

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid

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

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Gareta dos Caminhos de Ferro

FREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

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

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Exposição do Mundo Português, Um aspecto da inauguração. — O Arsenal do Alfeite em 1939, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Turismo e Transportes. — Experiências dum «auto-rail» entre Espinho e Viseu. — Imprensa Portuguesa, «O Açoreano Oriental». — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Os nossos artistas. — Vida Ferroviária. — As duas voltas ao Relógio, por HENRIQUE DA SILVA PINTO. — O Chefe do Estado assistirá à inauguração do bairro de Casas Económicas da Boa Vista. — Ecos & Comentários, por SABEL. — «Sud-Express». — Linhas Estrangeiras. — Afonso Lopes Vieira. — Parte oficial. — Há 50 anos.

O Arsenal do Alfeite em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

NÃO será de caminhos de ferro que hoje me ocupe, mas de um estabelecimento fabril da mais alta importância militar e cuja história se liga um tanto com um complemento ferroviário de valor, que foi pôsto de parte.

Tenho presente um interessante e substancial relatório e contas do Arsenal do Alfeite em 1939 pelo distinto engenheiro sr. Perestrelo de Vasconcelos, presidente do respectivo Conselho de Administração.

É um grosso volume profusamente ilustrado e enriquecido com mapas demonstrativos da actividade exercida naquele estabelecimento fabril.

Abre o relatório com uma elucidativa nota da história dos nossos arsenais desde D. Fernando.

Segue-se a resenha dos projectos e obras sucessivamente realizadas com a crítica das disposições adoptadas.

Como é sabido, o primeiro ante-projecto foi elaborado, a pedido do Ministério da Marinha, pelo distinto engenheiro Santos Viegas, conjuntamente com o da estação fluvial do Sul e Sueste em Cacilhas. Esse projecto sofreu depois várias modificações. O prolongamento do caminho de ferro até o Alfeite foi construído, incluindo as pontes de Coima e Seixal. A segunda dessas pontes foi posteriormente considerada estorvo para a navegação do esteiro do Seixal e demolida. Da estação fez-se novo ante-projecto e assim ficou pôsto de parte

sine die o trôço da linha férrea e a estação junto do pontal de Cacilhas.

No Relatório criticam-se várias disposições do projecto executado e solucionam-se duas fases da construção: uma de largas proporções dos edifícios, outra de excessiva economia, que tornou insuficientes as instalações e mal relacionadas entre si.

São também insuficientes as obras marítimas executadas. É indispensável mais um cais acostável, pelo menos, pelo que se projectou uma ponte-cais de 110 metros, ainda não construída.

Declara-se insuficiente o plano inclinado construído, o que é minuciosamente demonstrado e considera-se necessária a construção futura de uma doca flutuante.

Critica o Relatório o aproveitamento, pela Marinha de Guerra, das docas do Porto de Lisboa.

É também objecto de críticas a rampa de encalhe de embarcações, cuja modificação foi proposta.

Dá-se conta das modificações introduzidas no sistema de transportes internos por meio de estradas, camionetas e tractores. Falta ainda um guindaste e báscula. Nota-se falta de pontes rolantes.

As oficinas estavam incompletas. Instalaram-se várias máquinas-ferramentas.

Para maquinismos estavam previstos, em 1935, 5.924 contos. Até fins de 1938 apenas se haviam gasto 2.198, 696 dos quais foram já por conta da Administração do Arsenal.

Muito há ainda que adquirir para com-

pletar as oficinas, especialmente a das Construções Navais.

Foi também necessário construir a rede telefónica, de que havia apenas a central automática e melhorar a iluminação.

* * *

O recrutamento do pessoal, tanto administrativo como operário, fez-se com dificuldade.

Havia 150 indivíduos de serviço de escrita e apenas se precisavam 60 e 2.201 operários, quando chegaram 1.500.

O número de serventes era o dôbro do necessário.

Em Julho de 1939 havia 450 agentes dispensados de serviço. Em 31 de Dezembro o pessoal assalariado somava apenas 1.268 homens.

Enuncia-se um problema grave: o dos transportes por falta de condições de habitação nas proximidades do Arsenal. É preciso desenvolver a urbanização da zona.

Conclui esta primeira parte do Relatório com a seguinte informação, bem justificada:

Do que fica descrito verifica-se que o Arsenal do Alfeite estava longe de se encontrar concluído, quando foi entregue a esta Administração e que houve mais de um plano de conjunto.

No entanto com a boa vontade de todos e a resolução de alguns dos problemas fundamentais que acabamos de expor, a obra pode considerar-se felizmente em condições de satisfazer plenamente aos fins a que se destina.

É consagrada uma segunda parte ao relato da actividade industrial em 1939.

Refere-se primeiro a actividade técnica, a organização geral dos serviços, estudos e em seguida a actividade fabril.

Foram reparados ou beneficiados 61 navios de guerra e 27 pequenas e médias embarcações. Foram alados no plano 39 navios, afora muitas outras pequenas embarcações.

É dada conta da actividade administrativa e especialmente da contabilidade.

Seguem mapas, números de beneficiação de navios e de pequenas embarcações, das requisições recebidas, da actividade de

várias secções, a lista do pessoal em serviço e várias notas que lhe dizem respeito: doenças, ferimentos e tratamentos.

As despesas gerais importaram em 1.428 contos, o que representa 34,3 % da mão de obra de reparação.

O total dos gastos gerais, discriminados num mapa, na importância de 3.169 contos, representa 76 % da mão de obra de laboração, que somou 4.165 contos.

O Balanço acusa no débito 1.428 contos de despesas gerais e 418 da liquidação do Arsenal de Lisboa e no crédito 5.067 contos, em que avultam 5.060 contos do resultado da conta laboração, ficando um saldo de 3.220 contos. E este o saldo do Balanço Geral, em que as despesas de instalação figuram por 77.663 contos, 39.114 da Caixa, incluindo a dotação de Estados, 4.490 de depósitos de garantia e pensões de fornecimentos, 10.156 de materiais e 10.872 de obras em curso.

No Passivo figuram 82.334 contos do Património, 13.823 do orçamento de 1939 a liquidar, 23.231 de credores: descontos, garantias e encontro de facturas, construção de um navio-tanque.

Dão-se em apêndice os balanços relativos aos últimos três meses de 1938 no total de 87.487 contos, em que entram 68.886 de c/ de estabelecimento.

Reproduzem-se também no apêndice vários diplomas orgânicos, como é o Regulamento e Quadros, vários outros decretos e despachos ministeriais.

Como já observei, intercalaram-se no texto numerosas fotogravuras, que o elucidam sobremaneira.

É digno de nota o esmero tipográfico da publicação.

Felicitamos o sr. engenheiro Perestrelo de Vasconcelos por este valioso documento da sua fecunda actividade administrativa.

Para findar formularei uma observação e um voto.

Tem construído o Estado vários bairros económicos em Lisboa e noutros centros. Porque se não constroi um junto do Arsenal, onde o Estado possui vastos terrenos e se concentram numerosos operários?

Turismo e Transportes



COM A REMODELAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE DA C. P. OS NOSSOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS FICAM A PAR DAS GRANDES REALIZAÇÕES DOS

CAMINHOS DE FERRO DA EUROPA

A PESAR da crise que começou a acentuar-se, há dois anos, como reflexo das perturbações europeias e, também, da concorrência da camionagem, os serviços da C. P. têm melhorado consideravelmente de norte a sul do país e, à hora em que traçamos estas linhas, a Administração acaba de realizar, graças à sua competência técnica e ao desejo patriótico de bem servir o público e o prestígio nacional, um esforço notável, que equivale a um milagre e bem merece a gratidão de todos nós, com a remodelação do seu material circulante.

Desempenhar com zelo e competência uma profissão é servir nobremente a pátria. Não são soldados apenas aquêles que por meio das armas defendem a honra e a integridade da Nação—são igualmente soldados e defensores da boa causa nacional todos os que, nas oficinas e nos gabinetes de estudo, trabalham com dedicação por amor dos interesses colectivos.

A notícia de que a C. P. tinha há poucos dias inaugurado a remodelação do seu material circulante, que acaba de ser acrescentado com carruagens novas, vindas da América do Norte, não podia deixar de nos ser particularmente grata. É que com a remodelação do seu material, não se actualizam unicamente os serviços de transportes, mas ficam também melhoradas, de uma maneira excepcional, as condições das viagens e excursões de turismo.

Ninguém ignora que se deve à C. P. o desenvolvimento do gosto de viajar entre nós. Julgava-se, em tempos, que o turismo devia interessar somente os estrangeiros. Era uma noção errada e

incompleta. Portugal, museu aberto de maravilhosos monumentos em cenário de paisagens límpidas, alegres, cheias dum sol como não há outro, devia começar por ser primeiro dos portugueses. E os portugueses, hoje, já começam a viajar, a conhecer, a amar melhor os quatro cantinhos adoráveis da nossa terra sem par.

Em que consistem as importantes remodelações do material circulante da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro?

Vejamo-las por partes, pormenorizadamente. Em primeiro lugar, temos 35 carruagens das composições dos combóios rápidos, das quais 32 conservam as mesmas classes de 1.^a e 2.^a, passando três para terceira classe. Todas essas carruagens foram transformadas e modernizadas. Além do esqueleto ter sido reforçado, foram também forradas de chapa, exteriormente, os estôfos foram totalmente substituídos com fazendas novas, estudadas propositadamente para o caminho de ferro, bem como as cortinas, tapetes, tintas, etc. Os suportes de bagagem são de tipo novo, e os «lavabos» foram refeitos e modernizados.

Duas carruagens de tramueis de 1.^a classe e mais quatro de 2.^a passam para 3.^a classe. Ficam com bancos mais cómodos, e tanto as cortinas como a pintura são inteiramente novas.

Dezoito carruagens de tramueis mixtos de 1.^a e 2.^a foram também transformadas, mantendo as mesmas classes. Os bancos apresentam-se agora muito mais cómodos, forrados a pergamoide, o que permite mais higiene e limpeza em combóios deste género. Os suportes de bagagem foram também modificados, as cortinas e os stores substituídos.

Dezasete carruagens de 1.^a de combóios correios são transformadas em carruagens de 1.^a e 2.^a. Há ainda mais nove carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a de combóios correios, que são transformadas em terceiras. Finalmente, mais quarenta e duas carruagens de 2.^a de combóios correios, que são transformadas em terceiras.

É uma remodelação profunda, como se vê. O serviço vai, pois, ser todo composto com estas carruagens e com as norte-americanas, que estão a chegar, havendo já algumas desembarcadas, da encomenda feita na América. As carruagens norte-americanas são de tipo inteiramente novo, completamente metálicas, de chapa de aço inoxidável.

Tôdas as carruagens, as novas e as modificadas, vão apresentar-se pintadas com tintas modernas, com tons novos, laváveis, parte delas com tintas sintéticas, e são forradas interiormente a «massonite» (madeira prensada) e a iluminação eléctrica é mais luxuosamente e mais bem repartida, o que permite uma melhor distribuição de luz.

Quanto às carruagens do combóio presidencial, não foram igualmente esquecidas. Foram modificadas, tendo sido forradas interiormente a contraplacado e fazenda, e o fôrro exterior foi também modificado de forma a dar-lhes um aspecto novo. Estão pintadas com tintas modernas, especialmente fabricadas. A pintura, a tons claros, dá-lhes um aspecto agradável.

Não são só estas carruagens que foram pintadas a cores novas. Todo o material circulante da C. P. vai mudar de cores, tendo sido para isso estudadas e fabricadas tintas especiais.

Modernisadas exteriormente, as carruagens mudaram também, interiormente, de aspecto, apresentando-se mais agradáveis e mais cómodas para os viajantes.

Tôdas estas transformações, toda esta magnífica revolução nos serviços e no material circulante da C. P. constituem uma prova de boa e sensata administração e um documento admirável da competência dos seus engenheiros e pessoal técnico.

É sob a direcção do ilustre Eng.^o sr. Francisco de Almeida Mendia, a quem se deve também o plano das transformações, que estes serviços se estão fazendo, nas oficinas do Barreiro, na sua quasi totalidade. As transformações menos profundas estão sendo levadas a efeito em Campanhã e em Lisboa. E todo o material empregado nessas transformações é português.

Com estas transformações, a Companhia Portuguesa coloca-se brilhantemente a par dos serviços ferroviários modernos. Com elas, Portugal, no que se refere ao problema dos caminhos de ferro, actualiza-se, entra no número das nações que não sabem envelhecer.

Com o melhoramento, com a renovação do material circulante da C. P. não só o tráfego de pas-

EXPERIÊNCIAS DUM «AUTO-RAIL» ENTRE ESPINHO E VISEU

Por falta absoluta de espaço e porque o assunto merece referência desenvolvida, limitamo-nos, neste número, a noticiar que, com magnífico resultado, se procedeu à experiência dum luxuoso «auto-rail», mandado construir pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, e que em breve circulará entre Espinho e Viseu.

IMPRESA PORTUGUESA

“O AÇOREANO ORIENTAL”

O MAIS ANTIGO JORNAL DO PAÍS, QUE JÁ CONTA 105 ANOS DE EXISTÊNCIA, ESTÁ SOB A AMEAÇA DO SEU PRÓXIMO DESAPARECIMENTO

O decano da imprensa portuguesa publica-se na cidade de Ponta Delgada, capital da Ilha de S. Miguel, Açores. Chama-se *O Açoreano Oriental* e dentro de poucos meses completa 106 anos de existência.

Com uma longa tradição, fundado, na época liberal, por Manuel António de Vasconcelos, o mais antigo jornal do país tem uma história — e às suas páginas estão ligados não só uma parte da história local, mas, também, um capítulo dos acontecimentos políticos das primeiras décadas da história do país.

Mas, sobre ter sido um jornal político, *O Açoreano Oriental*, tem sido, desde a sua fundação até hoje, um paladino dos interesses colectivos do seu importante distrito. Se, um dia, se proceder ao inventário dos seus serviços, deparar-se-há com uma fôlha enorme. O velho semanário merece, por isso, tudo, não só a simpatia dos micaelenses como, principalmente, a sua gratidão. *O Açoreano Oriental* vive, porém, desde a guerra, horas difíceis. Pesa sobre ele e sobre o seu director a ameaça do seu desaparecimento. Essa ameaça tem que ser arredada. *O Açoreano Oriental* tem que continuar a publicar-se. Relíquia do jornalismo português, o seu desaparecimento constituiria uma prova de desinteresse por banda dos micaelenses.

Fazemos sinceros votos por que o brio regionalista dos micaelenses não deixe desaparecer da imprensa o mais antigo jornal do país.

sageiros melhora consideravelmente, mas, também, ficam abertos para o turismo nacional mais amplos horizontes.

Portugal, desconhecido ainda para a maioria dos portugueses, fica mais acessível à curiosidade, ao interesse e ao amor de todos nós.

Senhores portugueses, os quatro cantinhos maravilhosos desta terra de sol de oiro esperam a vossa visita!

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXV

DA IMPRENSA:

A rede de estradas da França acha-se, em geral, em bom estado, e as reparações provisórias de estragos locais depressa foram efectuadas.

Contudo, grande número de obras de arte, cerca de 6.000; das quais 700 a 800 pontes importantes, acham-se destruídas, principalmente sobre o Sena, o Loire, o Ródano e o Oise. Os serviços de engenharia fizeram e estão fazendo o necessário. Os principais trabalhos realizados constam da construção de pontes provisórias e de passadiços.

Há que notar o mesmo quanto à reparação de obras de arte, que atravessam cursos de água, destruídas no começo das hostilidades. No norte e no Pas de Calais, quasi todas foram destruídas. Os trabalhos de reconstrução começaram em 5 de Julho.

Entre Paris e Ruão há 37 pontes destruídas ou danificadas, e outras 22 no Alto Sena, em cuja reconstrução ou concôrto se está trabalhando. Finalmente está-se procedendo ao desaterro de inúmeros canais.

— Os engenheiros chefes dos serviços marítimos receberam instruções para que sejam recomçados e prosigam com a máxima rapidez os trabalhos começados antes da guerra.

— Em Ruão, em Caen, em Cherbourg (que foi muito danificado) trabalha-se activamente em reparações e na construção de um molhe que faz parte do plano geral da bacia do petróleo em vias de execução.

Finalmente, em Marselha, trabalha-se na transformação da bacia da Joiette, na construção das bacias Mirabeau e do Pharo, na reconstrução da Ponte de Férrières em Martigues. Os ramais ferroviários para as duas primeiras daquelas bacias estão quasi terminados, assim como outras vias de acesso.

— Segundo um comunicado do Ministério da Aeronáutica, a linha do caminho de ferro que parte de Cherburgo e que é utilizada pelos alemães para serviço de reabastecimento das suas tropas, foi atingida directamente por bombas lançadas, num «raid» realizado pelos aviões de bombardeamento «Blenhelm» do Comando da Aviação de

Costa. No lugar onde estava a linha férrea vê-se agora uma grande cratera com os «rails» retorcidos; foi também danificado um «hangar», junto desse ponto. A mesma aviação de costa dirigiu com êxito um outro ataque no território ocupado pelos alemães, sobre o aeródromo de Bleville, perto do Havre, que foi atingido directamente, provocando um incêndio num «hangar».

— Em Londres quasi nenhuma instalação de necessidade vital existe que não esteja destruída ou, pelo menos, fortemente danificada. Um exemplo: tôdas as estações ferroviárias situadas no centro da cidade sofreram os efeitos das bombas alemãs. Pode dizer-se que, além dos estragos nas estações «terminus», as vias férreas de Londres foram danificadas em mais de trinta pontos.

— Na região do Ruhr foram localizados e bombardeados objectivos, entre os quais a fábrica Krupp, de Essen, o viaduto da auto-estrada em Schwerte e o entroncamento ferroviário, onde ficaram incendiados numerosos armazéns.

— Sabe-se que foram lançadas mil toneladas de bombas sobre Londres. As estações ferroviárias nas proximidades da capital inglesa sofreram novos bombardeamentos.

— A aviação inglesa bombardeou o porto e os estaleiros de Kiel, os centros de abastecimento de gasolina, fábricas, linhas férreas e aeródromos alemães.

— Foram atacados pela aviação inglesa Hamburgo, Neukalldensleben, Lune e Düsseldorf, além de mais 25 centros ferroviários. Um combóio de mercadorias foi atingido em cheio, perto de Lunen. Desencadearam-se também incêndios perto dos depósitos de petróleo, situados em Düsseldorfneuss. A via férrea foi muito avariada no entroncamento de Halle.

— Entre muitos outros pontos do Reich e dos territórios ocupados que sofreram bombardeamentos ingleses, contam-se fábricas de alumínio, portos, comunicações ferroviárias e aeródromos.

— Em Antuérpia, o «raid» inglês causou prejuizos nos depósitos de mercadorias e nas vias férreas.

Duas centrais eléctricas e as bases de Lorient, na costa da Bretanha, foram os principais pontos de ataque para outras formações de «Blenhelms». Graças ao luar, os aparelhos britânicos puderam distinguir claramente pontes, caminhos de ferro e canais, atingindo directamente estes objectivos.

A aviação naval lançou bombas de grosso calibre sobre as instalações do porto e navios que se encontravam em Brest, originando uma série de incêndios nas proximidades de uma central eléctrica e em desvios ferroviários.

— Como as más condições de tempo não permitissem a outras formações britânicas localizar objectivos militares de importância primária, es-

tas bombardearam as docas dos portos de Hamburgo, Emdem e Denhelder, comunicações ferroviárias em Gottingen, Lingen e Hanover e também vários estabelecimentos fabris e aeródromos, nas mesmas localidades.

— Os armazéns de Lashir, no fim da linha férrea da Birmânia, estão a abarrotar de materiais a transportar para a China.

— As vias férreas do Sul e do centro de Londres foram atacadas com bombas de grande calibre, pela aviação alemã.

— Trabalha-se dia e noite no carregamento dos camiões, que se encontram na cidade de Laskio fronteira da Birmânia e da China, onde combóios de mercadorias, vindos de Rangoon, descarregam ininterruptamente material de guerra.

— Segundo dizem informadores neutros de confiança, referindo-se à eficácia dos bombardeamentos da Real Fôrça Aérea sobre objectivos militares na Alemanha, o viajar presentemente naquele país é uma das coisas mais difíceis. Um viajante que partiu de Berlim para a Renânia levou três dias numa viagem que normalmente dura doze horas, durante a qual teve que mudar várias vezes de combóio, com vários deslocamentos a pé, dum para o outro, nos locais onde a linha tinha sido destruída. Outros viajantes contam que se viram obrigados a fazer mais de uma duzia de mudanças de combóio, em percursos que são directos em condições normais, além de terem sofrido longos períodos de espera, fora de estações de caminho de ferro importantes. As interrupções nos transportes são também visíveis em torno de Berlim, acrescentando aqueles informadores que o incêndio provocado pela Real Fôrça Aérea durante o ataque realizado sobre a estação de caminho de ferro em Lerther durou muitas horas, cobrindo a capital com espessas nuvens de fumo. Outros viajantes que ultimamente estiveram em Berlim dizem que o tráfego pesado está interrompido seriamente, por virtude dos estragos causados nos desvios ferroviários nas estações de Lerther, Potsdam e Anhalter,

— O jornal «Telegraaf», referindo-se aos bombardeamentos da aviação britânica à Holanda, confirma que a base naval alemã instalada no porto holandês de Flushing sofreu bastantes estragos, assim como a função dos caminhos de ferro em Mole, onde se registaram incêndios, ficando destruídas numerosas casas de habitação. O mesmo jornal acrescenta que Domburg, ao Noroeste de Flushing, e Zeebrugge foram bombardeadas sofrendo estragos.

— A «Domel» anuncia que as tropas japonesas tomaram Chuki, junto do caminho de ferro Che-Klang-Kuang Si. Acrescenta que foram apreendidas enormes quantidades de equipamentos militares e víveres.

OS NOSSOS ARTISTAS

Alfredo Cândido e um banquete em sua homenagem

Alfredo Cândido, admirável e eterna juventude, coroada de cabelos brancos, teve em sua volta, na noite de 9 de Novembro, num jantar de homenagem promovido pela «Liga Regionalista Portuguesa», perto de cem convivas, entre amigos e admiradores, que quizeram levar-lhe com um abraço e a sua presença um testemunho de quanto apreciavam o seu talento, o seu portuguesismo e o seu carácter de bom português à antiga.

Foi o jantar presidido pelo sr. coronel Ressano Garcia, artista ilustre também e presidente da direcção da Sociedade Nacional de Belas Artes, e na assistência, além de muitas senhoras, estiveram vultos de prestígio, como os srs.: dr. João de Deus Ramos; Armando Navarro da Costa, delegado artístico junto do Pavilhão do Brasil; Francisco Valença; D. Julieta Ferrão, directora do «Museu Rafael Bordalo Pinheiro»; Pedro Guedes; Raúl Xavier; dr. João Valério; Albino Forjaz de Sampaio; dr. Pereira da Silva, presidente da direcção da Liga; dr.^a D. Carolina Ramos; Fernando Lopes da Silva; dr. Jacinto Carreiro; Silva Dias; Bemvindo Ceia; architecto António Couto, etc..

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* associou-se à justa homenagem nas pessoas do seu director, sr. Carlos d'Ornellas e do seu colaborador, sr. Rebelo de Bettencourt.

Felicitamos a «Liga Regionalista Portuguesa», pela lembrança de uma justa homenagem ao sr. Alfredo Cândido.

Vida Ferroviária

REFORMAS DOS FERROVIÁRIOS

As direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Centro, Norte e Sul de Portugal foram ao Subsecretariado das Corporações pedir ao sr. dr. Trigo Negreiros a manutenção do sistema das suas antigas Caixas de Reforma, que datam já de há quarenta anos e que são de molde a satisfazer os filiados e assegurar às suas famílias o pão e o conforto do futuro.

Pretende-se proceder a fusão das Caixas Sindicais de Reforma, mas, como os ferroviários não vêm nisso vantagens para a classe, antes vislumbam, na nova formação, possíveis prejuízos, tentam que justamente se deixem ficar as coisas como estão.

Acompanhou os ferroviários, nesta diligência, o sr. Mateus Gregório da Cruz, procurador à Câmara Corporativa e presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal, que saudou o sr. Secretário de Estado e fez votos para que fôsse extensiva à classe a acção social do sr. dr. Trigo de Negreiros.

O assunto mereceu a melhor atenção ao sr. dr. Trigo de Negreiros que prometeu uma solução equitativa e justa para o problema das Caixas de Reforma dos Ferroviários portugueses.

As duas voltas ao Relógio

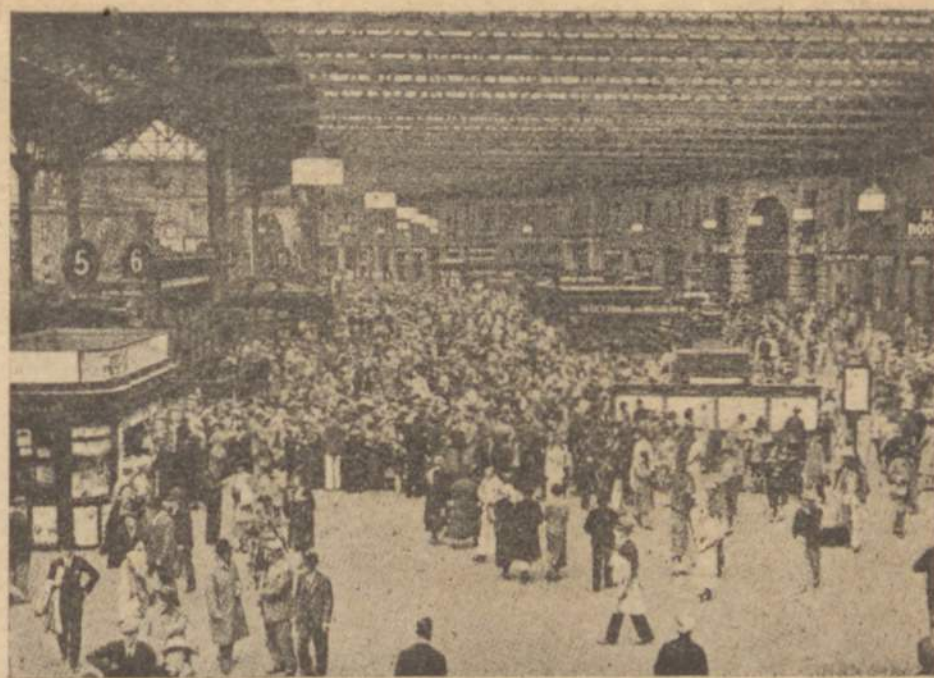
Por HENRIQUE DA SILVA PINTO

A maior parte das pessoas pensa que o dia foi feito para trabalhar e a noite para descansar, mas para os empregados ferroviários dum distrito comercial, o dia tem pelo menos 20 horas e muitas vezes chega a ter 24 horas.

Desde os primeiros tempos dos caminhos de ferro os combóios, quer de mercadorias quer de passageiros, obrigam as estações do percurso a estarem abertas de dia e de noite. Os grandes entroncamentos ferroviários estão tão movimentados depois da meia noite como a qualquer hora do dia, por causa dos combóios de longo curso que deixam Londres e Escóssia à tarde e têm de parar em Crewe e Carlisle ou em York e Newcastle, enquanto a maior parte dos passageiros dorme nas suas camas. Além destes combóios há muitos outros: para o leite, mercadorias e outros tráficos, os quais não transportam passageiros, tornando os grandes terminus bastante movimentados durante as horas em que geralmente os passageiros são poucos; por esta razão, há homens que trabalham afincadamente durante a maior parte do dia e toda a noite e, no dia ferroviário o relógio dá, na melhor acepção do tempo aproveitado, duas voltas ao quadrante. Desnecessário será dizer que os empregados não trabalham 24 horas consecutivas, mas sim aquelas em que estão escalados por turnos que são, para um serviço de oito horas, das seis da manhã às duas da tarde das 2 da tarde às 10 da noite e das 10 da noite às 6 da manhã.

Assim que soa a meia noite, o último combóio de longo curso partirá de uma grande cidade terminus e, poucas vezes, dois ou três combóios locais para passageiros serão os únicos visíveis. Mas, combóios de mercadorias, de peixe, de vegetais, de frutas e de outros artigos, que não param nas estações intermediárias, alcançam o seu destino por volta das 2 ou 3 horas da manhã. Depois há, geralmente, alguns combóios locais para passageiros que conduzem os operários para o sítio do seu trabalho. De facto, em cada grande cidade, há milhares de operários de todas as indústrias, que têm de tomar o combóio de madrugada.

Cerca das 2,30 ou 3 horas da manhã parte, geralmente, um combóio com os primeiros jornais para as cidades a 150 ou 200 milhas de distância, afim de serem vendidos aos habitantes antes de estes partirem



Numerosos grupos, em dia feriado, aguardando os combóios, na estação de Waterloo, de Londres

para os seus negócios ou entregues em suas casas antes do pequeno almoço. Em muitas linhas há expressos especiais para os periódicos, que são geralmente muito rápidos e puxados pelas máquinas mais velozes.

Cerca das 5,30 horas começam a chegar os empregados do primeiro turno e até às 8 horas os passageiros locais, viajam com bilhetes de preços reduzidos como os dos operários. Logo depois das 5 horas parte o primeiro combóio de longo curso, combóio este, que não só transporta passageiros mas também uma quantidade importante de mercadorias. Desde esta hora, os expressos de longo curso que têm viajado ininterruptamente durante toda a noite, começam a chegar e tornam a estação bastante movimentada.

Desde as 8 horas até às 10, começam a chegar os combóios com os empregados dos escritórios, negociantes, etc., e, combóio após combóio, são despejadas nas estações dezenas de milhares de indivíduos. Entretanto começam a ser conduzidas para as plataformas das estações principais, carruagens para os expressos de grandes distâncias e, das 9 até às 11 horas, estas começam a ser carregadas. As bagagens depois de devidamente etiquetadas são colocadas nos vagões pelos carregadores; os vendedores de jornais, de refrescos, de sandwiches, etc. cruzam as plataformas em todos os sentidos para servirem os passageiros, e tudo é alarido, e tudo é tumulto, e tudo é movimento. Há negociantes viajando para outras cidades; pessoas que viajam por prazer; famílias felizes que saem a visitas a parentes ou talvez a caminho da praia ou do campo; soldados e marinheiros e toda a espécie de indivíduos viajando para lugares muito diversos e por razões muito diferentes.

Desde as 10,30 até às 16,30 horas os combóios suburbanos são menos frequentes e as estações têm menos movimento, excepto aos sábados que são os dias mais movimentados. Nestes dias, logo desde as 12 até às 15 horas, começam a afluir às estações milhares de trabalhadores que desejam partir para as suas casas e centenas de pessoas que vão passar o fim de semana às suas vivendas, no campo. Durante este tempo partem,

O Chefe do Estado

assistirá à inauguração do bairro
de Casas Económicas da Boa Vista

Na segunda quinzena do corrente mês, ou no próximo dia 1 de Dezembro, realizar-se-á a cerimónia oficial da inauguração do novo bairro de Casas Económicas da Boa Vista, próximo do Calhariz de Benfica. As suas 488 moradias são higiénicas e confortáveis, construídas em «Lusalite» pela Câmara Municipal de Lisboa. Devem começar a ser ocupadas no próximo mês, a fim de que no Natal já tenham habitações convenientes os pobres que moravam na Baixa de Sete Moinhos e no Casal das Andorinhas, no Vale de Alcântara, cujas casas foram demolidas por motivo da construção da auto-estrada Lisboa-Cascais, e os das barracas existentes na 1.ª, na 2.ª e na 3.ª zona do Parque Florestal de Monsanto.

Como no bairro da Quinta da Calçada, os moradores do bairro da Boa Vista encontrarão ali todas as facilidades para a vida diária: lavadouro, mercado, postos sanitários e de socorros, dispensários, clínica médica, creche e outros serviços de assistência social, amplas escolas, posto policial, capela, etc.

A inauguração do novo bairro que é destinado a mais de 1.500 pessoas, assistirão o Chefe do Estado, membros do Governo e outras entidades oficiais.

da estação, mais de quarenta combóios e nem por isso se vê diminuir, sensivelmente, a multidão que os aguarda.

Depois das 17 horas há alguns expressos, sendo alguns deles os mais rápidos do dia. Os negociantes não gostam de gastar o tempo destinado para o trabalho, em viagens, por isso, depois de passarem o dia nos seus escritórios, partem nestes expressos, jantam no caminho e alcançam Liverpool, Manchester, Leeds ou outras grandes cidades, por volta das 22 horas. Mas, algumas cidades são demasiadamente distantes para serem alcançadas na mesma noite e então há outros expressos que partem das 19 às 23 horas, de Londres para Aberdeen e Inverness, com ligação com os vapores que partem para a Irlanda.

Depois, desde as 23 horas até à meia noite, temos os combóios suburbanos que transportam os passageiros que ficaram parte da noite na cidade para irem a um teatro ou a qualquer outro divertimento.

Assim, poder-se-á ver que desde a meia noite até à meia noite, há sempre qualquer coisa que circula e que no dia ferroviário o relógio dá sempre as duas voltas ao mostrador.

Escas & Comentários

P o r S A B E L

A C. P. e as passagens de nível

O recente e lamentável desastre, ocorrido a setecentos metros da estação de Alverca, quando o «rápido» do Pôrto atravessava uma passagem de nível, do que resultou a morte de dois homens, ocupantes duma camioneta, provocou no público e na imprensa justos e veementes comentários de protesto.

Mas até certo ponto esses comentários são justos. São justos quando atingem os concessionários das passagens de nível; deixam de o ser quando procuram visar a C. P.

É que muita gente ignora ainda que as passagens de nível pertencem aos particulares, e só são abertas após contracto celebrado entre o Estado e a C. P. Aos proprietários, pois, das passagens de nível, compete não só a sua manutenção mas, principalmente, a sua vigilância. Por tudo isso, eles são os responsáveis pelas ocorrências ali registadas, quasi sempre a traços negros de tragédia.

As passagens de nível estão sendo suprimidas em vários países estrangeiros e o nosso Governo vai também suprimi-las em Portugal.

Elas constituem, de facto, uma ameaça permanente para a vida dos passageiros e para a vida dos que, confiados, as atravessam.

Por um milagre, o desastre de há dias, nas proximidades de Alverca, não assumiu mais trágicas proporções. Fez-se em estilhaços uma camioneta, perderam a vida dois homens pobres, que deixam, em precárias circunstâncias, viúvas e filhos, mas podia ter-se descarrilado também o «rápido» do Pôrto.

As passagens de nível constituem um problema, para o qual o Governo já convergiu a sua atenção. Dentro de pouco estará resolvido. Com a sua resolução, põe-se termo a uma série trágica de desastres, ocasionados umas vezes por precipitação dos que, imprevidentemente, possuídos da loucura e da vertigem das grandes velocidades, atravessam as passagens de nível, outras vezes por descuido e descaso dos que estão encarregados da sua vigilância, mas nunca por culpa, desleixo ou indiferença da C. P.

«Sud-Express»

Conforme anunciámos, desde ontem que foi suspensa a circulação do combóio «sud-express» entre Lisboa-Rossio e Pampilhosa, e a do rápido de ligação entre Pampilhosa e Pôrto.

A partir de hoje é suspensa, também, a circulação do «rápido» que parte do Pôrto às 13,35 para ligar ao «sud-express» na Pampilhosa, bem como a circulação dêste, entre Pampilhosa e Lisboa-Rossio.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

Segundo dados contidos a indústria carbonífera numa interessante conferência de D. António Lúcio Villegas, proporciona trabalho, em Espanha, a cerca de 50.000 empregados e operários e representa um valor de estabelecimento de 500 milhões de pesetas.

A Espanha é um dos países da Europa que pode abastecer-se a si mesmo de carvão. Isto constitui uma grande vantagem para os seus caminhos de ferro.

— Em 27 de Agosto do corrente ano realizou-se, em Santandér, a inauguração oficial da estação ferroviária.

Assistiram àquele acto numerosas individualidades de destaque, entre as quais apontamos: o Ministro das Obras Públicas, o General Saliquet, o chefe da 1.^a Região Militar, o Director Geral dos Caminhos de Ferro, o Presidente, Director e Conselheiros da Companhia do Norte, e o Bispo da diocese que abençoou os terrenos da nova estação.

— Começou no dia 1 de Setembro a nova carreira do expresso entre Madrid-Badajoz, diariamente. Antigamente esta viagem realizava-se de três em três dias.

— Desde 1 de Setembro circulam entre Madrid e Barcelona dois comboios expressos com o seguinte horário:

Primeiro expresso: Saída de Madrid às 19 horas; chegada a Barcelona às 9,45. Segundo expresso: Saída de Madrid às 20,55 horas; chegada a Barcelona às 10,30.

— A Companhia do Norte comprou à «Wagons-Lits» quatro carruagens para reparação e trans-

AFONSO LOPES VIEIRA

O GRANDE POETA, QUE LEGOU A SUA CASA DE S. PEDRO DE MUEL AO POVO DA MARINHA GRANDE, FOI ALVO DE UMA JUSTA HOMENAGEM

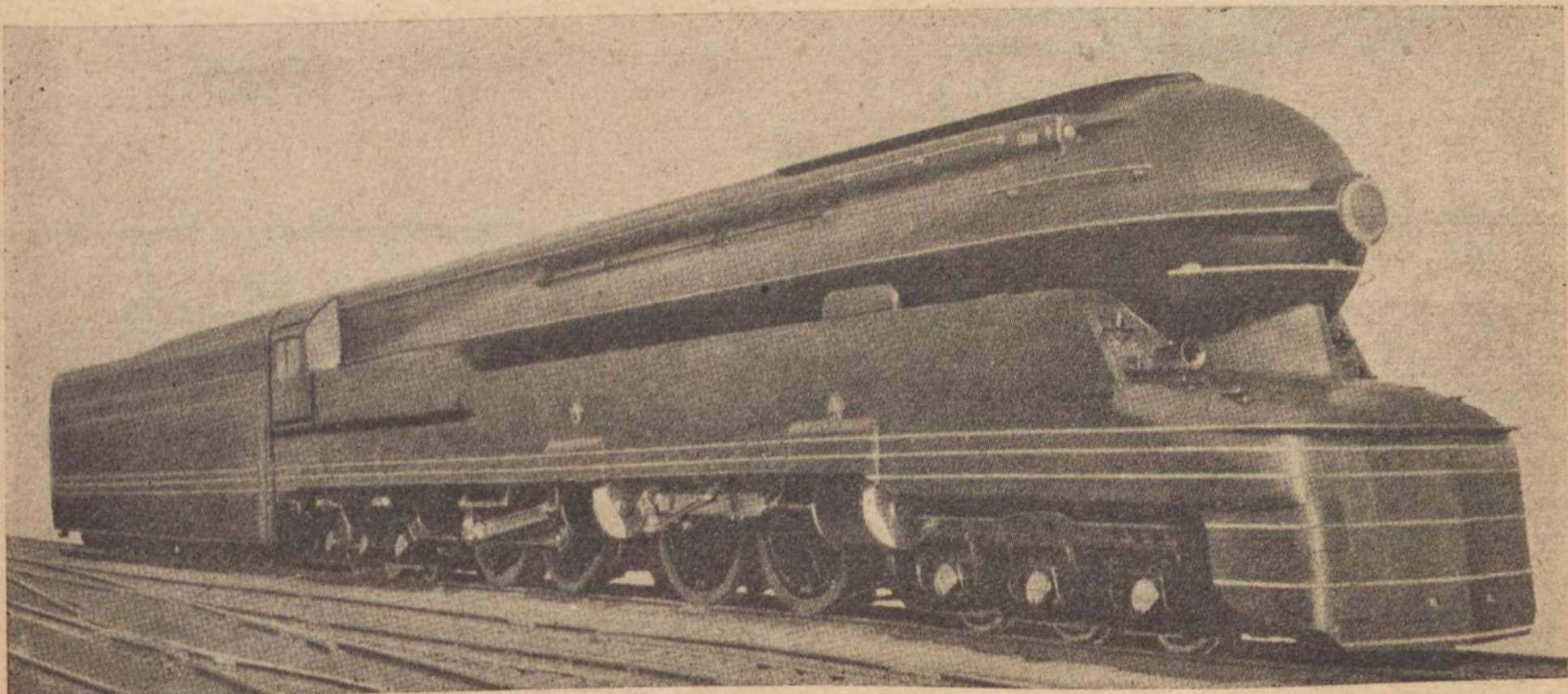
Afonso Lopes Vieira, que é um grande poeta e vive exclusivamente para a beleza das coisas belas e eternas, não podia deixar de ser um grande coração. O poeta de «O pão e as rosas» e das «Ilhas de Bruma», que é também o prosador admirável do «Romance de Amadis» em língua portuguesa, legou ao povo da Marinha Grande a sua linda casa de S. Pedro de Muel, construída sob projecto do insigne architecto Raul Lino, para, ali, se estabelecer uma colónia balnear para os filhos dos trabalhadores. É um gesto de beleza e generosidade, que constitui para Afonso Lopes Vieira uma nova página de poesia — que só o é quando é profundamente humana. A Câmara Municipal da Marinha Grande, para testemunhar ao notável poeta o seu agradecimento pela generosa oferta, promoveu-lhe, no domingo 20 de Outubro, uma grande homenagem a que se associou todo o povo da região. Se a língua portuguesa devia já a Afonso Lopes Vieira algumas obras de esplendor e beleza verbal, o povo português tem também a agradecer-lhe uma obra de generosidade e de alta beleza espiritual.

formação em carruagens mixtas de primeira (15 lugares) e segunda (8 lugares) e 8 camas.

INGLATERRA

Na Exposição de Nova York, esteve exposto um novo modelo de locomotiva, expressamente desenhada e construída para os Caminhos de Ferro da Pennsylvania.

Destinada a puxar carruagens pesadas, a uma velocidade superior a 100 milhas à hora, possui uma caldeira potente, que desenvolverá a força de 6.500 H. P. O seu peso total é de 473 toneladas e um quarto.



Vista geral da nova locomotiva expresso, dos Caminhos de Ferro da Pennsylvania

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 237, II Série, de 11 de Outubro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações o projecto de aditamento à tarifa geral apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias do continente, pelo qual ao quadro da quebra natural das mercadorias é aditada a rubrica «Papel velho», com as percentagens de quebra que actualmente são atribuídas aos trapos.

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 3 do corrente mês o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Sociedade Estoril anulando o aviso ao público A n.º 628 e substituindo a rubrica «Frutas frescas de mesa» pela rubrica «Frutas frescas».

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo», n.º 229, II Série, de 1 de Outubro, publica o seguinte:

Por despacho de 26 de Setembro:

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 230, II série, de 2 de Outubro, publica o seguinte:

Por portaria de 24 de Setembro, anotada pelo Tribunal de Contas em 27:

António Rodrigues Pinto, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — desligado do serviço para efeitos de aposentação, nos termos do disposto no artigo 5.º do decreto n.º 16.669, de 27 de Março de 1929, a contar de 1 de Outubro próximo. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental para condutores de exploração de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 121, 2.ª série, de 27 de Maio de 1938:

Rui Guilherme Santos da Fonseca, António Barbosa dos Santos, Pedro Simões (g), Carlos Diniz Nunes da Palma (e) e (f), Manuel Joaquim Simões Carneiro (a), (b), (d), (e) e (f), António Pacheco de Almada, Luiz Esteves de Matos Proença, Pompílio dos Santos Varanda, José Pinto Ramos (b), (c), (d) e (f), José Henriques de Oliveira, Clarimundo João Sá Viana Cardoso, Manuel Lourenço (d) e (g).

Os candidatos indicados com as alíneas a seguir mencionadas deverão entregar no prazo máximo de vinte dias a seguinte documentação, sem o que não poderão ser admitidos definitivamente a concurso:

(a) Bilhete de identidade oficial ou certidão narrativa do mesmo bilhete.

(b) Certidão de idade pela qual prove a sua qualidade de cidadão português e não ter menos de vinte e um anos de idade nem mais de trinta e cinco.

(c) Documento comprovativo da situação militar.

(d) Pública forma da carta de curso de agente técnico de engenharia.

(e) Declaração nos termos da lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935, nos termos legais.

(f) Declaração nos termos do decreto n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, nos termos legais.

(g) Documento comprovando a sua qualidade de funcionário do Estado, no caso de exercer quaisquer funções públicas, visto exceder o limite máximo de trinta e cinco anos para a admissão.

Para reclamações à presente lista é dado o prazo de vinte dias, contados da data da publicação da mesma no *Diário do Governo*.

A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

Horas	Ondas Curtas	Postos
17,45 às 18,00 . . .	49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . .	DJC e DJD
20,45 às 21,00 . . .	49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . .	DJC e DJD
23,00 às 23,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu
1,00 à 1,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias uteis)

Horas	Ondas Curtas	Postos
22,30 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu
1,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu

O «Diário do Governo», n.º 237, II série, de 11 de Outubro, publica-o seguinte:

Por contrato celebrado em 28 de Setembro findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 1 do corrente mês e visado pelo Tribunal de Contas em 8:

João Mesquita da Cunha — nomeado, precedendo concurso, escriptorário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, ao abrigo dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, e artigo 1.º do decreto-lei n.º 27:695, de 13 de Maio de 1937. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Repartição de Estudos, Via e Obras.

O «Diário do Governo», n.º 229, II série, de 1 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o processo de expropriação de um prédio, com a área de 93m²,30, junto à passagem de nível ao quilómetro 73,844, para ser demolido e permitir a circulação de veículos junto à linha férrea, entre a passagem de nível aos quilómetros 73,844 e 73,906 da linha de Leste.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 106,811 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos

do pontão situado ao quilómetro 332,535 da linha férrea do Norte, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 114 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Guimarães, entre os quilómetros 18,205 e 18,293, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:662, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar da Estação, freguesia de Muro, concelho de Santo Tirso, distrito do Porto, e confronta ao norte com Serafim Correia de Oliveira, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com o caminho público.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobranças duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de: A, entre os quilómetros 273,040 e 273,113.50, 153m²,11, e B, entre os quilómetros 273,124 e 273,220, 118m²,54, situadas à direita da linha, na estação de Aveiro, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia de Esqueira, concelho e distrito de Aveiro, confrontando: a parcela A, ao norte com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e estrada nacional n.º 41-2.ª, ao sul e nascente com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga e poente com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; parcela B, ao norte e poente com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao sul com a estrada nacional n.º 41-2.ª e Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga e nascente com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

As duas parcelas de terreno são cedidas à Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei.

A sentinela das vossas máquinas de escrever

É A CASA

CASQUEIRO & SANTOS, L.^{DA}

QUE RECONSTROI, REPARA, VENDE E ALUGA

LISBOA — RUA DA PALMA, 24, 3.º — Telefone 2 4363



Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar! Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

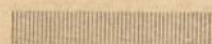
Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 4 9002 — ENTREGA AO DOMÍLIO

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
de 16 de Novembro de 1890



Linhas Portuguezas

Ascensores de Lisboa. — Na sessão de 13 da camara municipal foi resolvido conceder a esta companhia licença para substituir o serviço de placas giratorias nos extremos da sua linha nas Praças de Luiz de Camões e da Estrella porapparehos automaticos, para voltar os carros.

Mais foi resolvido, em conformidade com o parecer da comissão de obras publicas, que nas novas linhas de S. João dos Bemcasados, Graça e S. Sebastião da Pedreira se adopte o systema de tracção central.

Tambem foi convidada a companhia a resguardar com uma saia metallica a frente dos carros rebocadores, evitando assim os atropellamentos.

Ascensor no Funchal. — O correspondente da Madeira para o nosso estimavel collega *Commercio do Porto*, trata d'este utilissimo melhoramento com que vae ser dotada a cidade do Funchal, nas seguintes phrases:

«O facto que nos ultimos dias mais tem preocupado o espirito dos funchalenses, é certamente a proxima realisação de um importantissimo melhoramento ha muito reclamado pela opinião publica e pela grande maioria dos forasteiros que nos visitam.

Sabem todos que os arredores do Funchal são de um encanto e amenidade verdadeiramente excepcionaes e que n'elles se encontram sitios que disputam em belleza e em riqueza de vegetação, ás mais soberbas e poeticas paizagens da Suissa e da Italia. Entre estes, destaca-se e domina como rainha a amenissima estação de Nossa Senhora do Monte, sitio paradisiaco e encantador que ninguem que venha á Madeira, deixa de visitar.

Quatro kilometros afastados do Funchal e com pessimos meios de conducção para ganhar-se este aprazivel lugar, a muitos se torna difficultoso, sobretudo aos que apenas se demoram na cidade algumas horas, como são os milhares de estrangeiros em transito que continuamente aqui desembarcam. Estão, porém, removidos todos os obstaculos e difficuldades com a proxima construcção de um magnifico ascensor destinado á conducção de carga e passageiros.

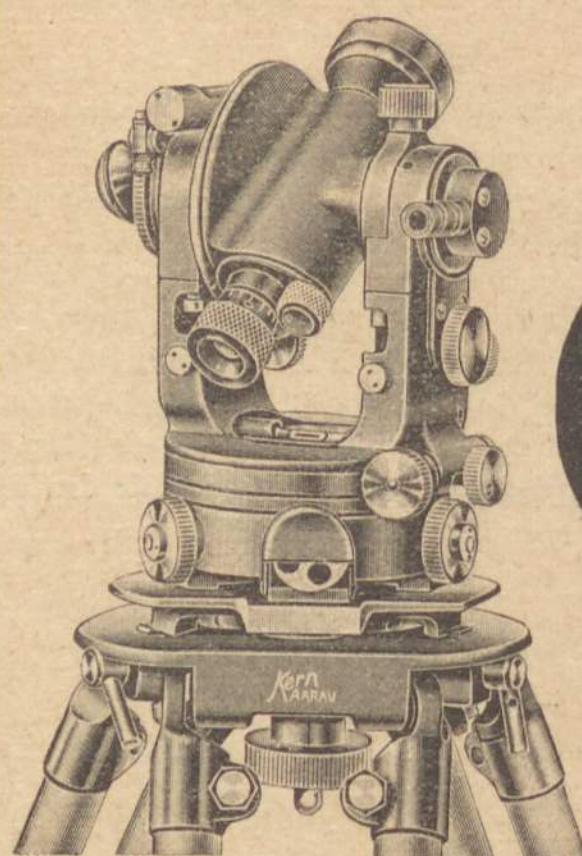
Esta utilissima obra, que será levada a cabo por uma empreza particular, é apenas subsidiada pela camara do Funchal, com 500\$000 annuaes no periodo de 10 annos e conta dispendir 120:000\$000 na realisação d'este importante trabalho.»

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

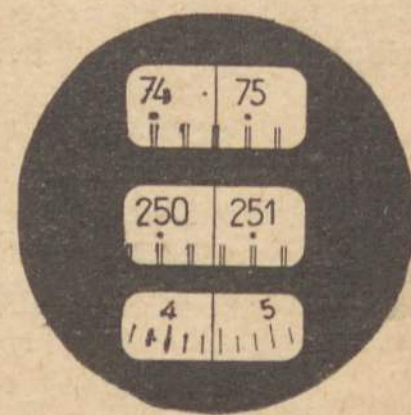
Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



1/3 DO TAMANHO NATURAL

Kern
AARAV
SUISSA



360°
CIRC. VERT.

74°40'
+ 4'26"
74°44'26"

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

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS:

AUMENTO	20 vezes
DIAMETRO DA OBJECTIVA	30 m/m
DIAMETRO DO CIRC. HOR. E VERT.	50 m/m
PEZO	1,8 kgs.

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L.ª

Agencia Internacional Aduaneira
MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA

VILAR FORMOSO

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

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

PORTO

BEIRAM (MARVÃO)

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

End. Teleg.: VIVAS

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3—Telefone 2 1925

Festas Centenárias



A sessão inaugural do Congresso do Mundo Português