

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

===== Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA =====
Directores: Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA e CARLOS D'ORNELLAS

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 2 0158; 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 em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid

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

1279

ABRIL 1941

ANO LIII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

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

DR. MANUEL MÚRIAS

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES

General JOÃO DE ALMEIDA

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

S U M Á R I O

Lisboa, Igreja de S. Roque, Capela de S. João Baptista 199

*Caminho de Ferro do Mondego — Linha de Arganil,
Coimbra a Lousã e de Lousã a Serpins — A sua
exploração pela C. P., por José Lucas Coelho dos
Reis* 201

O que todos devem saber 203

Viagens e Transportes 203

*Para a História das Descobertas, pelo Coronel de
Eng.ª Carlos Roma Machado de Faria e Maia,
Presidente da secção de Geografia Física e Política
da Sociedade de Geografia de Lisboa.* 204

A Guerra e os Caminhos de Ferro 205

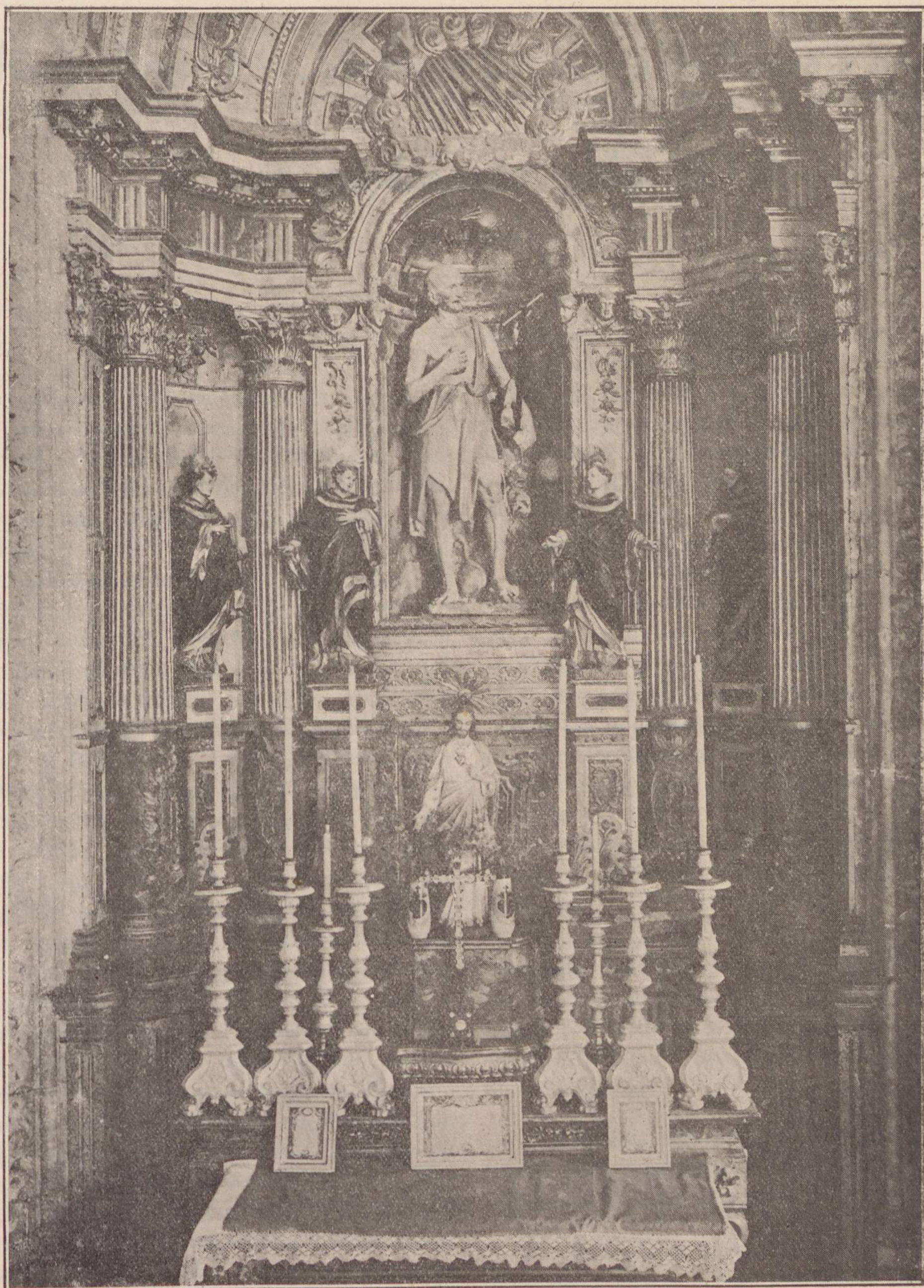
Linhas Estrangeiras 207

Há 50 anos 207

Publicações recebidas 208

Panorama da Temporada Teatral, por Miguel Coelho 209

Parte Oficial 211



L I S B O A — Igreja de S. Roque — Capela de S. João Baptista

Caminho de Ferro do Mondego

Linha de Arganil—Coimbra a Lousã—e de Lousã a Serpins

A sua exploração pela C. D.

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

I

A concessão da linha Coimbra a Arganil em via reduzida, na extensão de 55 quilómetros, foi dada em 1887 à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego. Um ano depois, isto é, em 1888, alterou-se a sua construção para via larga.

A construção desta linha em via larga só se justificaria, a meu parecer, tendo o seu prolongamento até à Covilhã, onde faria o entroncamento com a linha da Beira Baixa, se fôsse construída num só lanço até Arganil com o mesmo impulso que se imprimiu na construção das linhas Norte e Leste e da Beira Alta, e se a seguir comesçassem os trabalhos para a construção do segundo lanço Arganil, Covilhã—mas mesmo que assim fôsse, em minha opinião cometeu-se um grave êrro, o ter-se alterado a sua bitola de 1 metro para 1,^m67, por ser a de via reduzida a mais directamente indicada para a região, não só por ser mais barata a construção, mas também por a sua exploração se tornar mais económica.

Devo também dizer que, a meu parecer, a concessão desta linha nunca devia ter sido dada à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego, mas sim à Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, e a concessão devia ter sido feita não de Coimbra a Arganil, mas de Coimbra à Covilhã por Arganil, em via reduzida, e com um ramal também de via reduzida desta importante vila até Santa Comba-Dão, ligando assim neste ponto com as linhas da Beira Alta, com a que da Companhia Nacional segue para Vizeu, o que muito valorisaria esta empresa.

Não se procedeu porém assim—e constituída

definitivamente a Companhia em fins de 1888, começaram pouco tempo depois os trabalhos da construção do primeiro trôço — Coimbra-Lousã, trabalhos que tiveram de ser interrompidos, apesar dêste trôço ser apenas de 29 quilómetros, por dificuldades financeiras, do que resultou a falência da Companhia em 1897.

Decorridos sete anos, isto é, em 1904, consegue a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego realizar um magnífico contrato com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para a conclusão da linha Coimbra-Lousã e sua exploração, tendo esta sido aberta finalmente à exploração pública em 16 de Dezembro 1906, ou sejam 18 anos depois da Constituição da Companhia do Mondego, que se formou para a sua construção e exploração, em 1888!

Êste contrato foi a salvação da Companhia do Mondego, que se encontra hoje numa situação desafogada.

O contrato a que me refiro, e que é de estranhar estar ainda em vigor nas condições rígidas em que foi estabelecido, tem a data de 22 de Novembro de 1904, e para a exploração da linha Coimbra-Lousã, estabeleceram-se as seguintes principais condições:

1.^a — A linha será entregue à Companhia Real pronta para a exploração, começando só então as obrigações da Companhia Real;

5.^a — Os objectos constituindo mobiliário e utensílios das estações, ficarão a cargo da Companhia do Mondego;

6.^a — A Companhia Real fornecerá unicamente os impressos, registos e bilhetes, e explorará a

linha com o seu material circulante, que continuará sempre sendo propriedade sua;

7.^a— A divisão da receita será feita como se segue:

a) Se a receita bruta, deduzidos reembolsos e impostos de trânsito e sêlo, fôr até quinhentos mil réis por quilómetro, pertencerá na sua totalidade à Companhia Real sendo a Companhia do Mondego debitada pela diferença que faltar para aquêlê mínimo, para ser compensada pela sua parte nos excessos dos anos seguintes que passam de um conto trezentos e quinze mil réis (1.315.000 réis);

b) Se a receita fôr maior de quinhentos mli réis, sem atingir um conto tresentos e quatorze mil réis (1.314\$000), à Companhia Real pertencerão àqueles quinhentos mil réis, e à do Mondego o excesso;

c) Se a receita fôr maior de que quinhentos mil réis, mais oitocentos e quinze mil réis, à Companhia Real pertencem 50 % da totalidade, sem que a parte da Companhia do Mondego seja inferior a oito centos e quinze mil réis.

Mediante estas estipulações, a Companhia Real tomará a seu cargo além das despesas de exploração pròpriamente ditas tôdas as despesas de conservação da linha em bom estado e as extraordinárias de renovação ou complementares do primeiro estabelecimento (excepto o assentamento de uma segunda via se viesse a ser necessária que ela julgar útil de fazer) bem como as contribuições prediais dos edifícios necessários à exploração, para expedição de mercadorias de Coimbra cidade, a um ponto da nova linha ou vice-versa as despesas acessórias relativas a Coimbra cidade, pertencerão à Companhia Real.

10.^a— Depois dos primeiros 25 anos referidos a Companhia Real continuará com a exploração da linha nas mesmas condições até à extinção do passivo à Companhia do Mondego.

Verifica-se imediatamente, que todas as condições do referido contrato são favoráveis à Companhia do Mondego, parecendo que houve o maior cuidado e interêsse em calcular as receitas e despesas da linha, de maneira a que a Companhia do Mondêgo tivesse um lucro certo, e que os prejuízos com que já se deviam contar, recaíssem todos sôbre a Companhia Real que tinha as costas largas para aguentar com mais o novo contrapêso, e que não tem sido pequeno.

E que a linha de Coimbra a Lousã, numa exten-

são apenas de 29 quilómetros, sem ligação com outra qualquer linha de caminho de ferro, havia por certo ser de escasso rendimento. Só quem não viu isto foi o Conselho de Administração da Companhia Real em 1904, e os resultados disso têm estado à vista, pois nem sequer se impoz a obrigação da linha até Arganil estar concluída num determinado prazo, que não deviria ir além de 10 anos, e também o direito de qualquer das partes contratantes poder requerer a revisão do Contrato em datas a fixar.

É interessante saber-se, ainda que aproximadamente, o encargo que tem resultado para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da aplicação de tão famoso contrato, e para isso apresento para exemplo a exploração do ano de 1939 da referida linha Coimbra-Lousã:

Receitas do tráfego. . .	704.631\$28
Despesas de exploração	1.365.088\$51

Verifica-se em face dêste resultado que houve um prejuízo na exploração de 660.457\$23, mas como a alínea c) do contrato diz que quando a receita bruta fôr maior do que 1.315\$00 por quilómetro pertence à C. P. 50 % da totalidade, sem que a parte da Companhia do Mondego seja inferior a 815\$00, logo, como a receita bruta do ano de 1939 foi de 704.631\$28, segue-se que esta importância é dividida pelas duas companhias, ou seja 352.315\$64 para cada uma, e assim temos que o prejuízo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi:

Insuficiência na exploração .	660.457\$23
50 % da receita bruta que pertencer à Companhia do Mondego nos termos da alínea c) do contrato . .	352.315\$64
Prejuízo total em 1939	1.012.772\$87

Quem se der ao trabalho de vêr o que se passou nos anos anteriores, verifica mais que tendo a exploração começado em 16 de Dezembro de 1904, logo nos 15 dias que faltavam até ao fim do referido ano, deu um prejuízo à C. P. de 301.201 réis. No ano seguinte, primeiro ano completo de exploração, o projuízo foi de 5.422\$679, prejuízos que iam aumentando de ano para ano, de forma que em 1910 foram de 15.623\$86, em 1913 de 30.248\$41 e em 1919, ano que eu considero ser ainda de moeda

forte, visto a cotação média anual da libra no referido ano ter sido de 8.19,6 — o prejuízo atingiu 117.716\$89.

A soma dos prejuízos que a C. P. sofreu desde o início da exploração até ao fim do ano de 1919, período da moeda forte, atingiu 533.000\$513 o que dá uma importância superior a 10 mil contos da nossa actual moeda depreciada.

Para satisfazer a possível curiosidade, direi que a soma total dos prejuízos sofridos pela C. P. na exploração da indicada linha desde 1920 inclusivé, até ao fim do ano de 1939, foram de 16.966.667\$07.

Some-se esta importância com a soma dos prejuízos encontrados desde o início da exploração até 1919, e ver-se-há então quais têm sido os resultados colhidos pelo famoso Contrato de 22 de Novembro de 1904.

O que é de estranhar, é nunca se ter procurado por parte da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses modificar esta situação, na legítima defesa dos seus interesses, como outras pessoas e entidades têm feito, em virtude da desvalorização da nossa moeda, tendo uns conseguido modificar os seus contratos e outros ido até ao ponto de reduzir fortemente os capitais de certas empresas, para estas não sossobrem, como sucedeu, por exemplo, com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pois além de não remunerar o seu capital accionista há mais de 50 anos, viu-se ainda na necessidade de em 1930 reduzir parte do capital

obrigacionista em cerca de 90 % — e apesar desta situação, a linha de Coimbra a Lousã, que tem chegado a ser a linha de coeficiente mais elevado de todas que a C. P. explora, tendo dado a esta companhia um prejuízo na sua exploração em 1939 superior a mil contos — contudo habilita a Companhia do Mondego a amortizar os empréstimos que fez para a construção das suas linhas, a fazer face às suas despesas gerais que em 1939 foram a 117.506\$60, e ainda a distribuir um dividendo de 6 % ao capital accionista! Não está certo — e por isso, para prestígio do Estado Novo, uma situação destas não se deve prolongar por mais tempo.

Tem que se encarar com coragem e de frente o assunto, e ver a melhor forma de resolver a situação.

Convirá suprimir o Caminho de ferro de Coimbra a Arganil, que é de via larga, substituindo-o por um de via reduzida de Coimbra à Covilhã, por Arganil, com uma linha também de via reduzida desta vila para Santa Comba-Dão, ligando assim as linhas do Norte com a da Beira Alta, Beira Baixa e com a de Santa Comba-Dão a Viseu?

Para a resolução deste importante assunto, a ocasião não pode ser mais propícia visto estar à frente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações um homem de rara coragem e provada competência. Quero referir-me a Sua Excelência o Senhor Engenheiro Duarte Pacheco, muito digno Ministro do referido Ministério.

O que todos devem saber

A HORA LEGAL

Na noite de 5 para 6 do corrente, segundo uma portaria assinada pelo sr. Ministro das Obras Públicas, a hora legal será adiantada em 60 minutos, a exemplo do que fez a Inglaterra, para benefício da Indústria e do Comércio.

BILHETES PARA ESPECTÁCULOS

Um decreto inserto no *Diário do Governo* fixa as taxas a cobrar, durante 90 dias, por cada espectador, pelos proprietários ou empresários não só de teatros e cinemas, como também de praças de toiros, campos de futebol e de recintos de diversões do continente. Sempre que os bailes dependam de licença policial ou administrativa ficam igualmente sujeitos os promotores a fazer a mesma cobrança. Exceptuam-se do pagamento desta taxa as entradas referidas no artigo 8.º do decreto 14.396 e aquelas cujo produto reverta, integralmente, a favor do cofre da Comissão Nacional de Socorros.

As taxas são: bilhetes de 2\$00 até 10\$00 sofrem um aumento de \$50; quando superior a 10\$00, 1\$00; quando as entradas forem gratuitas pagam a taxa de 1\$50. Tratando-se

de camarotes ou frizas, cobrar-se-á a taxa que corresponder ao preço resultante do coeficiente da divisão do custo do bilhete, pelo número de espectadores que comportam. Quando os empresários ou proprietários concedam a qualquer espectador redução especial ao preço da entrada, deverá a taxa a exigir ser correspondente ao preço normal dos bilhetes de idêntico lugar.

Os responsáveis pelo não cumprimento do disposto serão punidos com a multa de 100\$00, e de 200\$00 em caso de reincidência para a Comissão Nacional.

Viagens e Transportes

RAMAL DO SEIXAL

Desde 21 do mês findo que está restabelecido o serviço de combóios no Ramal do Seixal, interrompido durante os últimos dois meses e agravado pelas causas do último ciclone. Assim recomeçou a vigorar o serviço de transportes de passageiros e mercadorias anunciado no cartaz horário D293-26, afixado nas estações.

PARA A HISTÓRIA DAS DESCOBERTASDepois da era de 1300 foram os portugueses os primeiros europeus que descobriram o Japão e ali comerciaram

Pelo Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA

Presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa

Segundo Bouillet Marco Polo diz no seu livro que esteve no Japão em 1290.

Fernão Mendes Pinto diz nas suas «Peregrinações» que em 1530 ou 1534 chegaram ao Japão os primeiros europeus que foram: êle, Diogo Zeimoto e António Borralho, num navio pirata do chinês Samipochea, onde por serem atacados por outro pirata, se afastaram da China, e uma tempestade os levou a Tanegassima, na ilha de Kiu-Siu, (confirmado por Manuel D. M. P. pág. 26).

SIEBALD diz que em 1530 já tinham chegado ao Japão navegadores portugueses, mas com segurança só em 1542 chegaram à costa do Japão, acosados por um temporal, António da Mota, Francisco Zeimoto e António Peixoto a bordo de um Galeão português, e no mesmo ano ali chegou Fernão Mendes Pinto (vem isto escrito no livro ÁZIA MENOR por SCHURHEMER pág. 81, 103, 192 e 267).

O Dr. Kamon, médico japonês, no Congresso de Medicina de Lisboa em 1909, afirmou que Fernão Mendes Pinto foi o primeiro português que lá entrou, e também segundo Sofus Ruge na sua obra pág. 520, estabeleceram-se portugueses na ilha de Kiu-Siu, e em Nagasaki, formando ali uma verdadeira Cidade, donde mais tarde por insinuações dos holandeses foram expulsos e chacinados.

Diogo Pereira e seu irmão Guilherme Pereira, o primeiro a que se refere Fernão Mendes Pinto no capítulo CCVIII das «Peregrinações», vivendo de 1543 a 1557 em Macau, onde eram grandes negociantes, foram ao Japão com as suas naus a comerciar, segundo Ferreira de Serpa, que cita Gaspar Fructuoso, e o Corpo Cronológico da Torre do Tombo. Viveram nos reinados de D. João III e D. Sebastião.

Em 1549 chegaram ao Japão navios portugueses, vindos de Gôa a comerciar. Vinha num dêles S. Francisco Xavier com japoneses cristãos, para catequese, e Fernão Mendes Pinto acompanhou-os.

Na feitoria portuguesa de Kiu-Siu, Fernão Mendes Pinto de volta de Portugal subsidia a construção de uma igreja, (Peregrinações, e Memórias de Cristóvam Aires e Almeida de Eça).

Nesta segunda vez Mendes Pinto seguiu numa nau de Gôa a Coxim, e foi também a Singapura, Macau, Firando, Findo, Euninga e ilha de Bongo, voltando a Gôa com presentes ao Governador Geral e de lá a Lisboa de 1554 a 1559, sua última viagem.

S. Francisco Xavier, grande amigo de Mendes Pinto, percorre em catequização várias terras do Japão e ali morre em 1552. Esteve catequisando em Cangoxima, Exirando, Firando, Amanguxi, Menco e Fingem, segundo os mesmos.

Em 1687 por insinuações dos holandeses, foram os portugueses mortos ou expulsos de Nagasaki e entre êles chacinados alguns padres Jesuítas. Entre os mortos no Japão figura o Jesuíta JOÃO BATISTA MACHADO, açoreano, que foi degolado, e mais tarde beatificado (Jordão de Freitas e Padre António Cordeiro).

Só em 1853 os americanos dirigidos por Parry conseguiram de novo abrir o Japão ao comércio mundial. (Manuel Heleno O. C. pág. 29).

Daqui se conclue que foram Fernão Mendes Pinto, Diogo Zeimoto e António Borralho os primeiros portugueses que depois da Idade Média descobriram o Japão, e Diogo Pereira e Guilherme Pereira os primeiros que ali negociaram.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXX

As mulheres inglesas e a guerra

Na defesa da Inglaterra as mulheres, como na Grande Guerra de 1914 a 1918, tomam também, agora, parte activa, desempenhando, com competência, com heroísmo, e, às vezes, com uma abnegação extraordinária, inexcedível, os cargos até aí exercidos, exclusivamente, por homens.

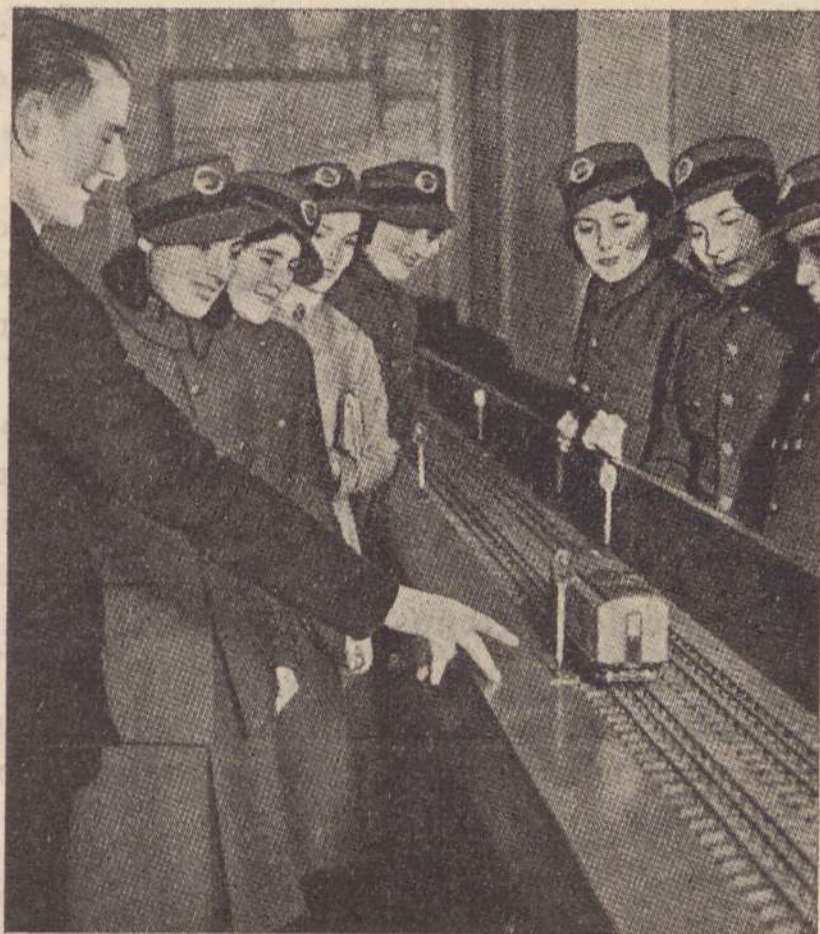
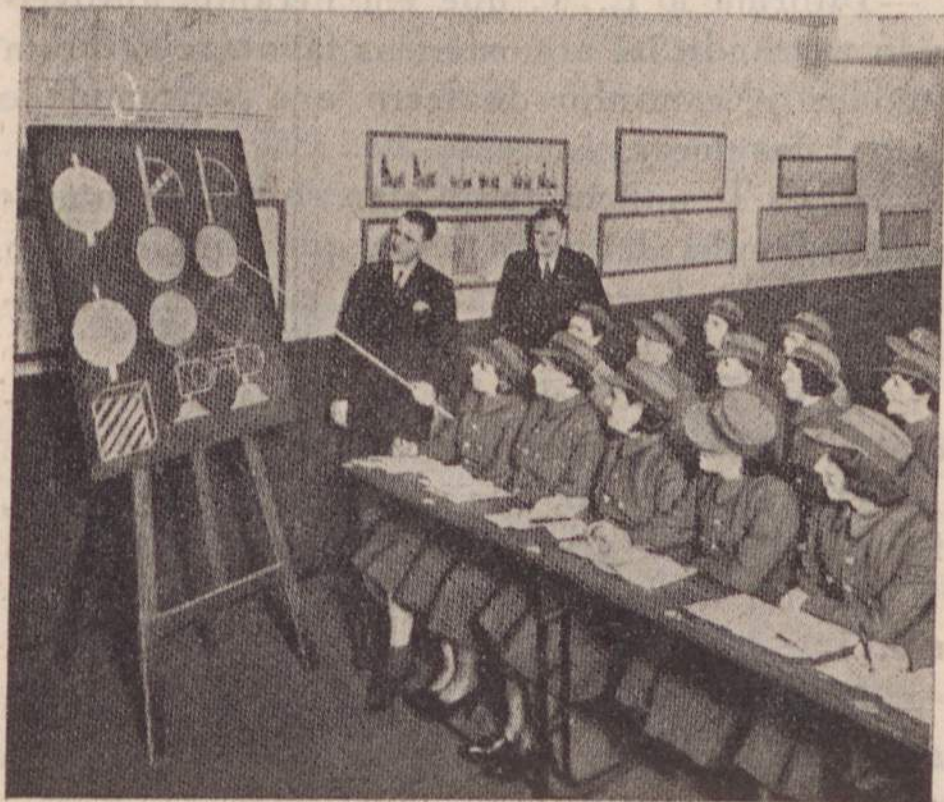
Nos caminhos de ferro britânicos a colaboração feminina começa a ser, como noutras actividades, uma realidade magnífica.

No nosso estimado colega «The Railway Gazette», de Londres, n.º de 10 de Janeiro último, vimos a notícia, acompanhada de duas fotogravuras, de que a «London Transport Railways» abriu um curso especial para mulheres que desejam prestar serviços nos caminhos de ferro.

Mais de 350 raparigas, na flôr da idade, saudáveis, bonitas, se inscreveram nêsse curso prático, que funciona em Lambeth. Em pouco tempo, os caminhos de ferro ingleses conseguiram ter ao seu serviço algumas centenas de sinaleiras e porteiras.

Reproduzimos aqui as duas gravuras da citada revista inglesa. Na da esquerda, vemos uma aula de sinalização, na da direita, uma demonstração, perante um modelo de linhas, com a sua respectiva locomotiva.

É visível o interesse com que as gentis alunas



seguem as explicações. Se a beleza é um sinal de saúde, também pode ser, como nêste caso, um símbolo de heroísmo.

Perantes êstes casos, perante estas demonstrações eloqüentes de heroísmo, de abnegação, de sacrifício, mas de sacrifício voluntário — que é sinónimo nobre e magnífico de prazer, os homens têm que convencer-se de que as mulheres não são, na espécie humana, entes inferiores. Se acaso o fôssem, como poderiam elas ser, na sua aparente fragilidade, as mãis orgulhosas de tantos heróis?

— Segundo a D. N. B., está provado que no misterioso ataque a Basileia, o objectivo era, sem dúvida, as instalações ferroviárias, a Leste da estação central, porque caíram bombas de ambos os lados da via férrea.

— Diz a E. T. que ao todo foram lançadas mais de doze toneladas de bombas sôbre quarteis, edifícios militares e caminhos de ferro, no ataque a Bardia.

— A E. T. afirma que os efeitos da R. A. F. contra Mannheim, Ludowigshaven e Neckerstadt notam-se principalmente nas docas, fábricas, e nas linhas ferroviárias.

Tal como sucedeu em Basileia, foram a estação de mercadorias e as instalações ferroviárias os alvos dos aviadores, que lançaram em Zurich elevado número de projecteis incendiários, os quais fizeram prejuízos vários.

Uma das bombas explodiu, três horas mais tarde, num viaduto de caminho de ferro, perto de Wercingen, quando o tráfego ferroviário estava suspenso. A explosão destruiu parte do tabuleiro do viaduto e feriu cinco operários. Outros projecteis causaram estragos de importância no caminho de ferro que liga com a Alemanha, por Winterthur. Por essa razão, o tráfego na referida via foi suspenso por vinte e quatro horas, enquanto se

procedeu à reparação dos cabos eléctricos. Sabe-se que os tripulantes dos aparelhos lançaram foguetes luminosos, ao longo da via férrea Zurich-Alstetten.

O comunicado do Estado Maior suíço diz: Aviões estrangeiros sobrevoaram por várias vezes o território suíço. Vindos do Norte, sobrevoaram especialmente Zurich, onde lançaram bombas explosivas e incendiárias. Vários edifícios e os cabos condutores dos caminhos de ferro federais ficaram danificados. Há onze feridos.

— Diz a E. T. que no ataque inglês a Mannheim, a maior parte dos estragos concentrou-se nas proximidades da principal estação ferroviária. Em virtude deste bombardeamento o tráfego para França teve que ser desviado, com prejuízo, para outra linha.

— Segundo a E. T., fábricas, portos fluviais, caminhos de ferro e aeródromos e as fábricas de petróleo sintético do Ruhr e da Renânia foram atingidos pela R. A. F.

— A D. N. B. afirma que um avião que não pôde ser identificado, sobrevoou Dunlagoghaire (condado de Dublin), onde largou duas bombas. Uma delas abriu uma grande cratera na estrada, a uns novecentos metros da estação do caminho de ferro de Sandybove; causou pequenos estragos nalgumas casas, partiu certo número de vidros e feriu ligeiramente um transeunte.

— Da E. T.: Num ataque da R. F. A. a Berlim, um piloto inglês, num acto de verdadeira temeridade, desceu a 30 metros do solo para lançar uma bomba na principal estação ferroviária, que foi pelos ares.

— A E. T. confirma que se deu um choque entre um combóio alemão que transportava munições de guerra e um outro, numa das linhas férreas principais da Hungria que conduzem à Roménia, nas proximidades de Berettyoujfalu. Seguiu-se uma violenta explosão que destruiu a linha férrea e causou estragos em grande parte da cidade. É de calcular que o trabalho de reparações da linha leve algumas semanas. Deste incidente resulta que ficarão apenas duas linhas disponíveis para o transporte de tropas e de material de guerra alemão para a Roménia.

— A D. N. B. transmittiu que aviões de combate alemães levaram a efeito ataques contra entroncamentos e vias de caminho de ferro importantes, nas regiões compreendidas entre Londres e o centro industrial dos Midlands.

A D. N. B. sabe que um avião surpreendeu oito combóios de mercadorias, em linhas férreas, nos arredores de uma estação situada ao Norte de Londres. O avião, executando um audacioso ataque em vôo raso, lançou grande número de bombas nos seus objectivos. Além disso, metralhou e destruiu várias locomotivas e vagões de merca-

dorias, alguns dos quais ficaram derrubados. Outro avião bombardeou, também a muito baixa altitude, uma estação, destruindo vagões de mercadorias e danificando gravemente alguns edifícios. Em três pontos, os objectivos bombardeados incendiaram-se. Outra via férrea foi bombardeada, ainda, eficazmente, na região de Colchester.

— Notícia a D. N. B. que apesar do tempo desfavorável foram lançadas sobre Londres bombas incendiárias e explosivas, de diferentes calibres. Fortes formações de combate atacaram, em vôos a baixa altitude, instalações de fábricas e linhas férreas, assim como um aeródromo na Inglaterra meridional.

— Comunica a D. N. B. que apesar do mau tempo, a arma aérea continuou os seus ataques contra Londres. Pequenas formações de bombardeiros metralharam, eficazmente, a capital britânica, com bombas incendiárias e explosivas. Aviões isolados atacaram aeródromos e vias férreas, assim como indústrias importantes sob o ponto de vista militar, na Inglaterra meridional e central. Voando a baixa altitude metralharam numerosos aviões que se encontravam no solo. Além disso foi severamente atingida uma fábrica de produtos químicos.

— Em Colchester, diz a D. N. B., aviões de combate lançaram bombas sobre a estação, atingindo depósitos e vagões e destruindo a linha férrea em vários pontos.

Os pilotos, que continuaram os ataques iniciados contra Londres, verificaram explosões e incêndios numa extensão considerável.

— A D. N. B. comunica que durante os ataques realizados pela aviação alemã contra a ilha britânica verificou-se o excelente efeito das bombas sobre as instalações ferroviárias de Hull, na costa oriental. Produziram-se, também, grandes incêndios nas pontes de importância militar de Londres, de Grantham e de Grimsby, os quais assinalaram bem a eficácia dos ataques.

— Informa a E. T. que em Fecamp, aproveitando as condições atmosféricas favoráveis, foram atingidos o caminho de ferro e a extremidade oriental das docas.

— A E. T. noticia que Keren sofreu novo ataque dos bombardeiros ingleses, que atingiram em cheio a linha férrea e também edifícios militares.

— A R. R. anuncia que foi atacada pelos ingleses a estação de caminho de ferro de Barce.

— Diz a D. N. B. que próximo de Maidstone, foi atingida uma grande fábrica e, na Inglaterra oriental, foi destruída uma linha de caminho de ferro.

— Pela D. N. B. sabe-se que a aviação alemã atacou aeródromos, fábricas e vias férreas, no Sueste da Inglaterra.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA O correspondente, na Alemanha, do jornal «Politiken» dedica um artigo à via férrea de Narvique-Gellivare. Diz que talvez não seja do conhecimento geral que as locomotivas eléctricas que circulam nessa via foram fornecidas pela indústria electrotécnica alemã. Inicialmente, a circulação fazia-se, nessa via com locomotivas a vapor. Estas tinham porém, o inconveniente de se mostrarem impotentes perante as grandes tempestades de neve e, além disso, consumiam carvão, o qual tinha de ser importado. Foi, por isso, introduzido na via férrea de Narvique o funcionamento eléctrico, segundo o plano de engenheiros alemães. A força eléctrica foi obtida a partir das quedas do Porjus.

— Desde que foi introduzido o serviço ultra-rápido na maior parte das linhas férreas alemãs, também se cuidou da segurança dos combóios com andamento superior a 120 quilómetros à hora. Por meio de instituições de alta frequência nas linhas e nas respectivas locomotivas consegue o combóio travar a devido tempo. Êstes dispositivos estão em ligação com os sinais das vias férreas. A «Gazeta de Francfort» que se refere, num artigo especial, a êstes métodos dos Caminhos de Ferro Alemães, diz, entre outras afirmações, que a segurança dos combóios, foi desta forma, consideravelmente elevada.

BÉLGICA Voltaram a ser abertos à exploração ferroviária mais de 900 quilómetros de linhas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, o que constitue a quinta parte da rede total. Assim os serviços ferroviários belgas estão quasi normalizados. Uma brigada de cinquenta engenheiros alemães fizeram construir quarenta importantes pontes e os belgas fizeram reparar 160 pontes, destruídas e deterioradas durante as hostilidades; cento e tantas pontes que ainda estavam por reparar em Dezembro do ano findo estão quasi concluídas. Uma grande parte do material móvel da rede belga ainda se encontra em França ao serviço dos caminhos de ferro franceses.

ESTADOS UNIDOS Em 1 de Dezembro do ano findo, foi posto em serviço no caminho de ferro da Central de Illinois, um novo combóio com capacidade para 254 passageiros para serviço de linhas entre Chicago e Miami (Flórida). Êste serviço é diário desde aquela data, sendo a duração do trajecto de vinte e nove horas e meia.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Abril de 1891)

Ponte do Cavado

Uma pequena festa do trabalho, da industria constructora, realisou-se no dia 28 nas margens do Cavado, entre Fão e Esposende.

Corria-se o quarto tramo da ponte metallica construida pela Empreza Industrial Portuguesa, obra de grande importancia que vem confirmar mais os creditos d'aquella Empreza para trabalhos d'este genero.

Acompanhado d'alguns convidados, o digno gerente da Empreza, o sr. Oliveira Martins, assistiu a esse trabalho que correu na melhor ordem.

O taboleiro metallico da ponte, já avançado sobre tres pilares, foi visitado por engenheiros, que foram unanimes em reconhecer a excellencia do fabrico da Empreza Industrial, fazendo mesmo exame minucioso a algumas das peças da construcção.

O assentamento dos pilares tambem foi encontrado nas melhores condições, tendo-se encarregado d'esta parte da obra o sr. Reynaud, na parte de fundações pelo ar comprimido, e os srs. Moraes & Moraes, na parte de alvenaria.

Dado signal, o pessoal subiu para as trez plataformas fixas, armadas em pontos differentes e, com o impulso dado ás respectivas alavancas, começou a mover-se o taboleiro. E' para notar o modo como as referidas plataformas são dispostas, pois não assentam sobre o taboleiro, como geralmente se usa. Estão armadas sobre os pilares por forma que o taboleiro vae deslizando, permanecendo fixa a plataforma onde trabalha o pessoal, havendo assim grande economia de tempo e evitando-se muitos desastres.

A ponte tem 268^m,540 de extensão entre os estribos e está dividida em 8 tramos, de 33^m,48 cada um. O pilar n.º 7 de Esposende foi fundado a 17^m de profundidade, os restantes a 15^m e os encontros a 10^m, pelo systema do ar comprimido.

As obras foram inauguradas em 3 de fevereiro de 1889. A 18 de janeiro ultimo começou a montagem do taboleiro, a 28 do mesmo mez a cravação e a 21 de fevereiro correu o 1.º tramo.

O peso total da ponte será de 470:000 kilos e a parte assente pesa 265:000. Os rebites cravados na montagem são 31:000, observando-se n'elles a melhor execução.

Trabalham diariamente na montagem 50 operarios, termo médio, todos portuguezes.

A Empreza conta ter concluída a obra toda em fins de maio proximo, ou seja antes do praso fixado no contracto de adjudicação.

Linhas portuguezas

Ponte d'Asseca. — Engana-se o nosso collega *Jornal de Santarem* na noticia que dá sobre as fundações a ar comprimido dos pilares e encontros d'esta ponte. A sua noticia evidentemente escripta por quem não é leigo na materia, é, comtudo, inexacta quando affirma que os caixões não poderam descer mais por ser impossivel trabalhar-se em tão elevada pressão.

As fundações desceram a 19,80 as do pilar e a 17,40 as do encontro tendo sido indicado no projecto 12 metros como media, profundidade a que se encontrou terreno firme e tanto que pilar e encontro já estão promptos.

Publicações recebidas

A obra de Salazar na pasta das Finanças

Em edição do Secretariado da Propaganda Nacional apareceu um volume com 130 páginas sobre a obra do Sr. Presidente do Conselho desde 27 de Abril de 1928 a 28 de Agosto de 1940.

Apoz o 28 de Maio, em que Gomes da Costa foi o chefe do movimento triunfador, apareceu, de facto, quem com o seu heróico esforço e superior inteligência conseguisse equilibrar a vida financeira do país. Salazar equilibrou as contas públicas dispensando os empréstimos e os estratagemas usados pela política de interesses.

Este trabalho esclarece o que foi a administração do país durante doze anos, à custa de sacrifícios, aborrecimentos e outras coisas que não merece mencionar.

Leiam a obra e se quizerem ser imparciais prestem homenagem a quem tanto se tem sacrificado pela Nação.

Companhia de Seguros «Tranquilidade»

Da Companhia de Seguros «Tranquilidade» recebemos o Relatório e Contas referente ao 69.º exercício. Houve um saldo de lucros e perdas na importância de 2.018.440\$63, que tiveram aplicação aprovada pela Assembleia Geral, segundo proposta da Direcção e parecer do Conselho Fiscal.

Colecção «Verdade»

Recebemos os números 1 e 2 desta publicação, cujo aspecto gráfico é bom.

O primeiro número tem o sugestivo título «Porque é que a Itália entrou na Guerra», e o segundo «A Verdadeira Grécia».

Agradecemos os exemplares enviados.

«A Indústria do Norte» — *Boletim da Associação Industrial Portuense.*

A Associação Industrial Portuense, que reúne alguns vultos dos mais ilustres do norte do país, acaba de publicar um excelente volume do seu Boletim mensal, que abrange os números 248 a 252.

O volume presente está repleto de gravuras e discursos alusivos à homenagem que as Associações Comerciais e Industriais de Lisboa e Pôrto prestaram às Casas Centenárias Comerciais e Industriais do País, e contém também uma larga série de informações sobre a actividade industrial portuguesa.

Administração Geral do Pôrto de Lisboa — *Contas e elementos estatísticos do ano de 1938.*

Temos presente um grosso volume do Relatório, contas e elementos estatísticos do ano de 1938, —

da Administração do Pôrto de Lisboa. Os que se interessam pelos assuntos económicos encontram sempre nêstes relatórios elementos preciosos não só para o estudo da nossa capacidade de aquisição, mas, também, das nossas actividades productoras.

As nossas relações comerciais estendem-se a toda a parte e o pôrto de Lisboa torna-se, por esse facto, um grande empório, um dos mais importantes do glôbo.

E quantas sugestões não poderão oferecer essas páginas, aparentemente áridas, cheias de algarismos? É por isso que as estatísticas são hoje mais do que nunca necessárias para o estudo das possibilidades económicas, quer de expansão, quer de produção, de qualquer país. Por elas poderemos também saber, com segurança, quais as indústrias novas que, com êxito, se podiam ainda organizar no nosso país.

Boletim da Ordem dos Engenheiros — *Número especial.*

O *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, sucessor da antiga «Revista de Obras Públicas e Minas», publicou, em Dezembro último, um volumoso número especial, com que aquela importante instituição portuguesa se associou às comemorações do Ano Áureo.

Este número é colaborado por distintos engenheiros sobre algumas das mais notáveis realizações que o ano de 1940 — que foi o ano do nosso redescobrimento — registou com orgulho, como afirmação da capacidade creadora e científica dos portugueses.

Direcção Geral dos Serviços de Viação — *Relatório de 1938.*

Está publicado o Relatório, referente ao ano de 1938, da Direcção dos Serviços de Viação. Como nos Relatórios anteriores, encontram-se neste estatísticas interessantes sobre os serviços da viação, não só referentes a Portugal continental, mas também às ilhas adjacentes.

Agradecemos o exemplar oferecido.

“Os 60 dias trágicos da França”

POR

RICHARD LEWINSOHN

é o livro mais formidável que se tem escrito sobre a derrota da França

12\$50

EDIÇÃO DA

PARCERIA A. M. PEREIRA

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

VARIEDADES

Mário Pires um novo no teatro, mas, jornalista de valor e Amadeu do Vale que há muito se dedica a escrever para o teatro, juntaram-se e adaptaram a peça em 3 actos a que deram o nome de «Anjo da Guarda», isto é: «Anjo da cidade da Guarda». Depois de assistirmos à sua representação, é caso para dizermos: ora até que enfim que aparece uma peça de geito e de interesse, com um cunho original. Se os adjetivos magnífico e excelente não estivessem tão banalisados, seriam estes que lhe deveriam ser aplicados.

O trabalho dos adaptadores é tão bom que não se sabe nem se conhece onde começa a adaptação ou onde principia o original. Tem todas as qualidades de uma comédia de assuntos portugueses.

«O Anjo da Guarda» é uma peça sã, cheia de conceitos morais e boa para todos os paladares. A nota cómica e a sentimental dão-se as mãos e tão amigavelmente que o espectador sai plenamente satisfeito. Não se pode exigir mais, porque, no género, é impossível apresentar melhor. O tema «ensinar os ignorantes» é tratado com tanta verdade que tão depressa rimos com os ditos de espírito, como nos sentimos oprimidos pela nota sentimental.

Aquela rapariga séria e honrada que escolheu uma aldeia da cidade da Guarda para tratar do irmão minado pela tuberculose e que os ares curam radicalmente e que, sendo empregada numa estação telégrafo-postal, se dedica, nas horas vagas e em sua própria casa, a ensinar os humildes serranos, a lêr, escrever, contar e a dar-lhes um pouco de instrução, de educação e boas maneiras, sofrendo com resignação e paciência toda a casta de insultos, impropérios e falsos testemunhos, porque despresa a corte do homem rico e proprietário que julga que o dinheiro tudo compra até mesmo a honra; porque repele com indignação aquele farmacêutico velho e bajojo que lhe faz propostas indígenas a troco de lhe dar de graça os medicamentos de que o irmão

precisa; porque ridicularisa a professora oficial que não tem alunos, devido ao seu mau carácter e que por vingança a denúncia ao Inspector Escolar cuja presença requisitada e que este, depois de visitar a escola, fica encantado com o aproveitamento dos alunos que já sabem factos que os «letrados da aldeia» ignoram por completo; essa rapariga é bem um símbolo. A sua virtude, a sua conduta exemplar, a sua abnegação e a satisfação do dever cumprido, são depois recompensados porque o Estado lhe concede um subsídio para continuar a manter a sua escola, e porque os seus inimigos se tornam seus amigos, reconhecendo-lhe as qualidades de carácter e de coração.

Sabe bem assistir a um espectáculo desta natureza. O primeiro acto é como que uma apresentação de figuras. Os outros dois são o desenvolvimento da acção, havendo passagens que nos fazem rir, e outras que nos trazem uma lágrima. Os cenários são bonitos e apropriados e os dois números de música intercalados na peça são alegres.

Parabens pois a Mário Pires, Amadeu do Vale e a António de Macêdo, empresário consciencioso que conhece, como poucos, os gostos do público.

Vamos ao desempenho; seguindo a ordem dos prospectos, visto que não consegui programa:

António Silva magnífico de comicidade no carteiro. Irene Isidro na personagem principal continua a mostrar os seus esplêndidos dotes de artista moderna. Ribeirinho muito bem no «serrano», tendo marcado perfeitamente a cena da «leitura» do trecho da selecta e do soneto. Hortense Luz, num papel muito ingrato, visto que pouco tem que dizer, mas, muito que fazer, representou como ela o sabe fazer, o mesmo podendo dizer de Alvaro de Almeida, em papel idêntico. Josefina Silva, não consegue fazer-se feia. Amélia Pereira, correcta. Alves da Costa, certo no médico. Alberto Reis, desta vez não pode mostrar a sua bela voz de baritono. Estava tão convencido do papel que conservou, na primeira representação, o braço ao peito quando veio agradecer os aplausos. Alberto Ghira «baboso» no farmacêutico. Carlos Batista merece um louvor especial na cena em que declara que o «casaco e o resto do fato» não é seu. Octávio Bramão caracterizou-se bem de «tuberculoso». Maria Guimarães engraçada na maneira como «lê». Hortense Rizzo num papelinho que nada tem que fazer. O mesmo posso dizer de Seixas Pereira e Lina Tavares. Carlos Barros autoritário no seu «regedor». João Guerra magnífico de cinismo, num papel antipatiquíssimo. Erico Braga, encenou e interpretou com correção um pequeno papel.

MARIA VITÓRIA

Silva Tavares é um poeta de raça, mas, poeta de punhos de renda e por isso, bastava o seu nome para termos a certeza de que iam assistir a um espectáculo interessante e delicadamente fino. Xavier de Magalhães é um autêntico revisteiro, conhecendo, como poucos a arte de fazer revistas, escrever números de fantasia e cómicos e ligá-los entre si.

O quadro de entrada, todo em verso, é um primôr. Versos bem feitos, com uma metragem e cadência diferentes conforme os números, que sómente um verdadeiro poeta pode conceber. Os outros quadros são em prosa e comportam uma série quási interminável de bons números todos realçados por bonitos e aparatosos cenários e guarda-roupa fino e até rico, como sejam os «kimonos» do final do 1.º acto.

Numa época em que o público quási que anda divorciado do teatro, sómente um empresário da categoria e arrôjo de António Macedo, poderia arcar com tamanha despesa, gastando rios de dinheiro não só na montagem da revista que se chama «Desgarrada», como na escolha do elenco.

Cabem em primeiro lugar as honras da noite às «girls». Mais uma vez se prova o que várias vezes tenho dito e escrito sobre elas. Sem a sua actuação não seria possível haver espectáculos desta natureza. Os quadros «Fauno e Ninfas», «Momento musical» em que tocam xilofone, «Propaganda desportiva» e «Rapsódia Hungara de Listz» não podiam ter realização se não fôsem elas, ladeando Mafalda e duas companheiras escolhidas Auzenda Monteiro e Elvira Pressler, únicas intérpretes destes quadros.

E que seria dos números «Os 12 de Inglaterra» e «Sol de Espanha» interpretados por Maria Paula, «Namorados de Aldeia» bom trabalho de Herminia Silva, «Quadra Popular» e «Vendedeira» animados por Maria das Neves e «Pousadas de Portugal» descritas por Maria Helena, que seria destes números todos, se não fôsse a ajuda imprescindível dessas raparigas que se esfalfam a subir e descer escadas, a mudar constantemente de vestuário, sempre alegres e pranteiras, e a quem ainda não foi tributada homenagem pelos revisiteiros, dedicando-lhe uma «apoteose»?

Maria das Neves, com a sua voz pastosa e quente, deu grande relêvo à «A vida de uma actriz» que ela recitou primorosamente. Deu também alegria aos números «Quadra Popular» e «Vendedeira».

Hermínia Silva, com a sua voz afadistada, encarregou-se de vários números que lhe estavam a carácter, excepto o da «Morgada».

Maria Paula, talvez um pouco mais nutrida de cara e com uma voz muitíssimo melhorada, cantou muito bem «O Sol de Espanha».

Maria Helena, chefiou bem todo o quadro em verso.

Luiza Durão foi muito pouco aproveitada, o mesmo sucedendo a Zita Trindade, Carlos Amaro e Margarida de Almeida. Maria Luisa, boa sambista, precisa de aprender a falar e declamar.

Costinha muito engraçado no «Optimista». Alfredo Ruas

magistral na rábula «Constipado» a melhor da revista. Bem escrita, bem recitada, e com um fecho que é um «assombro».

Álvaro Pereira que estamos habituados a ver em compadres, encarregou-se de algumas rábulas a que êle emprestou alegria. Carlos Alves que, numa revista anterior tinha interpretado o «Calcinhas» passou a fazer o «Calçudo», representando-o a seu modo.

Ricardo Santos Carvalho, compadriu muito bem toda a revista que tem dois actos, com música de Raúl Portela, Fernando Carvalho e Frederico Valério.

Em resumo o Parque Mayer tem os dois teatros a funcionar, ambos da empresa António de Macedo, e apresentando dois espectáculos soberbos, cada um no seu género.

No próximo número escreverei alguma coisa sobre a vedeta «Josephine Baker» e sobre a peça «Nortada», cujas estreias se realizaram, a primeira em fins do mês de Março e a segunda está marcada para amanhã, respectivamente no Trindade e no D. Maria II.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «À luz dum vitral».
TRINDADE — 21,30 — Josephine Baker.
APOLO — 20,45 e 23 — «A grande paródia».

lados.

MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «A Desgarrada».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «O Anjo da Guarda».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — 21,45 — «O Besouro Verde».
EDEN — 21,30 — «Batalaika».
POLITEAMA — 21,30 — «O filho do Conde de Monte Cristo»
TIVOLI — 21,30 — «Kitty, a rapariga da gola branca».
SÃO LUIZ — 21,30 — «Tom Edison, o pequeno génio».
CAPITÓLIO — 21,30 — «Blandie educa o filho».
ODÉON — 21,15 — «Tranquina querida».
PALÁCIO — 21,30 — «Traquina querida».
OLÍMPIA — 20,30 — «A lei do mais forte».
LYS — 21 — «Pôrto de abrigo».
CHIADO TERRASSE — 21,15 — «As aventuras de Robim dos Bosques».
PARIS — 21 — «Submarino D-1».
EUROPA — 21 — «Robim dos Bosques».
PALATINO — «Paixão mais forte».
ROYAL — 21,15 — «Blondie educa o filho».
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE-ARTE — 21 — «O primeiro amor da Gata Borracheira».
CENTRAL — 21,15 — «Olhos negros».
REX — 21,15 — «Primeiro amor da Gata Borracheira».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 51, II série, de 4 de Março publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho desta Direcção Geral de 28 de Janeiro findo, foi rescindido, a contar de 1 de Março corrente, o contrato celebrado com Manuel Jesus da Silva para exercer, ao abrigo do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, as funções de desenhador de trabalhos por conta do Fundo especial de caminhos de ferro.

O «Diário do Governo» n.º 45, II série, de 24 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despacho de 19 do corrente mês:

Manuel Jesus da Silva, desenhador contratado — concedidos mais trinta dias de licença para tratamento, a contar de 30 de Janeiro findo, nos termos do § único do artigo 13.º do decreto n.º 19:478. (São devidos emolumentos).

Por portaria de 11 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 17:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 26.º a 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Manuel Luiz, artifice de 2.ª classe (ferreiro) actualmente contínuo da Escola Comercial Rodrigues Sampaio — 356\$51.
Júlio Diniz Simões, chefe de 1.ª classe — 636\$34.

João de Sousa Matoso, condutor principal — 709\$30.
Manuel Vales Francks, maquinista de 2.ª classe — 872\$43.

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Jaime Pinto de Carvalho, revisor principal — 637\$90.
José Pinto de Almeida Júnior, fiel da estação — 413\$40.
Bernardino Pinto da Costa, maquinista de 1.ª classe — 844\$38.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo» n.º 47, II série, de 27 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por despacho de 21 do corrente:

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.

O «Diário do Governo» n.º 53, II série, de 6 de Março, publica o seguinte:

Por despacho de 24 de Fevereiro:

Mário Dias Trigo, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 26 de Fevereiro:

João Veríssimo de Sousa Neves, primeiro oficial, idem — idem, idem.

José Amorim Pinto Serra, segundo oficial, idem — idem, idem.

O «Diário do Governo» n.º 46, II série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Por despacho de 16 de Outubro último de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações:

Autorizada a actual Empresa Mineira do Lena, concessionária do caminho de ferro mineiro do Lena, a reabrir à exploração, para serviço de mercadorias em tráfego interno, a linha de Martingança a Pôrto de Mós.

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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

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 de 14 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Empresa Mineira do Lena, anunciando a reabertura à exploração para serviço de mercadorias em tráfego interno da linha de Martingança a Pôrto de Mós e as condições a que fica subordinada no tocante a aplicação de tarifas e seus multiplicadores.

O «Diário do Governo» n.º 47, II série, de 27 de Fevereiro, publica o seguinte:

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 de 20 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é baixado a 500 e a 100 quilogramas, respectivamente, o mínimo de peso a taxar das rubricas «Linhaça (farinha de) em barricas ou sacaria ordinária» e «Linhaça (farinha de) em taras não designadas».

O «Diário do Governo» n.º 55, II série, de 8 de Março, publica o seguinte:

Em 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 de 28 de Fevereiro findo desta Direcção Geral, o aviso ao público A n.º 361, publicado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, anulando as disposições constantes dos avisos ao público A n.º 298 e A n.º 322, respectivamente de 10 de Novembro de 1932 e 6 de Setembro de 1935, e as «Concessões especiais» para transporte de adubos, azeitona, vinho de pasto e vinho generoso nacional, datadas também respectivamente de 28 de Agosto de 1937 e 21 de Julho de 1939.

O «Diário do Governo» n.º 57, II série, de 11 de Março, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 6 do corrente desta Direcção Geral, os projectos de aviso ao público apresentados pelas Companhias dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos quais se anuncia a anulação dos avisos ao público n.ºs 234 e A. 495, datados respectivamente de 22 de Junho de 1936 e 27 de Julho do mesmo ano, que estabelecem bilhetes de ida e volta em 3.ª classe entre Braga e Póvoa do Varzim, ou *vice versa* (via Famalicão), a preços reduzidos.

O «Diário do Governo» n.º 60, II série, de 14 de Março, publica o seguinte:

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 de 7 do corrente, desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tornando extensivas às remessas de mariscos (com ou sem casca) expedidas pela estação do Cais do Sodré com destino às daquela Companhia ou das

linhas combinadas as disposições do aviso ao público A n.º 651, de 5 de Setembro de 1940.

O «Diário do Governo» n.º 46, II série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno com a superfície de 3:040 metros quadrados, à direita da linha férrea de cintura do Pôrto, entre os quilómetros 21,332 e 21,476, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada no lugar, freguesia e concelho de Matozinhos, distrito do Pôrto, e confronta ao norte com avenida de acesso à estação de Leixões, ao sul com Nuno de Brito e Cunha, ao nascente com Viela de Trás-os-Vales e ao poente com José Lopes da Silva.

A supracitada parcela de terreno passa para a jurisdição da Administração dos Portos do Douro e Leixões, de harmonia com o artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

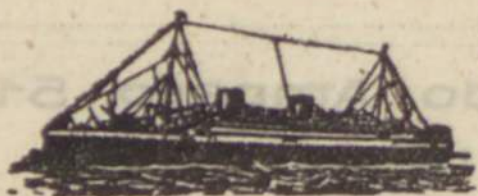
“A Nova Loja de Candeeiros”



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

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

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.