11.° do 60.° ano — Lisboa, 1 de Junho de 1948 — Número 1451

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Séca, 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 Séca, 7, 1.°
Telefone P B X 20158 — LISBOA

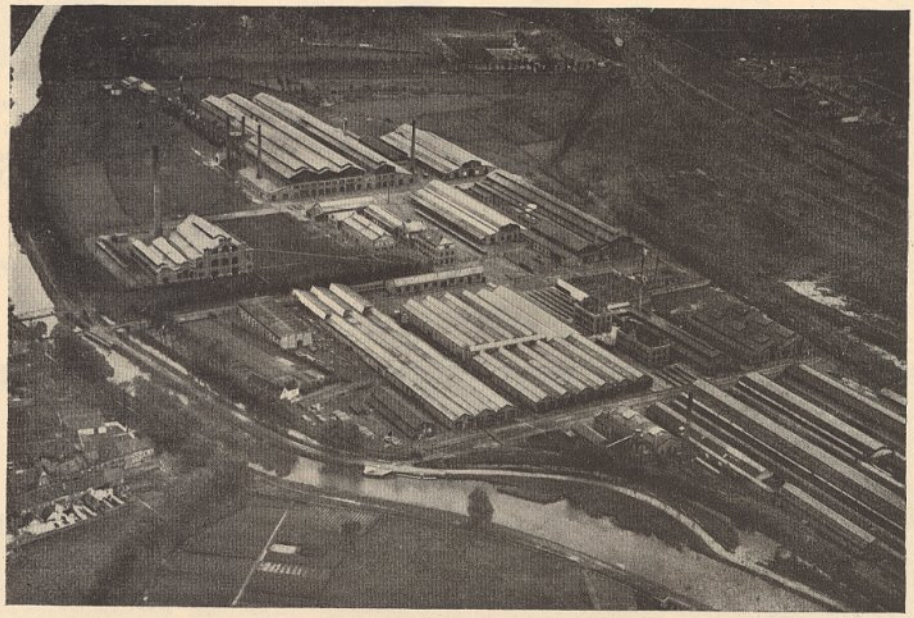
Na inauguração da cantina de Santa Apolónia, o sr. General Raúl Esteves, que presidiu ao almoço, falou a centenas de ferroviários

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.t Michel-lez-Bruges

Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons

de todos os tipos e para todas as capacidades

Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas

Peças em Aço moldado — Peças em ferro fundido Molas — Aparelhos de Via

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

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 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: *CARLOS ROCHA*, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736
Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1451

1 — JUNHO — 1948

ANO LX

Número avulso: Esc. 5$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30$00 Africa (ano) 72$00. Números atrazados 7$50 — Números Especiais (avulso) 25$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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

SUMÁRIO

Caminhos de Ferro do Iran, por *Carlos Bivar*. 327
2.º Congresso Nacional de Engenharia 328
Efemérides ferroviárias, por *Carlos Nono* 329
Aspectos jurídicos da concessão de caminhos de ferro à C. P. . 331
Linhas Estrangeiras 332
Jardim Zoológico de Lisboa 332
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por *Alexandre F. Settas* 333
Falam os números! 334
Imprensa 334
Linhas portuguesas 334
Ecos & Comentários, por *Sabel*. 335
Vida ferroviária 335
Há 50 anos, por *V. P.*. 336
Recortes sem Comentários 337
Parte Oficial 338
Espectáculos 339

Caminhos de Ferro do IRAN

Por CARLOS BIVAR

O Iran é a antiga Pérsia, situada entre a Turquia, o Iraque, o Caucaso, o Afghanistan e o Belucistan. Nossa antiga aliada quando ocupávamos Ormuz e mais tarde inimiga, obrigando-nos a capitular e a entregar a fortaleza em 1622, transferindo a feira sem rival da pequena ilha para Bendar-Abbas. No tempo do poderio português no Oriente havia o costume de aportuguesar todos os nomes e, assim o cheik Ismail (Shah) foi baptizado com o nome de Xequesmael. As terras do Xequesmael, tal como por nós era denominada a Pérsia.

Nesse tempo era governada despoticamente mas sofrendo a evolução natural hoje é uma monarquia com a sua constituição, a sua Assembleia Nacional composta por cento e trinta e seis deputados e um Senado de sessenta membros.

A superfície territorial do Iran está avaliada em cerca de 1.643.558 quilómetros quadrados com uma população, aproximadamente, de quinze milhões. A capital, Teheran, tem uma população estimada nuns quinhentos e trinta e tantos mil habitantes de origem irânica, turca, judaica, árabe e a alguns escassos milhares de europeus.

Em 1905 eclodiu um movimento que assumiu a feição de nacionalista e que classificou a administração de incompetente. E, no ano seguinte, o Shah reinante concordou em outorgar reformas político-administrativas promulgando uma constituição, com as duas câmaras legislativas atrás mencionadas. A autoridade bastante abalada durante os reinados precedentes foi restabelecida devido à competência do primeiro ministro, que adquiriu uma certa nomeada, sendo o seu nome citado a miude, H. H. Reza Khan. Reorganizou o exército com o qual dispendeu grossas somas, na aquisição de armamento moderno.

Em 1925 outro acontecimento político ocorreu devido ao facto do Shah, Ahmed, que esteve ausente do país, ter sido deposto pela Assembleia Nacional, sendo proclamado um novo Shah, Reza Khan Pahlavi.

Os recursos económicos do Iran são prejudicados pela aridez de grandes extensões, como, por exemplo, a parte central que é composta por um deserto salino. O tráfico era, antigamente, feito por caravanas, como de resto era esse o sistema usado quase que universalmente, em particular na África e na Ásia, antes de os respectivos povos optarem pelas estradas à europeia e, principalmente, pelo sistema ferroviário de que actualmente muitos deles fazem o melhor uso que podem.

No entanto, as áreas são cultivadas, algumas intensivamente, produzindo grande soma de cereais, algodão, frutas, tabaco e o perseguido ópio. Tudo isto auxiliado por uma produção mineira de sal, ferro, carvão, etc. Também constitui tráfico apreciável uma certa qualidade de pedras preciosas, muito nomeadas no tempo da nossa época conquistadora, e que eram bastante

2.° Congresso Nacional de Engenharia

Organizado pela Ordem dos Engenheiros, com o patrocínio do Ministério das Obras Públiças e a colaboração da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e do Instituto Superior Técnico, realiza-se, neste mês, no Porto e em Lisboa, o 2.° Congresso Nacional de Engenhoria, que tem por finalidade discutir os problemas de carácter técnico-económico que interessam ao País, mostrar a vitalidade e o trabalho da engenharia portuguesa e desenvolver e elevar o culto da profissão de engenheiro.

Este 2.° Congresso Nacional de Engenharia é inaugurado solenemente em Lisboa em conjunto com o 1.° Congresso Nacional de Arquitectura e com a Exposição de Obras Públicas, que se inaugurou, em Lisboa, no dia 28 de Maio.

O Congresso é, em seguida, interrompido até ao dia 14 de Junho, data em que terão início as sessões de trabalhos a realizar no Porto, segundo o programa já estabelecido.

Fazem parte da Comissão de Honra Sua Ex.ª o Senhor Presidente da República, os Membros do Governo e altas individualidades.

aproveitadas para presentes ás autoridades, etc.

Essa pedraria era composta por gêmas de côr azul, sem transparência, denominadas turquesas. Constituiam largo comércio naquelas partes da Ásia.

No presente oferecido pelo Shah da Pérsia, Cheik Ismail (Xequesmael), ao Governador da India, Afonso de Albuquerque, na ocasião residente em Ormuz, transportado pelo representante do referido Shah, que acompanhou Miguel Ferreira, primeiro embaixador português à sua côrte, figuram dois bacios repletos dessa pedraria.

O presente, pela sua riqueza e exotismo, merece ser mencionado. Constou de um certo número de rocins que levavam sobre as ancas onças caçadoras; ginetes selados, enfreados e enfeitados com guarnições de prata, acobertados até meia perna por laminas assentes sobre acolchoado de algodão, reluzindo como ouro, peças de tafetá, de damasco com rosas de ouro, brocadilhos e brocados num total de quatrocentos fardos; dois bacios de prata contendo turquesas, um bacio com gomil de ouro, uma adaga e terçado, com seus cintos ricamente tauxiados de pedraria e uma cabaia confeccionada em brocado servindo para a própria pessoa do Xequesmael, e tudo acompanhado da carta credencial, enrolada em folha de ouro, etc.

Em 1907 foi celebrado um acôrdo entre a Grã-Bretanha e a Rússia garantindo a integridade ao território persa.

Ignoramos qual a atitude que o Iran assumirá em face do conflito sangrento entre árabes e judeus. Se, como não será improvável, ele se colocar ao lado dos árabes contra o novo Estado de Israel, com o seu exército moderno que inclui canhões de grosso calibre, os seus carros de assalto, e a correspondente esquadrilha de aviões— isso equivalerá a um grande carregamento *oil fuel*, lançado na fogueira que está iluminando o céu do Médio Oriente, com grave perigo de propagação às regiões limítrofes e, o que é pior, do envolvimento de outros estados.

Caminhos de Ferro — Giulfa-Tabriz com 136 quilómetros, e ramais para Safian-Lago de Urmia com 48 quilómetros. Mirgiava-Zahidan com 83 quilómetros; Teheran-Abdul-Aziz, 86; Rest-Pior-Bazar, 11; a grande e moderna linha do Caspio-Golfo Pérsico num percurso de mil trezentos e noventa e quatro quilómetros. A via férrea Tehran-Meshhed com 314 quilómetros e a de Teheran-Tabriz com 315 quilómetros. A totalidade das linhas ocupará uma extensão de cerca de dois mil e trezentos quilómetros.

O Afghanistan, que confina com o Iran, bem como o Belucistan, não possuem ainda caminhos de ferro, limitando-se o primeiro destes países a fazer uso de uns três mil quilómetros de estradas betumisadas. A capital á Cabul com cento e cincoenta mil habitantes para uma superfície territorial de cerca de seiscentos cincoenta mil quilómetros quadrados.

Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

JUNHO

1

1890 — Partindo de Santa Comba Dão, chega pela primeira vez uma locomotiva à estação de Tondela.

2

1888 — O engenheiro P. Inácio Lopes realiza, na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, uma conferência subordinada ao título «Os Caminhos de ferro em construção em Lisboa e a sua influência no desenvolvimento das actuais linhas».

3

1898 — É inaugurada a via-férrea do Congo entre Matadi e Stanley-Pool.

4

1898 — Aprova-se a construção da linha férrea de Gothenburg a Lhee (Suécia).

5

1896 — O engenheiro Carlos Henrique Albers toma posse do cargo de Director-Adjunto dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques.

6

1880 — Efectua-se a abertura oficial de todo o serviço na linha de Cáceres.

7

1907 — É publicado o decreto que autoriza a Câmara Municipal de Aldegalega a contrair o empréstimo para a construção do seu ramal de caminho de ferro.

8

1824 — É inaugurado o ramal ferroviário de Montes Claros a Quixada (Brasil).

9

1899 — Forma-se em Londres a «Syria-ottoman Railway Company» para a construção do caminho de ferro de Haifa a Damasco.

10

1903 — São adjudicadas a José Pereira as empreitadas das terraplanagens e obras da linha da Régua a Chaves e da secção da Régua a Vila Real.

11

1864 — O governo português faz novo contrato concedendo à Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste a parte já construida e estabelecendo novas linhas.

12

1854 — É inaugurada a primeira linha de caminho de ferro do Maná (Petrópolis).

13

1900 — O governo da colónia de Caiena vota a construção de um caminho de ferro, feita pelos forçados, entre Caiena e Artaia, atravessando o vale de Appruague.

14

1891 — Em Moenchenstein (Suíça) um combóio despenha-se de uma ponte, havendo 73 mortos e 131 feridos.

15

1888 — Na Câmara Electiva, é apresentado o projecto de lei para a construção da rêde complementar das linhas férreas ao norte do Mondego.

16

1891 — Foi ganho pela «Companhia Através de África» o processo que corria nos tribunais ingleses entre esta Companhia e o empreiteiro João Burnay, que foi condenado.

17

1891 — Em Kreuznach (Alemanha) descarrila um combóio, felizmente só com prejuizos materiais.

18

1900 — O governo espanhol autoriza a construção de um caminho de ferro de via estreita entre Pontevedra e Estrada, na Galiza.

19

1873 — É dada ao Barão de Kessler e Temple Ellicot a concessão de um caminho de ferro entre o Porto e a Póvoa do Varzim.

20

1900 — Começam as obras da linha de caminho de ferro de Calatayud, Teruel, Sagunto e Grão de Valência.

21

1852 — Funda-se em Londres a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal.

22

1903 — É aprovado o projecto para a construção da Estação ferroviária do Setil.

23

1804 — Nasce em Breslau, August Borsig, o primeiro fabricante de locomotivas para os caminhos de ferro.

24

1900 — A «Sociedad Hullera Española» pede autorização ao governo para estudar uma linha férrea a vapor entre Campo de La Iglezia e o povo de Flechaza.

25

1887 — Começa a construir-se o túnel do Rossío.

26

1889 — O «Diário do Governo» publica o decreto da rescisão do contrato do Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transval, outorgado em 14 de Dezembro de 1883 a Eduardo Mac-Murdo.

27

1900 — Inaugura-se a 6.ª linha férrea subterrânea de Londres.

28

1900 — Na Câmara dos Deputados de Atenas é apresentado o projecto de convénio para a construção do Caminho de ferro de Pireu a Larissa.

29

1945 — Descarrila na estação de Caide (Douro) a máquina do combóio de mercadorias, que havia partido de Campanhã para a Régua, provocando grossas avarias materiais e atrazos nos combóios.

30

1876 — Inaugura-se o primeiro caminho de ferro chinês, que ligou as cidades de Kan-Wan e Xangai.

Aspectos jurídicos da concessão de caminhos de ferro à C. P.

Uma notável conferência, na Sociedade de Geografia, pelo Dr. Alberto Xavier

Na noite de 13 de Maio, o sr. dr. Alberto Xavier, ilustre delegado do Governo junto da C. P., pronunciou, na Sociedade de Geografia, uma conferência de alto interesse sobre «A concessão de caminhos de ferro à C. P., e as diversas fases dos seus aspectos jurídicos».

Era numerosa a assistência, nela se vendo engenheiros e altos funcionários da C. P. Presidiu o sr. prof. Moreira Júnior, que apresentou o conferente em termos de justo elogio, tendo feito parte da mesa de honra os srs. dr. Leite Pinto e coronel Lopes Galvão.

Dessa notável conferência, que vai ser em breve publicada em volume, vamos dar um resumo.

Tendo fixado os elementos jurídicos do serviço público, explicou a diferença entre o «estadismo» e o «individualismo» no campo das atribuições. Determinou, em seguida, as características especiais que, na esfera do Direito, distinguem os serviços públicos «concedidos» dos dirigidos e administrados directamente pelo Estado, esclarecendo os caracteres do acto de «concessão», cujos elementos básicos consistem no longo período de duração, do serviço ser explorado com «riscos» e «perigos» para o concessionário e em resumir-se a sua remuneração à faculdade de cobrar uma taxa fixada por tarifas.

Ao apreciar os factos relativos à concessão de caminhos de ferro à C. P., expôs os antecedentes, examinou o acto inicial da concessão de 1859 e explicou as circunstâncias que deram lugar à declaração judiciária do estado de suspensão de pagamento em 1893; referiu-se ao «convénio» com os credores e analizou os estatutos de 1894 dele derivados, pelos quais a administração da companhia concessionária ficou sob a completa tutela estrangeira, sobretudo em matéria financeira. Esclareceu que desde 1894 o Estado começou a participar nas responsabilidades da administração e que em 1918 aumentou consideràvelmente a sua posição como accionista. A este propósito o conferente emitiu a opinião contrária à prática de Estado-administrador e Estado-accionista, considerando que tal prática desfigura a concessão nos seus fundamentos jurídicos, que ela enfraquece a noção basilar do risco e perigo para o concessionário, que torna complicado e difícil o jogo normal da equivalência financeira e comercial na acção administrativa e que essa colaboração não é de molde a criar vantagens positivas, acentuando que o poder fiscalizador do Estado, tão essencial, é profundamente diminuido por causa dessas responsabilidades.

O dr. Alberto Xavier analizou, a seguir, a reforma dos estatutos de 1931, realizada sob as directivas do Governo; salientou que foi de grande importância nacional essa reforma, porquanto a empresa era libertada da tutela estrangeira, e que para a consecução deste objectivo governamental fora profícua a colaboração do então presidente do conselho de administração, sr. dr. Ruy Ulrich, o negociador junto dos obrigacionistas. Prosseguindo explicou o alcance da lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945, sobre a coordenação de transportes, em que se prevê a fusão das diversas empresas e o estabelecimento duma «concessão única» dos serviços ferroviários, abrangendo as linhas do Estado.

Fez o elogio do acerto e da prudência com que se celebraram os acordos entre a C. P. e as empresas menores e comentou o êxito das negociações com os obrigacionistas estrangeiros, o que permitiu que pela reforma dos estatutos da C. P. o capital social passasse a ser expresso em escudos e a administração passasse a ser exclusivamente portuguesa.

O conferente referiu-se depois à «concessão única» com inclusão das linhas do Estado. A propósito, emitiu o parecer de que a concessão de caminhos de ferro à C. P. se acha profundamente desfigurada na sua essência contratual desde 1894 e 1918, isto é, desde que o Estado começou a participar na administração e passou a ser grande accionista.

Dadas as tendências conservadoras dos nossos

Linhas Estrangeiras

CANADÁ Na Assembleia Anual dos Accionistas da Canadian Pacific Railways, o presidente de Conselho de Administração declarou que se os caminhos de ferro forem empobrecidos em consequência de fretes que não sejam remuneradores, as companhias não dispõem de recursos próprios nem têm a possibilidade de obterem empréstimos indispensáveis para melhorar os serviços a fim de corresponder à intensificação do tráfego.

INGLATERRA Os caminhos de ferro ingleses que, como se sabe, foram nacionalizados, acabam de apresentar um novo tipo de carruagem-cama, compartimentos de terceira classe, os quais, segundo refere a imprensa, são tão confortáveis como os de primeira.

Os passageiros podem, assim, dormir em colchões magníficos, entre lençoes finos, como numa boa cama de hotel.

Estes compartimentos de terceira classe podem comportar um ou dois beliches, bacia própria, água corrente e radiadores, cuja temperatura o próprio passageiro pode regularizar.

SUÍÇA Em 1 de Fevereiro, entrou em vigor o aumento de tarifas nas Empresas ferroviárias e de navegação. Este aumento é de 20 por cento o máximo para os Caminhos de ferro federais e de 30 por cento como tipo médio para as Empresas concessionárias de caminhos de ferro e de navegação. Isto no referente a passageiros.

Jardim Zoológico de Lisboa

Desde a tarde de 22 de Maio que o encantador Parque das Laranjeiras tem, para regalo da população de Lisboa e de quantos veem de visita à capital, mais dois notáveis melhoramentos, que constituem duas atracções indiscutíveis: a Colina dos Antílopes e o Miradouro do Alto dos Moinhos, de onde a vista abrange soberbo e amplo panorama sobre a cidade e arredores.

Escusado será dizer que, segundo as tradições do ilustre Conselho de Administração do Jardim Zoológico, cada inauguração serve de pretexto amável para uma assembleia geral de amigos do nosso «Zoo», em que a imprensa não é esquecida.

Entre os convidados viam-se os srs. Generais Domingos de Oliveira e Vicente de Freitas; Daniel Lane, Coronel Baptista Coelho, Engenheiro Melo Gouveia, dr. Manuel Emídio da Silva, dr. Joaquim Fronteira, Major Ferreira da Silva, dr. Francisco Pinto de Macedo, conde de Vinhais, Bastos Martins e o nosso querido amigo e ilustre camarada Pedro Correia Marques que, em representação do sr. Presidente do Município e a convite do sr. Professor Doutor Fernando Emídio da Silva, puxou, no Miradouro, a adriça do pavilhão do Jardim — um elefante branco sobre um fundo encarnado.

Fizeram as honras da casa, o sr. Professor dr. F. Emídio da Silva, sua esposa e sua gentilíssima filha.

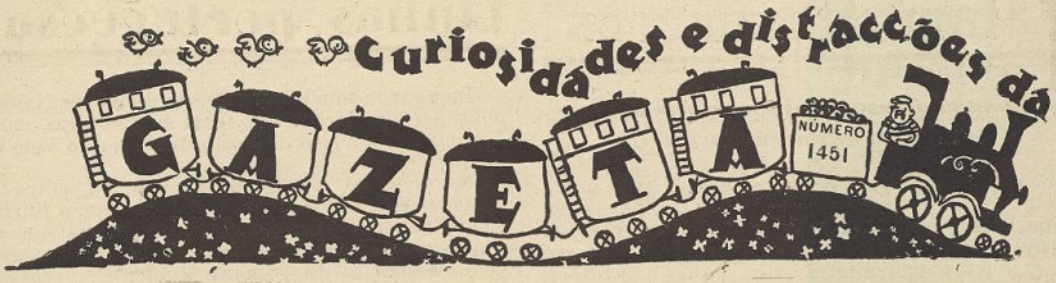
Após a inauguração destes melhoramentos foi servido um chá aos convidados, ao ar livre e, como de costume, o ilustre Presidente do Conselho de Administração do Jardim Zoológico encantou a assistência com a sua palavra eloquente.

Em nome da imprensa, Pedro Correia Marques saudou o sr. Prof. F. Emídio da Silva, a quem o «Zoo» deve uma grande e notável transformação.

---

governantes, disse que seria absurdo admitir que a concessão única, prevista na lei n.º 2.008, possa vir a ser qualquer coisa parecida com a francesa. Os nossos governantes, acrescentou, deram com as reformas de 1931 e 1947, provas de acertado critério e de espírito patriótico, desembaraçando a concessão à C. P. de elementos da sua estrutura que ofendiam o nosso brio de portugueses. Razões de ordem doutrinária e razões resultantes da experiência justificam, no parecer do conferente, que essa obra seja completada de sorte a restabelecer-se a concessão na sua pureza jurídica, acabando com a prática da participação directa do Estado nas responsabilidades administrativas. Este ponto de vista, esclareceu o conferente, não afecta de modo algum a capacidade e o zelo dos administradores por parte do Estado, no passado e no presente, porquanto a verdade é que a função jurídica do Estado em face duma concessão de serviço público deve limitar-se ao exercício do seu poder fiscalizador.

Ao concluir, o sr. dr. Alberto Xavier disse que, nesta matéria, convinha ter-se sempre presente no espírito que a exploração do serviço público de caminhos de ferro é um sistema contratual de longa duração, e a persistência da ideia de colaboração do Estado, como administrador e como accionista, facilitará inevitàvelmente, com o andar do tempo, a infiltração potente de correntes demagógicas no funcionamento desse serviço, que, sendo de natureza civil e comercial, é também de primacial interesse militar para a defesa do País.



Máquinas de vapor sobreaquecido

FOI na Exposição de Paris, em 1900, que apareceu como grande novidade a primeira locomotiva de vapor sobreaquecido, pouco tempo antes acabada de construir, na Alemanha, pela Fábrica Borsig.

Vejamos o que constituia o apreço com que foi aceite o novo invento:

Vapor sobreaquecido é o vapor que, obtido no estado de saturação na caldeira, é seguidamente aquecido num reservatório, de forma que a temperatura se eleve a mais de 100 graus acima da temperatura de saturação, sem aumentar contudo a pressão da caldeira. Êste vapor dirige-se logo para os cilindros.

A modificação a que obedeceu esta locomotiva trouxe as seguintes vantagens: a não condensação de vapor nas paredes dos cilindros; o aumento do volume de vapor saturado, donde resulta que um quilograma de carvão produz a pressão de 10 kilogramas e, com o sobrequecimento de 100 graus, um volume de vapor de 15 % maior do que o produzido à mesma pressão quando simplesmente saturado.

Como o trabalho é proporcional ao volume do vapor empregado, daí resulta uma grande economia de combustível. O aumento de carvão para o sobreaquecimento é igual apenas a 10 % do calor total necessário.

Esta inovação que foi objecto de aturados estudos na Alemanha, tem produzido, depois de ulteriores aperfeiçoamentos, vantagens asseguradas, que se traduzem por um mais eficiente rendimento das locomotivas.

As grandes pontes antigas em diferentes partes do mundo

A ponte de Lalong está construída sobre um braço do mar da China. Tem 5 milhas de extensão, 300 arcos, todos de pedra, 70 metros de altura e 70 de largo. Em cada um dos pilares que a suportam está colocado um leão de mármore, que tem o comprimento de 21 pés.

A nova ponte de Londres (nova, com 118 anos em 1946) é toda construída de granito, segundo os planos de L. Lannie e considera-se como o modêlo mais notável da arquitetura de pontes. Começou-se a construir no ano de 1824 e concluiu-se ao fim de sete anos.

A ponte dos suspiros, em Veneza, sobre a qual se transportavam os prisioneiros desde o Tribunal ao lugar da sua execução, foi construída no ano de 1558.

A ponte da Santíssima Trindade, em Florença, consiste em três formosos arcos elíticos, de mármore branco e como obra de arte pode muito bem dizer-se que não tem rival. Mede 322 pés de extensão e a sua construção foi terminada em 1589.

O Rialto de Veneza, que se diz ter sido construído sob os planos de Miguel Ângelo, é uma ponte de um só arco de mármore de 98 1/2 pés de extensão, e foi terminada em 1589.

A ponte Britânica, que cruza o estreito de Menai, em Galles, tem uma elevação de 103 pés sobre o nível do mar. É toda de ferro forjado, tem de comprimento 1:511 pés e ficou concluída a sua construção no ano de 1850.

Combóios movidos a naftalina

ESTA notícia é transcrita duma publicação onde apareceu há mais de trinta anos. Não deixa contudo de ser interessante o fazer-se eco do que de interessante ela contém. Eis, pois, resumidamente, o assunto que se reproduz:

«Da fábrica francesa Creusot acaba de sair uma pequena locomotiva com a fôrça de 70 cavalos, movida por um motor a naftalina, a qual é destinada a servir, sobretudo, nas colónias, onde a abundância de água não é tal que permita abastecer tôdas as caldeiras das locomotivas dos combóios com certa facilidade.

É curioso notar esta interessante aplicação da naftalina (nafta), substância que é, como se sabe, um sub-produto do alcatrão e cuja venda era pouco importante e quase nada remuneradora até agora (1919).

A sua utilização tornou-se ultimamente possível em certos motores de explosão, graças ao emprêgo de carburadores especiais.

Tal invenção provocará um crescente consumo de naftalina, dando ao mesmo tempo um forte impulso à distilação do alcatrão.

A-pesar de movida por um motor de explosão, a nova locomotiva tem um andamento mais ligeiro do que o de uma máquina a vapor, mercê de um aparelho de transmissão do movimento, a ar comprimido, imaginado pelo engenheiro Hautier.

Até agora o emprêgo do motor de explosão nas locomotivas era eriçado de dificuldades, sobretudo por os vários incidentes do trajecto exigirem paragens e recuos sucessivos.

Pelo citado processo do ar comprimido, o maquinista pode fàcilmente evitar todos os obstáculos. Até quando o combóio desce uma rampa, pode-se fazer comprimir o ar, recuperando-se assim uma quantidade de energia muito a considerar.

A mania das velocidades

JÁ no ano de 1892 se teimava em fazer referências aos mais velozes combóios do mundo e por isso se propagou que o mais rápido de então era o que circulava entre Nova York e Buffalo Bill, numa distância de 436 milhas. Dizia-se que gastava nesse trajecto oito horas e quarenta minutos, ou seja uma marcha à razão de 52 milhas por hora, o que já era qualquer coisa de formidável.

Alexandre Fe Sellas

Falam os números!

Os portugueses viajam agora muito mais em caminho de ferro

Os números falam como gente, mas como gente honrada em cuja palavra podemos confiar. Vejamos, pois, o que dizem os números no que respeita ao movimento de passageiros nos caminhos de ferro portugueses. São interessantes a suas conclusões. Ora vejamos: Em Outubro do ano passado, relativamente a igual mês do ano de 1946, os nossos caminhos de ferro transportaram mais 526.182 passageiros, tendo atingido um total, em todas as classes, de 4.988 778, segundo o número de bilhetes vendidos.

Em 1.ª classe viajaram, 97.858 passageiros; em 2.ª classe, 657.544; em 3.ª classe, 3.663.535 e em transito, 569.841.

O movimento em cada uma das linhas foi o seguinte:

LINHAS	Bilhetes vendidos
Antiga rede, Minho e Douro e Sul e Sueste	2.938.326
Beira Alta	130.556
Vale do Vouga	145.890
Litoral, Minho, Guimarães, Famalicão, Tâmega e ramal de Leixões	535.840
Tua, Dão, Corgo e Sabor	118.757
Estoril	1.119.409

Em todas as linhas ferroviárias houve apreciável aumento de passageiros, excepto na da Beira Alta, em que se registou uma pequena redução.

Tendo aumentado o número de passageiros, diminuiu, porém, a tonelagem de mercadorias

Tendo aumentado, em Outubro passado, o número de passageiros, diminuiu, porém, a tonelagem de mercadorias transportadas, nesse mesmo mês, nos caminhos de ferro.

Com efeito, foram transportadas em Outubro de 1947 mercadorias num total de 422.741 toneladas, quantidade esta sensivelmente inferior em 70.285 toneladas à transportada em igual mês do ano de 1946.

Em grande velocidade, a tonelagem transportada elevou-se a 28.784 toneladas em Outubro de 1947 e em pequena velocidade ascendeu em igual mês a 393.957 toneladas. O transporte em cada uma das linhas nacionais foi como segue: (em toneladas)

LINHAS	Velocidades Grande	Pequena
Antiga rede, Minho e Douro e Sul e Sueste	19.229	325.562
Beira Alta	3.375	23.921
Vale do Vouga	549	10.696
Litoral, Minho, Guimarães, Famalicão, Tâmega e ramal de Leixões	1.876	13.391
Tua, Dão, Corgo e Sabor	1.849	13.907
Estoril	1.906	6.490

Linhas portuguesas

Inaugurou-se oficialmente, no dia 19 de Maio, o novo serviço ferroviário, com automotoras, entre Livração e Celorico de Basto, na linha do Vale do Tâmega.

Na primeira viagem da locomotora, entre os passageiros viam-se alguns engenheiros e funcionários superiores da C. P., a quem, na estação de Amarante, foi prestada significativa homenagem pelo presidente da Câmara Municipal, vereação, banda dos Bombeiros Voluntários e muito povo.

Novas carruagens para a C. P.

Foi a Basileia, Suiça, com o fim de examinar e receber a primeira carruagem de uma série encomendada à importante firma Schindler, o ilustre engenheiro da C. P. e nosso prezado amigo sr. Gomes Leal.

Construida de metais leves, bem como as outras que, até ao fim do ano, serão entregues à C. P., esta carruagem tem lotação para 130 passageiros em lugares sentados e a pé.

O peso bruto de cada uma destas carruagens não excede 29 toneladas e o sr. eng.º Gomes Leal, segundo informação telegráfica, declarou-se inteiramente satisfeito com as suas características.

Dentro de poucos dias chegará a Portugal a primeira carruagem.

Como se vê, a Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro continua, activamente, o seu programa de renovação de material circulante.

Imprensa

«REPÚBLICA»

República, diário da tarde, fundado pelo Dr. José de Almeida, continuado pelo dr. Ribeiro de Carvalho e hoje dirigido por Carvalhão Duarte, entrou, com um número especial de 64 páginas, de variada e escolhida colaboração, em novo ano de publicidade.

A todos que trabalham na sua redacção e de quem temos recebido sempre provas de boa camaradagem jornalística, os nossos parabens.

«DIÁRIO DE COIMBRA»

Entrou no XIX ano de publicação o *Diário de Coimbra* da proficiente direcção actual do sr. Alvaro dos Santos Madeira.

Orgão do movimento regionalista das Beiras, o *Diário de Coimbra*, que ainda conta com a dedicação e o espírito baírrista do sr. Adriano Viegas da Cunha Lucas, impõe-se pela sua nobre linha de conducta.

Os nossos melhores cumprimentos.

Ecos & Comentários

Por SABEL

Os ferry-boats que fazem a travessia do Tejo entre o Cabo e Vila Franca, carecem de fiscalização

O sr. Dr. Mário Fernandes enviou ao Diário de Lisboa *uma carta a propósito da maneira como funcionam os serviços de transporte de automóveis e passageiros entre o Cabo e Vila Franca de Xira.*

Já sabiamos, por experiência, que eram maus. O sinatário da carta em questão veio revelar-nos agora que esses serviços pioraram consideràvelmente. E refere que seguindo de automóvel, no dia 29 de Março, com sua família, tomou, no Cabo, o barco «Vilafranca 2.º», que, devendo partir, conforme a tabela, às 19 horas, só perto das 19,20 desatracou, no meio duma nuvem de protestos e desacordos, pois que, além da demora, os carros, por excesso de lotação, foram arrumados de maneira a caberem todos, com a agravante de terem embarcado para cima de 130 pessoas, que não cabendo no espaço reservado aos passageiros, seguiram agarrados aos carros e até por cima dos pára-choques dos mesmos. A atracação, em Vila Franca, fez-se, por consequência, com um desnível perto de 90 centímetros, que os condutores dos automóveis, na própria expressão do Dr. Mário Fernandes — «foram obrigados a vencer à custa da integridade dos carros e a despeito dos temores isto sem falar em que a maioria dos passageiros não podia desembarcar, nem a salto, por não terem passagem pelas tábuas, o que deu motivo a gritos e impropérios com as consequintes obscenidades. Os ouvidos surdos e a má vontade do pessoal em serviço não atendiam a reclamações nem mesmo a ser apontada a possibilidade do desembarque ser feito na ponte e não no cais.

Procurado o cabo de mar, não apareceu.»

Ao rematar a sua carta, o signatário faz esta pergunta: «A quem reclamar o abuso?»

Estamos na presença de factos graves para os quais as entidades competentes não deixarão de prestar a devida atenção, chamando, severamente, à responsabilidade, todos quantos julgam poder brincar com a vida alheia.

A propósito de uma justa homenagem, que ainda não se prestou, a Brito Pais

EM tempos, constituiu-se uma Comissão que tinha por objectivo erigir, em Vila Nova de Milfontes, um monumento para perpetuar a gloriosa viagem aérea Milfontes-Macau, empreendida, como toda a gente sabe, pelo tenente-coronel aviador Brito Pais, que faleceu, em trágicas circunstâncias, no dia 22 de Fevereiro de 1934, ao voar sobre Sintra.

Nem o monumento se construiu nem tão pouco a referida Comissão voltou a dar sinal de vida. A propósito desse silêncio, tão inexplicável como estranho, o sr. Rui Oliveira, no *Diário do Alentejo*, de 20 de Abril do corrente ano, emite algumas considerações, na suposição de que a própria família, por qualquer escrúpulo, ou excesso de modéstia, obrigasse a Comissão a interromper os seus trabalhos.

Os srs. Jorge Falcão e Fernando Brito Pais, da família do glorioso e malogrado aviador, vieram a público, no mesmo *Diário do Alentejo*, para esclarecer o sr. Rui Oliveira que, ao contrário do que ele pensou, a família de Brito Pais nunca teve quaisquer escrúpulos em que fôsse levantado o monumento em Vila Nova de Milfontes. «Simplesmente, declara o sr. Fernando Brito Pais, não competia à família levar a efeito tal homenagem mas ùnicamente demonstrar a sua gratidão se esse empreendimento tivesse sido levado a seu termo, o que, até hoje, não aconteceu».

Por sua vez, o sr. Jorge Falcão declara que a família do grande aviador, se é que os teve, hoje não possui esses escrúpulos e que, pelo contrário, estará disposta a colaborar em tudo que lhe fôr possível.

E no culto dos nossos maiores que se torna mais firme e consciente o sentimento da Pátria. Brito Pais é digno da homenagem projectada e para a qual, segundo nos refere o sr. Jorge Falcão, no artigo que publicou em 3 de Abril de 1948 no *Diário do Alentejo*, a Comissão do Monumento angariou algum dinheiro.

Se a família de Brito Pais, arredados os escrúpulos que, por ventura, já os teve, está disposta a colaborar nessa justa homenagem, por que espera a Comissão, por que, afinal, esperam todos quantos admiram o heróico aviador e prezam, com orgulho, os nossos mais nobres valores?

Vida Ferroviária

No Sanatório de Carlos Vasconcelos Porto, em S. Braz de Alportel, prestou-se homenagem ao Dr. João de Matos Rodrigues

O sr. dr. João Matos Rodrigues que, durante 14 anos, exerceu o cargo de presidente da Comissão do Fundo de Assistência dos Caminhos de Ferro do Estado, foi alvo, em Maio último, de uma justíssima homenagem promovida pela Comissão Administrativa da Caixa Recreativa do Sanatório de Carlos Vasconcelos Porto, em S. Braz de Alportel, na qual, pela voz de vários oradores, foram postos em relevo os importantes serviços prestados pelo homenageado no desempenho daquelas funções.

O sr. dr. João de Matos Rodrigues teve a rodeá-lo uma grande e luzida assistência, constituida, na maioria, por entidades oficiais e elementos da classe ferroviária.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Junho de 1898)

Mello Borges

Uma noticia lugubre, ha poucos dias, nos surprehendeu.

Na sua forma laconica e fria o telegrapho annunciou-nos a morte horrorosa de um agente superior do serviço da Companhia Real.

Mello Borges, chefe da secção de via e obras na linha da Beira Baixa, havia sido colhido por uma machina na estação da Guarda.

Algumas horas de longo martyrio e para sempre nos era arrebatada aquella alma tão expanssiva que alliada a um bello coração tornava Mello Borges individualidade de todos simpathica.

Oriundo de uma familia distincta de Vizeu, ao completar a sua instrucção scientifica e litteraria deixou-se enlevar pelo enthusiasmo das construcções de caminhos de ferro, e eil-o a alistar-se n'essa pleiade de moços cheios de viço e actividade, que trocavam as commodidades de uma vida tranquilla, pelo imprevisto e o accidentado de uma carreira de sacrificios e arduos trabalhos.

Infatigavel nas variadas missões de que foi encarregado, deixou vinculado o seu nome á construcção das linhas da Beira-Alta, Vizeu, Figueira e Beira-Baixa.

Conquistara no logar que occupava actualmente, o seu ideal.

Tinha a seu cargo a conservação de uma linha cujos estudos tinha iniciado, e que com tanta proficiencia e dedicação auxiliara na sua construcção.

E fatal destino! No ponto de união das duas linhas a a que tanto queria, como tendo recebido d'elle o influxo de uma parte da sua existencia, n'esse mesmo ponto que para elle synthetisava um lanço fraternal das linhas da Beira Baixa e da Beira Alta, Mello Borges, o seu modesto mas distincto obreiro, foi encontrar um horrivel fim, despedaçado por uma locomotiva.

O seu idolo victimou-o e lhe deu morte no seu posto de honra, arrebatando-o com as suas possantes garras aos filhos que tanto idolatrava e aos de quem tanto era estimado pelo seu genio alegre e folgasão, e pela sua dedicação que attingia o sacrificio.

A Providencia nos seus altos destinos ao fechar-lhe o tumulo, fez evolar para junto da sua bella alma, a de um de seus filhos dilectos, creança em que concentrava todos os affectos de um pae amantissimo.

Que estas expressões de viva saudade e sentimento de um companheiro de trabalho seja um balsamo para a dôr de seu extremoso pae e sua enlutada família.

Repousa em paz junto de outros companheiros tão queridos, de quem a memoria jamais se apagará no nosso coração.

V. P.

Ascensor do Lavra

Já estão installados os novos carros d' este ascensor e reparados os estragos feitos pelo enorme e original desastre que se deu em 2 de dezembro do anno passado e de que démos aqui noticia detalhada.

Ao que nos consta fez-se mesmo nova experiencia dos freios adoptados agora, mas tão particular foi ella que nem os jornaes de maior informação deram a menor noticia.

Este segredo, devemos confessal-o, não é de molde a inspirar confiança no publico, naturalmente mal impressionado com a recordação do desastre e do perigo de que milagrosamente escaparam os passageiros, ha 6 mezes.

Ouvimos mesmo assegurar que o sistema de freios empregado não é o que maiores garantias offerece.

Ora, sabida a inconsciencia com que camara municipal desprezou, da outra vez, os avisos da sua repartição technica, sobre o estado da linha, preparando um desastre que podia ter mais tristes consequencias, é para temer que o mesmo succeda agora.

Por outro lado, tendo-se tratado de uma total reconstrucção da linha, teria sido de conveniencia, para o publico e para a companhia, prolongal-a pelo largo até a embocadura d'este na Avenida.

A posição da caixa do carro em relação ao leito do mesmo, visto a differença de perfil da linha, era facil de alterar pelo systema que foi empregado no ascensor dos Guindaes, no Porto.

Esperemos, pois, que antes do novo serviço ser aberto á exploração publica se apure bem se os freios dão garantia; se a companhia, no seu proprio interesse, não vier a dar essa prova, venham os thecnicos, os competentes, dizer o que sobre tão importante assumpto entenderem.

Vae n'isso a segurança de muitas vidas e em nome d'ellas os convidamos a falar.

Invenções

Creosotagem de travessas

O engenheiro militar do exercito hespanhol sr. Ruiz Montléo, preconisa como mais conveniente, pela economia de materia prima e pela perfeição da injecção que entra mais intimamente nas fibras da madeira, o processo da sua invencção, que consiste, resumidamente, no seguinte:

Em vez de se introduzirem as travessas n'uma camara ou cylindro hermeticamente fechado e onde se lança depois o creosote, injectado por uma bomba permanente até que a pressão accusada no manometro suba a 7 atmospheras, que é o processo ordinário, realisa-se a absorpção por aspiração, como vae vêr-se.

Começa-se por submergir n'um banho de creosote, á temperatura de 60° a 80° centigrados, as travessas a preparar. Conservam-se ahi durante uma a duas horas.

Introduzem-se depois numa camara fechada e aspira-se d'ella o ar até se obter umr rarefação de 0m,55 medida na columna mercurial.

A travessa fica livre do liquido e os poros abrem-se, deixando penetrar-se facilmente pelo creosote, que vae descendo atravez da madeira, infiltrando-se nas fibras.

No processo de compressão os poros cerram-se; n'este processo de aspiração os poros abrem. D'ahi a maior penetração do liquido antiseptico.

Gasta-se menos creosote e não se perde tanto porque as travessas sahem seccas.

O creosote entra na madeira de pinho dura cerca de 7 centimetros. Se a madeira é mais branda, ainda penetra mais.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Recortes sem Comentários

A lição de Itália

Depois de desfeito o grande Império Romano, a Itália atingiu o apogeu, durante o consulado de Mussolini, que lhe deu também um Império com a conquista da Abissínia.

Não podendo ou não querendo limitar a ambição, que não é sòmente a causa da perda de muita gente, porque o é também das Nações, meteu-se na guerra mundial, sem bem medir as consequências.

Sobreveio-lhe a derrota, que lhe trouxe a fome, a arrastá-la para a miséria moral, sua aliada.

Como filho deste mal vem sempre o desânimo, se os povos não estão couraçados por uma formação moral forte.

É nessa altura, quando os povos não tem força espiritual, que os reanime, que aparecem os abutres, sedentos de sangue e lágrimas, a tripudar com a fraqueza humana, prontos para a carnagem que constitue o seu alimento predilecto.

Esse abutre é, nos nossos dias, o bolchevismo, que tudo pretende nivelar na miséria e a qual se apegam os que se comprazem em ver descer até eles desmoralizados e esfomeados, os que vivem em grau mais elevado.

Como se não fosse bem melhor criar coragem e lutar, para atingir também esse grau mais elevado!

Pretendem, assim, arrastar na queda para a miséria em que vegetam, os seus concidadãos, como se, com isso alguma coisa lucrassem; que não fosse o prazer inconfessado e indefensável de ver compartilhado por todos o mal que não souberam repelir.

Foi o que aconteceu na Itália vencida.

Depois da derrota, o abutre — o bolchevismo — tomou-a à sua conta, tentando-se apoderar dela.

Viu ali um campo próprio para a sua nefasta acção. Estendeu a rede, onde muitos caíram.

Mas a Itália é um país civilizado, que não pode sentir-se bem da animalidade do primata, legítimo representante, nos nossos dias, do antigo troglodita.

E a prova está no resultado das eleições agora efectuadas, que constituem uma lição de respeito por si próprio, em que as outras Nações devem pôr olhos.

O bolchevismo foi estrondosamente batido, sofrendo assim o seu primeiro revés, que é formidável derrota.

Ao urso moscovita, seu mentor e fomentador, foram cortadas as garras aduncas que feriam a Itália e se preparava para cravar na Europa.

Honra ao povo italiano, que encerrou no seu fôjo o urso moscovita!

E salvé Europa, que começa a libertar-se de um pesadêlo aflitivo!

(De *Notícias da Beira*)

O palavrão

Não é só no cinema que se não respeita a presença de senhoras e homens de posição ou idade, se bem que aí se torne o desrespeito mais notado. É também na rua.

E são adultos, de ambos os sexos, e são crianças de várias idades.

Chega a parecer que nos querem convencer que certo vocabulário deixou de ser obsceno e passou a ser corrente a ser permitido o seu emprego. Ás vezes, tanto homens como mulheres gritam as obscenidades, no propósito canalha de de serem bem ouvidas.

E não é caso que quem não tem os ouvidos ainda habituados ao sistema ou se sinta vexado ou tenha de intervir.

O palavrão, para certos, é um luxo, uma necessidade, uma proeza.

Ora seria bom que as autoridades convencessem esses malcriados que não é livre a asneira, a obscenidade e que, se não podem passar sem tal, pratiquem a costumeira em voz baixa, só para uso próprio.

(De *A Rabeca*)

Um «Bruxo» assassinado à facada

Em Almodovar, Francisco António Bandeirinha, solteiro, trabalhador, de 28 anos, natural de Monchique, feriu mortalmente à facada Francisco Camões, de 65 anos, viúvo, que naquela vila se dedicava à prática de bruxedos.

A causa do crime foi precisamente essas práticas, que fizeram nascer o ódio do criminoso.

A vítima teve morte instantânea. O criminoso foi preso.

O crime impressionou grandemente a população de Almodovar.

(Do *Diário do Alentejo*)

CEL é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:
SODIL
SOCIEDADE DISTRIBUÍDORA, L.DA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

CEL
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

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 cheiro.
O GLYCOL dá a tôdas as peles o raro encanto da mocidade.

GLYCOL

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

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

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

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5$50** em sêlos do correio, nome e morada

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:
Rua da Vitória, 88-2.° — LISBOA
TELEFONES 2 8552 — 2 8553

FILIAL:
Avenida dos Aliados, 20-3.° — PORTO
TELEFONE 1551

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 115, 3.ª série, de 19 de Maio publica o seguinte:

AVISO

Faz-se público que, nos termos dos artigos 2.º, 3.º, 10.º e 12.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto, pelo prazo de trinta dias, a contar do dia imediato ao da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, concurso entre os engenheiros civis de 2.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro obrigatòriamente opositores para a promoção à 1.ª classe e aqueles que se julguem com direito para provimento das vagas que ocorrem no prazo de dois anos, a contar da data em que for publicada no *Diário do Governo* a lista dos candidatos aprovados, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do decreto n.º 27:236.

Os candidatos podem entregar os documentos da natureza dos indicados na alínea *f*) do artigo 6.º do decreto n.º 27:236, e bem assim a declaração exigida pelo decreto-lei n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, dentro do referido prazo, aos seus superiores hierárquicos, que os remeterão, devidamente informados, à 1.ª Repartição — Serviços Gerais, devendo os que não são opositores obrigatórios entregar também requerimento, devidamente fundamentado, pedindo a sua admissão.

Os opositores são os seguintes!

João Exaltação Cunha.
Joaquim de Araújo Franqueira.
Flávio José da Costa Borges.
Manuel Gonçalves Malhado Júnior.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Maio de 1948. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

AVISO

Faz-se público que, nos termos dos artigos 2.º, 3.º, 10.º e 12.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto, pelo prazo de trinta dias, a contar do dia imediato ao da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, concurso entre os engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro obrigatòriamente opositores para a promoção à 2.ª classe e aqueles que se julguem com direito para provimento das vagas que ocorrerem no prazo de dois anos, a contar da data em que for publicada no *Diário do Governo* a lista dos candidatos aprovados, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do decreto n.º 27:236.

Os candidatos podem entregar os documentos da natureza dos indicados na alínea *f*) do artigo 6.º do decreto n.º 27:236, e bem assim a declaração exigida pelo decreto-lei n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, dentro do referido prazo, aos seus superiores hierárquicos, que os remeterão, devida-

mente informados, à 1.ª Repartição, devendo os que não são opositores obrigatórios entregar requerimento, devidamente fundamentado, pedindo a sua admissão.

Os opositores são os seguintes:

Joaquim Pedro Ferreira Júnior.
António Duque Martinho.
Alberto de Ilundain Ramalho Fontes.
Rui José de Oliveira Pegado.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Maio de 1948. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

O «Diário do Governo», n.º 95, II série, de 24 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada, por despacho desta Direcção Geral de 16 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público F. B. n.º 314, publicado em 12 de Maio de 1942 pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativo ao encerramento aos domingos das estações de Amorim até Famalicão.

O «Diário do Governo», n.º 99, II série, de 29 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no decreto n.º 31:232, de 28 de Abril de 1941, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a regular o tráfego de mercadorias entre Portugal, Espanha e França e além.

Este despacho anula e substitui o publicado na p. 1255 do «Diário do Governo» n.º 50, 2.ª série, de 2 de Março próximo findo.

O «Diário do Governo», n.º 103, II série, de 5 de Maio, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 26 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual são alterados alguns multiplicadores aplicáveis, na linha que explora, ao transporte de diversas mercadorias.

O «Diário do Governo», n.º 108, II série, de 11 de Maio, 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 por despacho de 4 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações o projecto de aditamento à tarifa de contentores, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com acordo da Sociedade Estoril, pela qual é alterada como segue a redacção do n.º 3) do artigo 3.º da mesma tarifa:

3) Contentores, carregados ou vazios, com mais de 5.000 quilogramas cada contentor, carregado ou vazio, é considerado massa indivisível. Porém, as condições que na tarifa geral ou em outras tarifas regulem o transporte de volumes de mais de 3:000 quilogramas só são de aplicar, quando se trate de contentores, àqueles cujo peso bruto efectivo, carregados ou vazios, exceda 5:000 quilogramas; todavia, no que respeita à manutenção, essas condições observar-se-ão sempre que o seu peso exceda 3:000 quilogramas.

O «Diário do Governo», n.º 110, II série, de 13 de Maio, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, em conformidade com o despacho de 12 de Fevereiro último de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, que seja alterada a classificação geral de mercadorias em vigor na linha férrea de Cascais, quanto ao peso para carga mínima de vagão completo ou pagando como tal, correspondente a bomba (vasilhame), que é de 5 toneladas e passa a ser de 3 toneladas.

O «Diário do Governo», n.º 106, II série, de 8 de Maio publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto de modificação e ampliação da estação de Esmoriz, na linha férrea do Norte, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 112, II série, de 15 de Maio, publica o seguinte:

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 contrato da empreitada n.º 89, de construção de um abrigo para passageiros no apeadeiro de Areosa.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Ás 21,30 — «Dois filmes nacionais».
EDEN — Ás 15,30 e 21,30 — «O ovo e eu».
OLIMPIA — Ás 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Quereis dinheiro? JOGAI NO Gama Rua do Amparo, 51 LISBOA Sempre Sortes Grandes!

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE **RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA**

Sou dactylografa!
Escrevo muitas cartas por dia, mas nunca me fatigo e estou sempre bem disposta.
É que a Direcção soube escolher para o seu pessoal a melhor maquina de escrever, adquirindo:
a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendimento, exige ao mesmo tempo menor esforço:
a......

Underwood

Agentes:
Dunkel & Antunes Lda
-Rua Augusta 38-Tel 24251
Lisboa.

Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rêde internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFICIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confôrtos 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

WIESE & C.ª, L.da

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

LISBOA

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

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

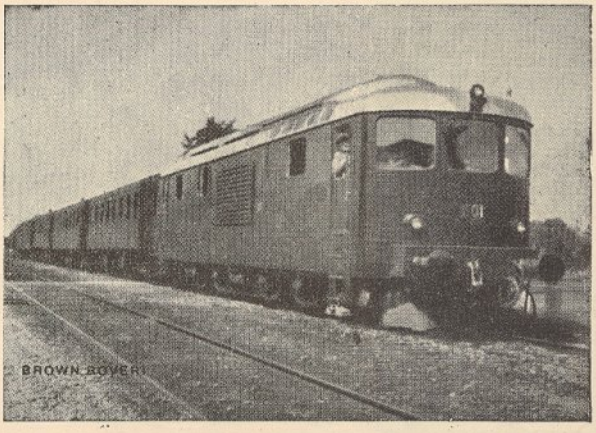
OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L.DA
PRIMA PELA QUALIDADE DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA
BERTRAND (IRMÃOS), L.DA
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias
EDOUARD DALPHIN
Praça D. João I, 25-3.°-Dt.°
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 BROWN BOVERI
mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz

TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS GOTAS XAROPE

Bial