter, à sua chegada a França, os talões de gasolina necessários para a viagem. Para isso, basta que se apresentem, de preferência durante a parte da manhã, nos serviços do Commissariat-Geral do Turismo, em Lisboa, provisoriamente instalados na Rua de S. Domingos à Lapa, 68, cave, enquanto não estiverem acabadas as suas instalações da Rua Aurea, 242, munidos do seu passaporte visado e do documento alfandegário do carro.

Esta nova vantagem dada aos turistas portugueses que visitem a França provocará a ida de maior número de pessoas áquele país amigo, que voltou a ser, como antigamente, um centro de turismo.



# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 168, II série, de 22 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nomear o engenheiro de 1.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Eugénio de Campos Amaral, para, nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, ir à Suécia, em missão oficial de serviço público, fiscalizar a construção das automotoras a fornecer pela firma Nydqvist & Holm Aktiebolag.

Os encargos de transporte e ajudas de custo serão satisfeitos pela dotação do capítulo 3.º, artigo 10.º, n.º 7), do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o corrente ano económico.

O «Diário do Governo», n.º 169, II série, de 23 de Julho, publica o seguinte:

## Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 15 do corrente mês o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que anula o aviso ao público A. n.º 373, de 1 de Maio de 1942, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo que as cargas e descargas fora do recinto das estações da linha de Santa Comba Dão a Viseu passam a ser reguladas pelos

respectivos preços e condições da tarifa de despesas accesorias.

O «Diário do Governo», n.º 170, II série, de 24 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, que anuncia a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 8/108, de grande velocidade, combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, que anuncia a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 20/120, Reembolsos, combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

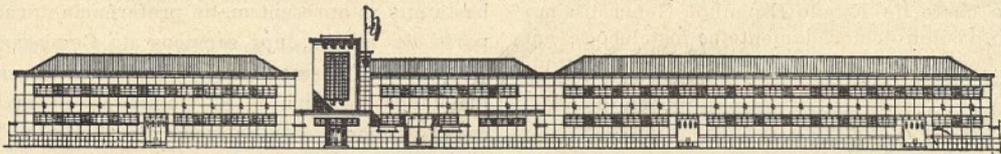
O «Diário do Governo», n. 176, II série, de 31 de Julho, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que fica sem efeito o despacho publicado a p. 3971 do *Diário do Governo* n.º 163, 2.ª série, de 16 do corrente mês, relativo à aprovação de um projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, desvios e cais de serviço público e das linhas afectas, em cada um destes locais, às operações de carga e descarga de vagões, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual o apeadeiro da Curia passava a prestar serviço de mercadorias em pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 178, II série, de 2 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

## FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.<sup>DA</sup>



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA  
EM 1923

DA

PORTUGAL



FÁBRICA (Sede)

R. Saadupa Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

despacho de 22 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, desvios e cais do serviço público e das linhas affectas em cada um destes locais às operações de carga e descarga de vagões em vigor na antiga rede, Minho e Douro e Sul e Sueste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que substitui pelo de 1-500 quilogramas o peso mínimo de 2-000 quilogramas por cada vagão a utilizar, exigido pelo n.º 3.º da alínea b) da nota 15 do referido indicador para a aceitação a despacho na estação de Lisboa-Rego, no regime de detalhe, de taras que tenham sido utilizadas no acondicionamento de remessas destinadas àquela estação.

O «Diário do Governo», n.º 181, II série, de 6 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27-665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por esta Direcção Geral, em conformidade com o despacho de 27 de Maio último de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual o preço dos bilhetes para utilização das automotoras em circulação nas linhas do Vale do Vouga, é fixado no equivalente ao da 1.ª classe da tarifa geral, ou seja \$40 por passageiro-quilómetro.

O «Diário do Governo», n.º 182, II série, de 7 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27-665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 23 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, que anuncia a entrada em vigor na nova tarifa de reembolsos, combinada com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Esta declaração anula e substitui a publicada na p. 4155 do *Diário do Governo* n.º 170, 2.ª série, de 24 do corrente mês, sobre a aprovação do aviso ao público anunciando a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 20/120 (reembolsos).

O «Diário do Governo», n.º 183, I série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

**Portaria n.º 11-982**

Considerando ser oportuno, nas circunstâncias presentes, atenuar os encargos que pesam sobre os proprietários dos vagões particulares em consequência do cumprimento do disposto no artigo 4.º da portaria n.º 10-472, de 30 de Agosto de 1943, quanto à renovação anual da licença de circulação dos vagões nas linhas férreas nacionais;

Convindo, ainda, definir a forma de as empresas ferroviárias usarem da concessão prevista no artigo 14.º da mesma portaria acerca da utilização dos vagões particulares quando despachados em vazio:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que a redacção dos artigos 4.º e 14.º da portaria n.º 10-472, de 30 de Agosto de 1943, seja modificada como segue:

Artigo 4.º A licença de circulação será dada por alvará individual para cada vagão, passado nas condições a que se refere a alínea f) da tabela anexa ao regulamento aprovado pela portaria n.º 10-184, de 2 de Setembro de 1942, e a sua validade será de um ano, podendo ser prorrogada sucessivamente por igual período, mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, solicitada em requerimento individual para cada vagão.

As condições de circulação serão reguladas por diploma tarifário.

Artigo 14.º As empresas ferroviárias fica reservado o direito de utilizar de sua conta os vagões particulares despachados em vazio, contanto que os não desviem do seu itinerário nem excedam os prazos do seu transporte.

O «Diário do Governo», n.º 172, II série, de 26 de Julho, publica o seguinte:

**Repartição de Estudos, Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro termo adicional ao contrato primitivo da empreitada n.º 63, de construção de um restaurante junto da estação de Beja.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro termo adicional ao contrato primitivo da empreitada n.º 71, de construção de três casas para pessoal nas estações de Estremoz, Borba e Vila Viçosa.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

**CINEMAS**

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Um magistrado em apuros».  
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «A volta da aranha».  
COLISEU — 21,30 — «Chang o ilusionista»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Lana*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

**Sempre Sortes Grandes!**

# A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU  
EM 1946

quantidades de **Superfosfatos** superiores a  
**150 por cento** das anteriores à guerra.  
Estabeleceu assim o seu «**recórd**» do  
movimento industrial e comercial desde  
===== a fundação da Empresa =====

**C. U. F.**

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO

## A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

SÉDE:

Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º

Caixa Postal, 674 — Telef. 2 6496



SUCURSAIS:

**LUANDA**

Rua Sousa Lara — Caixa Postal, 678

**LOURENÇO MARQUES**

Rua Araujo, 87 — Caixa Postal, 1184

Telegramas:

AMATO { LISBOA  
LOURENÇO MARQUES  
LUANDA

## WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

**DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS**

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

FALA-SE  
FRANCÊS

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

**LISBOA** — Rua dos Douradores, 222  
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

# MÁQUINAS PARA MADEIRA—ENTREGA IMEDIATA

MÁQUINA UNIVERSAL (garlopa—desengrossadeira—serras circulares—tupia, máquina «SUPER-ELLIOT» quina de furar, de respigar, etc. c/ motor eléctrico acoplado)  
 GARLOPA—DESENGROSSADEIRA—fabrico inglês, c/ motor eléctrico acoplado  
 SERRAS DE FITA, americanas 102 e 98 cm. e SERRA CIRCULAR  
 TUPIAS—GARLOPAS—DESENGROSSADEIRAS, ETC.  
 MÁQUINAS, MOTORES E ACESSÓRIOS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS

**Sociedades Reunidas Reis, L.<sup>da</sup>**

Secção de Máquinas Avenida Almirante Reis, 80-B e 80-E—LISBOA—Telefone 5 0472

## GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- O GLYCOL amacia a pele.
- O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
- O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
- O GLYCOL evita o cieiro.
- O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

GLYCOL

- O GLYCOL cura o «cresgado» do Sol e o «queimado» da Praia.
- O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

**Ventura d'Almeida & Pena**

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

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5550** em sêlos do correio, nome e morada



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

OS ATELIERES GRAFICOS

**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**  
 PRIMA PELA QUALIDADE DOS SEUS TRABALHOS  
 FIXE BEM  
 trabalhos de

FOTOGRAVURA  
 TIPOGRAFIA  
 OFFSET E  
 LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L.<sup>DA</sup>**

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21168 - 21227



## COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

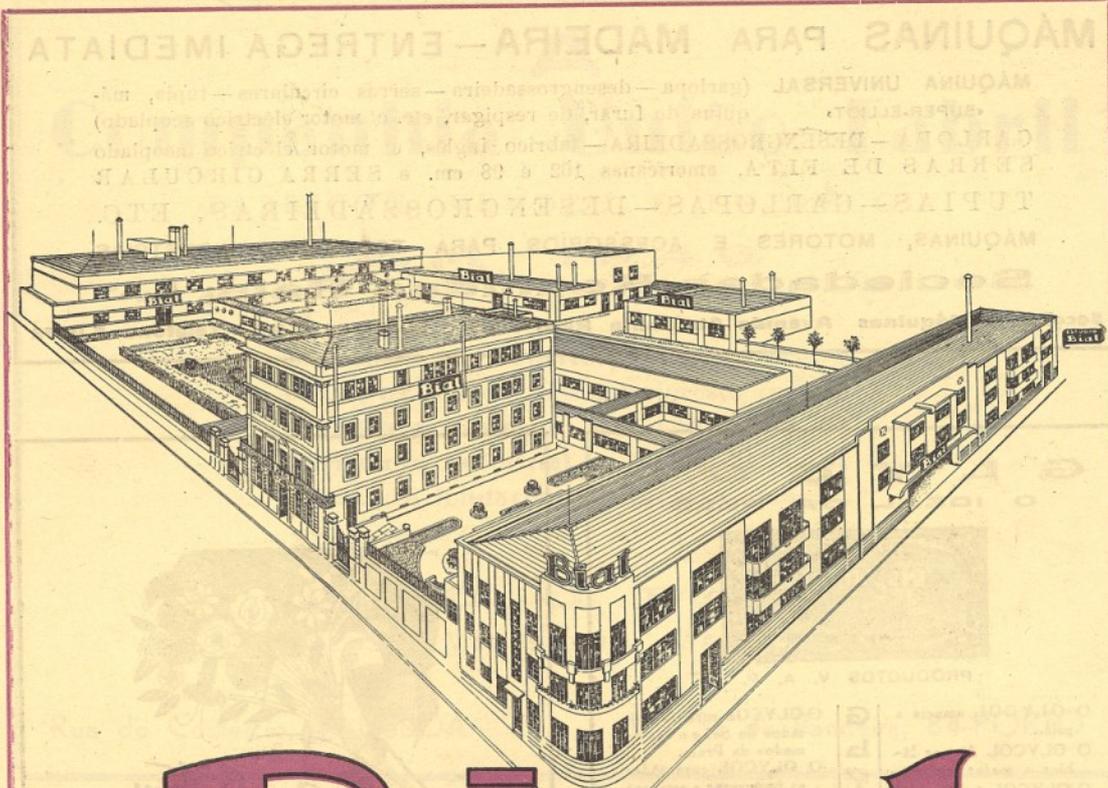
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
 PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÊA  
 TELEPHONE: 20911



# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

## **BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE