

9.º do 55.º ano

Lisboa, 1 de Maio de 1944

Número 1353

GAZETA
dos CAMINHOS DE FERRO

CP Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (EMF)

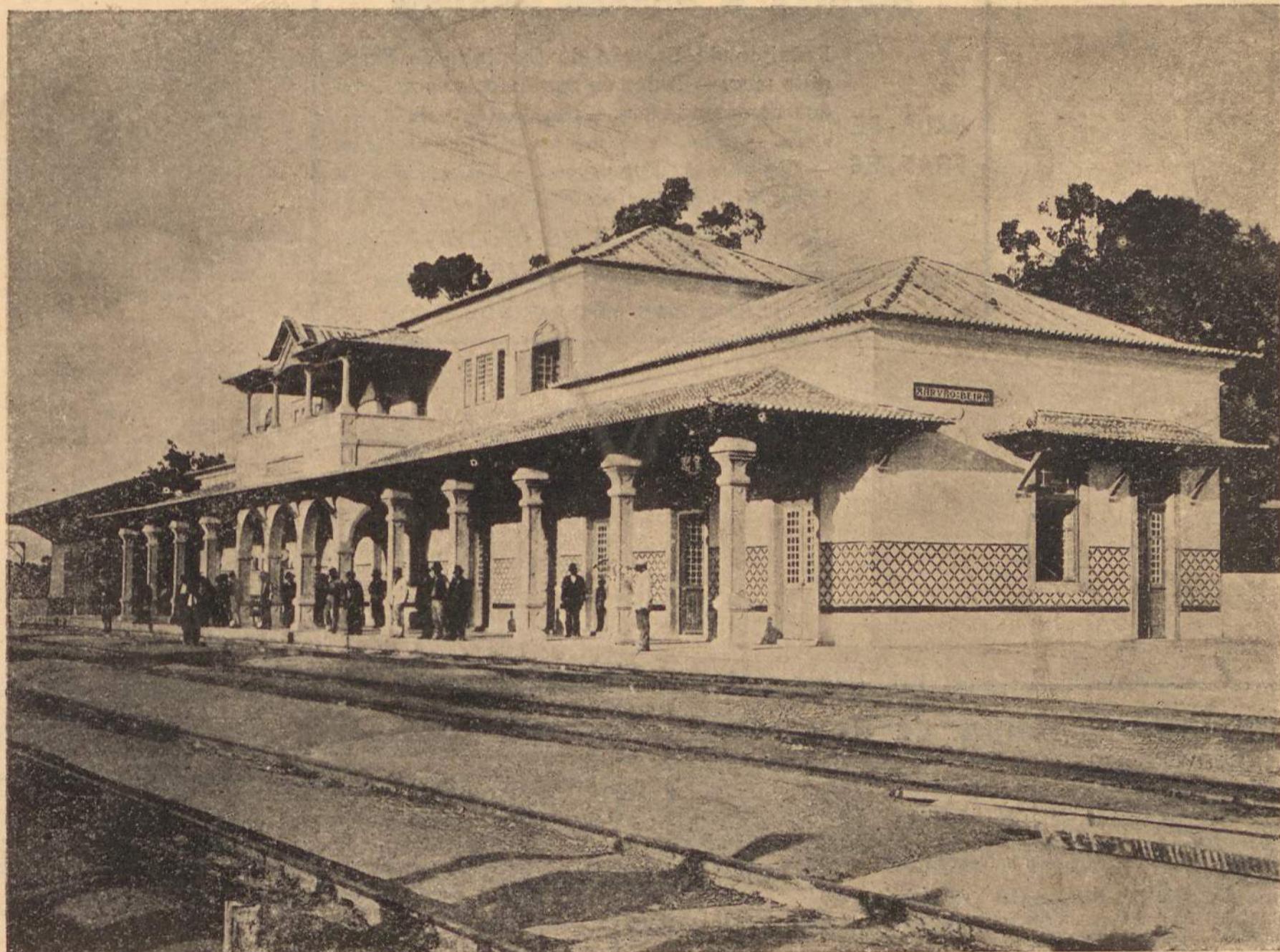
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158 — LISBOA



ESTAÇÃO DE MARVÃO — BEIRÃ

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone : P BX 2 0158; Direcção 2 752

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Prôto, 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, 5 — Telefone 893

1353

1 — MAIO — 1944

ANO LVII

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVE
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 LAMARÉS

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
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS

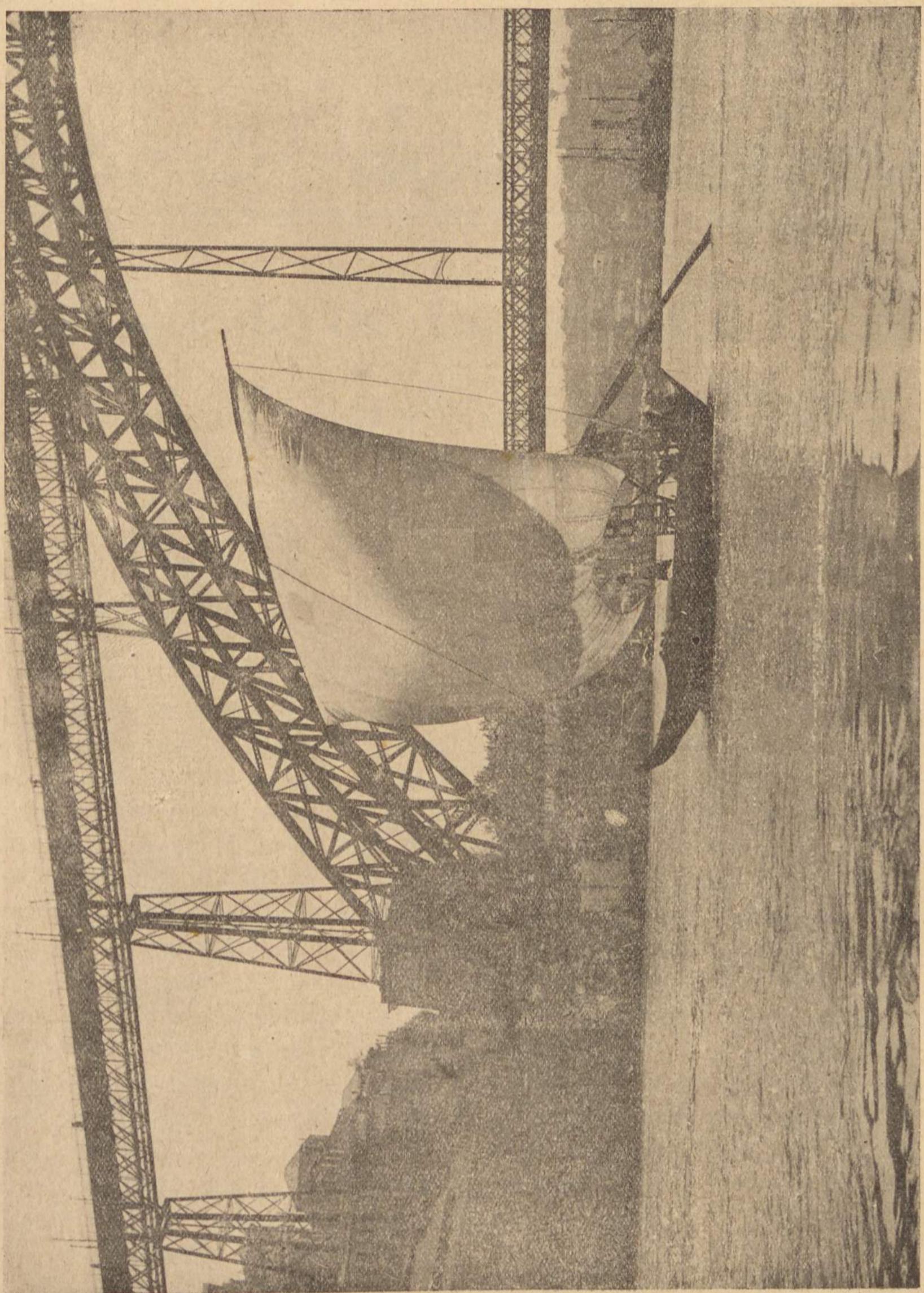
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

| | |
|--|-----|
| Pôrto — O rio Douro | 199 |
| Semana das Colónias. | 201 |
| Notas da Quinzena | 202 |
| Combatentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro | 202 |
| Estoril | 203 |
| Os Caminhos de Ferro Ingleses na Guerra. | 204 |
| A Guerra e os Caminhos de Ferro | 206 |
| Companhia Nacional de Caminhos de Ferro | 208 |
| Linhos Estrangeiras | 209 |
| Há 50 anos | 210 |
| Companhias de Seguros | 211 |
| «Gazeta dos Caminhos de Ferro» | 211 |
| Caminhos de Ferro Coloniais | 211 |
| Parte Oficial | 212 |
| Imprensa | 212 |



P O R T O — O r i o Douro

Semana das Colónias

A «Sociedade de Geografia de Lisboa» e a «Consciência Imperial»

DE 1 a 7 de Maio, isto é, durante a semana que se inicia hoje e termina no próximo domingo, a benemérita «Sociedade de Geografia de Lisboa» promove a tradicional «Semana das Colónias», com a colaboração de alguns nomes ilustres, que à causa de uma mais ampla «Consciência Imperial» têm dado ou vão dar o melhor do seu sentimento patriótico.

Nenhum de nós pode ficar indiferente a essa nobre e necessária campanha. Nação imperial, com um alto destino a cumprir, não vivemos apenas da recordação doirada do passado — temos também, além do orgulho do presente, as responsabilidades do futuro. De modo algum poderemos ter a consciência da nossa missão se não tivermos, a apoiá-la, a iluminá-la e a engrandecê-la uma perfeita «Consciência Imperial». É para servir e formar essa consciência, esse alto sentido do nosso destino, que a Sociedade de Geografia de Lisboa vem realizando nas suas salas, todos os anos, a «Semana das Colónias». Há que felicitar a Direcção ilustre dessa instituição patriótica e cultural pela sua iniciativa. E há também, principalmente, que agradecer-lha.

É preciso que não tenhamos apenas das nossas colónias uma noção vaga ou uma imagem lírica: impõe-se-nos o dever de as

amar verdadeiramente, de as conhecer, de as valorizar com o nosso trabalho, de modo que a presença de cada português seja também, em todo o sentido, uma presença de Portugal.

Deve-se à Sociedade de Geografia de Lisboa inestimáveis serviços. Entre êles o da destruição de preconceitos que faziam das nossas colónias terras de exílio, para onde se partia apenas para se ganhar mais dinheiro, e, satisfeitas as ambições pecuniárias, donde se regressava para sempre. Hoje, felizmente, as nossas colónias são terras de encanto e sedução, que prendem por toda a vida, e às quais, não só por dever, mas, também, por gosto, os portugueses dão o melhor do seu esforço físico e o mais enternecido das suas almas. Dia a dia Portugal prolonga-se e firma-se em terras ultramarinas. A presença de Portugal é, pois, uma realidade cada vez mais viva, de que se orgulham não só os portugueses que para lá fôram, mas também os que por cá ficaram.

A «Sociedade de Geografia de Lisboa», não apenas à iniciativa, que é recente, da «Semana das Colónias, mas igualmente a outras campanhas, se deve grande parte da nossa «Consciência Imperial». Injustiça seria esquecer-lo ou negá-lo.

Notas da Quinzena

Portugal e os Estados Unidos

AS Legações dos Estados Unidos da América do Norte e de Portugal acabam de ser elevadas à categoria de Embaixadas. Para nós, portugueses, o facto é o maior acontecimento da política internacional da quinzena a registar. Não se trata, evidentemente, dum acto político de guerra, mas, sem dúvida alguma, de um acto que, vindo melhorar e desenvolver as relações entre dois países Atlânticos, prepara terreno para um maior estreitamento de laços com que havemos de resolver de futuro os problemas de paz, que não serão em número diminuto. Em Washington a elevação a Embaixada das duas Legações foi considerada com grande simpatia.

E a imprensa regista a nossa posição política e geográfica como sendo Portugal agora uma das mais importantes «janelas» da Europa e Lisboa, um centro vital de comunicações. E acrescenta-se: «Politicamente espera-se que Portugal virá a desempenhar entre as pequenas potências um papel de grande importância depois da guerra.»

Joseph Martin J.^{or}, deputado por Massachusetts e chefe do partido republicano na Câmara dos Representantes, sabendo que muitos milhares de habitantes de New Bedford e Providence são naturais de Portugal ou descendentes de compatriotas nossos, falou, assim, no Congresso: «Aos portugueses se deve grande parte das primeiras explorações do Hemisfério Ocidental. Durante os primeiros tempos da nossa existência como nação muito ficámos devendo no campo do progresso cultural aos cientistas, escritores, artistas e músicos portugueses.»

Ao nosso coração de portugueses é-nos grato ler e arquivar essas palavras de simpatia e justiça.

In Memoriam do Eng.^o Duarte Pacheco

HÁ nomes fortes, masculinos, que se impõem não só durante o breve lapso de tempo de vida dos que os usam, mas que resistem ao rolar incessante dos tempos; nomes com carácter, que por si só bastam para revelar a témpera de alma dos seus possuidores. O nome de Alexandre Herculano, por exemplo, parece feito de bronze. O do malogrado engenheiro Duarte Pacheco dá-nos a impressão de que é feito de aço. Em geral, os nomes banais marcam desde o berço até o último dia de vida o rumo sem glória dos homens insignificantes. Pelo contrário, os nomes invulgares moldam o destino dos homens excepcionais. O nome do engenheiro Duarte Pacheco pertence ao número dos

que, escritos ou pronunciados, nos dão a presença, ou melhor, a psicologia de um homem de personalidade rija, inteligente, invulgar. Com efeito, este homem que realizou uma obra complexa, de excepcional beleza, não morreu como a maioria dos homens: a sua morte foi aparatosamente trágica.

A Comissão de Fiscalização das Aguas de Lisboa acaba de apresentar um número especial do seu Boletim «In memoriam do Engenheiro Duarte Pacheco». Trata-se de uma merecida homenagem. Nomes ilustres, por vários títulos, enchem as páginas desse livro com palavras de justiça e de saudade.

O escultor Diogo de Macedo dedica à sua memória quatro páginas nobres e belas. E diz: «Nunca houve um momento de tão auspiciosas realizações artísticas, num encorajamento de dotes e actividades nas artes ornamentais modernas, como esse que Duarte Pacheco soube conduzir em meia dúzia de anos.»

Duarte Pacheco não foi apenas um notável engenheiro, foi, também, um grande artista.

Combatentes do Antigo Batalhão de

Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua festa de confraternização realiza-se este ano em Cascais

No próximo domingo, 7 do corrente, os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, na Grande Guerra, realizam a sua tradicional festa anual, reunindo-se num banquete, em Cascais, sob a presidência do sr. general Raúl Esteves, seu comandante.

Os combatentes, logo que cheguem àquela vila, depõrão um ramo de flores no Monumento aos Mortos da Grande Guerra e, em seguida, um outro na lápide da Rua de Sapadores de Caminhos de Ferro, realizando-se, então, pelas 13 horas, o banquete, no Ginásio do Batalhão n.^o 10 da Legião Portuguesa, gentilmente cedido para esse fim.

A concentração dos combatentes está marcada para às 11 horas, no Cais do Sodré, donde partirão para Cascais, no combóio das 11,20.

"ESTORIL"

(Caminhos de Ferro do Cais do Sodré a Cascais)

Mais uma carruagem construída nas suas oficinas

A electrificação do caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais constitui em Portugal um notável melhoramento e contribuiu para a valorização duma das mais belas zonas de turismo de que nos podemos orgulhar. Os seus benefícios estão à vista de todos e, sem exagerar nem obedecer ao mando de uma utopia, Lisboa, que vivia, até agora, afastada e escondida do Atlântico, começa a descer das suas sete colinas e a prolongar-se, pouco a pouco, a caminho do Estoril e de Cascais, portanto, a caminho da vizinhança do mar. Lisboa está a desenvolver-se, a crescer e a aproximar-se do Atlântico.

Durante o ano findo, em comunicação que nos foi transmitida pelo seu ilustre Engenheiro Director, alguns melhoramentos importantes vieram beneficiar os seus magníficos serviços. Além da revisão geral e reparação das pontes e pontões, de obras de conservação e melhoramentos em diversos edifícios e instalações, designadamente na Parede, de modificações e ampliação no edifício de passageiros de Santo Amaro de Oeiras, da sinalização eléctrica automática de duas passagens de nível na Praça do Império, em Belem, a «Estoril» construiu nas suas oficinas do Cais do Sodré uma nova carruagem de 2.^a classe, já em serviço activo, o que constitui mais uma prova da alta competência da engenharia portuguesa e das invulgares qualidades de trabalho dos nossos operários mecânicos.

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

Combóios para tropas e equipamentos

DESDE o início da mobilização das Fôrças Combatentes até o presente momento, os caminhos de ferro não deixaram de movimentar tropas e equipamentos por combóios especiais, tanto de dia como de noite. À medida que os nossos serviços combatentes vão tendo maior expansão, os pedidos de transporte ferroviário vão-se tornando cada vez mais prementes.

No espaço de oito dias, após a evacuação de Dunquerque, 620 combóios transportando 300.000 homens, circularam, sem conhecimento prévio da sua chegada, procedentes de sete portos do Sul doeste de Inglaterra. Foram reúnidas num parque 2.000 carruagens, vindas de todas as rôdes ferroviárias, e todos os movimentos de circulação de tráfego foram dirigidos quase inteiramente por telefone. Na ocasião de maior labuta, foram expedidos 100 combóios para vários pontos do país, no espaço de 24 horas.

Não obstante os intensos raides aéreos e dificuldades climatéricas, os movimentos dos combóios de tropas têm-se efectuado com toda a regularidade. Exercícios, manobras, e distribuição dos exércitos que se desenvolvem rapidamente, tornam cada vez maior o número de combóios requisitados, os quais, por fins de 1941, tinham duplicado mensalmente em relação aos dias que precederam Dunquerque.

À chegada das Fôrças Expedicionárias americanas com equipamento e abastecimentos, primeiro, na Irlanda do Norte, depois, na Inglaterra, vieram aumentar mais os movimentos por carril e, por alturas do verão de 1942, os combóios especiais de tropas e abastecimentos estavam a circular numa média de 5.000 por mês, além dos combóios ordinários.

O caminho de ferro transportou até os portos de embarque a primeira Fôrça Expedicionária Britânica. Transportou os homens que foram à Noruega, levou aos portos de embarque as tropas que se destinavam ao Médio e Extremo Oriente e, recentemente ainda, o 1.º Exército na sua marcha para o Norte de África. Segundo a Secretaria do

Estado para a Guerra, este movimento representou o transporte de 180.000 homens, 20.000 veículos e 220.000 toneladas de mantimentos implicando a circulação de 440 combóios especiais de tropas, 680 combóios especiais de mercadorias e de 15.000 vagões mais por combóios ordinários de mercadorias, de acantonamento e depósitos para os portos.

Pelos caminhos de ferro britânicos foram efectuados, desde a eclosão da guerra até Fevereiro de 1943, cento e sessenta mil combóios especiais para transporte de tropas e de equipamentos.

Canhões e blindagens

A maior parte da carga de material de guerra vem seguramente ao caminho de ferro.

Os materiais para a construção de novas fábricas de material de guerra, as matérias primas para a fabricação de munições de guerra, os homens e as mulheres, tanto os que extraem as matérias primas como os que fabricam os produtos, são todos transportados por caminho de ferro.

Cargas que vão desde os mais pesados canhões de marinha e tanques até às mais leves carabinas e peças de equipamento são rolados ao longo da via férrea. Aviões, gasolina e combustíveis, munições, bombas, minas, granadas e mantimentos, a lista não tem fim.

Volumes pesadíssimos, consignados aos estaleiros britânicos, estão continuadamente a serem transportados, auxiliando-se assim os estaleiros a estabelecerem novos «records» na construção e reparação de barcos de guerra e mercantes.

Pelos combóios de mercadorias tem sido levada abundante tonelagem de altos explosivos e, graças às precauções tomadas e aos métodos empregados, foram conduzidas milhares e milhares de toneladas de substâncias perigosas.

Não contando o equipamento ferroviário que foi para fora no começo da guerra, enviaram-se cento e quarenta e três potentes locomotivas para combóios de mercadorias, apetrechadas especialmente para serviço em além-mar, com tenders e peças sobrecelentes. 1.600 vagões de estrutura de aço, para 12 ton. de carga, foram construídos e en-

viados para além-mar com a maior rapidez. Trabalhando-se por turnos de dia e de noite, as 1.800 peças requeridas para completar um vagão eram ajustadas, sem interrupção, nas oficinas de montagem do caminho de ferro, de modo que em 37th era armado um vagão.

Fábricas de material de guerra

Os caminhos de ferro auxiliaram a construção de novas fábricas. Tejidos e outros materiais de construção eram transportados tão rapidamente quanto era necessário. Assentaram-se desvios, construiram-se postos de sinalização, erigiram-se novas estações nas fábricas e montaram-se os serviços, tanto dentro como fora das fábricas. Algumas fábricas são servidas pelas linhas principais, outras, a vários quilómetros das cidades mais próximas, estão ligadas por meio de ramais especialmente assentes. A organização da indústria em unidades dispersas, por motivos de ordem estratégica, significa que, em vez do transporte de materiais, produtos e trabalhadores em grandes partidas para os centros importantes, os caminhos de ferro tiveram que prover a pequenas expedições para muitos novos destinos. Muitas vezes, as matérias primas que as fábricas requerem são pesadas, ao passo que os produtos manufacturados são leves. Isto significa que os vagões que transportam as matérias primas para as fábricas não são apropriados à distribuição dos produtos manufacturados, de modo que tem de fornecer-se material por duas vezes.

Tôdas as semanas circulam em viagens de ida e de regresso sete mil comboios suplementares, para trabalhadores.

É feita pelos trabalhadores, só numa fábrica, cerca de um quarto de milhão de viagens por comboio em mais de 400 comboios por semana. Numa outra fábrica, 300.000 passageiros viajam em 350 comboios por semana.

Milhões de pessoas estão também a trabalhar em material de guerra em fábricas de propriedade particular. Estas viajam nos comboios ordinários de passageiros, que são aumentados sempre que é necessário. Em 1942, 400 milhões de passageiros — viagens foram efectuadas pelos portadores de bilhetes para trabalhadores, o que representa um acréscimo de 75 % em relação a 1941.

O serviço de comboios especiais para as fábricas

de material de guerra é organizado com as Comissões Consultivas estabelecidas pela Comissão de Transporte Regional. As Comissões Consultivas são formadas por representantes das gerências das fábricas, dos trabalhadores e das organizações de transporte. São indicados aos funcionários do caminho de ferro as horas de trabalho dos turnos, e os comboios circulam de maneira a ter-se em vista as variações ocorridas nas fábricas. O serviço de comboios é realizado muitas vezes em todos os dias da semana, e o do domingo é tão freqüente como o dos restantes dias.

Alimentos e combustíveis

A formação de depósitos de abastecimentos por distritos de maneira a tornar êstes tanto quanto possível independentes implicou a coordenação de centos de comboios de mercadorias. O aumento da produção interna de produtos alimentícios, juntamente com milhões de acres de terra cultivada, traduz-se no aumento de pedidos de comboios para transportes. Seguem freqüentemente por comboios especiais adubos, batata de semente, beterraba para açúcar, tractores e apetrechos agrícolas, assim como trabalhadores rurais.

Foram consideravelmente reduzidos os movimentos de tráfego dum extremo ao outro do país e a condução de mercadorias a longas distâncias. Os esquemas feitos pelo Ministério da Alimentação sobre a formação de depósitos de abastecimentos estipulam que, em cada «sector», os vendedores por grosso e os depósitos distribuidores de géneros de mercearia, façam vir produtos tais como manteiga, margarina e açúcar, dos portos mais próximos, ou da região de origem.

Os caminhos de ferro têm sido encarregados do transporte de grandes quantidades de abastecimentos para as Fôrças Combatentes. As requisições dos imensos acampamentos, das cantinas das fábricas, assim como da restante população, têm sido satisfeitas e foi prestada tôda a assistência aos planos de distribuição de alimentos e vestuário dos vários Departamentos do Governo. Os empregados ferroviários de ligação trabalham no Ministério da Alimentação, a fim de regularem os movimentos do tráfego evitando-se assim o congestionamento ou a retenção indevida do material.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XCIV

«U. P.», em telegrama de Nápoles, diz que o general Car Gray, chefe dos serviços militares aliados dos caminhos de ferro da Itália, fez declarações ácereca do acidente num tunel, em que perceram 500 pessoas vitimadas pelas emanações de gás carbonico da locomotiva.

A maior parte dos tripulantes e numerosos passageiros do combóio, que não estavam autorizados a seguir viagem, ficaram asfixiados quase instantaneamente.

A Repartição de Investigação informou também que os técnicos aliados e os funcionários italianos dos caminhos de ferro procederão a investigações sobre o desastre, que é classificado como um dos mais invulgares na história dos serviços ferroviários.

O combóio era composto de doze carruagens de passageiros e vários vagões atrelados.

Parece que alguém, aproveitando-se da escuridão, trepou para o combóio, enquanto se procedia à manobra das agulhas, uma ou duas estações antes d'este entrar no tunel.

Da tripulação, apenas o fogueiro escapou com vida.

E é ele quem, no hospital, está, agora, relatando o que se passou, muito embora o seu estado de abatimento não lhe permita recordar, com precisão, os factos ocorridos.

— «R.» comunica que aparelhos do comando de bombardeiros realizaram um violento ataque a objectivos ferroviários de Trappes, a 22 quilómetros a Sudoeste de Paris. Em Trappes, encontram-se importantes oficinas de reparações de material ferroviário.

— Diz a mesma Agência, em telegrama de Londres, que aviões do Comando de Bombardeiros realizaram um violento ataque a objectivos ferroviários de Le Mans, que fica a 155 quilómetros ao Sudoeste de Paris e que possue cerca de oitenta e cinco mil habitantes. A fábrica Renault, que também foi atingida, fica próximo da estação de caminho de ferro. As indústrias de guerra em Le Mans dão grande importância aos seus serviços ferroviários.

— Telegrama de Londres comunica que Munster, que foi atacada pela 26.ª vez, é um enorme centro ferroviário e de cursos de água, dos quais dependem muitas e importantes indústrias do Ruhr. As principais vias férreas de Dortmund e Hamm entroncam em Munster com outros importantes ramais. Fica situada cerca de noventa quilómetros a Norte do Ruhr. e tem uma população de 130.000 habitantes.

— «R.» diz que aviões Maranders bombardearam, pela primeira vez, os parques ferroviários de Florença. Estes parques são centros de importância vital das comunicações ferroviárias que servem a frente alemã.

Os parques ferroviários de Tiburtina e Littorio, em Roma, foram de novo bombardeados.

— Telegrama oficial de Londres diz que bombardeiros pesados atacaram a estação ferroviária de Pádua. Aviões médios visaram objectivos ferroviários de Florença e de Orvieto. Os caças-bombardeiros ingleses atacaram posições de artilharia e depósitos de abastecimentos na frente da testa de ponte e navios ao largo da costa ocidental. A cidade de Génova e vários objectivos ferroviários da costa ocidental da Itália foram alvejados pelos bombardeiros nocturnos.

— «R.» diz, em telegrama de Londres, que bombardeiros-médios do comando tático atacaram pontes ferroviárias de Sarzana e de Via Reggio e objectivos ferroviários de Spoleto, Perugia e Fabriano. Os caças-bombardeiros atacaram estradas e caminhos de ferro na região de Roma. Aviões do Comando Costeiro visaram as docas de San Steffano e objectivos ferroviários em Marina di Pisa e Montalto di Castro.

— O Ministro Aeronáutico inglês informa que aviões Halifax, do Comando de Bombardeiros, realizaram um violento ataque a objectivos ferroviários de Le Mans, cidade possuidora de inúmeras fábricas de motores, a 160 quilómetros de Paris. Diz o mesmo comunicado que se registaram grandes destruições no material ferroviário ali concentrado, e que foram desmantelados quatro combóios militares.

— «Rádio Budapest» anunciou que o bombardeamento de Sofia causou incalculáveis estragos nos parques ferroviários da cidade onde lavraram grandes incêndios.

— «R.» informa em telegrama do Q. G. Avançado Aliado na Itália que documentos encontrados, em prisioneiros alemães, revelaram que num descarrilamento a 150 quilómetros ao norte de Roma, morreram 800 alemães. Julga-se que o descarrilamento foi provocado por sabotadores italianos.

— A mesma Agência diz: Bombardeiros médios da Aviação costeira atacaram as docas de Livorno e de noite o entroncamento ferroviário de

Plovdiv. Bombardeiros pesados atacaram instalações ferroviárias em Knin e Metkovitics na Iugoslávia.

Bombardeiros atacaram as docas de San Stefano e do Porto de Ferrapo e objectivos ferroviários de Arezzo, Orvicto, Avezzano, Vale Montone e Fabriano.

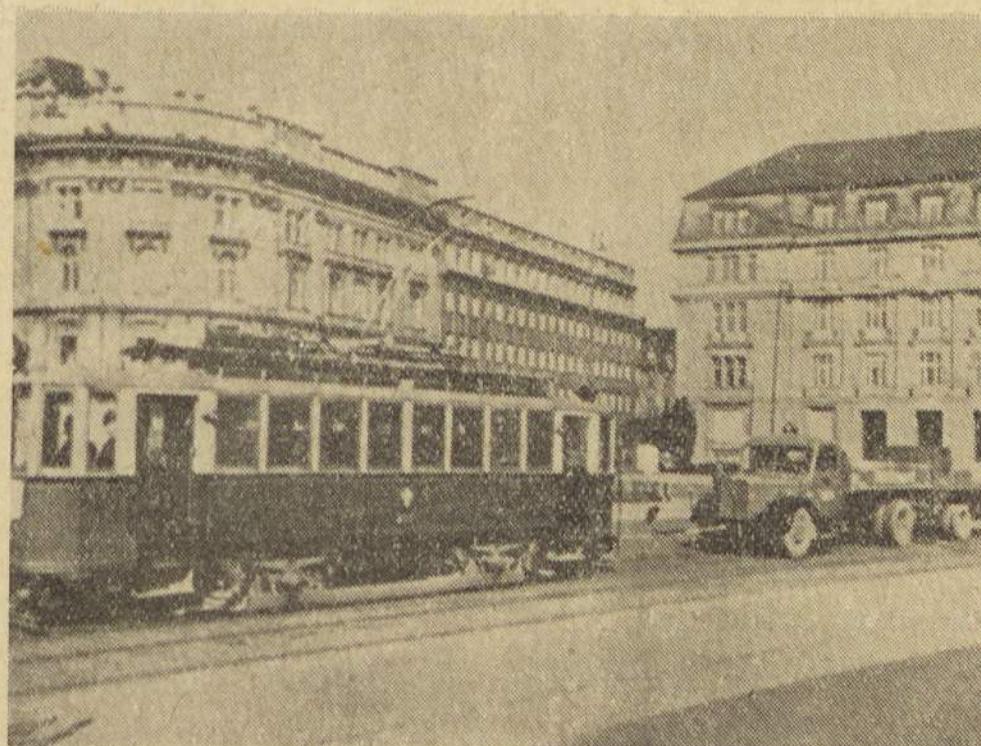
Bombardeiros médios americanos atacaram parques ferroviários e outros objectivos em Creil, ao Norte de Paris, onde destruiram material ferroviário. Ficaram desmantelados mais de 100 vagões, cuja carga se destinava às fôrças de ocupação.

— «R.» diz que aparelhos da 9.^a Fôrça Aérea Americana, escoltados por Thunderbolts atacaram centros ferroviários de Hirson no norte da França. Os Maritiders provocaram grandes nuvens de fumo nos parques ferroviários de Hirson próximo da fronteira belga que podiam ser vistas a 80 quilómetros. Esses parques ferroviários, situados a mais de 150 quilómetros para o interior, são uma paragem obrigatória para o abastecimento de Paris, para a Alemanha Ocidental e o Mar do Norte. Os aviões atacantes encontraram uma formidável

barragem de artilharia anti-aérea. Os caças alemães também levantaram vôo. Travou-se uma série de violentas batalhas aéreas.

— O correspondente da «Reuter» diz que poderosas formações de bombardeiros e caças aliados, em seguimento aos ataques feitos anteriormente ao importante entroncamento ferroviário de Auhnoe, próximo da fronteira belga, realizaram outros «raids» desde a Holanda ao Norte da França.

— «R.» diz: comunica-se oficialmente que foi atacado pelos bombardeiros médios da Aviação Tática, o viaduto de Arenzo. Bombardeiros pesados, do Comando Estratégico visaram as docas de Fiume, os aeródromos de Maniago e objectivos ferroviários de Rimini. Caças bombardeiros tiveram como objectivo dos seus ataques o porto de Castiglioncello, a ponte de Semigilano e posições de artilharia e concentrações de tropas na zona de batalha. Os bombardeiros nocturnos alvejaram objectivos ferroviários de Vicenza, foram abatidos sete aviões alemães e não regressaram à base cinco dos ingleses. As Fôrças Aéreas do Mediterrâneo realizaram, aproximadamente, 900 sortidas.



Em Viena os carros eléctricos rebocam os camiões,
devido à falta de gasolina

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

RELAÇÃO DAS OBRAS MAIS IMPORTANTES REALIZADAS NAS SUAS LINHAS DURANTE O ANO DE 1943

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, com a sua tradicional amabilidade, enviou-nos, a nosso pedido, a relação dos melhoramentos levados a efecto, nas suas linhas, durante o ano de 1943. De vária ordem são êsses melhoramentos, quer nas linhas do Tua e do Vale do Corgo quer, nas linhas do Vale do Sabor e de Viseu. Neste momento difícil, até para os próprios países que nos forneciam ferro e materiais diversos — é-nos grato registar que, apesar de tudo, não se ficou por cá de braços cruzados, que as actividades ferroviárias continuaram ao serviço da economia nacional, que se procurou concluir obras de importância que, de modo algum, deviam ser proteladas, e dar começo a outras com o objectivo de se beneficiar as instalações.

Quem escreve estas linhas, por diversas vezes, ao viajar nos nossos comboios, teve a oportunidade de trocar impressões com viajantes estrangeiros que, não sendo obrigados a ser amáveis, e, portanto, faziam-no com a mais sincera espontaneidade, tinham gosto em afirmar que se viajava bem em caminho de ferro no nosso país, em todas as classes.

Vejamos agora quais os melhoramentos com que foram beneficiadas as linhas desta companhia.

LINHA DE TUA

Edifícios — Reparações gerais nos edifícios das estações de Abreiro, Cortiços, Salsas, Rossas e Môsca e ainda nas casas de guarda de Grijó, Viduedo e S. Lourenço.

— Reconstrução de cobertura e rebocos do cais de Sendas por ter ardido.

— Reparação geral dos escritórios do Serviço de Movimento e do novo escritório de Fiscalização.

— Mudança e arranjo dos escritórios dos Armazéns com um gabinete independente para o respectivo Chefe.

Via — Conclusão do perfil normal de balastragem, fabrico e grande reparação de croximas e soldadura de carris.

Diversos — Reparação geral do muro de vedação de Carvalhais.

— Abertura de duas galerias com afundamento do antigo poço de abastecimento de máquinas de Mirandela para melhorar as condições desta instalação.

— Abertura de duas galerias no poço de Salsas para melhorar o abastecimento da referida estação.

LINHA DO VALE DO CORGO

Edifícios — Grande reparação das oficinas do Corgo, edifício de passageiros de Vila Pouca e apeadeiros de Parada e Tourencinho.

— Reconstrução da cobertura da estação de Moura e soalhos do rés-do-chão do edifício de passageiros de Vila Real, cuja reparação geral está em meio.

Via — Conclusão do perfil normal de balastragem e grande reparação de croximas.

Obras de arte — Pintura geral das pontes e pontões metálicos de Vila Real, Abambres, Tourencinho, Parada e Vidago.

Diversos — Instalação de uma pequena oficina para carga de baterias de carruagens e grande reparação do reservatório de Vidago.

LINHA DO VALE DO SABOR

Edifícios — Construção de um dormitório em madeira aproveitando as paredes das oficinas da estação de Pocinho, destinado ao pessoal de Tracção e Movimento.

— Reparição geral das casas de guarda do partido em Pocinho, Km. 5,900 Gricha, e dos edifícios da estação de Bruçô.

— Pintura geral exterior dos três edifícios da estação de Variz.

— Caiações interiores dos edifícios de Moncorvo, Carvalhal, Freixo, Mogadouro e Duas Igrejas.

Via — Conclusão do perfil normal de balastragem.

Obras de arte — Pintura da parte que compete à Companhia da ponte de Pocinho, que se encontra em meio e do pontão ao Km. 11,700.

LINHA DE VISEU

Edifícios — Melhoramentos na estação de Viseu e reparação geral da estação de Sabugosa, Santa Comba e casa de guarda de Mourisca e Alpendre do Pêgo.

Obras de arte — Reparação do passeio do pontão de Farminhão, pintura da ponte do Dinha e dos pontões metálicos de Farminhão, Naia e S. Martinho.

Diversos — Revisão da instalação eléctrica da estação de Viseu e Tondela.

À ilustre Direcção da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro agradecemos o envio da relação dos melhoramentos introduzidos nas suas linhas.

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA Albert Borsig, filho do fundador da célebre casa construtora de máquinas Borsig, nasceu no dia 7 de Março de 1829. Ao completar 25 anos, o pai, primeiro engenheiro que construiu locomotivas na Alemanha, faleceu súbitamente, tendo Albert então sido obrigado a assumir a direcção da fábrica.

Continuar a obra gigantesca do pai, eis o que o jovem Albert Borsig a si mesmo propôs. Dotado por natureza de faculdades verdadeiramente extraordinárias e esmeradamente educado, reuniu, sem dúvida, todas as condições para a realização de tal empreendimento.

Apesar de não descurar ramo algum da sua indústria, a construção das locomotivas sempre o interessou muito especialmente. A quando da morte do pai, haviam-se já construído 500 locomotivas. No ano seguinte, construíram-se mais 100, o que claramente demonstra o grande impulso dado à produção por Albert Borsig. Na exposição de Paris de 1854 estava patente uma locomotiva proveniente das fábricas Borsig, que foi muito admirada pelos técnicos de então. Quatro anos depois, celebrou-se a construção de 1.000. Toda a população de Berlim, desde o próprio rei da Prússia até ao mais humilde cidadão, se associou às festividades.

Não é destituído de interesse o facto de que, até ao ano de 1870, todos os combóios eram puxados por locomotivas de um só eixo. Construíra-se um tipo «padrão» que, adiante e atrás do eixo motriz, tinha dois outros que não eram. Nos anos seguintes circulavam, só na Alemanha, 700 máquinas desse tipo. Outras empresas fabricaram também locomotivas. 65 % porém da produção total eram devidos à fábrica Borsig. Algumas locomotivas desse tipo estavam ainda em uso no princípio do nosso século.

Albert Borsig morreu ainda bastante novo, com 49 anos, em 1878. Durante os 24 anos em que dirigiu a fábrica o número de operários subiu de 1.800 para 3.500. Quando morreu, os seus 3 filhos eram ainda menores. No testamento deixou dito que, durante a menoridade dos mesmos, funcionasse na empresa uma comissão administrativa.

AMÉRICA DO NORTE O vice-presidente da Associação Americana dos Caminhos de Ferro, Mr. R. V. Fletcher, deu a público a notícia de que, apesar do aumento das receitas de exploração, as companhias ferroviárias

norte-americanas manterão a sua prudente política de dividendos, com o fim de criar reservas para as necessidades da época posterior à guerra. No ano de 1942 só se distribuíram como dividendos 22 por cento das importâncias de que se dispunha para esse fim; existindo a tendência de que, mediante a variação das prescrições legais, seja possível aumentar os fundos que aquelas companhias destinam à conservação e reparação na época do post-guerra.

A procura do material ferroviário é muito maior que as possibilidades de fornecimento, não só por falta de pessoal operário, mas também por insuficiência dos materiais que a W. P. B. põe à disposição das indústrias de fabricação do dito material.

Tanto o tráfego de passageiros como o de mercadorias, alcançam actualmente os números mais elevados de toda a existência do caminho de ferro, e em 1943 o número de toneladas-milhas excede em 18 e 20 por cento o de 1942, que já era um ano «record».

A construção de vagões para as necessidades do país restringiu-se consideravelmente em 1943, tendo sido limitada a 35 mil unidades, contra 47.600 que foi a média do período de 1933 a 1942.

Tendo em conta todas as circunstâncias anteriores, não nos surpreende a próspera situação financeira das companhias ferroviárias, entre as quais 29 têm entre mãos a sua reorganização financeira, com redução quase a metade dos seus empréstimos a largo prazo.

As empresas de produção de material ferroviário prevêm já uma grande procura depois da guerra, ocupando-se, actualmente, do aperfeiçoamento dos meios de fabricação. Crê-se que serão pedidas muitas unidades ligeiras, tanto para o tráfego de passageiros como para o de mercadorias, e que na construção de vagões as ligas de cobre e metais ligeiros substituirão os aços correntes, de muito maior peso. Os carris, pelo contrário, por causa das consideráveis cargas e o serviço intenso a que vão submeter-se, deverão ser fabricados com material de grande resistência, tendo uma das companhias ferroviárias organizado um plano completo para utilizar em todas as suas linhas carris de 50 quilos, em vez dos de 40 a 50 actualmente em uso.

ESPAÑA Foi inaugurada solenemente no dia 23 de Março a nova linha do metropolitano de Madrid, chamado dos bulevares, a quarta que a empreza constroe e que abrange e serve os bairros de Salamanca e Arguelles por uma transversal que passa por debaixo das ruas do Goya, Génova e antigos bulevares, ficando assim com mais 26 quilómetros de extensão este caminho de ferro subterrâneo electrificado.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Maio de 1894)

Caminho de ferro do Valle do Vouga

Pelo Eng.^o C. XAVIER CORDEIRO

Foi, como noticiámos, submetido á approvação do governo, pelo sr. Frederico Pereira Palha, o ante-projecto da primeira secção de caminho de ferro do Valle do Vouga, comprehendida entre Espinho e o rio Caima.

Esta secção tem uma extensão total de 58,189^m55. Está dividida em seis lanços com os seguintes comprimentos: o primeiro de Espinho a Paços de Brandão 8.298^m21; o segundo de Paços de Brandão a Villa da Feira 9.967^m69; o terceiro de Villa da Feira a S. João da Madeira 6.181^m11; o quarto de S. João da Madeira a Porto do Carro 11.849^m20; o quinto de Porto do Carro á Portella de Casal Dima 9.578^m79; o sexto finalmente da Portella de Casal Dima ao rio Caima 12.314^m55.

Apesar de transpôr duas cumeadas cujas altitudes são superiores a 200^m, uma no fim do segundo lanço, no sitio de Arrifana, onde se entra na bacia hydrographica do Vouga, e outra no fim do quinto lanço, divisoria entre os valles do Antuan e do Caima, o traçado d'esta secção está em condições muito regulares de perfil longitudinal e planta. A máxima inclinação, que é de 20 milímetros por metro, existe apenas em 25.118^m47, ou menos de metade da extensão total; sendo no sentido ascendente, 7.553^m86 em subidas e 17.564^m61 em descidas.

As curvas de raio, comprehendido em 80^m e 100^m, teem um desenvolvimento total não superior a 1.567^m,78 ou 1¹,37 de distancia entre os pontos extremos da secção.

Os alinhamentos rectos prefazem 33.912^m37.

As obras d'arte mais importantes a construir são os viaductos de Valle de Perdizes e do Tojal, perto de Valle Maior, o primeiro com 50^m de altura e 200^m de extensão, e o segundo com 30^m de altura e uma extensão de 120^m, e a ponte sobre o Caima de 36^m de abertura.

Além d'estas obras há as pontes sobre a ribeira d'Ul, proxima ao Couto de Cucujães, e sobre o rio Antuan no Porto do Carro, altas, mas de pequeno vão; e algumas passagens, superiores e inferiores, de estradas cortadas pelo traçado.

As estações estão todas projectadas o mais perto possível das povoações. Foi esta a ideia predominante do estudo da linha e julgamos ter conseguido o desideratum.

Comecemos pela de Paços de Brandão. Esta estação fica situada no extremo sul da povoação, entre uma rua da mesma e a estrada para Rio Meão. Serve também Lauras, Povoa, Moure, e outras povoações proximas.

A estação de S. João de Ver, a 5.400^m de Paços de Brandão, está collocada proximo á igreja, com serventia pela estrada de Beire á estrada real. E' a estação das Caldas de S. Jorge, as quaes distam tres kilometros.

A estação de Villa da Feira fica entre Sanfins e a vila, á distancia de 700^m da Misericordia.

Não foi possível approximal-a mais, pela dificuldade de subir em seguida para S. João da Madeira. Em compensação serve Sanfins, Escapeus e outras aldeias.

A estação de S. João da Madeira está junto á estrada real de Oliveira d'Azemeis ao Porto, no centro das duas importantes povoações, de S. João da Madeira e Arrifana, que rigorosamente constituem uma unica muito extensa. É uma das estações mais importantes da linha, pela população, pela industria e pela madeira de pinho que esta região possue em grande escala.

Segue-se a estação do Couto de Cucujães, a 4.100^m de S. João da Madeira, com acesso pela estrada municipal d'Oliveira d'Azemeis ao Couto. Está no centro de um grupo de povoações, como Penedo, Manta, Faria, Rebordões, etc., onde, segundo o annuario estatistico, se contam perto de 800 fogos.

A estação de Oliveira de Azemeis é certamente, depois de Espinho, a mais importante. Para a attingir foi necessário subir, depois de transposta a ribeira de Cavalleiros, e tornar a descer para o Porto de Carro.

Não se subiu mais, porque não era possivel. Entretanto, na situação em que está projectada, perto da egreja e do mercado da villa, poderá a estação considerar-se dentro de Oliveira de Azemeis, logo que se construa uma avenida muito curta e pouco dispendiosa.

E' ainda possivel dar acesso á estação pela estrada de Ovar.

Vem em seguida a estação de Travanca, a 2.400^m de Oliveira de Azemeis, servida pela estrada d'esta villa ao Carvalhal; a estação de Bemposta a 2.700^m de Travanca, e a estação de Branca a 3.900^m de Bemposta, ambas com acesso pela estrada real; a estação do Carvalhal a 2.500^m de Branca servida pelas estradas que alli passam para o Carvalhal e para Albergaria; e finalmente a estação de Valle Maior a 7.100^m do Carvalhal, situada ao lado da estrada de Aveiro a Vizeu.

Todas estas estações teem importancia, não só pelo grande numero de povoações que as rodeiam, como Curval, Pinheiro, Palma, Tagilde, Fradellos, Palhal, Albergaria, Silva Escura, e outras muitas, como também pela madeira que ali existe em grandes extensões e pela industria que já hoje apresenta specimenes da importancia da fabrica de lantificios do Caima, da fabrica de pasta de papel do Carvalhal, e da fabrica de papel de Valle Maior.

Está pois dado o primeiro passo na execução d'esta bella linha.

É um verdadeiro arrojo intentar na presente época a construção de um caminho de ferro, e demais sem subsidio do governo. Mas as condições da linha projectada são excepcionais.

Communicando com a costa em Aveiro e Espinho, e portanto também em Ovar e Granja, e tendo por objectivo o Porto, pode-se dizer que o terminus do caminho de ferro do Vouga se estende de Aveiro ao Porto, em 60 kilometros de costa, com uma população superior a 250.000 habitantes frequentados annualmente por 150.000 banhistas; e que o seu ponto de partida é em Vizeu, no centro da província da Beira.

Poucas linhas se apresentam em circunstancias tão favoraveis.

Linhos portuguezas

Novas linhas em Cintra — Dizem collegas diarios que alguns proprietarios em Cintra projectam a construção de um caminho de ferro de via reduzida, para a povoação de Magoito, bella praia onde os moradores e hospedeiros da formosa villa encontrariam, a dez minutos de viagem e por preços diminutos, banhos magnificos.

Perfeitamente d'accordo, mas os mesmos empreendedores não se esqueçam do elevador do Castello dos Mouros, que é da maior necessidade.

Companhias de Seguros.

«Tranqüilidade»

Várias Companhias de Seguros tiveram a amabilidade de nos enviar os relatórios das suas respectivas actuações durante o ano findo. Agradecemos a remessa e a oferta dos exemplares. E vamos registar por ordem da sua entrada nesta redacção, o que foi a sua actividade.

O Relatório que temos presente da Companhia de Seguros «Tranqüilidade» é referente ao seu 72.º exercício. Com posição brilhante no meio segurador português, a conta de Ganhos e Perdas apresenta o saldo de 7.049\$736\$11, tendo a gerência destinado para fundos de reserva livres 4.300.000\$00 e para conta nova o saldo de 62.343\$42.

«Bonança»

O balanço e contas desta companhia de seguros, referentes ao ano findo, apresentam a receita de prémios processada no total de 6.560.225\$87, contra 6.056.475\$29 no ano findo. A gerência destinou para fundo de reserva 439.642\$81 e distribuiu o dividendo de 60\$00 por acção cativo de impostos, no total de 470.400\$00.

«Tagus»

Esta companhia, das mais antigas do país, pois foi fundada há 67 anos, continua a registar aumento progressivo em todos os ramos da sua actividade, tendo os seus lucros, no último exercício, importado em 911.031.22.

«Comércio e Indústria»

No relatório desta companhia presta-se em primeiro lugar homenagem sentida a dois mortos que muito fizeram pelo prestígio da «Comércio e Indústria», os srs. dr. José Maria Dias Ferrão, antigo presidente da Assembleia geral e Alberto Graça, que o acompanhava como Vice-Presidente. Depois, passando ao registo das suas actividades, refere-nos que a receita processada proveniente da exploração dos diversos ramos a que se dedica foi de 32.713.059\$40. O saldo de Ganhos e Perdas atingiu a quantia de 3.443.602\$47.

A todas estas importantes companhias seguradoras, apresentamos os nossos cumprimentos pelos êxitos das suas actividades.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O número especial do nosso aniversário

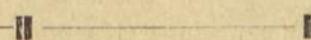
A imprensa do país — a quem devemos provas de alta consideração e magnífica camaradagem, noticiou, com palavras amigas, a publicação do nosso número especial de 16 de Abril com que celebrámos a entrada da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no 56.º ano de publicação.

Não nos é possível reproduzir, como nos seria grato, todas as amabilidades e todos os cumprimentos que, a propósito desse número, nos foram dirigidos. Todavia, hoje queremos arquivar o que a *Gazeta de Coimbra*, em seu número de 18 de Abril, escreveu e que, muito sensibilizados, agradecemos:

«Entrou no 56.º ano da sua publicação a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», única no género em Portugal e superiormente dirigida pelo distinto jornalista sr. Carlos d'Ornellas.

O número comemorativo do aniversário é sob os pontos de vista literário e gráfico do melhor que se tem publicado, mantendo assim as tradições de tão proveitosa revista.

Endereçamos-lhe as nossas felicitações com os votos de muitas prosperidades».



Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Pelo governador geral de Angola e com a assistência das autoridades militares e civis, foi inaugurada a nova sede da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, cerimónia a que se seguiram um jantar e um baile, oferecidos pelo representante no Lobito da Companhia, a numerosos convidados.

— Deve seguir brevemente para Angola o chefe da missão de estudo e reconstrução da linha férrea de Mossamedes sr. engenheiro Manuel Gonçalves Machado.

DIFERENCIAIS PANHARD

Compram-se 2 ou 3 de carros pesados preferindo-se camiões de 1929, força 23 cavalos e 3 T. carga.

Pretende-se o conjunto completo do eixo motor (caixa do diferencial, cubos das rodas, semi-eixos, molas, etc.) podendo entretanto aceitar-se peças isoladas.

Também poderão aceitar-se chassis dos mesmos camiões sem motor e radiador.

Resposta à Direcção de Exploração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga — Rua 62, n.º 107 — Espinho.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 55, 2.ª série, de 8 de Março, 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, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terreno destinado a garantir a visibilidade da passagem de nível ao quilómetro 117,289.70 da linha férrea de Évora a Mora.

O «Diário do Governo» n.º 56, 2.ª série, de 9 de Março, 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, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 160^{m²},50, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 34,309.35 e 34,402.10, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Ouriçosa, freguesia de Ul, concelho de Oliveira de Azemeis e Distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com José Marques, ao nascente com José Marques e caminho de ferro e ao poente com caminho de ferro.

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

O «Diário do Governo» n.º 68, 2.ª série, de 23 de Março 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 efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terreno destinado à construção de uma casa para pessoal na estação de Freixo de Numão, na linha férrea do Douro.

O «Diário do Governo», n.º 78, 2.ª série, de 4 de Abril, 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, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 1:231^m,40 e 3:372^m,70, a primeira à direita da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, entre os quilómetros 16,126.50 e 16,234.50, e a segunda do mesmo lado da referida linha, entre os quilómetros 16,258.00 e 16,914.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

Imprensa

«BEIRA VOUGA»

Completoou três anos de publicação o quinzenário «Beira Vouga», de Albergaria-a-Velha, dirigido superiormente pelo dr. Vasco de Lemos Mourisca, que ao serviço dos interesses da sua formosa região colocou, incondicionalmente, o seu coração e a sua cultura.

Ao seu ilustre director e a todos os seus brilhantes colaboradores os nossos melhores cumprimentos.

«CORREIO DA ESTREMADURA»

Iniciou o 54.º ano da publicação o excelente semanário de Santarém, «Correio da Estremadura», fundado pelo saudoso jornalista e escritor João Arruda e que, por sua morte, passou para as mãos de seu filho, sr. dr. Virgílio Arruda, espírito fino de artista e jornalista vigoroso, que, honrando a tradição do jornal e o nome ilustre de seu pai, continua a defender os interesses superiores do seu distrito.

Com simpatia saudamos na pessoa do sr. dr. Virgílio Arruda todos os colaboradores do seu semanário.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Casei com uma feiticeira». OLÍMPIA - 14 às 24 - «A ilha dos homens perdidos». COLISEU - 21 - «Grande Companhia de Opera».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

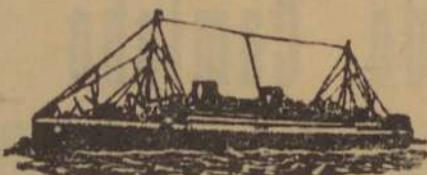
JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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

L I S B O A

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

P O R T O

Livraria Escolar

ESPECIALIZADA EM ARTIGOS
ESCOLARES

RUA DOS ANJOS, 12-E
LISBOA

T. S. F.

MARCAS DE PRIMEIRA CATEGORIA. APARELHOS
— PARA OS AMADORES DE BOA MÚSICA —

PEÇA UMA DEMONSTRAÇÃO

R. Rafael de Andrade, 18-1.º—LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

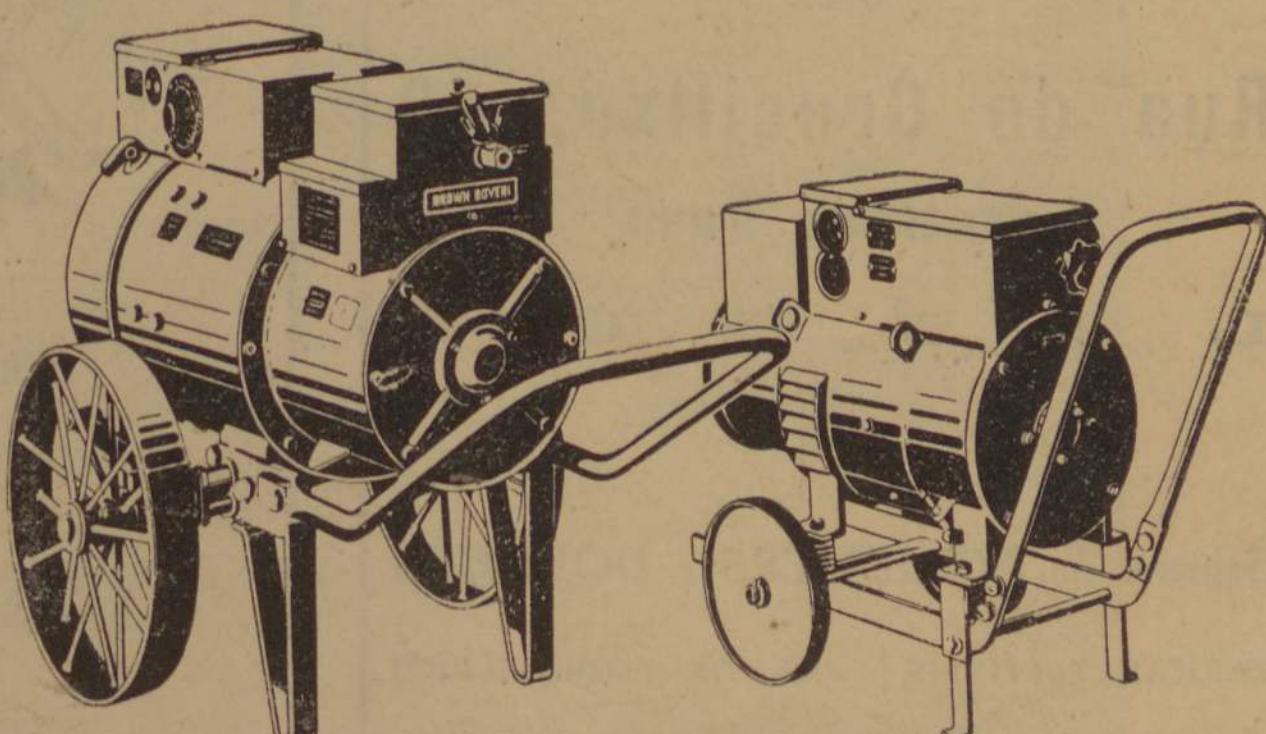
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º—PORTO



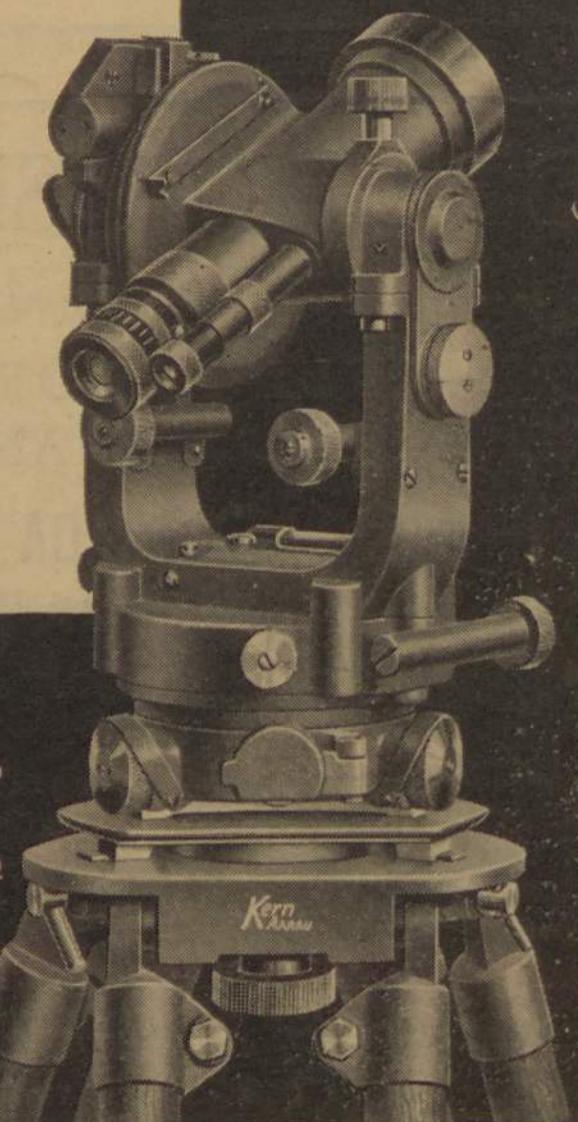
Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
::: :: em corrente contínua de 80-160 A e 240-500 A :::

**Os novos
Teodolitos de
circulo duplo**

permitem obter
os melhores
resultados em
medicoes, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço

Kern
AARAU
(Suissa)

DK



KERN & Cia. S. A.
AARAU - (Suissa)

Fabrica de mechanica fina e optica

Reprezentantes:

CARLOS GOMES & Cª

Lida.

LISBOA

Apartado 658 Telef. 21143

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construida e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realizado: 3.000.000\$00

SEDE

Rua do Crucifixo, 40

TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.



Não revela somente, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
da casa para a execução dos seus trabalhos
V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRAFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM

trabalhos de

FOTOCRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRÁFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. de Condessa de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227