

18.º do 56.º ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1944

Número 1362

Caminhos do Ferro Portug. E. S. C.
Comissão do Museu Ferroviário (C.M.F.)

N.º

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

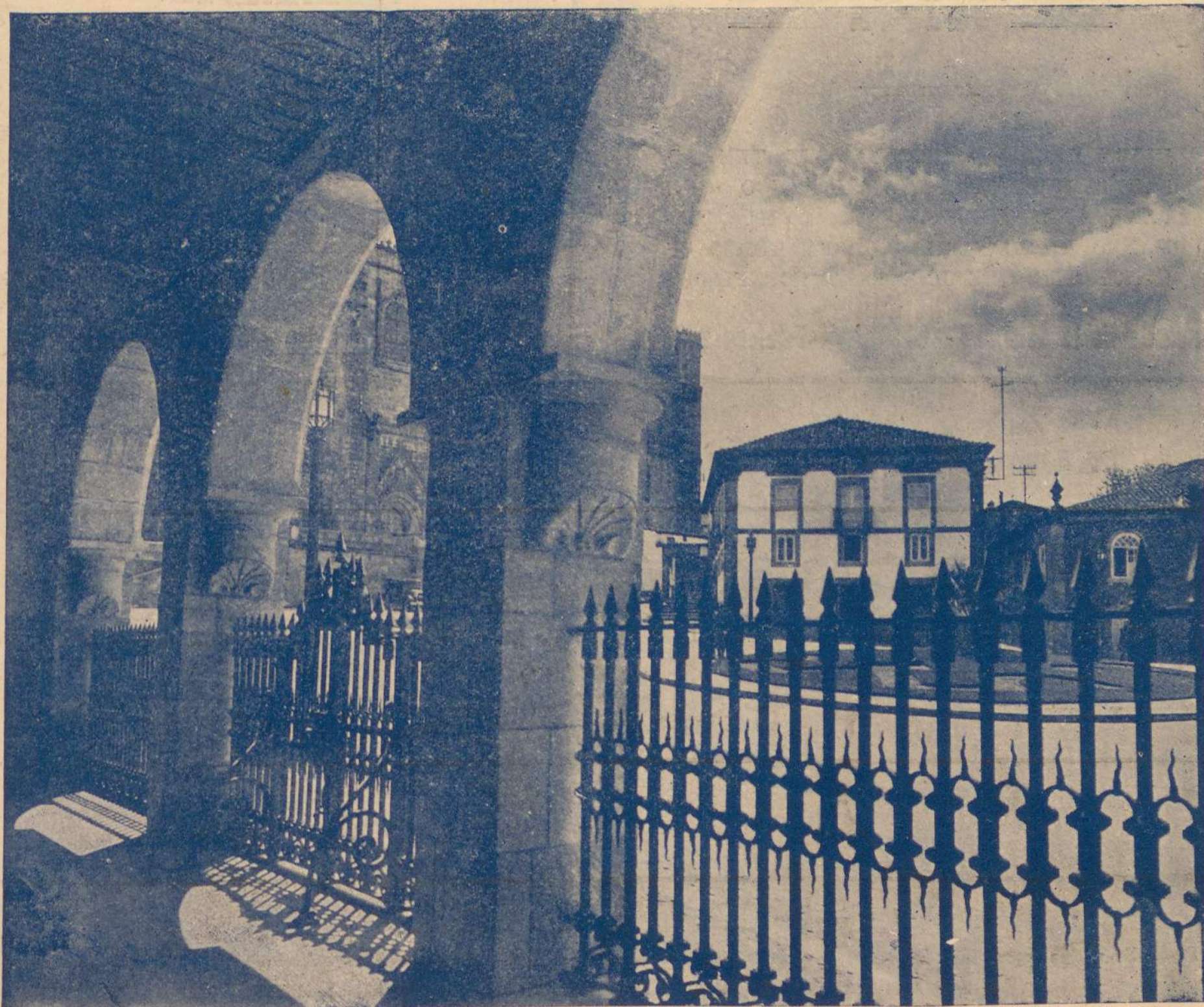
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

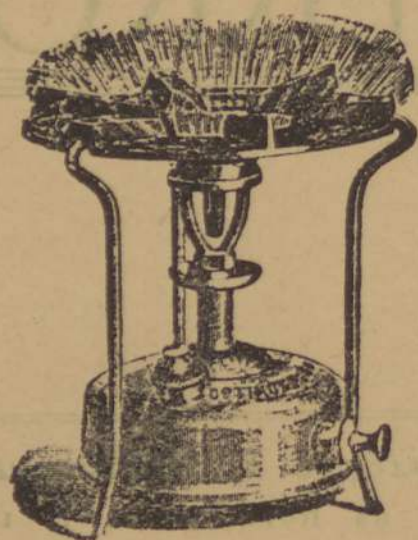


GUARDA — Atrio da Câmara Municipal

Quereis dinheiro?

JOGAI NO*Gama*Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

**“ A NOVA****LOJA DE****CANDEEIROS”**

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942

A
QUEM
VIAJA

Não saia do país sem levar
o **Manual do Viajante em**
Portugal, valiosa e instrutiva
publicação para o viajante.
Contém mapas e plantas
suficientes para o turista
estudar o que de bom tem
o seu país. À venda em
todas as livrarias do país e
na redacção da *Gazeta dos*
Caminhos de Ferro, Rua
da Horta Sêca, 7—LISBOA

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas 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

T. S. F.

Aparelhos das primeiras marcas de categoria, novos e usados, a pronto e com grandes facilidades de pagamento
REPARAÇÕES ECONÓMICAS E GARANTIDAS

J. ALEXANDRE

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

LISBOA

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 B X 2 0158; Direcção 2 752

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, 5 — Telefone 893

1362

16 — SETEMBRO — 1944

ANO LVI

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

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 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 ESTEVES DOS SANTOS

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



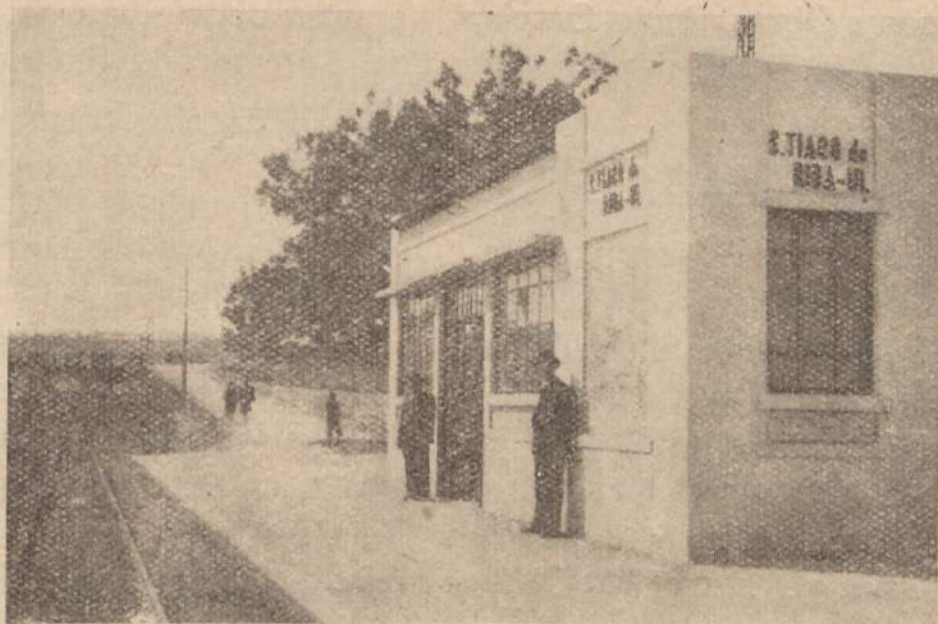
S U M Á R I O

Lisboa — Avenida da Liberdade	359
Pelo Vale do Vouga, pelo Inspector <i>Martins de Almeida</i>	361
Poderão as comunicações do futuro transformar a vida dos povos? por <i>João C. Reynaldo</i>	363
Supressões de passagens de-nível	363
A Guerra e os Caminhos de Ferro	364
Há 50 anos	366
Caminhos de Ferro Coloniais	366
Linhas Estrangeiras	367
Os Caminhos de Ferro Ingêleses na Guerra.	369
Parte Oficial	371
Espectáculos	372
O que todos devem saber.	372
Imprensa	372



LISBOA — Avenida da Liberdade

Cliché *Fernando Vicente*



LINHA DO VALE DO VOUGA — Edifício da nova estação de S. Tiago de Riba-Ul, inaugurado recentemente

Pelo Vale do Vouga

Inauguração do Apeadeiro de S. Tiago de Riba-Ul

Pelo Inspector MARTINS DE ALMEIDA

A freguesia de S. Tiago de Riba-Ul, do Concelho de Oliveira de Azemeis, fica situada a meio caminho entre as estações de Couto de Cucujães e Oliveira de Azemeis, ao ponto quilométrico, 30,700 da linha Espinho-Viseu.

Como não podia deixar de ser, S. Tiago de Riba-Ul acompanhou a ânsia de progresso e melhoramentos que se registam por todo o País.

Para promover e desenvolver os melhoramentos existem várias Comissões, sendo a principal a Comissão de melhoramentos Senhor da Campa, composta pelos srs.: Manuel Fernandes Pimenta, Adélio Martins Soares, Camilo Ferreira de Azevedo e Camilo Caimão, que, presentemente, está empregando tôda a sua actividade na reconstrução e modernização do seu Parque, recanto maravilhoso e poético, situado no centro da povoação quási à margem da E. N. 10-1.^a — Pôrto-Lisboa.

A indústria também se desenvolveu muitíssimo, muito especialmente a de calçado; sabões; malas e artigos de viagem; objectos para senhoras; cintas; sombrinhas; curtumes; solas e cabedais; cartonagens; boinas; lacticínios; etc., etc.

E foi êste grande desenvolvimento que levou os seus industriais a pensar na necessidade da construção dum edifício, na paragem já ali existente, onde se pudessem vender bilhetes e despachar mercadorias em grande velocidade.

Para levar a bom têrmo êsse importante melhoramento, de grande alcance económico, foi nomeada uma Comissão especial, composta pelos srs.: António da Costa Godinho, Presidente da Junta da freguesia; Rufino Borges de Castro, pelos Industriais; Manuel Fernandes Pimenta, pela Comissão de Melhoramentos, e Joaquim Ferreira de Azevedo, que, cooperando e trabalhando de acôrdo com a Direcção dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, tão bem souberam dirigir as negociações que, em muito pouco tempo, conseguiram que se construísse o pequeno mas elegante edifíciozinho que o arquitecto dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, sr. José Fernandes da Silva, delineou e o sr. Engenheiro Ricardo Gaioso de Penha Garcia, chefe do Serviço de Via e Obras dos mesmos Caminhos de Ferro, mandou executar. Os «panneaux» ornamentais são da autoria do filho de S. Tiago de Riba-Ul, sr. Alipio Brandão.

A mesma Comissão mandou construir uma esplêndida avenida de acesso ao apeadeiro, com cêrca de 200 metros de comprimento.

Foram êstes importantes melhoramentos, de grande alcance económico, que se inauguraram oficialmente, no passado domingo, dia 27 do mês findo.

Neste dia, pelas 13 horas, chegava ao local, que se encontrava devidamente engalanado e embandeirado, a automotora de serviço, transportando os srs. Engenheiro Director da Exploração, Ferreira de Almeida; Enge-

nheiro Chefe do Serviço de Via e Obras, Penha Garcia, e Chefe do Serviço da Fiscalização, Estatística e Reclamações, Rodrigues Pais.

Eram aguardados pela Banda da Vila de Cucujães, sob a regência do professor António da Costa Godinho, e, entre muito povo, pelas seguintes individualidades, algumas das quais da mais alta categoria social: Dr. Albino dos Reis, Presidente do Tribunal Administrativo; Comandante João Pais de Carvalho, Capitão do Porto de Leixões; Barão de S. João de Loureiro, Vice Presidente da Câmara Municipal de Oliveira de Azemeis, em exercício; Dr. António Soares Pinto dos Reis, Chefe da Secretaria; Dr. Augusto Vaz, Advogado em Lisboa; Cónego António Joaquim Alberto; Padre Agostinho Ferreira da Silva; Dr. Ilídio de Freitas, Médico Municipal; Júlio Gomes Mateiro, vereador e Gerente da importante organização industrial Centro Vidreiro; João Pinho Costa, da Carcavelos Industrial, L.^{da}; Junta da Freguesia; respectivas Comissões, etc., etc..

Debaixo de enormes aclamações, foguetes e música, procedeu-se ao corte da fita simbólica, sendo para essa honrosa operação convidado o sr. Engenheiro Director dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

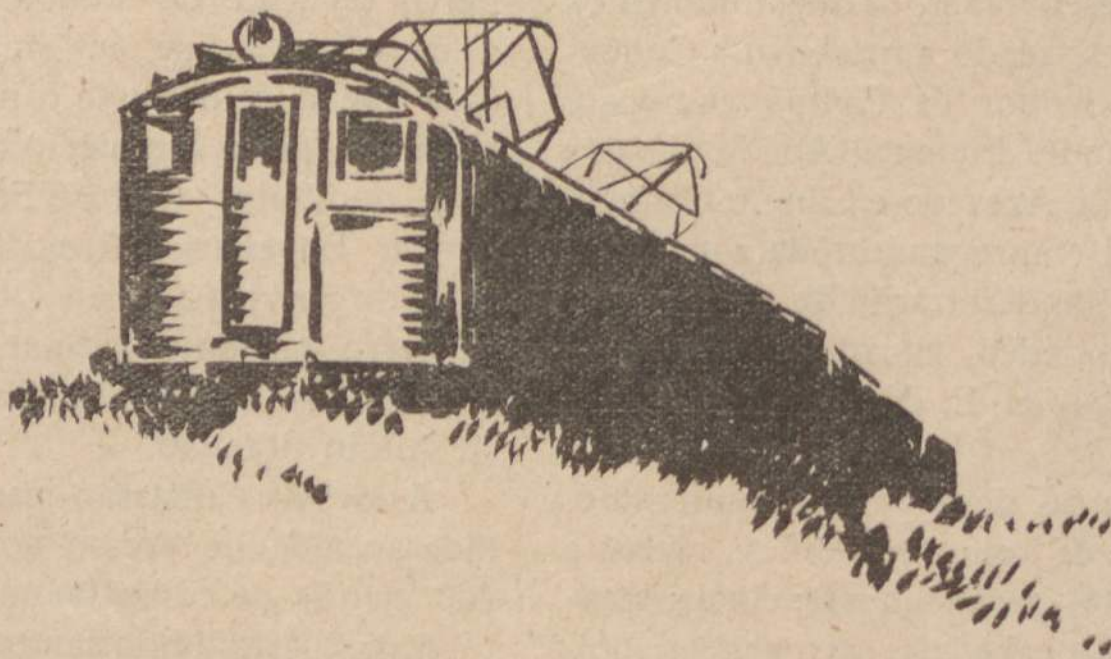
Após a cerimónia, usou da palavra o membro da Comissão Organizadora destes melhoramentos, sr. Rufino Borges de Castro, que, em termos calorosos e entusiasmados, agradeceu à Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga as atenções sempre dispensadas e o edifício com venda de bilhetes e despachos de mercadorias em grande velocidade, que muito beneficiará a economia e a povoação de S. Tiago de Riba-Ul.

Respondeu-lhe o sr. Engenheiro Ferreira de Almeida, Director da Exploração, agradecendo as amáveis referências feitas e informando que o Caminho de Ferro do Vale do Vouga estava sempre pronto e animado da melhor boa vontade, no sentido de tornar realidades tôdas as aspirações justas dos povos servidos pelas suas linhas.

Em seguida, formou-se o respectivo cortejo até ao Largo e Parque do Senhor da Campa onde, na Séde da Associação de Socorros Mutuos, se realizou uma sessão solene, á qual presidiu o sr. dr. Albino dos Reis, secretariado pelos srs. Barão de S. João de Loureiro e Comandante João Pais de Carvalho.

Iniciou a série dos discursos o sr. José Maria Pinto, regedor da Freguesia, que apresentou cumprimentos e demonstrou outras necessidades urgentes da Freguesia de S. Tiago de Riba-Ul; seguiu-se-lhe o sr. Presidente da Câmara Municipal, que garantiu sempre o auxílio e boa cooperação do Município. Falaram ainda os srs.: Fernando de Azevedo, representante do jornal o *Correio de Azemeis*; Rufino Borges de Castro, da Comissão de Melhoramentos; director do jornal *A Opinião*, e Júlio Gomes Mateiro, Gerente do Centro Vidreiro do Norte de Portugal.

Por último, encerrando-se a série dos discursos, falou o sr. dr. Albino dos Reis, para agradecer o amavel convite que lhe fizeram para presidir á cerimónia e as expressões patrióticas que a todos os oradores ouvira pronunciar, afirmando que se encontrava sempre de alma e coração ao lado de todos os Melhoramentos que, no Concelho de Oliveira de Azemeis, quisessem realizar.



Poderão as comunicações do futuro transformar a vida dos povos?

Por JOÃO C. REYNALDO

AS discussões travadas à volta deste assunto que, passando de objectivos puramente nacionais, transformaram-se rapidamente em estudos internacionais, chamaram já a nossa atenção, encontrando vários problemas interessantíssimos.

Gastam-se mensalmente frascos de tinta, rêsas de papel, milhões de letras são compostas e impressas exteriorizando centenas de sugestões que não passam do subjetivo «necessidade».

O estudo silencioso que, a este assunto, os governos procuram dar solução é a base do nosso artigo. Firmados na expressão de Chauchat em «La Vie Industrielle», de Paris, — *sempre que o progresso se concentra ou descentra, termina pondo à disposição do indivíduo o que primeiramente só era utilizado em comum*, — traz o problema a descoberto.

A situação das comunicações no Continente em guerra não poderão deixar de estar sob um controle puramente militar, muito embora o esforço verificado traga ensinamentos na paz de transcendente valia.

Admirável espírito de observação futura, deu-nos recentemente duas notícias anunciando créditos de 30 milhões de escudos para a renovação do material ferroviário em Portugal, e, antes, lêmos que a Espanha abria um outro de 800 milhões de pesetas.

O problema dos países pobres em carvão, está hoje tomando caracteres verdadeiramente assombrosos na ante-visão do após guerra. Pelas recentes portarias emanadas dos gabinetes oficiais, podemos observar a importância que se tem dado na Península ao problema das hidro-eléctricas; chamamos a atenção dos nossos leitores para a «Gazeta» de 16 de Outubro de 1943, onde tivemos ocasião de divagar sobre as estranhas consequências dum Continente empobrecido pelos jazigos carboníferos esgotados.

Na actual guerra, notou-se a crescente importância da navegação fluvial como meio de alívio dos caminhos de ferro, que aliás, é reconhecido por todos, porém, só em perfeita coordenação com este é que tal meio de navegação pode produzir todos os seus frutos.

Hugo Baur, escrevendo recentemente sobre este assunto, dizia: «Os caminhos de ferro encontram-se submetidos, na exemplificação com a Alemanha, a bases unitárias, no que respeita aos dados técnicos estão reunidos numa administração do Estado. Por seu lado, todo o rio ou canal, em qualquer ponto da sua região, está

SUPRESSÕES de passagens de nível

A Direcção dos Serviços de Construção da Junta Autónoma de Estradas, publica no *Diário do Governo* n.º 191, 2.ª Série, de 17 de Agosto, um mapa muito elucidativo acerca da supressão de passagens de nível, por onde se vê o seguinte movimento, de estudo e laboração:

6 projectos de execução, assim discriminados: Linhas do Oeste, Malveira; Minho e Douro, próximo da estação de caminhos de ferro de Moledo; as quatro restantes na linha do Vale do Vouga, nos sítios de Silvaes, Albergaria-Norte, Albergaria-Sul e Travanca.

2 projectos para parecer da Junta Autónoma de Estradas, um no Vale do Sado (Courela-Alcacer do Sal) e o outro no litoral do Algarve (Boa-Vista) á entrada de Portimão.

1 para ser arrematada a sua execução: no litoral do Algarve, próximo da estação de caminho de ferro de Alvor.

3 em execução, por empreitada, em Vale do Sado, Bemgordo (Águas de Moura), Vale do Sado (Sobralinho) e outro na linha do Norte (Mealhada).

1 em execução, por administração directa na linha do Norte, Fornos (Algodres).

incluído num sistema geral, aproveitado por empresas privadas, que vão de organizações poderosas ao proprietário de um único barco. Esta organização nasceu tanto das condições locais em que a navegação interior vive, como das necessidades económicas gerais, a que, por acaso, têm de conformar-se.»

Ressalta, nesta afirmação, uma diferença essencial entre os caminhos de ferro e a navegação, no que toca a distribuição dos fretes; de acordo com as regiões de produção, resulta igualmente do facto, salvo algumas excepções, os vagões e as locomotivas poderem rolar em toda a rede ferroviária, sem restrições, conquanto o movimento dos barcos é incrivelmente limitado pela profundidade das águas.

Focando o inter-câmbio de fronteiras, vemos outras diferenças (antes da guerra), como, por exemplo: as dimensões das «chatas» francêsas e belgas em relação à largura e profundidade das vias de água holandesas ou das províncias renanas, obrigando a transbordos demorados, o que ocasionava prejuízos evidentes.

Pergunta-se: se os transportes e sistemas de comunicações do futuro poderão ter influência na vida dos povos?! Crêmos que sim...

O progresso caminha e todos os povos terão de o seguir, aquêles que, por negligência, se esquecerem de tal, ficarão no mundo do passado, e isto equivaleria a uma «morte por asfixia».

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CI

Bombardeiros pesados aliados, com escolta, atacaram objectivos largamente espalhados por distritos da França, incluindo os aeródromos de Lille e Achiet, pontes de caminho de ferro em Etaples, baterias costeiras no Pas de Calais, depósitos de combustível, em Pauillac e Bechanberes, perto de Bordeus. Bombardeiros médios atacaram parques ferroviários em Montfort e em Beauvais. Foram, também, atacadas as linhas férreas em Epernon e concentrações de tropas inimigas, ao Sul de Aunay. Caças bombardeiros visaram objectivos ferroviários, no Ocidente da França, e fizeram explodir um comboio de munições perto de Bordeus. Os caças-bombardeiros efectuaram, ainda, reconhecimento para além da zona da batalha e no Nordeste da França, além de atacarem um depósito de óleo, em Angers, barcas no Sena e um aeródromo perto de Amiens. Nestas operações, foram destruídas locomotivas, material rolante e transportes automóveis. Durante um ataque de aviões, com foguetes, a um comboio, ao largo da costa da Holanda, foi pelos ares um navio costeiro. Bombardeiros médios e ligeiros alvejaram transportes por estrada e ferroviários, assim como concentrações inimigas.

Na província da Bretanha, as forças francesas do interior cortaram todos os caminhos de ferro, e dificultam, cada vez mais, os movimentos alemães.

Por todo o resto da França, as actividades dos patriotas não diminuem. Perto de Leignon, uma locomotiva blindada está apreendida e posta nos

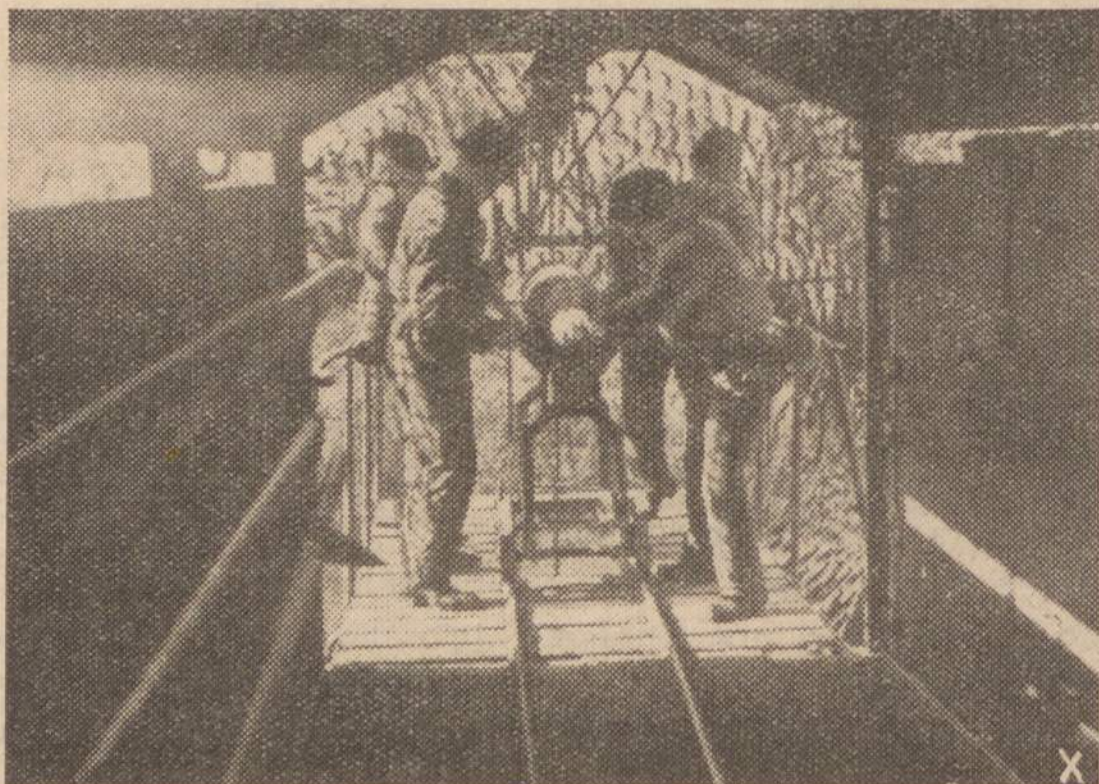
carris, na direcção contrária, indo chocar com um comboio. As duas locomotivas ficaram destruídas. No túnel Yvoir, na Saboia superior, quatro vagões carregados foram lançados contra 36 com cerca de 5.000 galões de gasolina, a qual se incendiou. O comboio descarrilou e o túnel ficou bloqueado.

— «U. P.» — Em telegrama de Roma diz que, ao amanhecer, fortalezas voadoras atacaram os entroncamentos ferroviários de Bolonha, Modena, Ferrara, Cremona e Mantua.

Diz a mesma Agência que o presidente do Conselho do governo belga, com sede em Londres, forneceu o seguinte comunicado:

«Na Bélgica, os grupos de resistência empreenderam, após os desembarques aliados, a destruição sistemática dos caminhos de ferro, pontes, aparelhos de telecomunicações, placas de orientação e aparelhos de sinalização ferroviária, através de todo o país.

Os resultados obtidos e de que há conhecimento são extremamente satisfatórios. As linhas ferroviárias e outras têm sido desorganizadas em larga escala, o que tem contribuído, grandemente, para retardar os movimentos e o transporte de reforços inimigos para a zona de combate».



Peça blindada ferroviária alemã carregada com obuzes de grande calibre

— Telegrama de Londres diz que se anuncia oficialmente que bombardeiros pesados atacaram a ponte ferroviária de Etaples e abrigos de submarinos em Brest, que foram atingidos por bombas de seis toneladas. Durante a noite, os bombardeiros pesados atacaram depósitos de gasolina em Bassens, em Blave, próximo de Bordeus, e em Pauillac. Em consequência destes ataques, o Exército alemão perdeu grandes quantidades de combustível. Não regressaram destas operações dois bombardeiros pesados. Oito pontes ferroviárias e aterros foram atacados por bombardeiros médios e ligeiros, numa zona estendendo-se de Elbeus, Sena, até Briollay, nas proximidades de Angers. Outros bombardeiros médios atacaram os parques ferroviários de Compiégne, Serqueux e Verneuil e barcas no porto de Saint Malô. Caças bombardeiros alvejaram locomotivas e outro material circulante, nas regiões de Chartres e de Orleans, e transportes motorizados. Formações de Liberators

alvejaram instalações ferroviárias em Miramas, trinta quilómetros a Sueste de Arles, enquanto outros aparelhos bombardeavam outras instalações ferroviárias ao longo da linha de Lyon a Arles.

— «R.» Em telegrama de Londres informa que, à medida que as forças blindadas americanas avançam ao longo da região ao Norte do Loire, pelas estradas que partem de Le Mans; os caças bombardeiros metralham, incessantemente, os comboios que se deslocam para Sudoeste, vindos de Antuérpia, Bruxelas, Metz, Estrasburgo, Lille e Sedan.

Calcula-se que 150 locomotivas e 1.000 vagões ferroviários foram atacados num só dia.

— «R.» Em telegrama de Londres e comunicado das forças aéreas em França diz que formações de bombardeiros pesados atacaram portos, parques ferroviários e pontes, em Estrasburgo, Mulhouse, Belfort, Lens, Douai e Givors. Em Somain e Etaples foram atacados os parques de locomotivas. No sector de Falaise, foram atacados objectivos ferroviários em Saint Maximin e Fismes e uma ponte provisória em Oissel.

Diz a mesma Agência que aviões «Mosquito», do Comando de Bombardeiros da R. A. F., atacaram o entroncamento ferroviário de Givors.

— Os parques ferroviários de Metz foram também atacados por poderosas formações da Aviação Americana.

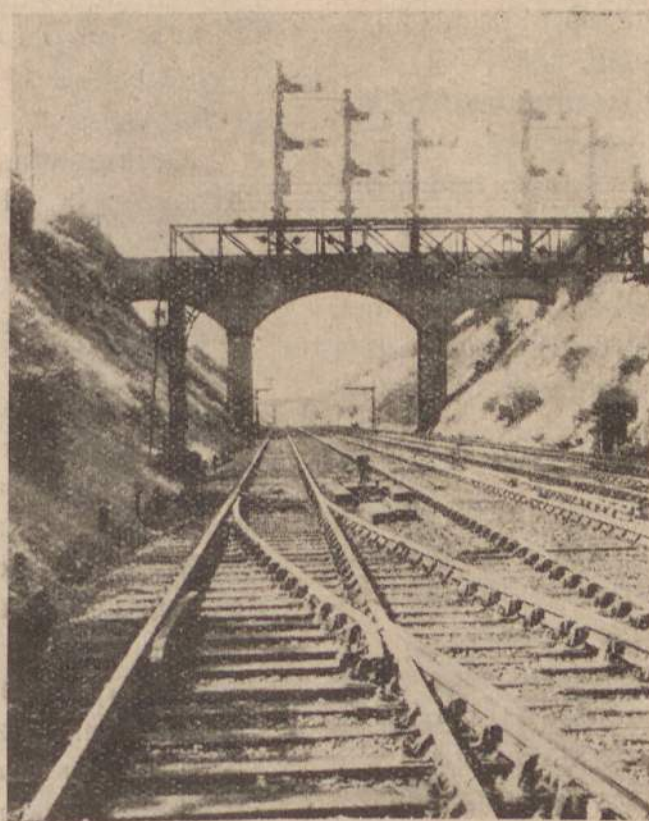
— Na margem ocidental do rio Roen em Thury-Harcourt, os aliados, num assalto geral as comunicações alemãs, evidentemente destinado a parali-

sar o movimento, na fase crítica da batalha da Normândia, utilizando caças e caças-bombardeiros, operando em óptimas condições atmosféricas, destruíram ou avariaram mais de 200 locomotivas e 828 vagões, assim como cerca de 300 camiões.

— Telegrama de Londres informa que as forças aéreas aliadas realizaram cinco mil e quinhentas surtidas, do que resultou ficarem seis mil vagões destruídos e quinhentas e noventa locomotivas destruídas ou danificadas.

— O S. Q. G. A. diz que, debaixo de condições atmosféricas perfeitas, os aviões aliados, praticamente sem oposição da Luftwaff, mantiveram uma série ininterrupta de ataques às vias de retirada alemãs, para Leste, e às estradas e transportes ferroviários. Forçados pela urgência da situação, a seguir, de dia, pelas estradas e vias férreas, os alemães sofrem enormes perdas. Só os caças da 8.^a Força Aérea destruíram mais de 5.000 vagões. Até aqui, foram destruídas ou avariadas 221 locomotivas, 217 camiões e 79 outros veículos militares. Foi atacado tudo o que se encontrava em movimento, nas vias férreas, estradas e canais, e o sistema de transportes inimigo foi tão eficazmente paralisado que alguns pilotos comunicaram, no regresso, que já não encontraram alvos. Próximo de Ruão, um comboio de 40 vagões de munições explodiu.

Enquanto os caças e os caça-bombardeiros desorganizavam os transportes, bombardeiros pesados, médios e ligeiros, sobrevoavam as linhas de retirada, atacando pontos de congestionamento nas vias férreas e nas pontes, tanto a Leste como a Oeste do Sena.



Os Caminhos de Ferro Ingêleses estão sempre prontos para o serviço activo

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro; 16 de Setembro de 1894)

A iluminação electrica da Estação do Rocio

Acha-se illuminada a luz electrica a estação do Rocio, conforme as condições do contracto que existia entre a Companhia Real dos Caminhos de ferro e o sr. M. Hermann.

Esta instalação foi dada por adjudicação, concorrendo a ella varias casas importantes do estrangeiro, sendo o sr Hermann quem apresentou as maiores vantagens para a companhia.

O praso para a conclusão d'este trabalho terminou em 30 de agosto, mas devido a pequenos contratempos, só se poudé fazer a primeira experiencia tres dias depois daquela data.

O projecto d'esta instalação foi feito pela companhia, que determinou a força das machinas, numero de lampadas sua posição e poder illuminante.

O adjudicatario tinha a fornecer o seguinte:

Para a instalação da estação:

1 machina a vapor de 50 cavalos, systema *Compound*; 1 dynamo de 200 ampères e 110 volts; 1 quadro com regulador da corrente do dynamo; 12 resistencias para arcos voltaicos; 12 indicadores para arcos voltaicos; 12 comutadores para arcos voltaicos; 1 commutador para corrente de 200 ampères; 2 commutadores para corrente de 35 ampères; 1 ampèremetro; 1 voltmetro córta-circuitos; 10 lampadas d'arco de 12 ampères; 14 lampadas d'arco de 8 ampères; 60 lampadas de incandescencia de 16 velas.

Para illuminar o tunel:

1 machina de 4 cavalos; 1 dynamo de 30 ampères e 110 volts; 1 commutador para 30 ampères; 1 regulador para dynamo; 2 córta-circuitos para 30 ampères; 4 córta-circuitos para 8 ampères; 30 lampadas de 16 velas e 100 volts, destinadas á iluminação do tunnel na parte onde se fazem as manobras, isto é, em 150 metros de extensão.

As duas machinas a vapor, que o sr. Hermann forneceu, foram construidas por Marchall & Sons & C.^a

A de 50 cavallos é de cylindros horisontaes, tem a disposição que permite variar a expansão, dá em média 135 revoluções por minuto, quando funciona pôde abrir-se o regulador da admissão completamente e abandonar-se a machina inteiramente á acção do regulador de Hartnell que a machina tem, e que funciona admiravelmente, mantendo um movimento muito regular.

A outra machina é de cylindro vertical. Dá em média 260 revoluções por minuto; tambem é susceptivel de ficar o seu movimento sob a acção do regulador, que é do systema *Pickering*. Este, porém, tem uma disposição que lhe permite variar a velocidade com a machina em movimento.

O movimento d'estas machinas é muito suave e silencioso, e a primeira distingue-se pela pequena quantidade de vapor que consome, comparada com outras machinas.

Os dynamos são do systema *Lahmayer*, podendo-se considerar como as machinas mais perfeitas, tanto debaixo do do ponto de vista electrico como mechanico.

Tem os inductores ligados em derivação — «*Shunt wound dynamos*». As características d'estas machinas são extraordinariamente regulares, e o aproveitamento das linhas de força attinge o maximo desejado, juntando a isto a muita

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Rectificando uma errata

Na nossa reportagem da inauguração da nova estação da Curia, melhoramento considerável a que demos, como não podia deixar de ser, o devido relêvo, saiu, por lapso, o nome do distinto engenheiro Campos Henriques, chefe de Divisão de Via e Obras da C. P. trocado por engenheiro Ramos.

Aos nossos leitores e em especial ao sr. Eng.^o Campos Henriques pedimos desculpa da involuntária gralha.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Para servir como chefe do serviço de tracção e revisão de material, da Divisão de Exploração de Luan-da, da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes desta colónia, foi novamente contratado o engenheiro sr. Luiz Dourado de Oliveira Martins, que já exerceu as mesmas funções na colónia.

MOÇAMBIQUE

O governo da colónia autorizou a companhia do Caminho de Ferro da Beira e a Companhia do Caminho de Ferro da Trans-Zambèzia a fazer algumas alterações nos livros de tarifas.

estabilidade da sua fôrma e a maneira como estão abrigadas todas as partes mais susceptiveis de poderem ser avariadas. Reconhece-se decididamente que são as machinas mais perfeitas.

As lampadas de arco tambem se distinguem pela fixidez dal uz e pela infallibilidade do seu funcionamento.

Ellas acham-se ligadas entre si a duas em série: as 10 de 12 ampères serve para iluminação da gare e as 14 de 18 ampères dão luz aos vestibulos, elevadores, escadas, salas de recovagens, etc.

Os conductores são todos isolados excepto os do tunnel, onde a agua, a humidade e o vapor das machinas justificam que se empregasse o isolamento por meio de campanulas, como nas linhas aereas.

Nas salas do conselho, direcção, secretarias e gabinetes da estação conservaram-se os mesmos lustres e braços que serviam ao gaz, modificando-os convenientemente e tornando-os de iluminação mista, podendo assim os mesmos candieiros dar a luz do gaz ou a electrica.

Esta modificação não sómente evitou a despesa com candieiros electricos como tambem permite utilizar o gaz nas ocasiões em que as machinas tenham de parar para qualquer reparação, enquanto a companhia não achar conveniente fazer aquisição de machinas de sobrecellente.

Todo o trabalho de montagem de machinas assim como toda a instalação electrica e modificação de lustres e candieiros foi feita por artistas portugueses.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA «Em tempos de guerra só as coisas práticas dão resultado». Este princípio, base de toda a vida militar, também foi adoptado pelos caminhos de ferro na Alemanha. A «Reichsbahn» colabora hoje, numa ligação íntima, com o exército alemão. Quantos milhares de vagões não são necessários para transportar as tropas dum ponto para o outro e levar o reabastecimento para a frente? O material gasta-se com o uso excessivo ou sofre prejuízos causados por acções de guerra, por exemplo com os bombardeamentos. Como se podem reparar os danos sofridos com a máxima rapidez e o mínimo dispêndio?

Durante muito tempo hesitou-se entre o comboio de passageiros e o de mercadorias. Qual dêles apresentava maiores vantagens? A «Reichsbahn» resolveu o problema da seguinte maneira: construiu comboios de mercadorias que facilmente se poderiam transformar em comboios de passageiros. Para esse fim escolheu-se um tipo de vagão bastante espaçoso e coberto, susceptível de várias transformações. O «chassis» é fixo e inalterável, as molas podem-se reforçar e adaptar às circunstâncias. Facilmente se abrem portas e janelas, se coloca a instalação de luz e de aquecimento no interior destes vagões.

Se o vagão é para tráfego no interior do país, constroem-se bancos compridos e desmontáveis. Quando é necessário transportar mercadorias, os bancos são retirados. Se o comboio serve para transportar tropas, facilmente se podem colocar novamente os bancos. Até se armam camas, umas por cima das outras, tal como nos «vagrões-lits». Num desses vagões podem viajar 33 homens, tendo cada um dêles um lu-

gar para se deitar, outro para ir sentado, uma rede para colocar as bagagens e a espingarda e um cabide para pendurar a roupa.

Os «combóios de licenciados» circulam regularmente entre a Alemanha e a frente de Leste. Os soldados que vêm de licença já não precisam de fazer essa longa viagem, que dura pelo menos uma semana, em condições bastante incômodas, como acontecia anteriormente.

Se o vagão é posto ao serviço exclusivo do exército alemão, por exemplo, das unidades da defesa anti-aérea ou da Organização Todt, transforma-se numa espécie de sala, com mesas e cadeiras, podendo, assim, servir de gabinete de trabalho.

Finalmente, o vagão pode-se transformar em hospital. Nesse caso as molas devem ser mais elásticas e suaves, as camas mais macias e sobrepostas em 3 andares ao longo das paredes. No interior fica um espaço livre, que permite o acesso a cada cama. Nas extremidades do vagão encontra-se uma porta giratória, por onde entram e saem as macas com os doentes. A um canto há um armário com todos os instrumentos sanitários.

A cada vagão de «licenciados» ou sanatório está atrelada uma cozinha. Esta possui um fogão grande, onde se podem colocar duas panelas enormes, comportando 300 litros cada uma. Além disso, existe mais um pequeno fogareiro para as dietas dos doentes, um frigorífico e um armário-dispensa. Um grande depósito de água completa a instalação.

AMÉRICA DO NORTE Nos Estados Unidos da América do Norte são já uma realidade para depois da guerra os assentos sus-

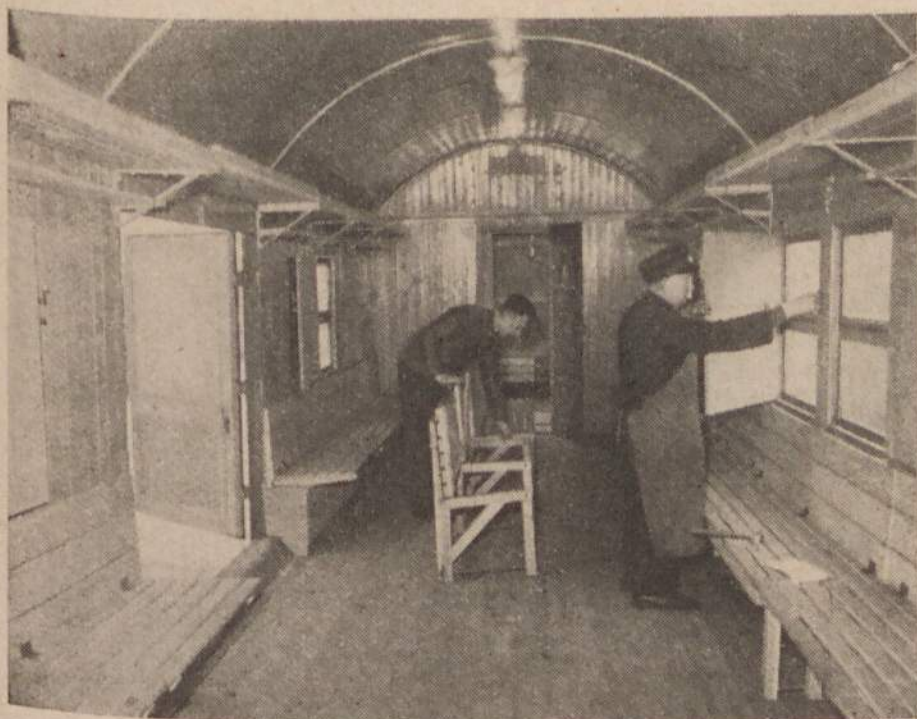
ceptíveis de se converter em canapés, a preços módicos, nos extremos que cruzam os 4.800 quilómetros do continente em cinquenta horas ou menos.

Terminaram até ao mais pequeno pormenor os projectos de estes comboios e assentos, e estes últimos estão a ser experimentados no expresso de luxo que liga Nova York com Miami, na Flórida, bordejando o litoral atlântico.

Compreendendo que os aviões, maiores que os actuais, que voam, sem escalas, de costa a costa, e os menores, tais como os helicópteros, vão constituir um importante negócio, ao terminar a guerra, as companhias ferroviárias norte-americanas começaram a adoptar medidas encaminhadas no sentido de fazer frente com êxito a essa futura competência.

Em quasi todos os comboios actualmente em circulação, à base das novas carruagens de tipo ligeiro, existem assentos que permitem aos passageiros reclinar-se comodamente, mas com os pés apoiados no chão ou numa maleta. Por consequência, torna-se impossível recostarem-se de lado.

Os construtores que procuravam aumentar as comodidades das carruagens tinham uma infinidade de ideias sobre os assentos; a maioria, porém, dos



O novo modelo de carruagens construído pelos Caminhos de Ferro Alemães. Aspecto interior: assentos desmontáveis

seus projectos exigiam um espaço excessivo. Foi então que alguém se lembrou de aperfeiçoar os assentos usados nos transatlânticos. O resultado foi um assento provido de uma espécie de escabelo, que ocupa somente 133 centímetros. O referido escabelo dispõe dum receptáculo onde podem guardar-se os sapatos, a mala de mão e outros objectos.

Durante o dia pode usar-se o escabelo ou dispensá-lo. Permite aos passageiros diminuir as fadigas da viagem, em virtude das freqüentes mudanças de posição. Quando se deseja dormir, levanta-se o escabelo de modo a ficar à altura do assento, e dêste modo se tem um canapé, no qual se podem apoiar as costas e as pernas.

O engenheiro Eduardo G. Buld, um dos que primeiro se dedicaram ao projecto de expressos do tipo aerodinâmico, declarou recentemente que crê que o número de passageiros em caminhos de ferro aumentará extraordinariamente, apenas cessem as hostilidades.

ESPAÑA O Metropolitano Transversal de Barcelona acaba de pôr em serviço as suas novas carruagens automotoras da série 200, com o propósito de aumentar a capacidade de transporte da sua linha.

As novas carruagens são um pouco menos compridas que as antigas da série 100 (16,50 metros de comprimento em vez de 21,70); conservou-se, porém, a largura de 3,20 metros adoptada em harmonia com o espaço da via, que é o normal dos caminhos de ferro espanhóis.

A redução do comprimento e o sistema de construção permitiram diminuir o peso de 55,7 toneladas para 34.

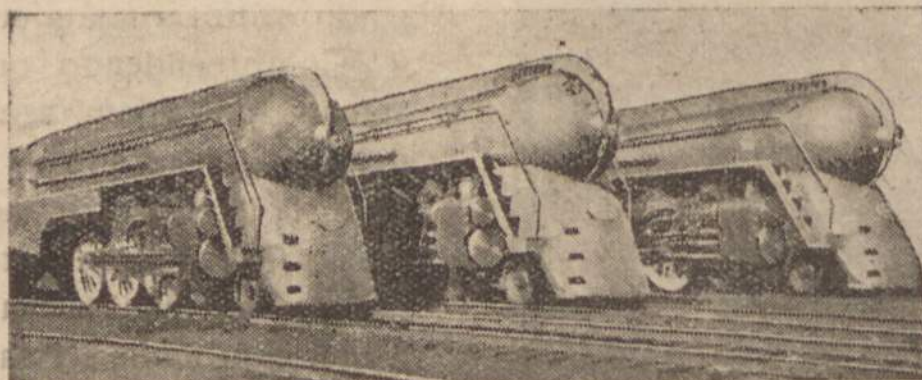
O peso das antigas e excelentes carruagens da série 100 não é exagerado em relação à sua capacidade, pois não é raro transportarem até 500 passageiros cada um; porém, preferiu-se dar às novas menor comprimento, não só para reduzir o peso morto arrastado durante as horas de menor tráfego, mas, também, para evitar o excessivo peso concentrado sobre cada eixo, que se eleva a 22 toneladas nas carruagens antigas, a plena carga, com a conseqüente fadiga dos "rails".

A-pesar-da redução do comprimento das novas carruagens, o número de passageiros que comportam chega a 350 e, portanto, a carga útil a umas 23 toneladas, em relação com a qual a tara conseguida de 34 toneladas pode considerar-se como muito satisfatória, pois é só de 97 quilos por passageiro, ou de 645 quilos por metro quadrado de superfície bruta de caixa. E isto sem fazer uso de outro material resistente além do aço usual em perfis laminados e em prancha, e sem que o aspecto das carruagens, tanto interna como exteriormente, seja inferior ao das antigas.

SUIÇA

Foram recentemente construídas na Suíça algumas locomotivas, que constituem notável aperfeiçoamento dessa indústria.

Dispondo somente de quatro eixos, a cada um dos quais cabe suportar 20 toneladas, a nova locomotiva suíça poderá puxar um trem de 420 toneladas, com a velocidade média de 75 quilómetros por hora.



Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

Via

PARA manter a via férrea em perfeito estado de conservação são necessários anualmente vários milhões de travessas, cerca de um milhão e meio de metros cúbicos de balastro, e vários centos de milhares de toneladas de carris de aço. O comprimento normal de um carril é de 18^m, mas têm sido assentes carris de 27 e 36^m de cumprimento. O peso de carril por metro nas linhas principais é de 47 Kgs. e o peso duma cadeira ⁽¹⁾ de tipo comum é de cerca de 21 Kgs.

Tem-se efectuado numerosas experiências quanto ao uso de travessas de cimento armado, devido às dificuldades em se obter madeira, e ainda para poupar capacidade de embarque, ao mesmo tempo que estão a aplicar-se travessas de madeiras que até então não eram utilizadas.

Sinalização

As exigências de tempo de guerra, que provocaram o afluxo de tráfego, em vastos caudais, a linhas que anteriormente tinham um movimento relativamente insignificante, foram facilitadas pelo engenho mostrado no aproveitamento dos sistemas de sinalização para tornar maior a capacidade das linhas, entroncamentos e resguardos para ultrapassagem.

Os progressos da sinalização eléctrica são dos que mais se destacam entre os modernos inventos adoptados pelos caminhos de ferro. A energia eléctrica, além de servir para transmitir telegramas, foi empregada para poupar tempo e esforço humano no guarnecimento de agulhas a consideráveis distâncias, e o largo emprêgo de sinais luminosos coloridos revelou-se de grande valor para vigilância da circulação dos comboios em todas as condições climatéricas. A utilização do aparelho indicador do comboio, pelo qual são dadas aos encarregados de sinalização indicações da aproximação dos comboios, e o dilatado uso dos telefones para transmissão das instruções dos comandos de funcionamento, provam quanto eles são de valor. Empregam-se, também, instalações de alta frequência para aumentar a capacidade das linhas telefónicas, assim como teleimpressores e aparelhos de T. S. F. para comunicações rápidas.

Hoteis, Docas e Vapores

Os caminhos de ferro possuem 53 hotéis, dezaçete dos quais foram requisitados pelo Governo. As estações principais dispõem, também, de salões de chá, casas de jantar e cantinas. Em tempo de paz, circulavam nos comboios de longo curso carruagens-restaurantes e carruagens-bufetes. Os hotéis e cantinas dos caminhos de ferro têm tido, desde o começo da guerra, um movimento excepcionalmente grande, e muitas cantinas encontram-se permanentemente abertas. As dificuldades que rodeiam todos os estabelecimentos de víveres são comuns aos caminhos de ferro; e, a partir de Maio de 1942, quando os serviços das carruagens-restaurantes foram consideravelmente reduzidos, um esforço maior que nunca incidiu sobre os recursos das cantinas e pessoal que fornecem alimentos. Não obstante as complicações do racionamento, as necessidades do público têm sido, apesar de tudo, atendidas. Os poucos serviços de carruagens-restaurantes que ainda se efectuam receberam uma excepcional protecção e estão expressamente a fazer face à grande necessidade que se faz sentir entre os passageiros de longo curso.

Nas estações, devido à escassez de chavenas e copos para reconfortantes (existem cerca de 5.000.000 de chavenas), aconselham-se os passageiros a levar consigo utensílios pessoais para bebidas.

Docas

Os caminhos de ferro britânicos são grandes proprietários de docas, portos e cais, e as suas acomodações incluem a maior doca seca do mundo, em Southampton. As docas, portos e cais do caminho de ferro estão situados em 76 locais e têm o comprimento total de 501,402 pés (153 Kms.). O apetrechamento das docas compreende as mais recentes inovações de mecânica, para carga e descarga directas da linha para o barco, e vice-versa. Adquiriram-se novos guindastes para cais, uma cábreia de 50 T. e um elevador flutuante moderno, para cereais, juntamente com o mais

⁽¹⁾ NOTA — Cadeira é um cepo de aço empregado, normalmente, na via férrea em Inglaterra, e que serve para suportar o carril ao mesmo tempo que o mantém em posição e o prende à travessa. Não é usada em Portugal.

recente apetrechamento para armazem, tais como tapetes rolantes, "trolleys" eléctricos, etc., que concorrem para uma rotação mais rápida dos navios.

Para enfrentar a crescente afluência de mercadorias a certos portos e obter-se uma maior rotação dos navios, estabeleceram-se no interior do país grandes entrepostos ferroviários dispondo de extensos armazéns e amplas linhas de resguardo. Foi ampliada a capacidade dos armazéns frigoríficos, dadas as grandes quantidades de carne congelada e lacticínios a acomodar, e tomaram-se disposições especiais no que se refere ao armazenamento de cereais.

A maneira rápida como são descarregados e expedidos os carregamentos consideráveis, recebidos ao abrigo da lei de empréstimo e arrendamento, e as grandes quantidades de víveres destinados ao Exército Americano, mereceram comentários favoráveis dos respectivos Departamentos do Governo.

Um carregamento de especial interesse que passou pelas docas do caminho de ferro consistiu num cabo submarino com 72 milhas de comprimento, numa só peça, tendo sido empregados 10 vagões especiais no seu transporte até ao cais marítimo.

Navios

A frota dos caminhos de ferro britânicos, quando a guerra rebentou, era de 130 navios com um total de 176.145 toneladas. Estes barcos constituíam as principais ligações com o continente, Eire e Irlanda do Norte, ilhas do canal de Inglaterra, ilhas ocidentais da Escócia, ilha de Wight, etc..

Muitos destes barcos foram fretados pelo Governo e os seus capitães e tripulações alistaram-se voluntariamente para fazer a guerra. Alguns deles já foram perdidos em consequência da acção inimiga, outros; reparados e camuflados, tomam parte activa em serviços que se prendem com a guerra. Os restantes barcos continuam nalgumas das carreiras em que tomaram parte antes da guerra.

Precauções contra ataques aéreos

As organizações de bombeiros e de precaução contra ataques aéreos dos caminhos de ferro ingleses têm-se desenvolvido e multiplicado. Até hoje, 170.000 ferroviários receberam instruções completas na A. R. P.

Além de capacetes de aço para o pessoal, máscaras e fatos anti-gás, foram organizados 2.000 postos de precaução contra incêndios nas instalações ferroviárias. Repararam-se abrigos, e colocaram-se 47 vagões, providos de tudo quanto é necessário para desinfecções, em locais apropriados à sua utilização imediata, em caso de ataques de gás, e que podem ser levados para qualquer estação ou depósito onde não haja facilidades de descontaminação, ou os depósitos existentes sejam inadequados.

Cada um destes vagões dispõe de um compartimento de ar estanque que conduz a um quarto onde as pessoas se despem, com arcas para as roupas contaminadas e uma casa de banho forrada de zinco com chuveiros quente e frio. Uma terceira secção está preparada com um quarto para se vestirem e no qual há gavetas com roupa lavada. Os vagões estão também preparados para a ocultação de luzes e as janelas estão protegidas contra as explosões.

Nos pontos de importância estacionam combóios e moto-bombas. Um destes combóios dispõe de 6 tenders de locomotivas com 68.160 litros de água. Há várias moto-bombas a gasolina, de 20 H. P., que lançam água à pressão de 10,715 Kg. por cm².

Os incêndios em telhados de prédios de vários andares podem, assim, ser combatidos com êxito. A quantidade de água levada permite que as bombas funcionem durante 2 1/2 horas.

Outro tipo de combóio contra incêndios tem uma carruagem com acomodações para 8 bombeiros e um vagão coberto, preparado especialmente para levar 2 moto-bombas de reboque ligeiras e todos os demais acessórios, tais como: mangueiras, bombas manuais, baldes para água, extintores de incêndios, etc.. As moto-bombas de reboque têm uma saída de água de 682 litros por minuto.

As máquinas de manobras, que andam em serviço nos desvios e parques de manobras de material, estão preparadas, igualmente com mangueiras nos tenderes. Trazem compridas mangueiras, que podem ser postas em acção rapidamente, em locais de difícil acesso para as bombas atreláveis e brigadas de bombeiros.

Pela construção, em pontos convenientes, de diques que suportam até 454,400 litros de água, obtiveram-se depósitos de água auxiliares.



PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 177, 1.ª série, de 1 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o director geral de caminhos de ferro, engenheiro Rogério Vasco Ramalho, outorgue, em nome do Governo, na escritura do contrato a celebrar com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, para a abertura de um crédito, autorizado por despacho de Sua Ex.ª o Ministro das Finanças, até á concorrência de 30.000:000\$00, a conceder, em conta corrente pela referida Caixa à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para aquisição do material circulante destinado às linhas do Estado, conforme as disposições do artigo 26.º do respectivo contrato de arrendamento.

O «Diário do Governo», n.º 178, 2.ª série, de 2 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de 25 do corrente, de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os seguintes projectos:

Do 2.º aditamento à tarifa especial n.º 2, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual é alterada a 6.ª condição, comum aos 1.º, 2.º e 3.º daquela tarifa, relativa ao transporte de bagagens apresentada a despacho pelos portadores de bilhetes de assinaturas fornecidos ao abrigo da mesma tarifa;

Do apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, do 3.º aditamento à tarifa especial interna n.º 4, de grande velocidade, pelo qual são alterados os preços por ocupação de lugares de luxo nas carruagens da Companhia Internacional dos Wagons-Lits;

Do apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de tarifa de licenças para ocupação de terrenos, dentro do recinto das estações, destinados a depósitos de mercadorias, para vigorar em toda a rede explorada pela mesma Companhia.

O «Diário do Governo» n.º 185, 2.ª série, de 10 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

Em 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 1 do corrente de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, o projecto do segundo aditamento à tarifa de vagões particulares, inserta no «Diário do Governo» n.º 280, 2.ª série, de 2 de Dezembro de 1943, pelo qual são alteradas, enquanto se mantiverem as actuais circunstâncias de emergência, as disposições da mesma tarifa quanto à utilização dos vagões particulares

prevista no artigo 3.º e é substituída a redacção da alínea A) do artigo 16.º, alterações e substituições estas a seguir transcritas:

A utilização dos vagões particulares prevista no artigo 3.º desta tarifa fica condicionada mais às seguintes regras:

1.ª — No acto da expedição de qualquer remessa a carregar em vagão particular é necessária a apresentação do boletim de autorização emitido pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou por qualquer organismo corporativo ou de coordenação económica, mas, neste último caso, devidamente visado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

2.ª — É dispensada a apresentação do Boletim a que se refere a regra 1.ª quando a remessa seja constituída por:

a) — Adubos, fungicidas e insectidas ou carvão mineral nacional, carregados em vagões de propriedade dos respectivos produtores;

b) — Gasolina, nafta, óleo de nafta, óleo de petróleo ou petróleo, quando carregados em vagões reservatórios de propriedade dos respectivos distribuidores.

3.ª — Fica também sujeita à apresentação do boletim indicado na regra 1.ª a utilização dos vagões de propriedade das firmas transitárias, seja qual fôr a natureza da remessa.

4.ª — Em consequência da observância destas regras, e por excepção ao disposto nas alíneas A), C) e E) do n.º 1, do artigo 15.º desta tarifa, os vagões particulares para cuja utilização fôr necessária a apresentação do boletim (regra 1.ª e 3.ª) ficam isentos da taxa de depósito durante o período de trinta dias consecutivos, contados das 0 horas do dia seguinte àquêle em que a descarga tiver sido concluída (alínea A), ou das 0 horas do dia seguinte ao da chegada (alínea C) ou ainda das 0 horas do dia seguinte ao da entrega em ramal particular, quando êste não fôr propriedade do dono dos vagões (alínea E).

A redacção da alínea A) do n.º 2 do artigo 16.º desta tarifa é alterada como segue:

A) É gratuito o transporte se o vagão fôr expedido da estação em que havia recebido carga dentro do prazo de dez dias consecutivos após aquêle em que a descarga teve lugar, excepto tratando-se de vagões-cubas ou vagões-cisternas, caso em que para a gratuitidade do transporte não há limitação de prazo. As taxas de despesa acessórias a cobrar são apenas a de registo e a de aviso de chegada, esta última correspondente a remessa de detalhe. Os prazos de transporte são os duplos dos previstos na tarifa geral.

Não obstante a gratuitidade de transporte, é necessária a apresentação de declaração de expedição.

O «Diário do Governo», n.º 180, 2.ª série, de 11 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos de 1 do corrente, de Sua Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, os seguintes projectos, todos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:

De aditamento à classificação geral de mercadorias, pelo qual são alterados os preços aplicáveis ao transporte de bacalhau sêco, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade;

De aditamento à classificação geral de mercadorias, pelo

qual são alterados os preços aplicáveis ao transporte de açúcar em rama e açúcar refinado (ou moído) segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade;

De aviso ao público, destinado a regular as horas em que as estações das linhas exploradas por esta empresa estão abertas ao serviço público.

O «Diário do Governo», n.º 189, 2.ª série, de 15 de Agosto de 1944, publica o seguinte:

Repartição de Estudo, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:551, do Conselho Superior de Obras Públicas aprovar o projecto da ponte do Monte do Trigo, ao quilómetro 77,127, da linha férrea de Leste, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Assim nasceu uma era».

COLISEU - Às 20,45 e 23 - «Há festa no Coliseu».

OLIMPIA - Das 14 às 24 «A Severa».

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 Mor, 20, 3.º E. LISBOA

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

O que todos devem saber

Um novo modelo de passaportes

Um decreto-lei publicado na fôlha oficial, com data de 5 de Setembro, insere disposições sobre concessão de passaportes, criando, ao mesmo tempo, um novo modelo de passaportes. Noutro decreto, complemento daquele, regula-se a entrada e saída do território português de todo o nacional ou estrangeiro.

Acentua-se no preambulo do diploma legal a necessidade de criar um novo modelo de passaporte, identico ao geralmente usado por quasi todas as nações e de harmonia com a Convenção Internacional de Genebra, a que Portugal oportunamente aderiu, e ainda de fixar de forma precisa os tipos de passaporte português e as autoridades competentes para a sua emissão.

Determina-se que os passaportes portugueses sejam de cinco tipos: diplomático; especial; ordinário; para emigrantes; para estrangeiros em situação irregular.

Competentes para a emissão destes passaportes: os ministérios do Interior e dos Negócios Estrangeiros, os Governos Civis do continente e ilhas, os governos coloniais, os agentes consulares portugueses no estrangeiro e a Polícia de Vigilância e Defesa do Estado.

O custo dos passaportes e certificado de identidade e viagem é o seguinte:

Passaporte ordinário — Com validade para qualquer país ou grupo de países: individual 100\$00; colectivo para marido e mulher 150\$00; por cada filho menor de 14 anos incluído no passaporte colectivo 20\$00. Nas mesmas categorias, com validade exclusiva para Espanha, respectivamente 50\$00, 75\$00 e 10\$00.

Passaporte para emigrantes — Com validade para qualquer país ou grupo de países: individual 20\$00; colectivo para marido e mulher 30\$00; por cada filho menor de 14 anos, incluído no passaporte colectivo, 1\$00. Nas mesmas categorias, com validade exclusivamente para Espanha, 20\$00, 30\$00 e 1\$00.

Passaporte para estrangeiros — Individual 200\$00; por cada filho menor de 14 anos, incluído no passaporte, 40\$00.

Certificado de identidade e viagem — Com validade exclusiva para Espanha 30\$00; para os outros países 50\$00.

Imprensa

«NOTÍCIAS DE ÉVORA»

Completo, em 8 de Setembro, 44 anos de existência, o diário *Notícias de Évora*, de que é proprietário e director o sr. Joaquim dos Santos Reis. Os nossos cumprimentos.

VINHO DO PÔRTO

À venda em todos os hotéis, restaurantes e bars de primeira ordem

GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7 — LISBOA

Rua dos Clérigos, 6 — PORTO

Mármore de Sousa Baptista, L.^{da}

29, Praça do Município, 30 — LISBOA

Casa especializada em fornecimentos de mármore com os mais escolhidos e variados desenhos para entradas de edifícios, escadarias, casas de banho, cozinhas, W. C., cantarias modestas e artísticas, etc.

Também é especializada em artigos sanitários, para o que tem sempre em depósito grandes quantidades de banheiras esmaltadas de todos os fabricantes, louças sanitárias de todos os tipos e modelos, válvulas, torneiras, prateleiras para adorno e utilidade, esquentadores, tampos, armários e tudo o que mais se torna necessário para conforto desde a casa modesta à mais sumptuosa

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Telefone 2 7643

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUISSA

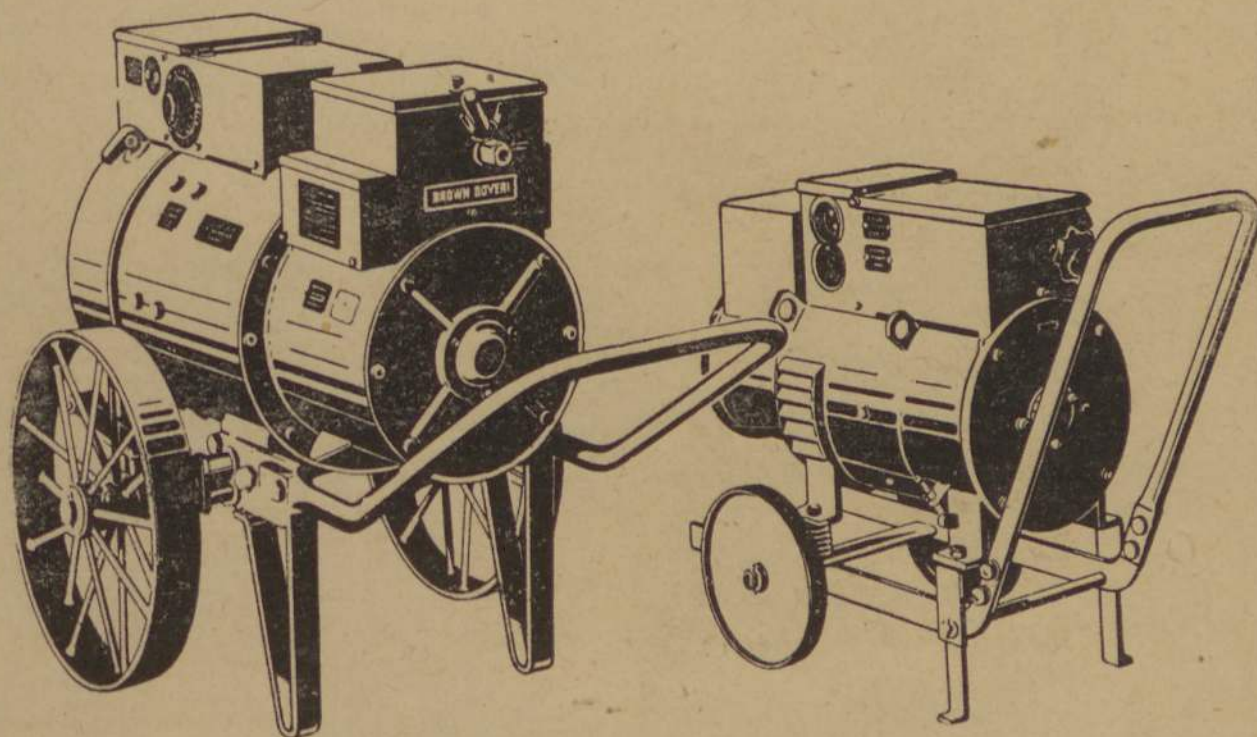
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

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

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 2 9374/78

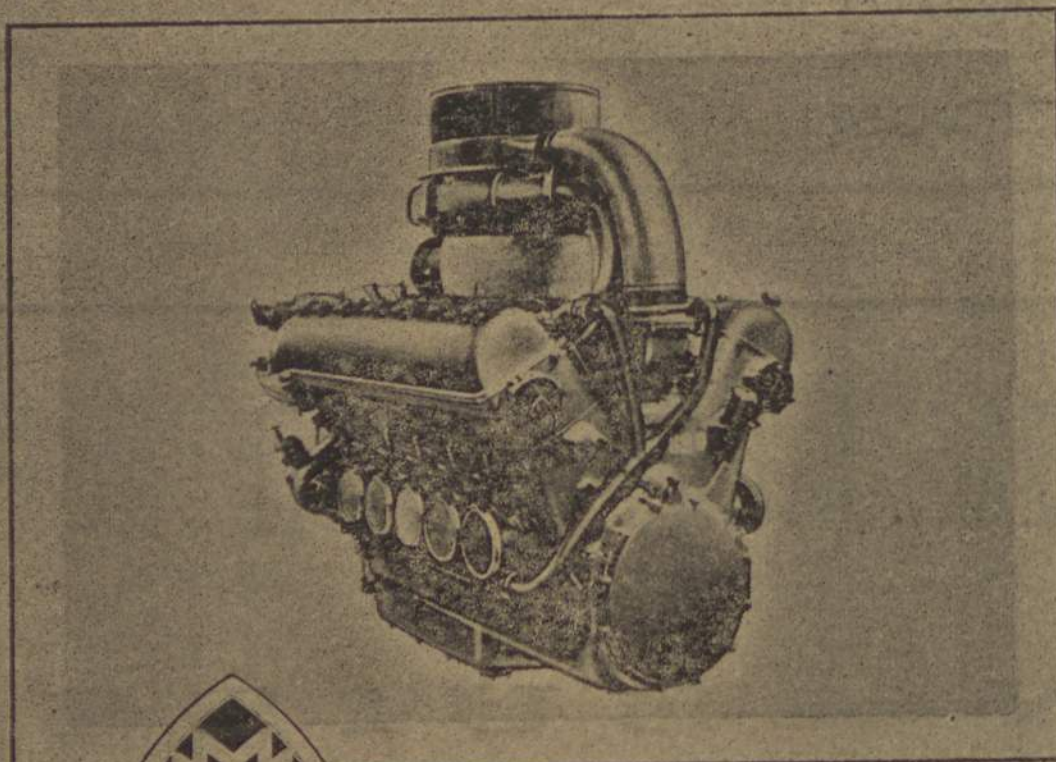
Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 6, 650 CV,
n = 1400 r.p.m.

Maybach

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS

MAYBACH-MOTORENBAU · G · M · B · H · FRIEDRICHSHAFEN

Representante geral para Portugal: SOCIEDADE DE ENGENHARIA
MICHAËLIS DE VASCONCELLOS S. A. R. L. LISBOA, Rua Fialho de Almeida, 1