

10.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Maio de 1943

Número 1330

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, 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



VALE DO VOUGA

Ponte de S. Tiago que liga as linhas do Vouga entre Sarnada e Paradela

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — 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 no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1330

16—MAIO—1943

ANO LIV

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-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

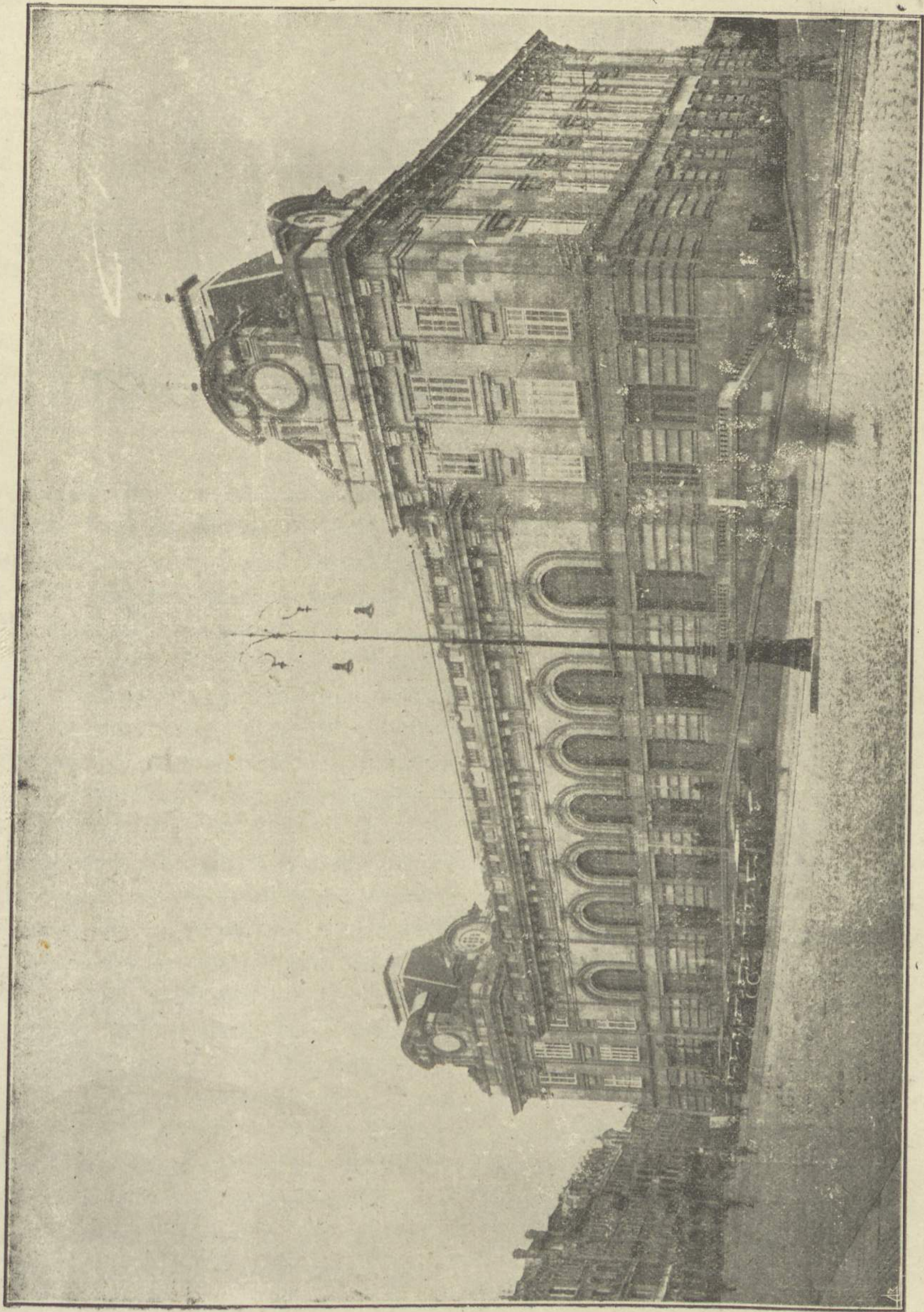
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MÁNITTO 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
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS



S U M Á R I O

Foto, Fachada principal da Estação de S. Bento	271
Direcção Geral de Caminhos de Ferro	273
A Guerra e os Caminhos de Ferro	274
Festa de confraternização dos oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	275
Primeira Exposição Bibliográfica de Turismo e Propaganda de Portugal	277
Indústria de Seguros	277
Vida Ferroviária, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	278
Ha 30-anos	280
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira	280
Minas de carvão de Rio Maior	280
Espectáculos, Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	281
Parte Oficial	283



P O R T O — Fachada principal da Estação de S. Bento

DIRECÇÃO GERAL

DE

Caminhos de Ferro

RELATÓRIO REFERENTE AO ANO DE 1941

ESTÁ publicado o relatório referente ao ano de 1941 da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. É um compacto volume de 226 páginas, que se leem com o maior interesse. Mesmo quem fôr leigo no assunto não deixará de o folhear com curiosidade, pois numerosas gravuras, que ilustram o texto e documentam os melhoramentos mais importantes ultimamente efectuados, cativam os olhos, levando-nos à persuasão de que nos caminhos de ferro nacionais se procura fazer obra de beleza. E essa obra de beleza realizou-se, e superiormente, com efeito, não só pelo lado architectónico mas, também, sob o ponto de vista decorativo. Os painéis de azulejos, com motivos regionais e históricos, que ennobrecem, no interior, a Estação de Vila Viçosa, e os que, nas fachadas externas, alegam e enriquecem o seu aspecto, constituem autênticas obras de arte.

As duas primeiras páginas do Relatório são subscritas pelo sr. Engenheiro Director Geral Rogério Vasco Ramalho. Os capítulos sobre Serviços Gerais (1.^a Repartição), Exploração e estatística (2.^a Repartição), Material circulante (3.^a Repartição) e Estudos, Via e Obras (4.^a Repartição) foram elaborados pelos seus respectivos chefes: srs. Engenheiros José Gromnwell Comossa Pinto (até 4-X-41) e Mário Dias Trigo (desde 11-XI-41), Hermínio

Soares da Costa e Sousa, Ernesto de Oliveira Rocha e Rodrigo Severiano do Vale Monteiro.

Vamos tentar resumir com a maior clareza o notável Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Na Repartição de Serviços Gerais houve grande actividade, pois só na secção de Expediente foram expedidos 3.361 ofícios, referentes a pessoal e arquivo, contratos de concessão e arrendamento, transgressões e acidentes e contabilidade e tesouraria. Na secção de Pessoal, registou-se, para preenchimento de vagas, três promoções e três admissões, por concurso documental e de provas práticas, a nomeação de um engenheiro civil no cargo de chefe de 1.^a Repartição. Nos concursos realizados para promoção a 1.^o oficial, foram classificados 2 candidatos, e no concurso para 2.^o oficial foram classificados 6 candidatos. Foi intenso o trabalho realizado na Secção de Arquivos, tendo-se iniciado o trabalho de organização dos 47.300 pastas biográficas do pessoal.

No que se refere à Exploração e Estatística (2.^a Repartição) o Relatório oferece-nos um capítulo de alto interesse. Começa por nos ilucidar que tendo-se acentuado a irregularidade de abastecimentos de carvões estrangeiros, o que forçou as Empresas a recorrer ao emprêgo de combustíveis nacionais,

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXXIII

«E. T.» diz que a Emissora de Kalundboy anunciou que foram feitas tentativas para destruir linhas férreas em vários pontos da Dinamarca, de que resultaram estragos materiais. A rádio sueca informou que o principal caminho de ferro visado foi o Esbjerg.

— «R. R.» em telegrama de Aucara diz que comunicam do Teherão, que outra comissão de peritos norte-americanos chegou do Irão. Esta nova comissão é oficialmente encarregada de estudar a possibilidade de conceder fornecimentos de material ferroviário ao Irão, sobre a base da lei «empréstimo e arrendamento». Segundo os círculos políticos iranianos, em troca destes fornecimentos os Estados-Unidos exigiram a fiscalização dos caminhos de ferro do Irão. Se a comissão chegar a um acôrdo com o governo nominal do Teherão as empresas inglesas de construções ferroviárias,

que não estão já em condições do receber material, serão, assim, definitiva e completamente suplantadas pelas empresas norte-americanas.

— «E. T.» em telegrama de Londres diz que Rádio Argel anunciou que os alemães deixaram de viajar durante a noite, nos Balcãs, por causa dos constantes actos de sabotagem nos caminhos de ferro. Mesmo durante o dia, não podem viajar senão com uma forte guarda militar. Acrescenta que o locutor informou que os combóios descarriam às dezenas e nas linhas Zemun-Zagreb e Belgrado-Nish, a circulação ferroviária é muito deficiente e não obedece a horários.

— «E. T.» em telegrama de Londres diz que foi oficialmente declarado que fotografias de Berlim, depois do «raid» de R. A. F.» em 1 de Março, confirmam que foram causados grandes estragos pelos incêndios, nas fábricas, que, em número de 30, sofreram prejuízos maiores nas oficinas de caminhos de ferro contíguas à estação de distribuição de mercadorias de Tempelhof, numa extensão de onze hectares.

— «E. T.» em telegrama de Chung-King, diz que um comunicado chinês anuncia que os chineses atacaram, em 27 de Março, a linha férrea Pequim-Hankao, em 2 pontos, cortando-a próximo de Hwaywan, cerca de 45 quilómetros a noroeste de Hankao. Foram também destruídas algumas secções da grande estrada para Hwaywan.

houve, necessariamente, de ser reduzido. Em consequência dessa redução foram suprimidos alguns comboios e modificaram-se as marchas de outros. Dentro desta orientação — acrescenta o Relatório — alargou-se o princípio do transporte mixto, atrelando carruagens a combóios de mercadorias e fazendo transportar mercadorias em combóios de passageiros, com o objectivo de aproveitar ao máximo a capacidade de tracção.

Vemos também que a remodelação tarifária foi feita criteriosamente, tendo-se suprimido as bonificações de que só desfrutavam os grandes usuários do caminho de ferro e uniformizando-se tanto quanto possível as reduções previstas em Tarifas Especiais, corrigindo-se assim as que se mostravam incompatíveis com as circunstâncias do momento.

O capítulo que diz respeito a Material Circulante também nos oferece especial interesse. Foi completado o apetrechamento das

Oficinas Gerais do Barreiro; importaram-se, ao abrigo do decreto n.º 13.829, vários materiais que não se fabricavam no País; fizeram-se diversas experiências de funcionamento de 212 locomotivas e 5 automotoras; procedeu-se a reparações de conservação a que foi sujeito o material circulante das diversas Empresas.

O capítulo «Via e Obras» apresenta-nos um panorama vasto dos melhoramentos realizados ou levados a conclusão, durante o ano de 1941, em Portalegre, Estremoz, Évora, Contumil, Albufeira, Beja, Vila Real de Santo António, etc.

É um resumo. Um resumo muito imperfeito. Mas, queremos crêr, as linhas que deixamos acima darão uma idéa do que foi a grande actividade dos nossos caminhos de ferro e suscitarão no leitor interessado no assunto a curiosidade de folhear, com vagar, as duzentas e tantas páginas deste Relatório.



Festa de confraternização

dos oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro,

no 24.º aniversário do seu regresso a Portugal

No Domingo, 2 do corrente, reuniram-se, como havíamos anunciado, no Restaurante «Floresta do Ginjal», em almoço de confraternização, os oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fizeram parte do C. E. P. a França.

Foi uma das mais animadas festas, na qual, como nas anteriores, não houve a mais pequena nota discordante ou qualquer incidente a lamentar.

Hoje, como ontem, os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, mostram-se disciplinados. Mas todos se sentem à vontade. Estão numa festa de família. O sr. general Raúl Esteves, que, há 24 anos, era capitão, e seu comandante, não é, apenas, um oficial respeitado, mas uma pessoa muito querida. E é o sr. general Raúl Esteves quem preside mais uma vez à festa de confraternização dos antigos combatentes da grande guerra. E, pelo seu carácter e pelo seu espírito patriótico, não há no país festa igual.

Durante o almoço, fez-se ouvir em vários números a magnífica orquestra «Ateneu Ferroviário Jazz». A música popular portuguesa, principalmente, entusiasmou a assistência. Algumas vozes se fizeram ouvir, para recordar horas de ansiedade e de heroísmo passadas há vinte e cinco anos. Falou em primeiro lugar o sr. major Leal de Faria, presidente da Comissão Executiva da festa. Reproduzimos, por isso, na íntegra, o seu eloquente discurso:

«Meus amigos:

Quiz a Divina Providência, ou o Destino, ou a força das circunstâncias ou, talvez e somente, o sr. general Raúl Esteves, que seja eu o presidente da comissão organizadora desta festa, presidente muitíssimo honorário, mas presidente de facto e assim cabe-me a honra de ter a incumbência de lhes dar as boas-vindas.

E é com o maior prazer que me desempenho dessa incumbência, apenas lastimando que o Criador me não tenha prendado com os dotes oratórios que devem ser inerentes à função e indispensáveis ao seu bom desempenho.



O B. S. C. F. após a sua chegada a Aire sur la Lys

Mas cada um dá o que tem e a mais não é obrigado, por isso que me seja relevada a deficiência da perlenga.

Não tendo geito para discursos não é, certamente, a circunstância de ter de falar aqui que me dá prazer.

O que me dá prazer, falando nesta festa em nome da comissão que a organizou é o reconhecimento de que, assim, sempre faço alguma coisa no seio da comissão a que presido e isso, incontestavelmente, é-me muito agradável.

Cá estou, pois, em nome dessa comissão e no meu nome pessoal a apresentar as nossas, boas-vindas a todos que concorrem a esta reunião e a manifestar-lhes a enorme alegria que sentimos por vermos reunida, mais uma vez, uma boa porção dos componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

E constato com desvanecimento que à festa de hoje corre um número de camaradas consideravelmente superior àquele que habitualmente se reunia nas festas idênticas que em anos passados foram levadas a efeito.

É realmente consolador ver que ainda há neste mundo umas centenas de homens que se estimam!

Pois é a estima que nos une que faz convergir de todos os pontos do País ao local onde se realiza a nossa festa tradicional um grande número daqueles que há 26 anos — fazendo parte do B. S. C. F. — de Lisboa partiram, cantando, para irem bater-se em França e partiram de Brest para a «frente» num combóio que êles enfeitaram com verdura.

É a estima que nos liga que nos faz reunir todos os anos, com o único fim de nos vermos mais uma vez para, juntos, recordarmos e revivermos aqueles momentos onde foi cimentada a indestrutível amizade que existe entre nós e que, sem pejo, apregoamos pública e ostensivamente.

E que isto é uma raridade prova-o a circunstância de ser a reunião anual dos componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro a única festa, no género, que existe no País.

Sei de reuniões de oficiais de várias unidades, comemorando campanhas; sei de reuniões de praças que as comemoram também, mas, como esta, não tem havido nenhuma.

É que é realmente consolador ver na mesma mesa, numa enternecedora manifestação de camaradagem e amizade, desde o antigo comandante — hoje general — até o soldado, reunidas umas centenas dos homens que há 26 anos se juntaram pela primeira vez para irem fora do País honrar o nome da sua querida Pátria, numa guerra quasi mundial, guerra que a nossa imaginação previa altamente benéfica para o mundo e que afinal — em face dos acontecimentos mundiais bem conhecidos — temos de tristemente reconhecer que não serviu para nada de bom.

Na perturbada época que atravessamos, época em que as mais variadas ideias se entrecrocavam, em que as dificuldades da vida são tremendas, dificuldades de toda a ordem, particulares — individuais e colectivas — umas; oficiais outras; em que os nervos entram a vibrar intensamente logo que se começa o trabalho do dia que desponta; é repouso, é confortável, é delicioso passar umas horas tranquilas num meio como este onde nos encontramos, porque, aqui, temos a certeza de que entre todos existe, pelo menos, um sentimento comum, pacífico, calmo, bondoso: a amizade que nos une, que dura há 26 anos e que só desaparecerá quando sobre a Terra deixar de haver sobreviventes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Não sei se esta festa é compreendida pelas novas gerações.

Não deve ser, porque a mentalidade dos que hoje têm a idade que nós tínhamos em 1917 é bastante diferente da que tínhamos então.

Não sei qual delas é melhor: se a nossa, se a deles; sei apenas que é diferente.

Eu, pela minha parte, tenho procurado que seja bem compreendida pelos meus filhos e por todos os jovens a quem descrevo as festas anuais do nosso Batalhão.

É que não me canço de o dizer

Reuniões às quais concorrem anualmente alguns centos de homens que se estimam há 26 anos, muitos dos quais vêm de «longes Terras»; onde estão representadas todas as classes sociais, homens que compunham toda a escala hierárquica da unidade militar a que pertenceram, que se abraçam quando aqui se encontram, que se respeitam; reuniões assim são raríssimas, para não dizer que são únicas as nossas.

Pode-se até aplicar-lhes, parafraseando-os, os tão conhecidos versos:

É mais fácil com uma mão
Dez estrelas agarrar,
Reduzir o mundo a grude,
Mas festa com tal virtude
Não é fácil encontrar.

E elas continuarão até que desapareça o último dos sobreviventes do nosso Batalhão. E faço votos para que, enquanto êle existir, em todos os dias dois ou três de Maio dos anos que êle durar além do penúltimo dos sobreviventes vá sozinho jantar a um restaurante, com o seu emblema posto, em homenagem aos desaparecidos camaradas do seu antigo Batalhão e à tradição do mesmo. Imaginemos que é o nosso Freitas êsse sobrevivente.

Se for êle, espero que não deixará de levar consigo o seu célebre cornetim e que, à sobremesa, se tiver forças para isso, tocará a «Madelon» e depois o sinal do B. S. C. F. seguido do toque de sentido.

E tenho a certeza de que se assim suceder êle não poderá tocar mais nada porque as lágrimas e a comoção não lho permitirão.

Meu general:

A Comissão organizadora desta reunião apresenta a V. Ex.^a as suas saudações e agradece-lhe todo o valioso auxílio que V. Ex.^a lhe dispensou para poder levar a bom termo a missão que lhe competia.

E porque é uma verdade, eu quero informar os nossos camaradas de que é ao sr. general Raúl Esteves que se deve a realização da festa dêste ano, pois foi S. Ex.^a que fez desaparecer a hesitação da comissão em realizá-la.

Estou certo, portanto, que interpreto o sentir de todos os presentes apresentando a V. Ex.^a, meu general, os nossos agradecimentos pela sua insistência para que esta festa fôsse levada a efeito.

E, devido a V. Ex.^a, aqui estamos mais uma vez reunidos os do «Batalhão do Sempre Fixe».

Para os senhores oficiais dêsse Batalhão vão também as nossas saudações.

Às praças do Batalhão aqui presentes, sargentos, cabos e soldados, apresentamos também, com os nossos cumprimentos de boas-vindas, os nossos agradecimentos pela prontidão com que responderam à chamada, o que, de resto, está nas tradições de disciplina do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Ao senhor comandante do filho dum Batalhão: o actual Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, que nos quíz honrar com a sua comparência, apresento também em nome de todos nós as homenagens do papá e os votos muito sinceros para que êsse Regimento tenha um renome ainda maior do que o do extinto B. S. C. F. e que entre os seus oficiais e praças reine sempre a disciplinada camaradagem e amizade que havia nesse Batalhão.

Honram-nos também com a sua presença alguns representantes da Imprensa.

A êsses apresento também as nossas saudações e os protestos do nosso reconhecimento por todas as facilidades e

auxílio que a Imprensa nos prestou e que muito ajudaram a realização desta festa.

Para terminar, quero apresentar os meus e os vossos agradecimentos aos vogais da comissão de que sou presidente, pois é devido a eles, exclusivamente a eles, que esta festa se realiza.

Faço muito gostosamente esta declaração porque não tenho por costume enfeitar-me com ornamentos que me não pertencem e porque a César deve ser dado o que de César é.

É exclusivamente devido à tenacidade e dedicação do sr. major Rosa Bastos e dos nossos amigos Ornellas, Bandeira, Camarinhas, Freitas e Cecílio Martins, que foi possível esta reunião.

Tenho, pois, a certeza de que todos vós estais de acordo em juntar aos meus os vossos justíssimos agradecimentos e em manifestar a esses nossos camaradas o nosso profundo reconhecimento pelo trabalho dispendido e canceiras sofridas para que mais uma vez se realizasse a nossa festa.

E dito tudo isto peço-lhes que me acompanhem nos brindes que vou fazer:

General Esteves, comandante do Regimento do C. P. e Imprensa. Comissão — Bastos, Ornellas, Bandeira, Camarinhas e Freitas.

E agora, para terminar de vez, mais um brinde. Mas esse não deve ser acompanhado por vós, porque parece mal. Só os vogais da comissão me devem acompanhar:

Brindo por todos quantos acorreram ao apêlo da comissão organizadora e por aqueles dos nossos camaradas que não puderam comparecer mas que — tenho disso a certeza — nesta hora nos acompanham em espírito.

Por uns e por outros, pelas suas felicidades e pelas suas famílias a comissão vai esvasiar as suas taças — aliás copos.

Após o sr. major Leal de Faria, falaram os srs. David da Fonseca Matos, em nome dos antigos combatentes, que actualmente se encontram trabalhando na Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, sargento Guerra, soldado Francisco dos Santos, major Lobão e o ferroviário Pedro de Freitas, membro da comissão do Almôço. Fechou a série dos discursos o sr. general Raúl Esteves, que lembrou o facto de, há precisamente 24 anos, o antigo Batalhão dos Sapadores de Caminhos de Ferro, de que foi comandante, ter regressado a Portugal. A camaradagem nascida e alicerçada nos campos de batalha da Flandres, nunca mais se desfez nem sequer diminuiu nestes 24 anos. O alto exemplo moral que oferecemos, acentuou o ilustre presidente da festa, é uma das maiores certezas de que Portugal, se for preciso, poderá contar de novo com os antigos combatentes dos Sapadores de Caminhos de Ferro.

As palavras quentes, entusiásticas do sr. general Raúl Esteves fizeram vibrar e comover os assistentes, tendo sido aclamados com fervor os nomes de Portugal e do comandante do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Durante um minuto foi guardado silêncio em homenagem à memória dos combatentes falecidos.

Foram recebidos vários telegramas e saudações de entidades que não puderam assistir a esta festa de confraternização.

Primeira Exposição

Bibliográfica de Turismo e Propaganda de Portugal

O Ateneu Comercial de Lisboa vai realizar nos seus salões, de 4 a 18 de Julho do corrente ano, a Primeira Exposição Bibliográfica de Turismo e Propaganda de Portugal.

O Secretariado da Propaganda Nacional, Agência Geral das Colónias e Câmara Municipal de Lisboa deram já o seu apoio a esta iniciativa, que conta já com as seguintes adesões:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Juntas e Comissões Municipais de Turismo de Monte Real, Matosinhos, Évora, Portimão, Figueira da Foz, Guarda, Luso-Bussaco e Covilhã; *Viagem*, revista de Turismo; Câmaras Municipais de Aveiro, Alcobaça, Nazaré, Vila Real de Santo António; Casas da Comarca de Arganil, de Lafões e de Pedrogão Grande; Sociedade de Propaganda de Portugal; Junta Nacional da Cortiça; Livraria Sá da Costa e *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Indústria de Seguros

Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»

Desta Companhia, com sede em Lisboa, recebemos o Relatório da Administração, e os respectivos Balanço e Parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício de 1942. Por este Relatório vemos que a situação da Companhia aumenta de ano para ano o seu grau de prosperidade, tendo a receita processada proveniente da exploração dos diferentes ramos em 1942, sido de 36.755.101\$14. A importância de prémios pagos aos resseguradores pelos excedentes tomados sob a sua responsabilidade foi de 16.772.912\$72, ou seja a percentagem média de 45,630 sobre aquela receita, tendo ascendido a 10.740.145\$98 a importância das indemnizações pagas por sinistros acontecidos durante o exercício, ou seja mais 2.157.661\$05 do que no exercício anterior.

Companhia de Seguros «Tranquilidade»

Recebemos o Relatório e Contas desta Companhia, com sede no Porto, referente ao exercício de 1942, isto é ao seu 71.º ano de actividade, pois data de 1871 a sua fundação.

Segundo lemos no Relatório, a receita de prémios, líquida de externos e anulações, atingiu a importância de 59.291 contos, a maior produção realizada, até hoje, por qualquer companhia em Portugal.

Os sinistros durante o ano de 1942 totalizaram 12.103.768\$76, tendo a Companhia pago de contribuições 4.570.381\$22, incluindo o imposto sobre lucros extraordinários da guerra.

Vida Ferroviária

O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e a benemerência do seu Orfanato

AO fecharmos, no último número da *Gazeta*, o nosso artigo sobre a vida ferroviária no Barreiro, sua admirável organização e seu espírito de classe, dissemos: «Espírito de classe é sempre, deve ser sempre espírito de família. E é, na verdade, uma grande e nobre família a classe ferroviária do Barreiro, como continuaremos a ver no nosso próximo artigo». O «Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e o Orfanato», que recolhe e educa, até aos 18 anos de idade, os filhos e as filhas dos ferroviários, são, efectivamente, dois exemplos, da mais alta beleza moral, dêsse espírito de classe e dêsse sentimento solidário de família.

Data de 1924 a fundação do «Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste», por Alvará de 9 de Maio, tendo os estatutos sido aprovados em sessão da Assembleia Geral de 11 de Dezembro de 1923. Para instrução dos leitores que, porventura, ignorem a finalidade desta instituição ferroviária, passamos a transcrever os dois primeiros artigos:

1.º — É fundada, e regida pelas disposições destes estatutos, uma Associação de instrução e beneficência denominada: «Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste».

2.º — A sua sede é na vila do Barreiro e os seus fins são:

a) Criar o internato e semi-internato para os filhos de ambos os sexos, dos sócios falecidos, que necessitem dêste auxílio. Além dos filhos dos sócios, poderão também gosar dos mesmos benefícios os filhos menores ou legitimados dos empregados, das linhas férreas do Sul e Sueste, que tenham falecido por desastre no exercício das suas funções, logo que seja conhecida a sua indigência pela Direcção do Instituto;

b) Estabelecer cursos literários e profissionais difundindo o ensino de conhecimentos úteis, que habilitem os filhos legítimos e legitimados dos sócios de forma a, na idade própria, poderem

angariar os meios de subsistência necessários em profissão honesta e, em especial, no desempenho de serviços de caminhos de ferro;

c) Melhorar quanto possível as condições físicas e mentais dos seus pupilos, por meio duma boa higiene, alimentação e habitação.

Fundado o Instituto, que é mantido com as receitas provenientes da cotização voluntária dos ferroviários do Sul e Sueste, organizaram-se as primeiras aulas e começou-se a tra-



Alguns dos 34 internados, regentes e directores do «Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste»

balhar para que o Internato fôsse uma realidade e desempenhasse, conforme a letra dos seus estatutos, a sua benemérita missão.

Foi também na companhia do sr. Mateus Gregório da Cruz que visitámos as instalações do Instituto e as do Orfanato.

— Quando para aqui vim, em 1937, — informamos o sr. Mateus da Cruz, na qualidade de vice-presidente do Instituto, com o sr. Bento Rodrigues Amaro, digno Inspector da Exploração dos Caminhos de Ferro, no cargo da Presidência, as aulas limitavam-se apenas a Instrução Primária, sob a direcção de uma professora-regente. As aulas eram mixtas e, a-pesar disso, a frequência era diminuta. A nova Comissão Administrativa propôz-se desenvolver a secção de Instrução Primária, para que os seus benefícios se estendessem a uma mais ampla população escolar. O sr. dr. Carneiro Pacheco, ao tempo Ministro da Educação Nacional, e actualmente nosso Embaixador em Roma, visitou um dia o nosso Instituto e retirou-se levando as melhores impressões a tal ponto que não teve dúvida em nomear para aqui duas professoras oficiais pagas pelo Estado. Há que considerar, pois, o sr. dr. Carneiro Pacheco um dos mais ilustres colaboradores da obra social do Instituto.

Há quatro anos — continua o sr. Mateus da Cruz — o Instituto alargou consideravelmente a esfera da sua acção cultural. Fundou-se um Curso Profissional, onde se matricularam 18 alunos. Esse Curso, devido à sua organização e à escolha feliz do corpo docente, goza hoje de maior prestígio estando agora inscritos nas suas aulas 180 alunos. Além dêsse, temos também um Curso liceal feminino, frequentado por 23 meninas e dirigido pela professora, sr.^a D. Júlia da Soledade Antunes Franco. Essas alunas têm obtido nos exames nos liceus de Lisboa e Setúbal boas classificações.

Visitámos com interesse justificado todas as dependências do Instituto: o gabinete da Direcção, a sala de leitura e biblioteca, a aula de desenho de máquinas, as aulas de instrução primária, onde, à noite, funcionam as aulas do Curso profissional.

O Barreiro, como dissémos no nosso artigo anterior, é uma vila populosa. Muitas cidades, e algumas delas capitais de distrito, não atingem metade da sua população. Só ferroviários, há para cima de 1.400. E a frequência do Instituto, no Curso profissional, de 180 alunos, é um índice não só da sua importante população mas também da necessidade de ali se criar uma Escola Industrial e Comercial. Além das indústrias de caminhos de ferro, das fábricas da C. U. F. e de cortiça, de serralharia, o comércio faz-se em grande escala. E não admira. O Barreiro é quasi uma cidade e está ligado, pelo caminho de ferro e por estradas, a várias outras vilas populosas. Dentro

de poucos anos, o número dos seus habitantes subirá a 30 mil. E tudo isso justifica à sociedade a montagem de uma Escola Industrial e Comercial. Há números e factos que são de uma grande eloquência. Os 180 alunos que frequentam actualmente as aulas do «Instituto Ferroviário» estão possuídos dessa eloquência. Faz-se mister que a iniciativa do Estado vá ao encontro da iniciativa particular.

Que o Instituto desempenha notavelmente a sua missão, não nos restam dúvidas. O Governo já reconheceu os seus serviços e consagrou-os dando-lhe o grau de Oficial de Ordem de Instrução Pública, aos 6 de Janeiro de 1940. É com justo orgulho e gratidão que os ferroviários do Barreiro lembram o facto.

Passemos agora à secção onde funciona o Orfanato. Trinta e quatro orfãos, de ambos os sexos, encontram abrigo e amparo actualmente nessa casa, que procura ser o lar dos que o perderam. Uma senhora, culta, inteligente e bondosa, D. Berta de Melo e Brito, dirige o Orfanato. Os internados respeitam-na e adoram-na. Têm nela a mãe que perderam. E encontrámos tudo na melhor ordem e aceio. Por sua vez o jardim, em volta, é uma nota de alegria e saúde.

Os pupilos não se sentem ali de modo algum exilados ou prisioneiros, porque, ao mesmo tempo que lhes é imposta a disciplina, não lhes é proibida a alegria. O Orfanato é um segundo lar.

As crianças entram para ali aos 8 anos e saem aos 18, com um curso qualquer, segundo as suas aptidões. Há sempre o cuidado, após o exame de instrução primária, de lhes ensinar um ofício, ou de lhes facilitar um curso. Alguns exemplos dêsse interesse pelo destino dos internados: Uma aluna completou o ano passado o curso comercial e, recomendada pelo Instituto, entrou logo para os escritórios da União Fabril, onde é muito considerada. Dois rapazes, que foram dos mais estudiosos, são hoje aviadores mecânicos. Algumas meninas encontram-se habilitadas com o curso de dactilografia. Outras estão a estudar corte e costura.

Mas o internado do Orfanato, ao atingir os 18 anos, não entra na vida prática apenas com o ofício que aprendeu ou o diploma do curso que frequentou: tudo que, durante o seu internamento, ganhou e recebeu, foi acumulado, em seu nome, em caderneta própria, na Caixa Geral de Depósitos, e é-lhe entregue integralmente à saída.

Admirável organização é esta, como, em rápidas palavras, acabamos de ver. Não há exemplo de mais firme e alta solidariedade. Ou não fôsse a classe ferroviária uma verdadeira família.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Maio de 1893)

Os negocios da Companhia Real

Approxima-se, segundo é de crer, a solução do problema pendente para a regularisação da situação d'esta companhia, havendo todas as esperanças de que em breve esta antiga questão seja resolvida pela fôrma mais favoravel aos grandes interesses publicos e particulares que com ella se prendem.

Na noite de 3 do corrente, foi recebida pelo sr. ministro das obras publicas, uma commissão do conselho da administração da companhia, composta dos srs. Pereira Carrilho, presidente, Conde de S. Januario, Marquez de Fontes, Carlos Eugenio de Almeida, Santiago Gouveia, Victorino Vaz e D. Jorge de Mello, a qual lhe apresentou os documentos de todos os accordos provisorios que o mesmo conselho tem realisado com os credores, com as companhias hespanholas e com os representantes dos obrigatarios, documentos que facilitarão ao nobre ministro o estudo do meio de resolver a questão, na parte que interessa ao crédito do estado sobre a companhia.

O sr. ministro prometteu auxiliar quanto lhe seja possivel a reconstituição da companhia, estudando com a brevidade que o caso requer as resoluções que convenha tomar em definitivo sobre os referidos accordos celebrados.

Falla-se em que a regularisação da divida da companhia ao Estado poderia basear-se em receber este a importancia do seu crédito em obrigações privilegiadas.

Linhas portuguezas

Novos tramways — Foi concedida ao sr. Narciso Teixeira Martins Ferro licença para construir e explorar uma linha ferrea americana com tracção animal, entre a avenida esquerda da ponte de Villa Nova de Gaia e as Vendas de Grijó, e entre a estrada real n.º 10, pela qual segue esta linha, e a ponte de Tabuaços.

Estação da Torre das Vargens — Tambem foi já approvado o projecto de alargamento d'esta estação, para a installação de um bufete em boas condições de offerecer toda a commodidade aos passageiros que teem que esperar n'aquella estação os comboios para seguirem da linha de leste para o ramal de Caceres ou vice-versa.

Abrantes — Estão muito adiantados os trabalhos de ampliação d'esta estação, trabalhos indispensaveis e previstos no projecto de construcção da linha da Beira Baixa.

Fica uma bella estação a que dá grande elegancia a sua larga plataforma de passageiros e a marquise que cobre as duas vias.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira

Um telegrama da E. T., com data de Londres 21, informa que os lucros líquidos da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira, para o ano que terminou em 30 de Setembro de 1942, foram de 100.176 libras, contra 99.011. O dividendo a distribuir é, novamente, de dois xelins, por acção.

As Minas de carvão de RIO MAIOR

ainda antes do fim do ano

**começam a abastecer o país
com 500 toneladas diárias**

O carvão das minas de Rio Maior, embora não seja rico em poder calorífero, poderá, todavia, logo que seja possível intensificar a sua extracção, ser queimado em condições de êxito, tanto nas centrais electricas das Companhias Reunidas, Carris e Setubal, como no fábriço de gás em Lisboa, do que resultará não só o aumento dos recursos nacionais de combustíveis, mas também a diminuição das probabilidades de falta de energia electrica e de gás na capital e naquela cidade.

Com o fim de permitir a intensificação da extracção de linhite e o seu escoamento para Lisboa e Setubal, e, por ventura, para outros pontos do país, está a proceder-se à construcção do caminho de ferro mineiro, que ligará Rio Maior com a linha da C. P., no vale de Santarem. Êste caminho de ferro, construido de via larga para evitar no vale de Santarem o transbordo do carvão, constirue uma louvavel previnência do governo, destinada a aproveitar os recursos nacionais neste período de dificuldades e falta de combustíveis. Êste empreendimento é levado a efeito a expensas da Comissão Reguladora do Comércio de Carvões, que, para isso, contraiu um avultado empréstimo na Caixa Geral de Depósitos.

A empreitada referente às terraplanagens foi concedida á firma Waldemar d'Orey, a qual tem neste momento em actividade perto de oitocentos operários e se comprometeu a concluir a obra até 31 de Outubro do corrente ano.

Tanto as obras como as minas foram visitadas recentemente pelos srs. Ministro da Economia e Sub-secretário de Estado do Comércio e Indústria. Os srs. dr. Rafael Duque e engenheiro Ferreira Dias fizeram-se acompanhar dos srs. engenheiros Castro e Sola, director geral de Minas e Serviços Geológicos, Magalhães Ramalho, presidente da Comissão Reguladora do Comércio de Carvões e dos seus secretários srs. dr. Castilho Rodrigues e engenheiro Ferreira do Amaral. A visita começou pelas obras do caminho de ferro, de cujo projecto é autor o distinto engenheiro sr. José Espregueira Mendes.

É de esperar que, antes do fim do ano, seja possível formar o primeiro combóio que transporte para os centros de consumo as quantidades requeridas de linhite, calculadas em 500 toneladas diárias.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

VARIEDADES — Rompia a Manhã

Faz parte do repertório do «Teatro do Povo» esta interessantíssima peça, cujo enredo é absolutamente popular, mas a que não faltam o equilíbrio e a técnica necessária dentro de uma verdade flagrante.

São 3 actos da autoria de Vasco Mendonça Alves, grande português, que não escreve «burundangas». «Rompia a manhã» tem um fundo bastante moral, pois mostra como uma creada de servir, que anda constantemente a mudar de casas, pode cair na desgraça, se não lhe mostrarem os perigos a que está sujeita. Ao mesmo tempo indica também como um homem que deu um mau passo na vida se pode regenerar pelo amor da Pátria e de uma mulher.

Cremilda de Oliveira, na «Albertina» foi a grande actriz de sempre, interpretando a mãe que sofre com as desgraças do filho. Irene Izidro, artista moderna, esteve esplêndida na «Madalena», mulher boa conselheira e que ama em silêncio, e cujo amor redime um homem. Hortense Luz tem um papelão na «Isabel», creada que muda de casa como quem muda de fato (e ela apresenta uma grande variedade deles). A illustre actriz tira o máximo partido do personagem, quer fazendo rir, quer enternecendo.

Ribeirinho muito correcto no antipático «Luiz», dono de um estabelecimento e que tem «mundos e fundos». Barroso Lopes está bem no «Chico», pois o papel está-lhe a carácter. João Perry foi de grande naturalidade no «Manuel 13».

«Rompia a manhã», teve primitivamente o nome de «Ao péso da cruz» e o papel de «Isabel» foi interpretado por Laura Alves.

TRINDADE — Perola da China

É muito interessante esta fantasia que, em tempos, fêz sucesso no teatro Maria Victória, se não estou em erro, e que de novo volta á ribalta do Trindade. Para a representar foram-se buscar elementos da companhia de Ricardo Covões e outros foram contratados por José Loureiro.

Como se trata de um sonho de um marçano de mercearia, tudo é admitido, desde o sensato ao dispaartado e desde

o real ao irreal. O que é preciso é distrair o público (meúdo e graúdo), dando-lhe belos cenários, bonito guarda roupa e cenas cómicas, que fazem rir.

A crítica da peça está feita. No entanto Fernando Santos, um dos autores, resolveu modernisá-la e actualisá-la, no que nada perdeu. Sòmente recorro com saúde o nome do outro autor—Lino Ferreira, infelizmente não pertencendo ao numero dos vivos.

Também a música de Jaime Mendes e Frederico Valério sofreu alguns acréscimos, com números novos. Os cenários de Salvador, Mergulhão, Serra e Amancio, Baltazar Rodrigues, Reinaldo Martins, vincam, com verdade, os diversos sítios por onde passa a «Perola da China» no seu cativeiro. O guarda roupa dos Ateliers Paiva, é muito bonito, vaporoso e fresco, e ajuda a fazer brilhar os cenários.

Laura Alves é uma pequena cheia de vida e de valor. Por isso não admira que tivesse tirado todo o partido do seu papel «Grão de Bico», que foi creado por Hortense Luz. E como esta última actriz está fazendo o papel de Laura Alves no «Rompia a manhã», segue-se por consequência que se revezaram.

Alvaro Pereira é um cómico magnífico, correcto, consciencioso e sóbrio, imprescindível no género de papeis a que pertence o seu «Zé Maria». A acção da peça vive quasi exclusivamente da representação destes dois personagens.

Luiza Nobre e Alberto Ribeiro, cantando bem, mas, como de costume, «muito parados» na representação. Mina Braga é pena que só tenha um único número a interpretar, pois tem grande habilidade. Maria Cristina sempre azougada e correcta. Violante Montanha, Elisa de Guisette, Madalena Vilaça, muito á vontade, Maria Ema, La Salette de Carvalho, cujo trabalho foi muitíssimo prejudicado pelo ronco de um avião que não deixa ouvir o que a artista diz, Arminda Vidal, cantando bem os fados, Lucy Snow, dansando, Mariana Chagas, Manuel Correia, sempre bom actor, Carlos Barros, João Guerra, António Rosa, Baltazar de Azevedo e Albino Gomes completam o esplêndido conjunto de artistas que interpretam a «Perola da China».

Lina e Salvador, e as massas de conjunto muito certos. Encenação boa de Armando Vasconcelos e Eugenio Salvador.

D. MARIA II — Labirinto

A peça de Manuel Frederico Pressler tem um carácter muito «doentio» e por isso abstenho-me de lhe fazer os respectivos comentários.

APOLO — Alerta está!

Mais outra revista! E sem elas não pode passar o alfacinha. É um prato da sua predilecção. Bem sei que o assunto está completamente esgotado. Todos sabemos isso, mas, em se anunciando a estreia de uma revista, é certo e sabido que o lisboeta está caído no teatro. E assim se explica que, tendo havido no sábado de Aleluia quatro estreias, o público tivesse ido de preferencia ao Apolo.

«Alerta está!» é como as outras, tem números muito bons, tem números bons, tem quadros esplendidos, tem belos cenários e guarda roupa, tem um magnífico desempenho. Até parece a «Bayana» que tem tudo.

São autores da peça do Apolo Alberto Barbosa, um dos homens de teatro mais representados e Amadeu do Vale, que há muito não assinava trabalhos teatrais. E por isso não admira que o brado sugestivo «Alerta está!», mostre claramente que não adormeceram sobre os louros colhidos anteriormente, antes, pelo contrário, velam pelos espectáculos de tão grande agrado para o público.

A música de Raúl Ferrão, Frederico Valério e Carlos Dias, é agradável ao ouvido, mesmo bonita, e isso contribue para valorisar certas passagens do espectáculo. O guarda roupa dos ateliers Paiva, sobrio, fino e vaporoso e os cenários de Baltazar Rodrigues, Cunha e Silva e Duarte, emolduram os quadros. Dêstes destaque o «Sol andaluz» de Baltazar, que é uma magnífica mancha.

A salientar entre os números, os seguintes: Formiga, Beiroa, Pequeno Lord, Alexandrina, Miúdo da Penha, Leiloeiro, Marquez, Zé Micael, Ramboia, Doido, Alexandrino, Velho actor, e o quadro «Severa» transformado em «ópera popular».

No desempenho penho á cabeça Mirita Casimiro. Esta

artista canta, dança, veste-se de homem, monta a cavalo, representa a sério ou com comicidade, dando-nos a impressão de uma actriz completa. Interpreta na perfeição os seus diferentes números.

Vasco Santana e Armando Machado, são dois rabulistas primorosos. Cada papel é uma criação destes dois esplendidos actores, principalmente os de «Leiloeiro» e «Doido», que marcam pela maneira como estão representados e interpretados.

Manuel Santos Carvalho compadria com alegria e sobriedade todo o espectáculo. Ema de Oliveira dá graça ás suas rábulas, interpretando-as de forma especial.

Maria Salomé e Branca Saldanha são duas raparigas interessantes, cheias de vida e bastante elegantes. Por isso não admira que deem vida e dinamismo aos papeis que interpretam, quer chefiando quadros, quer em números soltos.

Completando o conjunto, em papeis de menos importância, mas representando bem, Constança Maria, Laurita Silva, Francisco Costa, João Pio e Emílio Correia.

Como atracções há ainda Pilarin Harvey, os bailarinos excêntricos «Ivone & Borba», magnífica parelha de baile e ainda Amália Rodrigues, que foi muito apreciada pelos amadores da «canção nacional». Esta cantadeira exibiu-se também em números espanhóis e ingleses. Na interpretação da «Palmira Boémia», esqueceu-se de tirar a «côr» das unhas, pois há quarenta anos ainda as mulheres não pintavam os lábios nem as unhas.

Estou plenamente convencido de que ao grito «Alerta está!» o público responderá com o outro «Passe palavra».

CARTAZ DA SEMANA

TEATROS

D. MARIA II — Às 21'45 — A peça «Labirinto».
TRINDADE — 20,30 e 22,45 — «A Pérola da China».
AVENIDA — 20,30 e 22,45 — «De fora dos eixos».
APOLO — 20,45 e 22,45 — «Alerta está!».
MARIA VITÓRIA — 20,30 e 22,45 — «A costureirinha da Sé».
VARIEDADES — 21 e 23 — «Os Pires de Sacavém».
COLISEU — Brevemente — Grande Companhia de Ópera.

CARTAZ DE HOJE

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Namorada».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Olhos sinistros».
S. LUIZ — 21,30 — Filmes de agrado.
POLITEAMA — 21,30 — Filmes variados.
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.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PARIS — Às 20,30 — Filmes variados.
EUROPA — Às 21 — Filmes variados.
LYS — 21 — Filmes emotivos.
CAPITÓLIO — 21 — Parque Mayer.
JARDIM-CINEMA — Aos domingos.
PROMOTORA — 21 — Filmes variados.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
REX — 21,15 — Programa duplo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

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 cieiço.
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

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 89, II série, de 16 de Abril de 1943, publica o seguinte:

Nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 27.236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para o preenchimento de vagas de engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 260, 3.ª série de 6 de Novembro do ano findo:

- 1.º — Francisco de Almeida e Castro
- 2.º — António Cardoso de Lacerda Leitão
- 3.º — Alberto de Serpa Ferrão Rebelo
- 4.º — António Carlos Mendes de Lemos Cãbral
- 5.º — Henrique de Jesus Vila Nova do Vale
- 6.º — António Cardoso.

O presente concurso é válido para o preenchimento da vaga existente e das que ocorrerem durante o prazo de dois anos, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1935, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo» n.º 95, II série, de 24 de Abril de 1943, publica o seguinte:

Secretaria Geral

Sendo conveniente preparar as soluções de conjunto que no futuro terão de ser adoptadas para melhorar as actuais condições de ligação da cidade de Coimbra às redes de estradas e caminhos de ferro do País manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e

Comunicações, encarregar a comissão de engenheiros abaixo designados a reunir os elementos de estudo necessários e propor os esquemas das obras a realizar, tendo em atenção os aspectos urbanísticos e hidráulicos que alguns desses problemas possam apresentar:

Henrique Fernandes Ruas, como representante da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos;

Paulo Serpa Pinto Marques, como representante da Junta Autónoma de Estradas;

António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, como representante da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

Germano Joaquim Venade, como representante da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (Secção de Melhoramentos Urbanos).

O «Diário do Governo», n.º 78, II série, de 3 de Abril de 1943, 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 comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de uma linha de gaveta, corretativa modificação das linhas e ligação da linha ascendente do Minho à ascendente de Leixões, na estação de Contumil.

O «Diário do Governo», n.º 86, II série de 13 de Abril de 1943, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeito do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de obras a executar em virtude de um desabamento de terras numa trincheira próxima da Estação de Celorico de Basto, da Linha do Vale do Tâmega

O «Diário do Governo», n.º 98, II série, de 28 de Abril de 1943, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o

USAR O CALÇADO DA AFAMADA MARCA



É TER A CERTEZA
DE QUE SE CALÇA
COM ECONOMIA,
SOLIDEZ E ELE-
GÂNCIA

À venda

Sapataria CRISTAL — Rua do Amparo, 22

» ROYAL — Rua da Graça, 112

» LONDRINA — Rua Arco Marquês Alegrete, 51

» EDEN — » » » » 37

» NICE — » » » » 34

Telefones 2 8775 — 4 7958 — 2 7829

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto os seguintes projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

De obras a executar para garantir a visibilidade da passagem de nível sem guarda, aos quilómetros 212,425.75 e 223,203.40; ambas da linha férrea de Portalegre.

O «Diário do Governo», n.º 95, II série, de 24 de Abril de 1942, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Para os devidos efeitos se publica que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente, foi autorizado o averbamento na Câmara dos Agentes Transitários da Sociedade por cotas A. I. T. E. (Agência de Transportes Expressos, Limitada), em que se transformou a firma transitária Agência Internacional de Transportes Expressos.

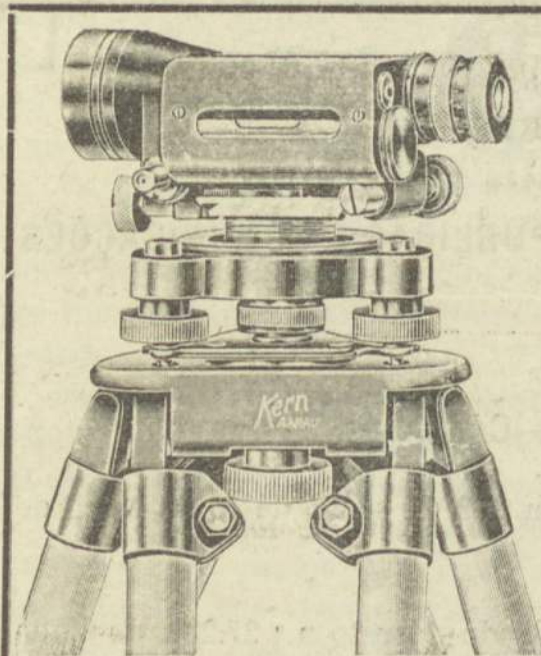
O «Diário do Governo», n.º 96, II série, de 26 de Abril de 1943, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente mês, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8.108, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas, prevendo a substituição dos preços que presentemente vigoram para o transporte de volumes de peso não inferior a 10 e a 20 quilogramas.

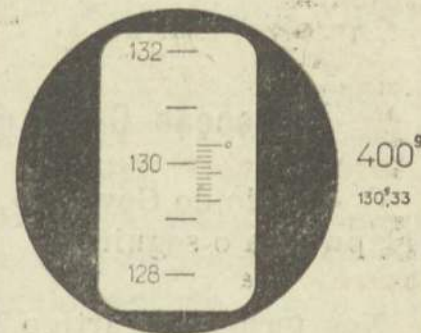
O «Diário do Governo», n.º 98, II série, de 28 de Abril de 1943, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 20 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços que presentemente vigoram para o transporte de madeiras sob as rubricas no mesmo aditamento designadas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



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.ª

Auto União Serra da Estrêla, L.ª

Carreira de Camionetes Mixta
ALVOCO DA SERRA - LORIGA - NELAS

Serviço de mercadorias combinado com
os Caminhos de Ferro da Beira Alta
CAMIONETES E AUTOMÓVEIS DE ALUGUER
Sede — LORIGA



Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa OrientalSAIDAS mensais regulares, com escala por *Funchal, S. Tomé, Saalre, Luanda, Porto 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**SAIDAS mensais regulares, com escala por *S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela* e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em *Luanda*.**Carreira da Guiné**SAIDAS 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*.

Escritórios LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2342

TELEFONE 38.007

Baltazar da Silva & C.^a, L.^{da}FABRICANTES DE CORTIÇA
E SEUS DERIVADOS

Praça de David Leandro da Silva, 20
POÇO DO BISPO
PORTUGAL LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}**B A D E N — S U I S S A**

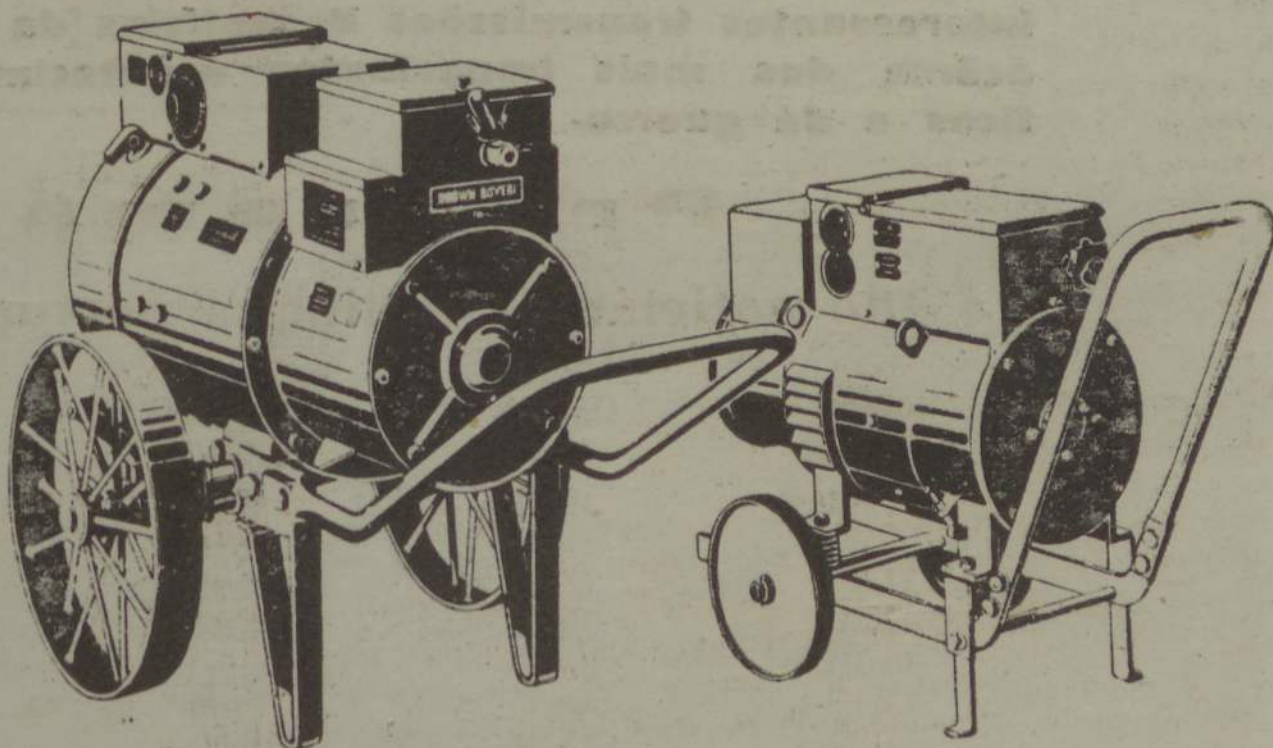
A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas—A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
em corrente contínua de 80-160 A e 240-300 A

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374/78

End. Teleg. TRANSPORTES

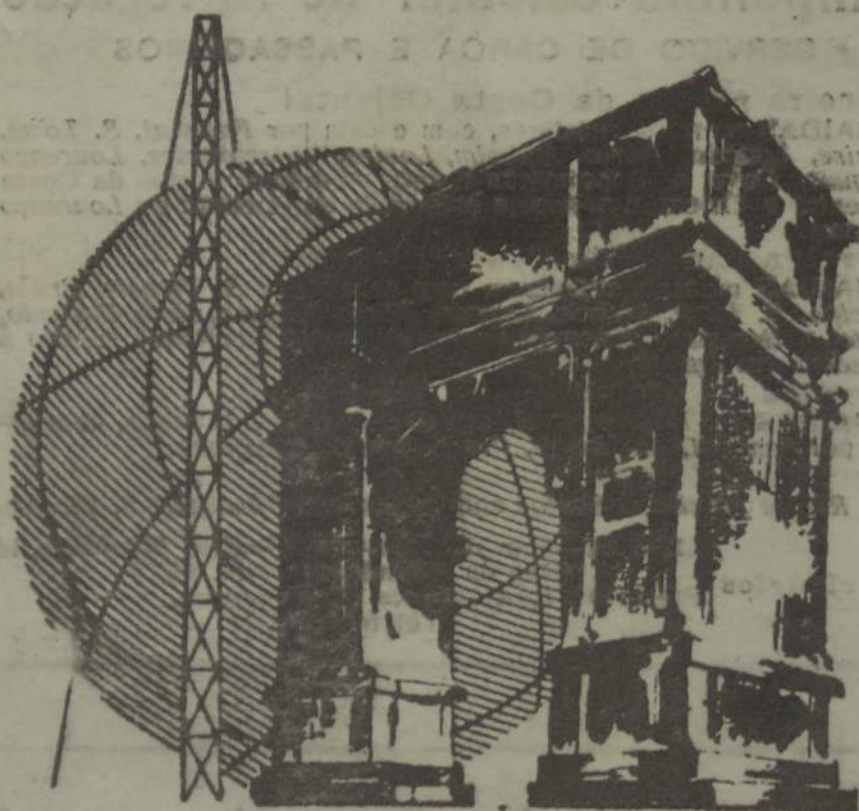
RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A**P O R T O**

ESCUTAI ROMA



AS ESTAÇÕES EMISSORAS DE
ROMA

oferecem todos os dias aos ouvintes portugueses interessantes transmissões de notícias [da actualidade ácerca dos mais importantes acontecimentos políticos e de guerra.

Programa

do noticiário em lingua portuguesa

HORAS	ONDAS m.	FREQUENCIAS Kc/s	ESTAÇÕES
7,50	19,92	15060	2 RO 21
7,50	25,40	11810	2 RO 4
11,20	15,31	19590	2 RO 17
14,10	19,61	15300	2 RO 6
14,10	25,10	11950	2 RO 22
14,10	41,55	7220	2 RO 11
17,00	15,31	19590	2 RO 17
21,50	25,10	11950	2 RO 22
21,50	29,04	10330	2 RO 19
21,50	30,74	9760	2 RO 18
21,50	31,15	9630	2 RO 3
21,50	41,55	7220	2 RO 11
21,50	47,62	6300	2 RO 23
0,00	25,10	11950	2 RO 22
0,00	29,04	10330	2 RO 19
0,00	30,74	9760	2 RO 18

Recortai este anúncio.

Conservai-o perto do vosso aparelho de rádio

E.I.A.R. CENTRO RADIO IMPERIALE