

24.^º do 54.^º ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1942

Número 1320

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

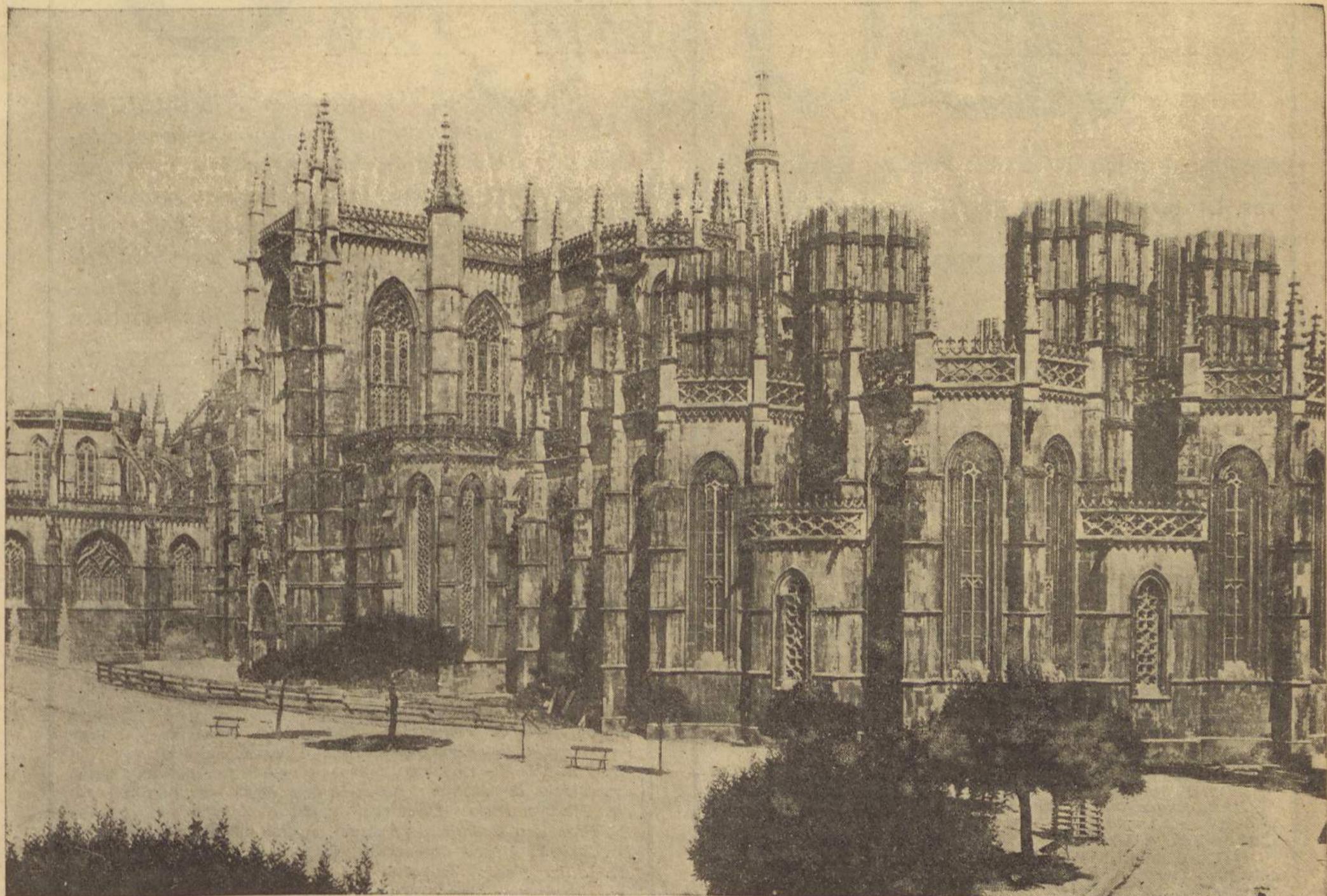
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

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



MOSTEIRO DA BATALHA

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM — ELVAS — VILA REAL DE SANTO ANTÓNIORUA DO ARSENAL, 124-1.^o

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

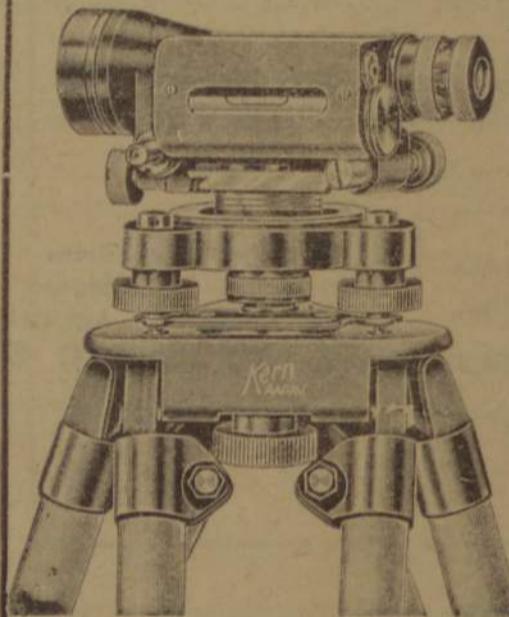
"A Nova Loja de Candeeiros"



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, tomado responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados

R. Horta Séca, 24-LISBOA-Tel. 22942



Kern
AARAU
SUISSE

Os níveis KERN do recente modelo NK distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária.

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L. DA

Companhia Colonial de Navegação
SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Pôrto Amboim, Lobito, Mossamedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAÍDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Pôrto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAÍDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14

(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051

Escritórios PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2342

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas

Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas

Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas

Dr. Silva Nunes — Doenças das crianças — às 5,30 horas

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas

Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.^o — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

Premiada nas exposições: GRANDÉ 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: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

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

1320

16—DEZEMBRO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

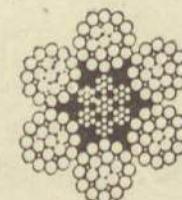
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

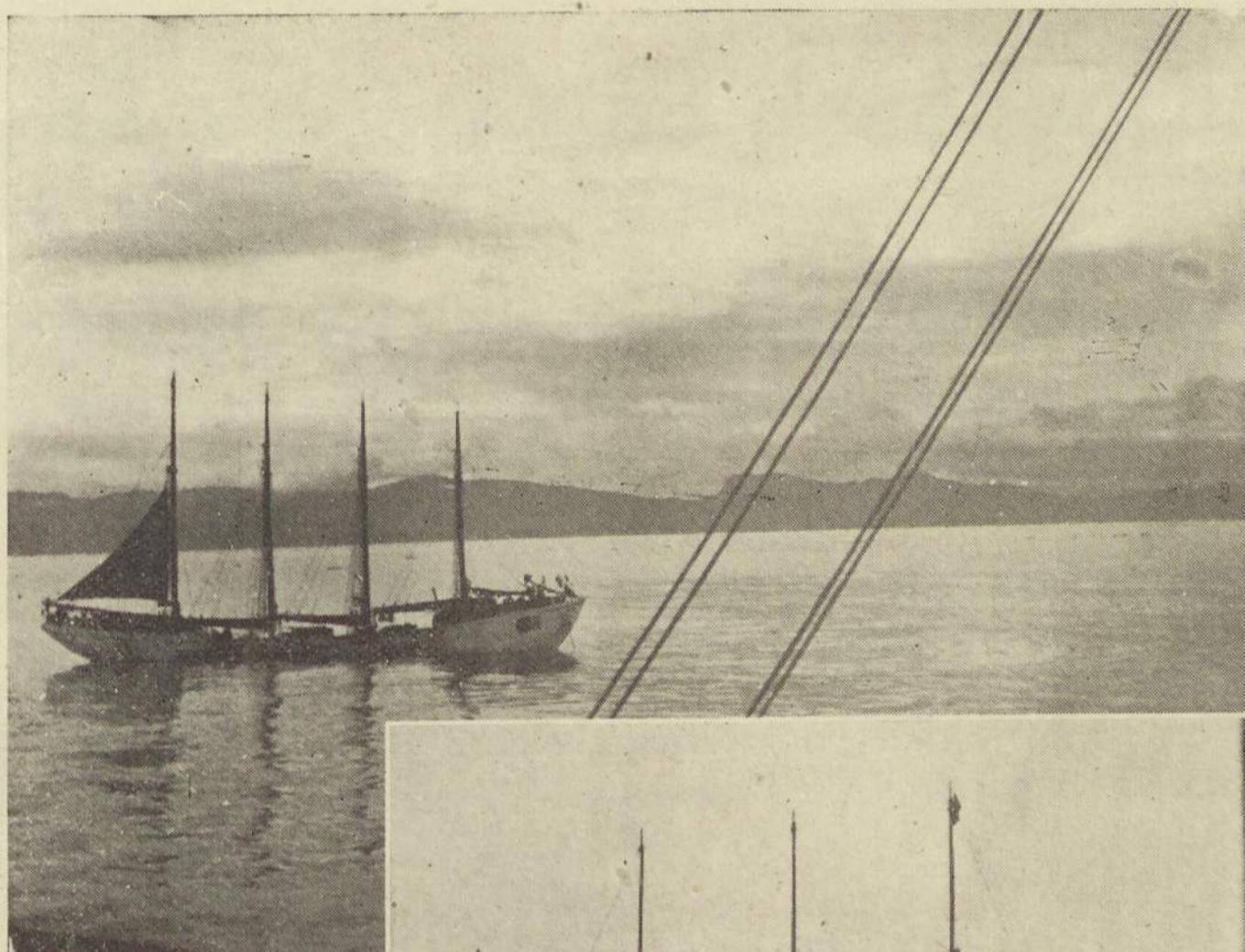
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS

**S U M Á R I O**

Costas geladas, onde os lugres bacalhoeiros fundeiam e pescam	521
O Caminho de Ferro como fautor do desenvolvimento comercial e industrial do País, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	523
Notas da Quinzena.	524
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	525
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	526
Linhos Estrangeiras	527
Há 50 anos	528
A Borracha sintética e o seu emprêgo nos caminhos de ferro alemães	528
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	529
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	530
A produção do carvão em Espanha, no primeiro semestre d'este ano	531
Orfanato dos Ferroviários da C. P.	531
A agricultura nos Caminhos de Ferro Alemães	531
Parte oficial	532
Madrid vai ter novos carros «eléctricos» e «trolley-omnibus»	534
Assistência social dos Caminhos de Ferro do Reich	534
Um túnel debaixo do Canal da Mancha	534



Eis as costas geladas, as montanhas⁷ geladas e coroadas de nuvens
e de neve dessa terra polar — onde os lugres bacalhoeiros
fundeiam e pescam, durante meses

(Do livro «Os Grandes Trabalhadores do Mar» do jornalista Jorge Simões)

O Caminho de Ferro

como fator do desenvolvimento

comercial e industrial do País

QUEM tiver viajado regularmente pelo País, chegou já, por certo, à conclusão de que o caminho de ferro contribuiu de uma maneira notável para o desenvolvimento do comércio e da indústria e permitiu, até, a criação de novas actividades. E viu também que as cidades e vilas puderam, graças ainda ao caminho de ferro, alargar consideravelmente a sua periferia, a tal ponto que, dentro de poucos anos, ao lado de algumas cidades antigas teremos outras cidades novas.

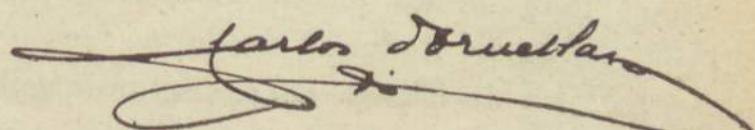
Exemplifiquemos, com a citação de alguns casos. Em primeiro lugar, por estar mais próxima de nós, reportemo-nos a Santarém. A estação está situada na Ribeira, rés-vés o rio, e não na parte alta. Daí, resultou que o comércio por atacado veiu estabelecer-se na zona ribeirinha. E, quando concluido o Bairro de S. Bento, a população, que aumenta de ano para ano, terá de vir estabelecer-se, a pouco e pouco, cá para baixo, para a Ribeira de Santarém. Um caso, quase semelhante, é o de Abrantes. Também aqui o comércio por atacado e a grande indústria não se encontra propriamente na cidade, porém no Rossio. Viseu, que nos serve de terceiro exemplo, está igualmente a desenvolver-se para o lado da sua respectiva estação de caminho de ferro.

Vejamos mais um exemplo. Este é-nos dado por Aveiro. Há 20 anos, a estação parecia ainda muito distante da cidade. A

avenida, que a liga ao centro da cidade, começou a ser ladeada de lindíssimas moradias; em frente da estação montaram-se duas pensões, e daqui a menos de outros 20 anos, quem desembarcar em Aveiro já poderá dizer que se encontra no próprio coração da cidade. A indústria do sal, a pesca do bacalhau e a cerâmica, criaram e asseguraram as suas fontes de receita. O caminho de ferro aproximou a cidade dos principais centros consumidores do distrito e favoreceu a construção da sua esplendida avenida.

São alguns exemplos apenas. Em todo o país, o caminho de ferro tem sido um fator importantíssimo do desenvolvimento agrícola, comercial e industrial. Ao lado das suas estações cresceram e prosperaram aldeias, vilas e cidades.

Devido ao caminho de ferro, as grandes cidades como Lisboa e Pôrto tornaram-se grandes centros consumidores. E agora, neste período de guerra, reduzidas, por carência de combustível, as carreiras de camionetas e os serviços de camiões, é o caminho de ferro que assegura o tráfego de passageiros e mercadorias e tem permitido o progresso duma indústria em que nenhum português, há dez anos, acreditava ainda: a indústria do turismo.



Notas da Quinzena

Pinheiro Chagas

A Academia de Ciências de Lisboa comemorou o centenário do nascimento de Manuel Pinheiro Chagas. Não foi uma figura que reviveu, mas, antes, um dos nossos mais queridos escritores que foi relembrado, porque ele, em parte da sua obra, continua a ser um dos autores mais vivos e mais lidos.

Se a «Morgadinha de Vale Flôr não se representa senão de tempos a tempos, e recordamos, a propósito, as suas últimas criadoras: Palmira Bastos, Ilda Stichini e Maria Helena Matos, a peça, no entanto, é procurada e lida com a mesma emoção e o mesmo interesse com que há 60 anos ela era ouvida pelas gerações passadas. E porquê? Porque Pinheiro Chagas trouxe para a sua obra imortal um tema imortal.

Manoel Pinheiro Chagas deixou como escritor uma obra palpitante de interesse histórico, de emoção e de patriotismo e igualmente um exemplo de trabalhador incansável.

Exposição de Artes Gráficas

ACABA de ser inaugurada, solenemente, com a presença do Chefe do Estado e várias personalidades ilustres, a Exposição de Artes Gráficas. É a primeira, no género, que entre nós se realiza. Vale como uma documentação da nossa cultura e do progresso que, na indústria gráfica e artes relacionadas com ela, Portugal vem fazendo brilhantemente.

O sr. General Carmona foi um dos concorrentes para a exposição, com um exemplar, curiosíssimo, de um livro com dois centímetros de altura apenas.

Além dos livros, gravuras em pedra, cartas geográficas, há uma máquina de impressão manual que fixa duas cores ao mesmo tempo.

Stúdio do S. P. N.

No Stúdio do S. P. N. realizaram-se três exposições que interessaram bastante o público alfabetizado: a do pintor Eduardo Malta, a de fotografias de arte italiana, desde o século VIII ao século XX e a de Cicero Dias, pintor brasileiro.

Eduardo Malta é um dos maiores pintores e desenhadores portugueses da nova geração e notabilizou-se,

principalmente, como retratista. As pessoas que ele pinta ficam nas suas telas com uma elegância superior, de incomparável nobreza.

A Exposição fotográfica de arte italiana, promovida pelo Instituto de Cultura Italiana em Portugal, colocou-nos na presença de maravilhosos tesouros que documentam as diversas fases da civilização do grande país latino.

A Exposição de Cicero Dias, brasileiro, despertou um grande movimento de interesse. Não se trata de um pintor académico e, muito menos, de um pintor à maneira clássica. Cicero Dias, que cursou a Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, segundo nos refere, no Catálogo, o sr. José Augusto Cesário Alvim, Delegado do Departamento da Imprensa e Propaganda do Brasil junto do Secretariado da Propaganda Nacional, manifesta desprezo quásí absoluto pelo desenho, tornando, por vezes, por esse facto, irrisórias as figuras de mulher, mas é um pintor intenso, vibrante, embora as cores predominantes sejam o verde e o encarnado.

Muita gente riu-se deante dos trabalhos expostos, várias pessoas louvaram-nos, com ares superiores, e outras, com medo de passarem por pouco inteligentes, fingiram, com exuberância, que tinham compreendido a arte do moço pintor brasileiro.

José Osório de Oliveira, que escreveu também para o Catálogo três páginas eruditas, transcreve a definição que Anibal Machado fez, em francês, da arte de Cicero Dias e que é, nem mais nem menos, do que um abandonar-se ao mundo mágico da infância. Há, com efeito, na arte moderna do pintor brasileiro, qualquer coisa de infantil e de ingênuo. Com essa infantilidade e com essa ingenuidade o artista quiz, mais do que pintura e desenho, fazer poesia e, com ela, exprimir, no seu exílio voluntário de Paris, a saudade da sua pátria distante.

A exposição ofereceu também pretexto a que Antônio Pedro realizasse, no mesmo Stúdio, uma bela conferência literária sobre a pintura moderna no Brasil.

Capelãis da Armada

O sr. Ministro da Marinha autorizou que fossem admitidos na nossa armada 4 capelãis com a graduação até ao posto de 1.º tenente. Estes capelãis foram destinados a fazer serviço no Hospital da Marinha, Corpo de Marinheiros da Armada e Escolas.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O N O S S O N Ú M E R O
extraordinário
DE JANEIRO PRÓXIMO

Desde a primeira semana dêste mês, começámos a compôr e a imprimir nas nossas oficinas gráficas, o nosso habitual número especial do Ano Novo, que deve ser distribuído pelos nossos assinantes em 1 de Janeiro próximo.

Número grande, extraordinário, com muitas dezenas de páginas, na maioria ilustradas com gravuras, vai impôr-se, como os demais números especiais da GAZETA pela qualidade e quantidade dos nossos mais ilustres colaboradores, que subscrevem artigos e relatórios notáveis, de alto interesse técnico e de grande oportunidade. Ao lado dêstes artigos, publicaremos outros referentes a algumas cidades, que ocupam na indústria e no comércio do país importantes posições.

Numerosas firmas comerciais e industriais colaboraram, com publicidade, nesse número extraordinário. Para os anúncios dessas firmas chamamos também a atenção dos nossos leitores, com a certeza antecipada de que a sua leitura poderá resolver alguns problemas importantes de interesse imediato para os nossos assinantes, pois as firmas que nos deram publicidade representam variadíssimos sectores da actividade nacional.

Finalmente, o grande artista Stuart Carvalhais, que se notabilisou não só como caricaturista mas também como ilustrador de forte poder aliciante, é o autor da lindíssima capa do nosso número extraordinário.

Todos os nossos números extraordinários têm-se esgotado até agora. É que êles, pela sua colaboração variada e ilustre, pela sua apresentação gráfica, pelas suas capas, pelas suas ilustrações, pelas suas informações e até mesmo pela sua publicidade, tornam-se de leitura atraente e útil.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXIV

A «E. T.» diz que, continuando a sua acção devastadora sobre as comunicações na Bélgica e no Norte da França, os caças britânicos atacaram cinco comboios com bombas e tiros de canhão. Um dos pilotos, depois de ter destruído uma locomotiva da estação de Abbeville, bombardeou um grande comboio de mercadorias em Poperinghe. O piloto de bombardeiro Hurricane desceu a pequena altura para atacar à bomba dois comboios que se encontravam na estação de Hazebrouck. Outros pilotos bombardearam duas fábricas.

— A «E. T.» transmitiu o seguinte comunicado de Ministério da Aeronautica:

«O importante centro industrial e de comunicações de Stuttgart foi atacado por uma poderosa formação dos nossos bombardeiros. Pesadas nuvens, que cobriam o objectivo, dificultaram a visibilidade, mas observações realizadas de pequena altura confirmaram que os resultados do ataque foram excelentes. Aviões do comando de caças, em patrulhas ofensivas, alvejaram comboios de mercadorias no Norte da França e incendiaram um navio de abastecimentos no Canal da Mancha. Não regressaram à base dez bombardeiros.

— «R. R.» diz que o temporal, que se desencaudeu na praia de Valência, provocou grandes inundações, interrompendo os serviços ferroviários e eléctricos. De muitas localidades do litoral assinalaram inundações dos campos e dos pomares existentes próximo da margem marítima.

— Diz a «E. T.» que aviões do Comando de Caças, em patrulhas ofensivas, atacaram locomotivas e comboios de mercadorias na França e na Bélgica. Destas operações não regressaram um bombardeiro e um caça.

— Pela «E. T.» sabe-se que bombardeiros médios dos aliados atacaram o pôrto de Sfax, na Tunísia. Os aparelhos eram comandados por um piloto veterano dos Estados Unidos, que tomou parte no «raid» a Tóquio. Sobre os objectivos foram lançadas toneladas de bombas que fizeram

ir pelos ares depósitos de combustíveis, armazéns, instalações navais e das docas, etc. Também foi feito fogo de metralhadoras contra os objectivos. Não se perdeu, nesta operação, um único aparelho dos aliados. Como se sabe, o veterano do «raid» a Tóquio, a que se refere o comunicado, é o general Doolittle, comandante das fôrças aéreas dos Estados Unidos no Norte de África. O ataque foi realizado a pouca altura e além dos objectivos referidos, os aviões aliados atingiram, também, com as suas metralhadoras, vários barcos que se encontravam no pôrto. Esclarece-se que não só foram pelos ares as instalações portuárias, como, também, oficinas de material ferroviário. O pôrto de Sfax é uma das bases da Tunísia por onde as fôrças do Eixo podem receber reforços e abastecimentos. Constitue, também, um dos pontos principais da rede ferroviária das costas tunisinas.

— Diz «R. R.» que as mulheres suecas ocupam lugar importante na economia do país. É vulgar, na realidade, encontrar mulheres exercendo profissões ou mesteres que, na maior parte dos outros países, são exclusivamente reservados aos homens. Assim, uma certa senhora Nilsson escolheu uma profissão que deveria ser pouco atraente para as mulheres — a de empregada numa grande oficina de reparações de automóveis de Estocolmo. Mas o caso mais curioso passa-se com a senhora Ericsson, a qual faz parte dos serviços ferroviários suecos com o posto de chefe de gare numa cidade do norte do país, ao passo que o marido desempenha as funções de vigilante dum ramal da linha da mesma zona que a mulher dirige.

— O comunicado das fôrças aliadas no Norte de África informa que as suas fôrças bombardearam a via férrea, próximo de Sfax. Submarinos britânicos destruíram ou avariaram dois comboios de caminhos de ferro, na costa italiana.

— A «E. T.» informa em telegrama de Argel que quando um comboio do Eixo seguia para o Sul da Tunísia, uma patrulha francesa, constituída por doze motociclistas e alguns carros blindados, resolveu minar a linha. Depois, escondeu-se, em emboscada. O comboio foi pelos ares e, quando os soldados tentavam fugir, a patrulha francesa abriu fogo sobre êles. De 300 homens que se julga seguiam no comboio salvaram-se uns 20.

— Diz a «E. T.» que dois pilotos belgas atacaram, um comboio entre Bruges e Ostende. O comboio parou imediatamente e cerca de 60 soldados alemães saíram das carruagens, correndo para os campos. O facto foi oficialmente anunciado em Londres quando se disse que aviões do Comando de Caças haviam levado a efeito vários ataques contra o sistema de transpostes alemão.

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA Em todos os países, sem exclusão dos que se encontram em guerra,

os caminhos de ferro continuam a merecer por parte dos seus governos respectivos o mais atento estudo e a mais franca protecção. É que os caminhos de ferro são as veias por onde giram o sangue e a vida das nações. E nos países em conflito, se o caminho de ferro serve o transporte de tropas, serve igualmente o tráfego comercial, industrial e agrícola.

Os jornais de Leipzig referem que a direcção dos Caminhos de Ferro de Munster está organizando uma exposição de 60 modelos, que reproduzem fielmente locomotivas, automotoras e vagões.

Essa exposição é mais um documento de que na Alemanha, justamente neste período de guerra, o problema ferroviário continua a merecer do Reich o maior carinho.

Os jornais afirmam que é muito interessante examinar os vagões, feitos à mão, com a máxima fidelidade de cópia, preparados para funcionamento eléctrico. É digna de registo a locomotiva da firma Borsig, que atinge 200 km. por hora, mantendo, assim, o "record" da velocidade em caminhos de ferro.

Há também um "combóio de vidro", muito curioso. A locomotiva varredora de neve chama também a atenção.

Qual o objectivo dessa exposição?

Mostrar quanto se tem progredido na Alemanha, mesmo durante a guerra, em matéria ferroviária.

ESPAÑA Na primeira semana de Novembro fez-se, entre Madrid e Guadajara, uma nova experiência com o combóio de que é autor o tenente-coronel Goicoechea. Esta prova, como as anteriores, provocou entre os técnicos que a ela assistiram, as melhores esperanças quanto aos resultados definitivos.

Trata-se, como depreendemos da notícia que a revista espanhola *Ferroviários* publica no seu último número, de uma importante inovação, que excede tudo quanto, no género, se tem realizado até hoje.

INGLATERRA Com o ingresso de 95 mil operários ferroviários nas forças armadas britânicas, a que devem, possivelmente, juntar-se mais 25 mil, os Caminhos de Ferro de Inglaterra, admitiram, a-fim-de de os substituir, mais de 80 mil mulheres, que desempenham cabalmente as suas funções. Há, pois, empregadas carregadoras, sinaleiras, mecânicas, assentadoras de vias e revisoras, guardas de combóios e especialistas de combóio.

Vimos numa fotografia, a senhora Exton, devida-

mente indumentada com o seu uniforme, accionando uma plataforma giratória da Southern Railway.

A máquina é a célebre "Lord Nelson", assim chamada em homenagem ao glorioso herói naval da Grã-Bretanha.

— As quatro grandes Companhias Inglesas de Caminhos de Ferro (London, Midland and Scottish Railway — London and North Eastern Railway — Great Western Railway — e Southern Railway) assim como a Empreza de Transportes de Londres (London Passenger Transport Board) publicaram os resultados obtidos nas suas respectivas explorações, durante o ano de 1941. Escusado será dizer que êsses resultados foram publicados de acordo com as normas estabelecidas pelo Ministério Britânico de transportes que não permitem a divulgação das notícias que ofereçam interesse para a defesa nacional. Por isso, as informações em questão fornecem-nos uma ideia incompleta da situação.

Em 1941, o tráfego ferroviário foi o maior que até hoje se tem registado na história dos caminhos de ferro da Inglaterra, não só na parte referente ao transporte de passageiros mas também no que diz respeito ao movimento de mercadorias. As companhias ferroviárias britânicas, que tiveram numerosas e grandes dificuldades a vencer, em virtude das circunstâncias em que se encontra a Europa, empregaram um esforço considerável para assegurar este tráfego.

Os prejuizos causados por ataques aéreos desempenharam certo papel durante os primeiros meses do ano. As reparações dos estragos activaram-se, consequentemente, por todos os meios. A falta, porém, de locomotivas, produziu efeitos maiores que os bombardeamentos. A construção de locomotivas diminuiu com a deflagração da guerra, por um lado. Por outro lado, os caminhos de ferro ingleses tiveram de ceder ao Governo grande número de locomotivas, quer para assegurar, no interior do país, os transportes militares, quer para serem embarcadas e enviadas para os caminhos de ferro estrangeiros com importância militar (como, por exemplo os de Iran). Fez-se, portanto, um grande esforço para remediar esta falta de locomotivas, procedendo-se a minuciosas revisões e acelerando os trabalhos de reparação, o que exigiu um aumento de pessoal nas oficinas.

Em numerosos casos as locomotivas foram trocadas entre diversas companhias de caminhos de ferro, com o objectivo de responder o melhor possível às exigências de tráfego nas diferentes regiões do país. Esta troca intensificou-se mais ainda com o material circulante, principalmente vagões, e a actividade da "Internacional Railway-Central", que tomou conta deste serviço de intercâmbio, sem interrupção, contribuiu, consideravelmente, para assegurar as necessidades de material circulante no país.

As tarifas de passageiros e mercadorias não sofreram nenhuma modificação. E há ainda a assinalar que o governo tenciona indemnizar com 30 % os prejuizos que atinjam os serviços públicos.

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Dezembro de 1892)

Os negócios da Companhia Real

Cremos poder dar a agradável notícia de estarem aplaudidas em grande parte as dificuldades para se encontrar uma solução á crise financeira d'esta Companhia.

A comissão escolhida para se entender com os obrigatários, presidida pelo sr. conde de S. Januario, desempenhou-se lisamente da sua missão, tendo já concordadas as bases d'esse acordo, nas mais favoráveis condições para os dois lados. O sr. Kergall, presidente do comité dos obrigatários de Paris, veiu a Lisboa, de onde retirou no dia 14, deixando firmado o seu acordo sobre a situação d'esses credores, restando apenas o parecer do comité de Lyon que promete não se fazer esperar, e é de crer, nada ou muito pouco altere as bases acordadas.

Ao que nos consta, as pequenas divergências que existiam entre a oferta do conselho, baseada nas resoluções da ultima assembléa geral de 31 de outubro, e as exigências dos comités, deixando de existir, concordando estas em receber para os obrigatários as 30.000 acções, e creando-se um comité permanente em Paris, com voto consultivo sobre as questões de ordem geral.

Pelo que se refere aos encargos das linhas espanholas também está em via de regularização esta situação difícil.

Uma sociedade arrendataria francesa tomará, ao que nos consta, a exploração d'estas linhas construídas e acabará e explorará as que se acham em construção. A companhia real dará 50.000 obrigações de 500 francos, de 5% e de 1.ª hypotheca, das 560.000 a crear, segundo a resolução da assembléa geral, e restituirá ás duas sociedades inteira e absolutamente as respectivas linhas de Cáceres e Oeste, suas dependências, material fixo e circulante, armazens, aprovisionamento, oficinas, ferramentas, etc., considerando-se revogados e findos todos os contractos anteriores.

Com aquellas 50.000 obrigações a companhia real garante:

A' de Cáceres:

20 pesetas por anno a cada uma das 5.057 obrigações de 4% dos Pueblos;

10 pesetas a cada uma das 139.202 obrigações dos outros portadores;

4 pesetas ás 50.000 acções;

A' do Oeste:

O juro e amortisação de uma emissão de obrigações que o Oeste poderá fazer até o capital de pesetas 15.000:000, de juro de 5%;

20 pesetas a cada uma das 17.027 obrigações dos Pueblos, 10 pesetas ás 76.612 obrigações pertencentes a particulares.

Aquellas 50.000 obrigações novas da Companhia Real serão depositadas, em Paris, n'uma caixa escolhida por acordo entre as tres companhias, e entregue a sua gerencia a tres fideicomissários, um de cada uma, que semestralmente entregarão ás companhias hespanholas a quantia necessaria para, sommada com os productos líquidos da exploração, fazer face áquellos encargos.

Limita-se a estas 50.000 obrigações a responsabilidade da Companhia Real, e, portanto, esgotadas ellas, esta não terá responsabilidade nem encargo algum das linhas hespanholas. Se, porém, durante tres annos successivos, aquellas

A BORRACHA SINTÉTICA

e o seu emprego nos caminhos de ferro alemães

Na "Exposição Técnica Alemã", realizada em Maio e Julho do corrente ano, em Lisboa e Pôrto, vimos grande número de aplicações da Buna, a borracha sintética alemã. Na revista "A economia popular alemã", o director Metzkow, dos Caminhos de Ferro do Reich, apresenta um relatório sobre os resultados obtidos com a borracha sintética, nos serviços dos mesmos caminhos de ferro. Empregam-se êstes dois tipos diferentes: a "Buna S" e o "Perbunan". Para produtos técnicos de borracha que estão em permanente contacto com óleo, ou outros lubrificantes, semelhantes, emprega-se, exclusivamente, Perbunan. Para exemplo, cita o director Metzkow, as virolas para os êmbolos de freio e válvulas de distribuição, onde antigamente se usava o coiro de boi. O emprego de virolas fabricadas com êsse material, deu resultados extraordinariamente bons. Deixou de haver o desperdício ocasionado pelo esvaziamento, visto que elas são fabricadas já com a forma desejada, não carecendo a massa de ser impregnada com gorduras. A economia de lubrificante nos cilindros do freio, reduz-se pelo menos, a metade, em relação ao coiro. A acumulação de água, que se não pode evitar por completo nesses cilindros, não tem qualquer espécie de influência no Perbunan, contrariamente ao que acontece com o coiro. O serviço de longos anos com punhos de Buna, demonstrou as suas extraordinárias propriedades.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

linhas pudérem, com as suas receitas proprias, fazer face aos seus encargos, esta retirará as suas suas obrigações que restem em poder dos trustees.

Isto é, na hypothese de todas as 50.000 obrigações ficarem captivas ou serem empregadas no pagamento dos encargos das linhas espanholas, o encargo annual da companhia portugueza reduz-se a 750.000 francos.

Ora pelos relatórios da administração dos ultimos annos vê-se que o encargo que, só das linhas de M. C. P., tem resultado á companhia portugueza tem sido:

Em 1888.....	303.071\$068 réis	Media 367 contos
» 1889.....	299.025\$331 »	
» 1890.....	470.926\$419 »	
» 1891.....	395.428\$970 »	

O encargo fica, pois, inferior a metade do encargo medio do caso mais favorável.

Pelo contracto com o Grande Central a companhia portugueza toma a seu cargo todo o activo e passivo d'aquella companhia, do que deve resultar-lhe importante lucro.



Estatísticas ferroviárias

A extensão total das linhas de caminho de ferro exploradas no mundo inteiro dá como certos os seguintes números:

América, 645.000 quilómetros, dos quais 532.200 na América do Norte.

Europa, 341.400 (não compreendendo a U. R. S. S.).

Europa e Ásia, 85.000 quilómetros, ficando para o restante da Ásia 158.000.

África, 67.300 quilómetros.

Oceânia, 50.400 quilómetros.

Temos, pois, em todo o mundo um total de 1.347.000 quilómetros a que o transariano em plena construção virá alterar para mais a extensão das linhas africanas.

O país do mundo onde o caminho de ferro é o mais denso, tomando por base a mesma superfície, é a Belgica, onde os mais recentes estudos indicam a proporção de 324 quilómetros de vias férreas por 100 quilómetros quadrados de superfície.

Vem depois, em seguida, a Inglaterra, com 14,3 quilómetros quadrados; a Suiça, com 11,2 quilómetros; a França, com 11,5; a Alemanha com 10,7 e a Itália com 7,5.

Importância comparada das estradas com as rôdes ferroviárias

POR cada 100 quilómetros de superfície conta-se na Grã-Bretanha 110 quilómetros de estradas; na Alemanha 68 quilómetros e nos Estados Unidos da América 62. A cabeça destes números está a França com 115 quilómetros.

Serviços de adeus

NO Japão as despedidas feitas aos viajantes que embarcam a bordo de navios são tão espetaculares que mostram a perfeita ideia dum animado e festivo carnaval, posto que serpentinas de papel de cores variadas ficam ligando os cais, presas às amuradas dos paquetes, até que êstes, quando se afastam para o largo, as quebram deixando-as pendidas ao longo dos costados e das muralhas.

Como se nota, êstes adeus, que têm uma evidente nota colorida, se não são verdadeiramente emocionantes traduzem pelo contrário uma convencional alegria, justificada de tal modo dada por quem parte ou por quem fica.

Nos cais, como é natural, há inúmeras barracas de venda de serpentinas destinadas às despedidas e, segundo é de admitir, tal negócio deve ser próspero, pois ninguém se dispensa em tais circunstâncias de exteriorizar-se assim das despedidas.

Mas nem em toda a parte é assim. Senão vejamos:

O Sr. Batty Parlov, milionário americano, festejou em Janeiro do corrente ano mais um aniversário do dia em que teve a feliz e original ideia de pôr em prática um verdadeiro achado, o qual foi o início da sua actual fortuna.

Parlov, emigrado búlgaro, e negociante ambulante de

outras nos cais de Nova Iorque, notou, quando assistia à partida dos paquetes, que um grande número de passageiros encostados às amuradas dos navios pareciam tristes, talvez por não terem qualquer pessoa a despedir-se dêles.

Então, abriu uma pequena barraca e mandou afixar em sítio bem visível uma grande tabuleta com os seguintes dizeres: «Aqui trata-se da organização de adeus de despedida e de outros assuntos respeitantes ao mesmo fim».

E esse negócio, de aparência fútil, ratão, ou mesmo de falho critério, foi o fulcro por onde começou a amealhar a fortuna de que hoje é detentor.

Presentemente Parlov tem inúmeras sucursais em vários portos americanos e todas elas fazendo excelente negócio.

Encravamentos

D ESIGNA-SE por êste nome o sistema que determina a solidariedade no movimento das agulhas entre si, conjugando-as de maneira a que apenas se desloquem simultaneamente as que não sejam incompatíveis com a circulação normal dos comboios nessa dada ocasião.

Em Campolide ainda existem encravamentos feitos pelo sistema Bouré, mas dada a importância do seu movimento também lá se manobram as agulhas e sinais encravados segundo o sistema Saxby e Farmer (*), que existe, igualmente, em Sete Rios.

Estes sistemas dentro em pouco tempo serão substituídos pela mais moderna sinalização eléctrica.

(*) Este sistema é o aperfeiçoamento do inventado em 1856 pelo engenheiro francês Vignier, muito aplicado em rôdes ferroviárias de muitos países.





Telephone 2 0353 Telegramas: LISPORT

Sociedade Universal de Transportes, Lda.

Inscrita na Câmara dos Agentes Transitários
(Decreto n.º 31.253 de 28 de Abril de 1941)

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
Portugal — LISBOA

Espectáculos

Panorama da Temporada TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

A mulher legítima... no TRINDADE

Antes de mais nada pregunto: quando é que se cumpre a alínea 5.^a do artigo 160.^º do decreto 13.564 de 6 de Maio de 1937, que não está revogado e que reza assim: «Os espectadores são obrigados a não entrar para a plateia e outros lugares reservados, à exceção das frisas e camarotes, dos teatros de declamação, nos de género musicado e em certos musicais, enquanto o pano estiver subido ou enquanto se estiverem executando os números do concerto. Durante esse tempo devem conservar-se vedadas as portas de entrada para a sala de espetáculo?»

José e Luiz Galhardo traduziram a peça hungara da autoria de J. Hann von Bockay, a que deram o título de «A mulher legítima» que faz parte da série a que pertence também «Um quarto para as quatro». Peça cheia de verdade e humanidade, a sua acção foca a verdadeira missão da mulher como esposa e mãe, junto do marido e no lar. As teorias da mulher legítima e da ilegítima, são ambas verdadeiras, pois cada uma vê a felicidade por um prisma diferente. Uma querer conservar a sua felicidade, a do marido e a dos filhos; a outra deseja instalar-se na vida, o melhor possível, não olhando a meios para conseguir os fins. É claro que «A mulher legítima» triunfa.

Para representar esta peça, que conseguiu seduzir os tradutores, juntaram-se vários artistas dirigidos superiormente pelo saber, critério e competência do grande mestre Carlos Santos, formando a «Nova Companhia de Comédias».

Alves da Cunha, encarnou na perfeição o papel de «Pedro» marido, amigo da esposa, mas que, num acto de leviandade, esquece as suas obrigações para se dedicar a amores ilícitos. O seu trabalho é cheio de observação.

Brunilde Judice que, conjuntamente com Alves da Costa, fizeram uma viagem triunfal às ilhas e que tiveram de dissolver a companhia que tinha o seu nome, por falta de teatro, representou com mestria a sua «Luiza», mulher inteligente e sempre senhora, que emprega todos os meios para defender a sua felicidade. Apesar de ser um papel muito simpático, no entanto a atriz deu-lhe enorme relevo, principalmente nas cenas culminantes do 2.^º e 3.^º actos, mas, desde a sua entrada em cena,

que a fez maravilhosamente, toda a sua actuação é perfeita. Não se pode representar melhor, e nisto está o seu maior elogio.

Alves da Costa, num personagem ingrato como é o de «Vítor», verdadeiro amigo de «Pedro», mostrou ser actor sóbrio e correcto, que sempre tenho aplaudido. E bastava a cena do 3.^º acto, para o classificar como bom actor. Um passo em falso, e charia do ridículo.

Madalena Sotto, que volta a trabalhar no palco, junto de quem lhe guiou os primeiros passos no teatro, deu vida à sua «Elena». Prejudica-a um pouco a maneira como «diz», defeito fácil de corrigir desde que a gentil actriz sinta o per-

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.^º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **3\$50** em selos do correio, nome e morada

A produção de carvão em Espanha, no primeiro semestre d'este ano

A Direcção Geral de Minas e Combustíveis de Espanha deu a conhecer que a produção de minerais, naquêle país, acusa um notável aumento sobre o ano transacto.

O aumento de produção de antracite, hulha e linhite, manteve-se em todos os meses idêntico ao da produção, em igual periodo, do ano de 1941, especialmente no que diz respeito a linhites e antracites. O aumento total no primeiro semestre de 1942 representa, quanto às linhites, 40 por cento sobre o primeiro semestre de 1941, destacando-se as regiões de Barcelona, Lérida e Teruel como as mais activas.

Vejamos como falam os números. A produção de antracite que no primeiro semestre de 1941 foi de 535.507 toneladas, subiu, em igual periodo de 1942, para 636.503 toneladas, havendo, portanto, um aumento de 19 por cento. A produção da hulha não acusa tão alta percentagem, pois tendo sido, em 1941, de 3.680.719 toneladas, sobe apenas, êste ano, a 3.955.431. A produção de linhite é que acusa um aumento de 40 por cento. Tendo sido de 384.338 toneladas em 1941, sobe para 535.202 em 1942.

sonagem que interpreta. O papel que lhe coube é um tanto ou quanto escabroso e a artista defendeu-o e defendeu-se o melhor que pôde, mas, nas cenas violentas, precisa de dar mais calor às frases e a entoação e intuição devidas, para evitar que o público ria, quando nada tem de que se ria. Desculpe dizer-lhe isto, mas, é para seu bem.

Lina Tavares, Maria Manuela e Dinah Stichini, pouca interferência têm na peça, desempenhando os papéis de «Maria», «Alice» e «Percetora».

Aquele dialogo do 1.º acto entre as duas mulheres, a legítima e a ilegítima parece inverosímil, mas não é, se atendermos a que a primeira precisa atrair a segunda e estudar-lhe os processos que emprega para seduzir os homens. Isto é: a primeira desce, para a segunda subir.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

GIMNASIO — 21,30 — «Conspiradora».
TRINDADE — 21,45 — «A mulher legítima».
VARIEDADES — 20,45 e 23 — «Novos e velhos».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Navios com asas».
POLITEAMA — 21,30 — «No mundo da lua».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «O filho do herói».
S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.
ODÉON — Estreias consecutivas.
TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.
CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.
CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Orfanato dos Ferroviários da C. P.

Novos corpos gerentes

A Assemblea Geral ordinária desta simpática colectividade, realizada em 13 de Novembro, elegeu, para o exercício de 1943, os seguintes corpos gerentes:

Assemblea Geral — Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; Vice-Presidente, Aduindo Carlos Quintas; 1.º Secretário, José Maria Pereira Gomes; 2.º Secretário, António Nunes de Almeida; 1.º Vice-Secretário, João Matos Cardoso; 2.º Vice-Secretário, João Maria Mourinha.

Direcção — Presidente, Fernando Matoso de Albuquerque; Vice-Presidente, Leopoldo Torres; Secretário Geral, Júlio Martins de Araújo; Secretário Adjunto, Carlos Garcia Cohem; Tesoureiro, Francisco João Moga; 1.º Vogal, António Monteiro; 2.º Vogal, Joaquim Francisco Silva.

Conselho Fiscal — Presidente, Mário de Sousa Diniz; Secretário, Vítor Afonso; Relator, António da Conceição Coimbra.

Á nova Direcção do «Orfanato dos Ferroviários da C. P.», cuja sede se encontra instalada na rua de Santo António da Glória, 29-1.º, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

Admissão de crianças

A Direcção do Orfanato comunica que até 28 de Fevereiro de 1943, se aceitam requerimentos para admissão de crianças nesta instituição, de ambos os sexos, filhas de sócios falecidos.

Podem também requerer a sua admissão, sem prejuízo dos preferentes, os orfãos dos ferroviários que nunca tivessem sido filiados d'este organismo.

A agricultura nos Caminhos de Ferro Alemães

Há muitos anos que nos caminhos de ferro vêm sendo aproveitados agricolalemente as faixas de terra, que formam o limite com as linhas férreas. A superfície total das faixas, corresponde a uma área de 340.000 geiras de terra. As linhas são confiadas aos ferroviários, por um insignificante preço de arrendamento. Hoje, existem na Alemanha nada menos de 2.600 associações de «ferroviários lavradores», cujas funções estão centralizadas no «Agrupamento Nacional de Agricultura nos Caminhos de Ferro». Nas faixas de terra cultivam-se, principalmente, as oleaginosas (por ser um produto importante na campanha da produção) assim como as árvores de fruta; para aumentar o número destas árvores, a Administração dos Caminhos de Ferro, concedeu agora a soma de 1.500.000 marcos. As plantações de amoreiras, cultivadas desde há muitos anos, têm contribuído para fomentar a produção de sêda, e as de roseiras bravas não contribuem menos para a obtenção da vitamina C.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo» n.º 265, 2.ª série, de 12 de Novembro, publica o seguinte:

Gabinete do Ministro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar os estudos realizados e a proposta apresentada pela comissão nomeada por portaria ministerial de 6 de Outubro último para a unificação e reajustamento dos vencimentos e salário do pessoal em serviço nas linhas exploradas presentemente pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Nestes termos, e com o acôrdo da administração da referida emprêsa, fica estabelecido o seguinte:

1.º Os vencimentos e salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas exploradas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro serão os que constam das tabelas anexas a esta portaria.

2.º Sempre que, pela natureza das suas funções, aptidão ou qualidades especiais, qualquer agente mereça remuneração superior à fixada nas tabelas juntas para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida esta diferença, a título de gratificação eventual.

3.º Cessam, a partir de 1 de Dezembro próximo, todos os abonos por diuturnidades.

4.º Pela aplicação das tabelas anexas nenhum funcionário poderá ficar recebendo vencimento inferior ao que actualmente recebe.

5.º A emprêsa procederá à remodelação dos seus quadros de harmonia com as exigências do serviço, devendo a nova organização ser apresentada ao Governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, até ao fim do corrente ano.

6.º Serão definidas em *Ordem de Serviço* da emprêsa, a publicar até 31 de Dezembro próximo, as atribuições e direitos do pessoal do quadro e do auxiliar.

7.º No pessoal auxiliar devem compreender-se duas categorias:

- a) Suplementar;
- b) Adventício.

Na primeira incluir-se-ão os que, devidamente habilitados, estejam preenchendo vagas do quadro em que, por qualquer motivo, não possam, de momento, ser providos.

Na segunda devem incluir-se os que são chamados a prestar serviços eventuais, exigidos pelas necessidades do serviço.

8.º As novas tabelas de vencimentos e salário mínimos entrarão em vigor em 1 de Dezembro próximo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 10 de

Novembro de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco. — O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, Joaquim Trigo de Negreiros.

TABELA I

Vencimentos mensais mínimos do pessoal em serviço nas linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A — Pessoal do quadro

Pessoal superior, de escritório e armazéns

Secretário	2.500\$00
Chefes de serviço	2.000\$00
Sub-chefes de serviço	(a) 1.800\$00
Inspectores	1.500\$00
Chiefs de secção	1.200\$00

(a) Rectificada esta importância para 1.600\$00, no «Diário do Governo» 2.ª série, de 13 de Novembro de 1942

Escrivários:

Principais	1.000\$00
De 1.ª classe	900\$00
De 2.ª classe	800\$00

Amanuenses:

De 1.ª classe	700\$00
De 2.ª classe	600\$00
De 3.ª classe	500\$00

Desenhador de 2.ª classe	900\$00
Fiel,	550\$00
Fiel ajudante	400\$00

Pessoal menor

Continuos:

De 1.ª classe	550\$00
De 2.ª classe	500\$00

Serventes	400\$00
---------------------	---------

Pessoal de estação

Chefes de estação:

De 1.ª classe	850\$00
De 2.ª classe	700\$00
De 3.ª classe	650\$00

Factores:

De 1.ª classe	600\$00
De 2.ª classe	550\$00
De 3.ª classe	500\$00

Aspirantes de estação	450\$00
---------------------------------	---------

Capatazes de manobras	500\$00
---------------------------------	---------

Agulheiros	450\$00
----------------------	---------

Carregadores :	
----------------	--

De 1.ª classe	400\$00
De 2.ª classe	350\$00

Guardas	400\$00 a 450\$00
-------------------	-------------------

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Pessoal de trens e revisão de bilhetes

Condutores:

De 1.ª classe	650\$00
De 2.ª classe	600\$00

Guarda-freios:

De 1.ª classe	500\$00
De 2.ª classe	450\$00

Revisores:

De 1.ª classe	600\$00
De 2.ª classe	550\$00

Pessoal de máquinas, limpeza e revisão de material

Maquinistas:

De 1.ª classe	800\$00
De 2.ª classe	700\$00
De 3.ª classe	650\$00

Fogueiros:

De 1.ª classe	600\$00
De 2.ª classe	550\$00
De 3.ª classe	500\$00

Motorista:

Motorista	650\$00
---------------------	---------

Limpadores:

De 1.ª classe	450\$00
De 2.ª classe	400\$00

Revisores de material:

De 1.ª classe	650\$00
De 2.ª classe	600\$00

Pessoal de telefones e instalações eléctricas

Encarregado	700\$00
-----------------------	---------

Pessoal de vias e obras

Capatazes:

Gerais	800\$00
De distrito	700\$00
De partido	600\$00

Assentadores:

De 1.ª classe	550\$00
De 2.ª classe	450\$00
De 3.ª classe	400\$00

Guardas de passagem de nível	200\$00 ou 250\$00
--	--------------------

B — Pessoal auxiliar

Praticante de escritório (a)	250\$00 a 450\$00
--	-------------------

(a) Os actuais mantêm-se no quadro.

TABELA II

Tabela de salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

1) Para os operários e trabalhadores o salário mínimo diário será de 10\$.

2) Para o pessoal pertencente ao quadro os salários actuais serão aumentados da segunda forma, sem prejuízo do disposto na alínea anterior:

Um mínimo de 2\$ diários para os salários iguais ou inferiores a 25\$;

Um mínimo de 1\$ diário para os salários superiores a 25\$.

3) Para o pessoal auxiliar os salários actuais serão aumentados de um mínimo de 2\$ diários, desde que tenham mais de um ano de serviço na empresa.

O «Diário do Governo» n.º 257, 2.ª série, de 3 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado da Corporações e Previdência Social, que seja nomeada a seguinte comissão, para, dentro do prazo de quarenta e cinco dias, estudar e propor a mais justa solução para o problema da unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal em serviço nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

Engenheiro Mário Dias Trigo, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá como presidente.

Dr. José Carlos Ferreira, assistente da secção social do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência.

Engenheiro Luiz de Novais Guedes Rebêlo, administrador delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 258, de 4 de Novembro, publica o seguinte:

Relação de promoções efectuadas no pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado que ficou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.º do artigo 15.º do contrato de arrendamento, de 11 de Março de 1927 (Das rídes do Sul e Sueste e do Minho e Douro).

O «Diário do Governo», n.º 261, de 7 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Régio Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro,

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOATELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

outorgue, em nome do referido Ministro, no contrato a celebrar com a firma Bastiam & Costa, Limitada, para o aluguer de oito vagões de material da linha do Vale do Lima, pela importância anual de 45.760\$00.

O «Diário do Governo», n.º 272, de 20 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras e Comunicações, aprovar o auto de recepção definitiva do fornecimento de uma instalação completa de cromar, niquelar, oxidar e cobreiar, destinada às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicado à firma Siemens, Companhia de Electricidade, por contrato de 25 de Fevereiro de 1937, pela importância de 67.400\$00, e bem assim considerar a referida firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do citado contrato.

O «Diário do Governo», n.º 280, 2.ª série, de 30 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada, provisoriamente, a seguinte conta de garantia de anuidades (juros e amortização):

Da linha férrea de Boavista à Trindade, apresenta pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 2.º semestre do ano em decurso (período de 1 de Julho a 21 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 606.725\$25;

Da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela mesma Companhia, relativa ao mesmo período e que lhe seja paga a quantia de 818.807\$25.

O «Diário do Governo», n.º 263, 1.ª série, de 15 de Novembro, publica o seguinte:

Portaria n.º 10.253

Para atenuar, na medida do possível, os inconvenientes derivados das actuais dificuldades de transporte por estrada dos centros de produção para as estações de caminhos de ferro ou destas para os locais de consumo, por vezes muito afastados: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, nos termos do artigo 2.º do decreto n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, seja ampliado para quarenta e oito horas o prazo de armazenagem gratuita previsto no artigo 7.º da tarifa de despesas acessórias, aprovada por portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, para todos os transportes efectuados por caminho de ferro em regime de velocidade.

Ficam excluídos desta disposição os géneros sujeitos a fácil deterioração, a que se refere o § 1.º do artigo 114.º da tarifa geral em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 276, 2.ª série, de 25 de Novembro, publica o seguinte:

Repartição de Estatística, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público, realizado em 6 do corrente mês, para arrematação da empreitada n.º 49 de execução da variante da linha férrea do Sil, entre os quilómetros 153.951,80 e 170.770,95, para supressão da reversão de Beja, adjudicar

Madrid vai ter novos carros "electricos" e "trolley-omnibus"

Segundo declaração dos técnicos municipais que realizaram, recentemente, uma viagem à Itália, os cincuenta carros "electricos" adquiridos naquele país, serão entregues pela casa Fiat, a partir do próximo mês de Março. Após estes, serão entregues os "trolley-omnibus".

A linha dos "trolley-omnibus" terá, segundo o projecto aprovado, o itinerário seguinte: Praça de Espanha, avenida de José António, Marquez de Valdeiglesias, Infantas, praça do Rei, Barquilla, Conde de Xiquena, Argensola, Zurbano, Marquês do Riscal, Lista, Cartagena, Julian Marin, praça de Touros e vice-versa.

Assistência social dos Caminhos de Ferro do Reich

Por determinação do Ministro das Comunicações do Reich, vai ser agora definitivamente regulada a organização da assistência social dos Caminhos de Ferro. Será criada uma repartição central para fins sociais e de pessoal, que teve a sua origem numa outra, até agora instalada junto da Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães, em Berlim.

Para a nova repartição transitam o fornecimento de tudo que for necessário à comunidade, a protecção higiénica desta e da família, e outros problemas de ordem social.

Um túnel debaixo do Canal da Mancha

Segundo notícia um jornal de Amsterdão, inaugurou-se, recentemente, em Velsen, na presença de representantes das autoridades holandesas, a construção dum túnel sob o Canal da Mancha. Trata-se da realização de um grande projecto, cuja primeira parte estará concluída em 1943.

Ignoramos as características desse túnel, o seu objectivo e o seu terminus, visto que é bastante sumária a informação dada pela imprensa holandesa.

a mencionada empreitada a José Pinto Caeiro, pela importância de 2.511.000\$00.

O «Diário do Governo», n.º 277, 2.ª série, de 26 de Novembro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 20 do corrente, foi aprovado o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, no qual se anuncia o transporte de mercadorias em combóios especiais do mínimo de catorze vagões com carga completa ou pagando como tal, pelos preços e condições que dêle constam.