

20.º do 56

Lisboa, 16 de Outubro de 1944

Número 1364

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo

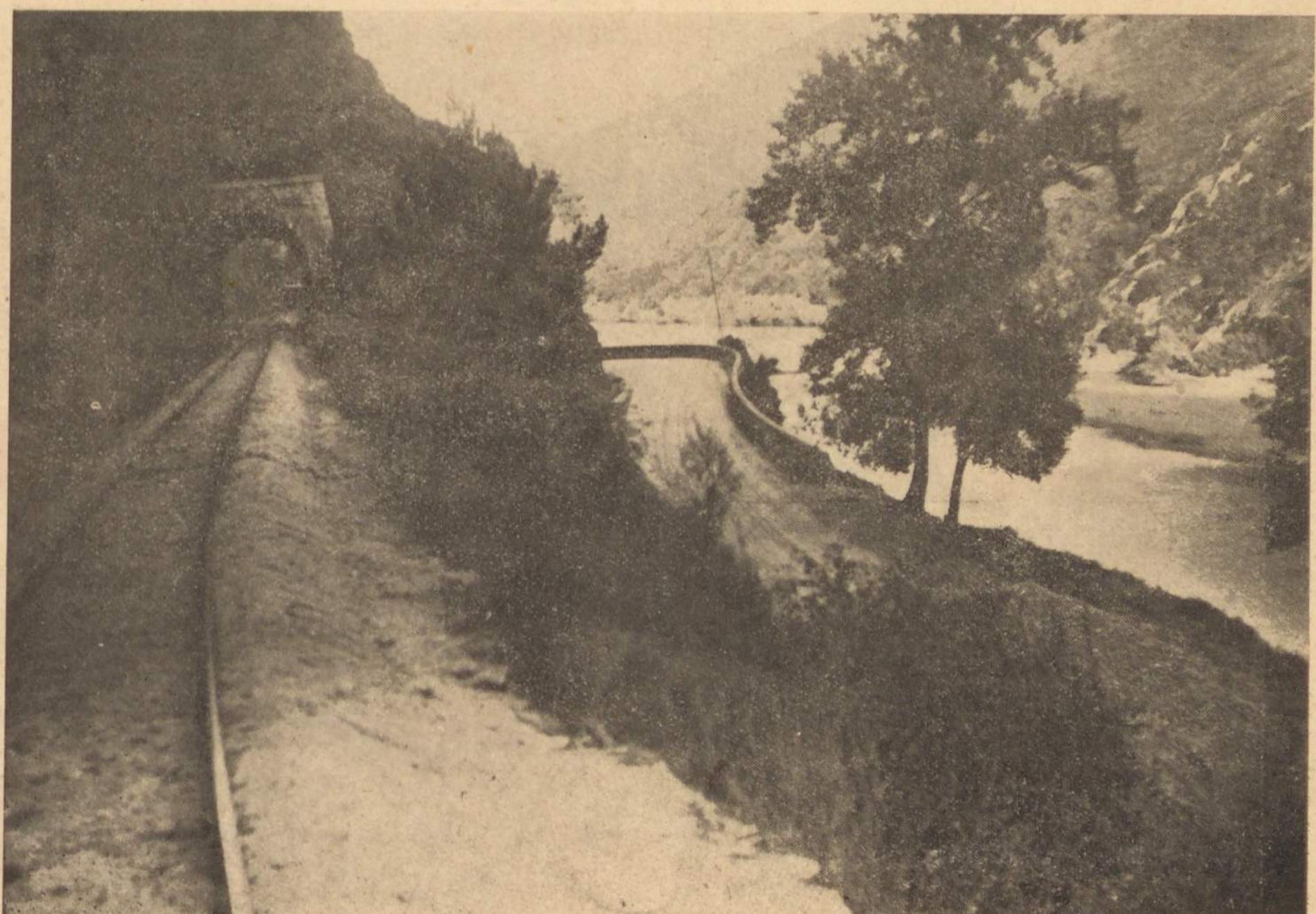
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



VALE DO VOUGA — Linha férrea, rio e estrada para diante de Sernada

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 20158; Direcção 27520

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 896

1364



16 — OUTUBRO — 1944



ANO LVII

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 ESTEVEZ
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 ESTEVEZ DOS SANTOS

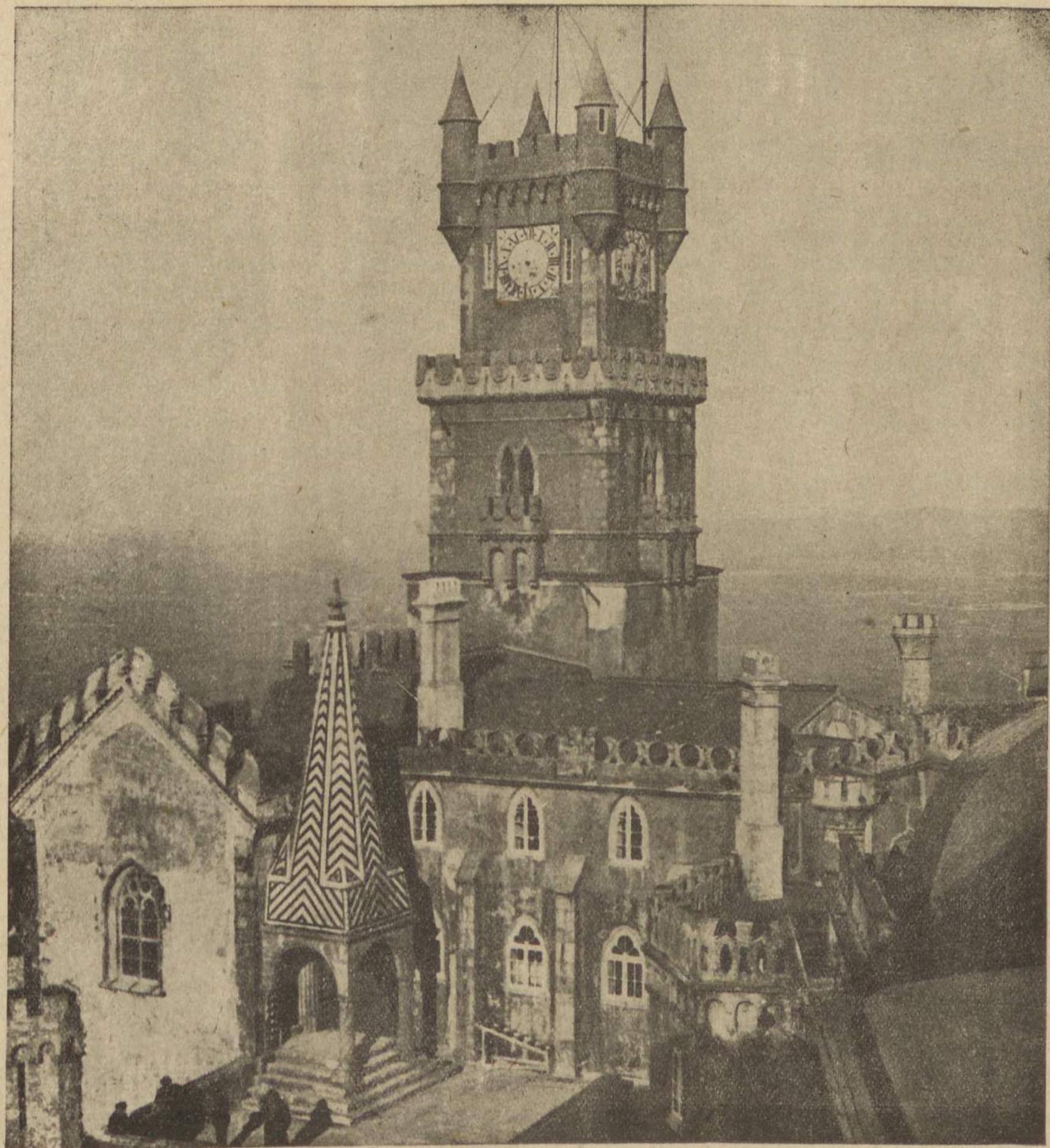
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Sintra, Palácio da Pena	631
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	633
Coronel Lopes Galvão	633
General Alberto de Oliveira	634
Através do Luso-Curia-Figueira e Pôrto, por <i>Miguel Coelho</i>	635
A reabertura da Escola Académica em moldes novos e espírito novo	637
Há 6.000 Carlos associados em todo o País	637
Os Caminhos de Ferro Inglêses na Guerra	638
Caminhos de Ferro Alemãis.	640
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	642
Há 50 anos	643
Novo sub-director da Sociedade Estoril	643
A inauguração do Hotel do Império	643
Parte Oficial	644
A actual situação dos Caminhos de Ferro em França	644
Espectáculos	644



SINTRA—Palácio da Pena

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

da

Beira Alta

TEMOS presente o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, relativos ao exercício de 1943.

Na sua exposição, o Conselho começa por afirmar a sua profunda márgua pela morte do malogrado Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Duarte Pacheco, rendendo-lhe homenagem de respeito e admiração pelo alto valor da sua personalidade.

Depois de breves considerações acerca das dificuldades da situação criada pela guerra, lê-se no relatório:

«Perante os grandes encargos que temos de enfrentar — renovação e balastragem da via, aquisições de locomotivas, carruagens e vagões, e, principalmente, a substituição das pontes — a situação financeira da Companhia continua a não permitir a remuneração dos capitais nela investidos.»

Obedecendo a um excelente critério de avisada prudência, o Conselho decidiu aumentar, com plena aprovação dos accionistas, a reserva indispensável para começar os referidos trabalhos.

Quanto às receitas de exploração, incluídas as classificadas fóra do tráfego, em 1943, deduzidos os impostos e reembolsos, foram de 24.693.316\$90, assim discriminadas:

Passageiros	6.663.976\$24
Mercadorias de grande velocidade	3.565.947\$11
Mercadorias de pequena velocidade	14.298.961\$40
Fora do tráfego	164.482\$15

Conforme se vê pelo Parecer do Conselho Fiscal, dirigido aos accionistas, «a anormalidade da situação internacional, com a sua repercussão na vida do país», reflectiu-se, «no mesmo sentido dos anos anteriores, nos resultados da conta de exploração da Companhia. As suas receitas líquidas somaram êste ano Esc. 24.693.316\$90, contra Esc. 19.360.717\$05 de despesas».

A soma das dêspesas na gerência anterior, em 1942, fôra de Esc. 16.272.306\$19.

As razões da diferença, segundo o Relatório, estão no aumento de custo dos materiais, no maior número de agentes por exigências do serviço e do cumprimento das leis do horário de trabalho, e no aumento de vencimentos e salários concedidos ao pessoal.

Em terrenos adquiridos foram também instaladas nas novas linhas e construiram-se idíffícios indispensáveis à exploração ferroviária. Foram igualmente melhoradas estações e habitações de pessoal e balaustradas cerca de 4 quilómetros de via.

No activo do balanço em 31 de Dezembro de 1943, verifica-se ter havido um aumento de cerca de 210 contos no domínio próprio da Companhia, por aquisições de terrenos em várias estações, sobretudo em Vilar Formoso.

No passivo, as verbas afectas aos serviços da exploração aparecem diminuidas de cerca de 1.340 contos já empregados na compra de vagões em 1943. Quanto à provisão destinada aos trabalhos extraordinários, reforçada com a verba proveniente do último exercício, fica elevada a cerca de 18.800 contos.

A nova ponte do Côa, já em construção, absorverá aproximadamente, metade daquela reserva, apesar da participação de 1.800 contos que o Estado lhe destinou.

Como se vê, apesar das condições anormais que atravessamos, a actividade da C. C. F. P. da Beira Alta não diminui, antes se afirma cada vez mais vigorosa e crescente.

Coronel Lopes Galvão

Temos notícia de haver chegado a Elisabethville, em viagem para o pôrto do Lobito, o sr. coronel Lopes Galvão, secretário geral da Sociedade de Geografia de Lisboa e ilustre membro do Conselho directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

General Alberto de Oliveira

PASSA, no próximo dia 20, o centenário do nascimento de um dos nossos mais ilustres e saudosos colaboradores, o General Alberto de Oliveira, falecido, aos 70 anos, em fins de 1914.

Assinalou, brilhantemente, a sua passagem pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, onde publicou, entre outros trabalhos, um primoroso estudo sob o título «Os caminhos de ferro em Portugal», — «estudo maravilhosamente bem feito e cuidadoso, em que, desde o início, é acompanhada a história oficial e íntima da introdução em Portugal, e seu sucessivo desenvolvimento, da viação acelerada».

Trabalhou, muito tempo, na nossa redacção, onde consultava a nossa biblioteca, comparando factos, estudando estatísticas e compulsando leis, para traçar aquêle primoroso estudo que, infelizmente, a morte veio interromper.

O General Alberto de Oliveira assentou praça aos 17 anos, no regimento de caçadores 5, subindo postos até 1900, ano em que foi promovido a general de brigada.

Durante êsse período desempenhou vários cargos, alguns da maior importância, fazendo parte, em 1868, da brigada de reconhecimentos militares entre os rios Tejo e Douro, passando no mesmo ano a exercer interinamente as funções de ajudante de campo do comandante do corpo do estado-maior. Foi nomeado ajudante de campo do governador da praça de Elvas, em 1874; adjunto à brigada de reconhecimentos militares entre o Tejo e a foz do Guadiana, em 1875; em 1884, chefe da secretaria do comando do corpo do estado-maior; membro da comissão encarregada de propor a organização militar dos quadros da força da guarda fiscal, em 1885; vogal da comissão consultiva da defesa do reino, em 1886; chefe da 3.^a repartição da direcção geral da secretaria da guerra, em 1890; chefe do estado-maior interino da 3.^a divisão militar, em

1892; chefe da repartição do gabinete do ministério da guerra, em 1893; chefe do estado-maior do comando geral do mesmo corpo, em 1896; secretário geral da comissão superior da guerra, em 1895; e seguidamente chefe do estado-maior da direcção geral do mesmo corpo, vogal do concelho superior de obras públicas e minas, e chefe da repartição do gabinete do ministério da guerra, em 1900.

Fez parte da comissão superior de guerra, da comissão encarregada de elaborar o regulamento provisório para o serviço do exército em campanha, do conselho superior de promoções.

Foi, em 1903, comandante geral do estado-maior e governador militar da cidade de Coimbra, desempenhando depois o cargo de director geral do ministério da Guerra.

Por fim reformou-se em 1906, em general de divisão.

Foi eleito deputado na legislatura de 1893.

Era grande oficial, comendador e cavaleiro da ordem de S. Bento de Aviz; tendo a cruz de segunda classe da ordem de Mérito Militar de Espanha, e a gran-cruz desta mesma ordem; as medalhas de prata de bons serviços e de comportamento exemplar.

Foi também ajudante de campo de el-rei D. Carlos e ajudante de campo honorário de D. Manuel.

Colaborou em vários jornais e publicações, entre os quais figuram o *Comércio do Pôrto* e a nossa revista *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e foi um dos principais colaboradores do *Dicionário Popular*, dirigido por Pinheiro Chagas.

Ao evocarmos, no centenário do seu nascimento, o vulto prestigioso do General Alberto de Oliveira, prestamos, não só homenagem à memória de uma das mais distintas figuras do nosso Exército, como ao colaborador eminentíssimo que tivemos.

Através do Luso-Curia

-Figueira e Pôrto

Por MIGUEL COELHO

DEVIDO à enormíssima concorrência aos combóios, a C. P. organisou um serviço de venda de bilhetes no Rossio, de maneira a que todos os que desejam viajar e sem atropelos nem encontrões possam adquirir os seus bilhetes.

Para isso formam-se no largo da Estação quatro bichas e um funcionário superior da Companhia vai distribuindo umas senhas numeradas com o número dos bilhetes a requisitar e o do guichet respectivo. Depois segue o público as instruções que recebe e, sem receio, compram os bilhetes. Para a marcação de lugares, quem mais depressa fôr aviado, mais depressa chega ao «guichet» respetivo.

Tomei lugar no segundo rápido formado no dia 2 de Setembro. Como êste combóio sai vinte minutos depois da partida do N.º 51 (rápido normal) ou seja às 9 horas, segue-se que, quando chegou à Pampilhosa, já o combóio N.º 3 estava repleto, não só porque recebeu os passageiros do N.º 51, como também os do N.º 18 que vem do Porto. O N.º 51 chega à Pampilhosa às 12,26 e sei do Rossio às 8,40 e o N.º 18 sai do Porto às 9 horas e chega à Pampilhosa às 12,23.

O combóio N.º 3 sai da Pampilhosa às 11,10 e chega ao Luso às 13,22 e tem lotação limitada.

Estas horas são as indicadas nos horários, mas, ha a atender os atrasos.

O certo é que os passageiros do desdobramento do rápido, quando chegaram à Pampilhosa para tomarem o combóio da Beira, encontraram-se em sérias dificuldades para poderem entrar. Já parecia um eléctrico de Lisboa. O chefe da estação nada podia fazer, visto o combóio ter lotação limitada, de maneira que eu e mais alguns passageiros tivemos de telefonar para Luso, a-fim de nos enviarem automóveis.

Enquanto esperámos, almoçámos na Pampilhosa. Bom peixe, magnífica carne, belo pão e fruta,

vinho razoável, tudo por esc. 15\$00, o que achei baratíssimo.

Acabado o almôço chega o automóvel que nos levou ao Luso, extorquindo-nos pelo passeio a módica quantia de noventa escudos, quando o combóio em primeira classe nesse trajecto custa três escudos e uns centavos. Digam agora que o combóio é caro.

No Luso, onde já não ia há quatro anos, está tudo na mesma. O Grande Hotel das Termas, os hoteis dos Banhos, Lusitano, e Serra e uma infinidade de pensões, tudo repleto. A Avenida Navarro sem cuidarem dela e a entrada para a mata do Bussaco, muito boa, para dar a ganhar aos sapateiros. Parece impossível que havendo tanta água ainda não tivessem ajardinado a Avenida Navarro que dá acesso à mata e que é a entrada mais central.

O serviço no balneário é extraordinário, devido à enorme freqüência de aquistas, mas, a maneira como são tiradas as senhas para os banhos é que parece poderia ser feita doutra maneira.

O estabelecimento balnear abre às 8 horas da manhã; pois às 7 e meia já há uma bicha para tirar as senhas para os banhos, visto que, o beber a água, não precisa dessa formalidade. De maneira que, como as tinas são relativamente poucas e como os banhos levam uns vinte minutos a tomar (dez para estar dentro de água e dez para despir e vestir), segue-se que uma pessoa sai cedo do hotel e entra tardíssimo para o pequeno almôço. Refiro-me aos banhos medicinais e não aos que se chamam de «limpesa».

Podia-se adoptar o sistema usado noutras termas. À hora da água da tarde vendiam-se as senhas para os banhos do dia seguiute e assim já os doentes sabiam pouco mais ou menos quando era a sua altura e evitar-se-ia a aglomeração do público que paga um pouco cara a inscrição (noventa escudos) e os banhos em primeira classe.

A comida nos hoteis é muito boa e farta. O pão

é fresco, a fruta explêndida e o peixe muito bom. As pensões creio que também tratam bem. Mas a maior maravilha do Luso é a água que, quer seja para tratamento, quer para refrescar, é deliciosa e tem inúmeros consumidores.

Num dia de calor fui até à Curia. Está linda, com o seu balneário também modelar, o seu parque de frondosissimas árvores, e infinitos bancos e cadeiras convidando ao repouso. E lembrar-me que a Curia não tem a água que possue o Luso. A estação está muitíssima bonita e em estilo moderno que encanta.

Na Figueira da Foz onde fui em passeio pouco ou nada vi de novidade. Soube que tudo estava à cunha de banhistas. Poude verificar que também lá se come pão mole todos os dias e muito branquinho.

Na capital do Norte, ponto obrigatório de passagem, nada há de novo a mencionar. Comida em abundância, pão também mole e branco, bolos, segundo a lei, mas, melhores do que os fabricados em Lisboa, e o mercado do Bolhão sempre muitíssimo limpo (em contraste com a nossa Praça da Figueira que méte nojo), e cheio como um ovo de mercadorias para vender.

As senhoras admiravam-se da fartura de lás que ali há e da quantidade de feijão de todas as qualidades e de fruta que aparece no mercado.

E os lisboetas que ali se encontravam deixaram com saudade a capital Invicta.

No Hotel Peninsular onde me alberguei, lá estavam na mesa de leitura vários exemplares da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da *Viagem*.



CURÍA — UMA ADMIRÁVEL VISTA DO PARQUE

A reabertura da Escola Académica

em moldes novos e espírito novo

QUEM não conhece a velha Escola Académica, de tão gloriosas tradições? Passaram por lá gerações sucessivas de rapazes, muitos dos quais se notabilizaram mais tarde, no comércio, na indústria, no professorado, no jornalismo, nas letras, nas ciências, nas artes e na vida pública.

Pois o prestigioso estabelecimento pedagógico reabriu agora, debaixo de direcção nova.

Como se sabe, a Escola Académica teve o seu período triunfal nos tempos da sua instalação à Calçada do Duque — no edifício onde hoje encontram os escritórios da C. P. — sob a direcção de Jaime Mauperrin Santos.

Passou mais tarde para a Quinta de S. João do Monte Águdo, à Penha de França, onde funcionou até há pouco tempo.

Mas a história da Escola Académica é muito mais antiga. Fundada em 1847, há quase um século, é o mais antigo estabelecimento de ensino particular de todo o País.

É a quinta vez que muda de casa.

Abriu pela primeira vez no Rossio, em 1847, no prédio onde se encontra o Francfort-Hotel.

De lá passou para a Calçada do Sacramento, para o prédio onde está hoje a Casa José Alexandre.

Mais tarde instalou-se no palácio dos Condes de Tomar, ao largo de S. Roque, donde mudou para a Calçada do Duque.

Dali foi para a Quinta de S. João do Monte, à Penha de França, como já se disse. Agora, a Escola Académica veio, de novo, para a cidade, para o Conde Barão, instalar-se no fidalgo Palácio Pinhel.

O magnífico edifício recebeu, para tanto, adaptações importantes, todas dirigidas pelo pensamento de criar instalações higiénicas, modernas, modelares sob o ponto de vista pedagógico, disciplinar, e da formação intelectual e moral completa.

O respectivo Alvará foi trespassado para o Corpo Docente e este é hoje o proprietário da Escola, que fica sob a direcção do dr. Mário Neuparth, secundado pelo dr. Luiz Chaves, personalidades de reconhecido mérito pedagógico — dois verdadeiros Professores e Educadores na acepção mais rigorosa destes termos.

Além da sua vida pública, a sua vida privada

Há 6.000 Carlos associados em todo o País

O respectivo Grupo vai comemorar o XIV aniversário da sua fundação

São já 6.000 os Carlos associados em Portugal.

O Grupo festeja, no próximo dia 4 de Novembro, o seu XIV aniversário. Iniciaram-se já os trabalhos para os tradicionais festejos promovidos pelo Grupo, a exemplo dos anos anteriores.

No referido dia, data onomástica de S. Carlos, será rezada missa, na Igreja da Madalena, por alma de todos os sócios falecidos. Às 15 horas, haverá bodo a 500 Carlos pobres e remedados e distribuição de enxovals a crianças, de famílias necessitadas, que nasçam nesse dia e a quem os pais queiram dar o nome de Carlos. Há noite realizar-se-á o costumado banquete de confraternização, cuja inscrição é de 35\$00 e se encontra patente na sede provisória do Grupo — Rua da Horta Sêca, 7, r/c. — até ao dia 30 do corrente.

Já começaram a ser recebidos donativos e enxovals, ofertas das mães e esposas dos Carlos para ser entregues aos que nasçam no dia 4 de Novembro.

pode apontar-se como testemunho da sua formação católica e nacionalista. Excelentes educadores dos próprios filhos, dão garantias da tarefa que têm a desempenhar na formação moral e intelectual dos educandos que lhe confiarem.

Mário Neuparth e Luiz Chaves vivem, apaixonadamente, para a sua missão, que exercem como um sacerdócio, há mais de 20 anos, na Escola que dirigem agora. O caso é novo e por isso sensacional nos nossos meios pedagógicos. São os professores e mestres os próprios donos da Escola. Será preciso acentuar a importância do facto para o progresso na educação dos alunos? Deste modo é impossível que o mesmo seja ministrado mecanicamente, friamente, por mestres mercenários, a sôlido de outrêm.

A base da educação moral na «nova» Escola Académica é, naturalmente, religiosa. A Escola tem Capela privativa onde os alunos e Professores podem assistir aos actos da sua vida de piedade.

A educação ali ministrada será, pois, fundamentalmente cristã, constituindo um prolongamento da educação do lar, da vida em família, dentro da melhor tradição portuguêsa.

É com verdadeiro júbilo que vemos ressurgir, com espírito novo e moldes novos, a Escola Académica e lhe auguramos o mais feliz êxito, ao serviço da Família e da Pátria.

Os Caminhos de Ferro

Inglêses na Guerra

Defesa Civil

OS comandos de movimento e os escritórios de maior importância foram instalados em construções especiais à prova de bomba, excepto quando atingidos em cheio, e foram reforçados e protegidos os escritórios do telegrafo e postos de sinalização.

Melhoraram-se os abrigos para o pessoal ferroviário, conforme as disposições do Decreto da Defesa Civil de 1939. Para diminuir o perigo resultante da queda de vidros, retiraram-se grandes quantidades destes dos telhados das estações.

Nas estações são afixadas instruções de emergência para os passageiros. Foram também construídos abrigos em todas as oficinas, o que torna possível, aos operários, continuarem a trabalhar até o perigo ser iminente.

Durante os ataques aéreos, todos os ramos do serviço ferroviário funcionam tão normalmente quanto possível. De dia, tanto os comboios de passageiros, como os de mercadorias, continuam a circular com a velocidade normal, desprezando os avisos de ataque aéreo; só quando há «alertas», durante o período de ocultação de luzes, é que a velocidade não pode exceder 48 kms. por hora.

Durante os avisos de ataque aéreo, o pessoal do comboio e de sinalização permanece nos seus postos e a venda de bilhetes continua. Todo o outro pessoal fica a trabalhar, durante os ataques aéreos, até o perigo se tornar iminente nas imediações dos locais em que se encontram, retomando o trabalho assim que o perigo imediato está passado.

Comboios ambulâncias

Os caminhos de ferro ingleses arranjaram numerosos comboios ambulâncias, quer para serviço interno, quer para serviço no ultramar. Também foram reservados comboios para evacuação de feridos civis, dos postos de socorro de urgência e das centrais distribuidoras para os hospitais.

Os comboios-ambulâncias estão providos totalmente de veículos com acomodações para pessoal médico e de enfermagem; cozinhas e compartimentos para se ir deitado, sentado, e para casos

mentais, assim como de veículos preparados para acondicionamento de produtos farmacêuticos, e outros ainda para doenças infecciosas.

Os comboios para evacuação de feridos têm iluminação eléctrica e aquecimento por vapor e estão providos de um sistema de comunicação por meio de campainhas e numerosos inventos mais, adoptado em cooperação com as entidades médicas, a fim de assegurar o conforto dos doentes.

A circulação destes comboios, sempre que necessários, é determinada pelos caminhos de ferro em colaboração com os respectivos Departamentos Governamentais. Por motivos de segurança, é mantido um segredo absoluto no que respeita a serviços especiais e outras disposições para fácil transporte de doentes e feridos por estes hospitais rolantes.

Estragos causados pelos ataques aéreos e sua reparação rápida

Os comboios, estações e via férrea, os quais constituem objectivos para a aviação inimiga, têm sofrido estragos, mas o restabelecimento das comunicações foi sempre efectuado rapidamente em toda a parte.

Mal o inimigo acaba de lançar as bombas altamente explosivas ou incendiárias, ou de atacar a tiro máquinas e comboios, a engenharia ferroviária lança mãos à tarefa da reparação. Têm-se registado numerosos exemplos de reparações efectuadas em lapsos de tempo relativamente curtos. Entre as reparações rápidas levadas a efeito pelos caminhos de ferro figuram a substituição, no espaço de poucas horas, de troços de via da linha principal e a restauração, feita num dia, de pontes atingidas.

Os engenheiros do caminho de ferro preparam um padrão de arcos de ponte e outros materiais de reparação e têm vagões-guindaste a vapor prontos a serem empregados, a qualquer hora do dia ou da noite, onde quer que sejam precisos.

Um posto de sinalização, com 68 alavancas, destruído por uma bomba que o atingiu em cheio, estava substituído por outro novo, no dia seguinte, incluindo uma nova estrutura mecânica conjugada, e, dentro de duas semanas, todos os pontos e sinais

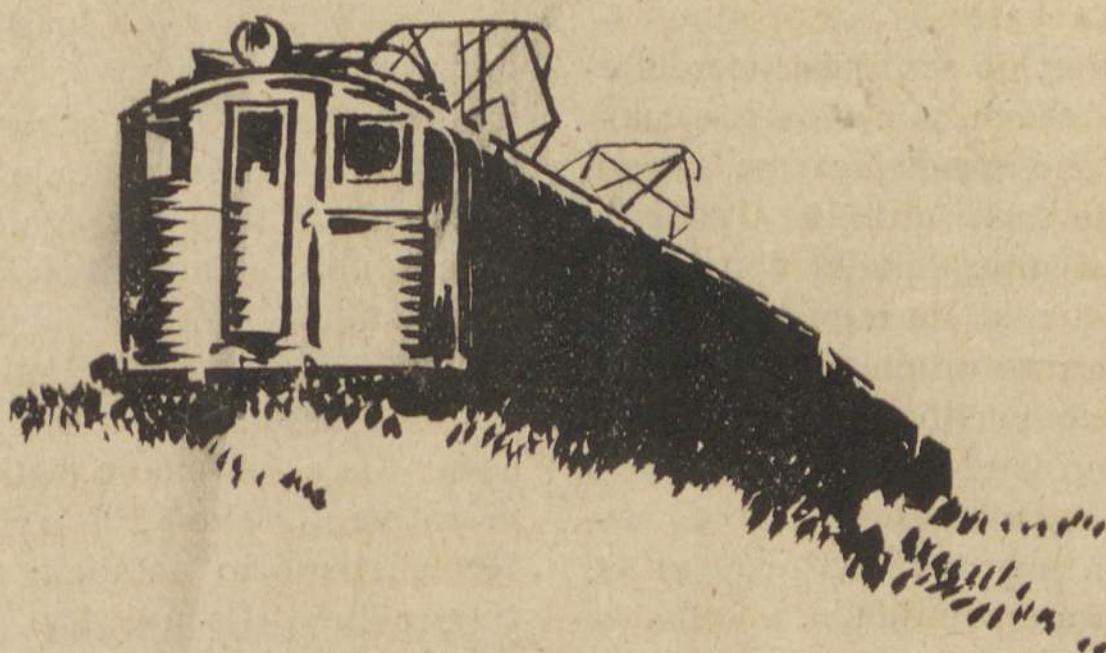
da linha geral numa estação de grande movimento estavam novamente a funcionar. O pessoal do telegrafo e de sinalização fôra aboletado em vagões dormitórios junto do local, sendo-lhe fornecida a comida enquanto o trabalho decorria. Outro exemplo: num pôsto de sinalização avariado, a reparação foi efectuada em $17^{\text{h}} \frac{1}{2}$, 3.000 fios de sinais foram restabelecidos numa semana e 600 cabos eléctricos em oito dias.

Numa cidade, as bombas atingiram o edifício duma estação de caminho de ferro e quatro delas cairam sobre as linhas, causando estragos num comboio. Quasi antes de ter cessado o estrondo das explosões e o barulho da queda das paredes, recomeçara o trabalho. Dentro de 15 minutos estabeleceu-se por meio de ónibus um serviço de vai-vem: os jornais, malas de correio, leite, peixe e outros produtos facilmente deterioráveis, foram transferidos e a engenharia trabalhava arduamente na remoção dos escombros, a-fim de restaurar a via. O comboio avariado foi retirado em poucas horas e, dentro de 24 horas, era entregue um carregamento de chapas de aço para embarque, sem que o barco atrasasse; e o serviço de comboios de passageiros estava restabelecido 48^h após o ataque.

Noutra ocasião, um muro de suporte, de tejolo,

demolido por uma bomba, caiu para dentro de uma trincheira, bloqueando as linhas principais. Uma linha foi restaurada em 5 horas, outra, quatro horas mais tarde, 5 dias depois as linhas da trincheira estavam livres, uma cratera fôra entulhada e 55 jardas de muro reconstruídas. Durante um ataque nocturno, as bombas causaram estragos numa estação, num pôsto de sinalização e na via. Brigadas de reparação, trabalhando em plena escravidão, restabeleceram 3 das 4 séries de carris, permitindo que o tráfego se efectuasse $5^{\text{h}} \frac{1}{2}$ depois do acidente.

Um ataque aéreo em pleno dia, à hora de mais movimento, causou danos no recinto das bilheteiras, plataformas e linhas de uma estação do metropolitano. Reparações de urgência tornaram possível a circulação de comboios nove horas depois, e no prazo de 30 horas a estação era reaberta, já com bilheteiras. Numa estação terminus de Londres, uma bomba provocou estragos na via entre duas plataformas, e a explosão atirou com um comboio eléctrico para cima duma plataforma. Ficaram bloqueadas tôdas as linhas, tanto fora como dentro da estação, mas as reparações foram feitas com tal presteza, que, no dia seguinte, estava tudo normalizado.



Caminhos de Ferro Alemãis

Engenheiro Dr. Julius Dorpmüller

COMPLETOU 75 anos de idade em 24 de Julho, o Engenheiro Dr. Julius Dorpmüller, Ministro das Comunicações do Reich e Director Geral dos Caminhos de Ferro Alemãis.

O Dr. Dorpmüller tem renome mundial. Especialista de caminhos de ferro, ninguém o excede na Alemanha. A sua competência, colheu-a elle de uma existência exemplar, consagrada ao estudo e ao trabalho. Nos bancos das escolas, foi a inteligência aguda e curiosa que deixou fama; na vida prática, foi o criador, o inovador, o dinâmico de acção, o Mestre. Nas várias fases da sua carreira, ocupou sempre lugares onde era preciso fazer qualquer coisa de extraordinário, muitas vezes com sacrifício físico e perigo da vida. É que ao saber, aliava-se a vontade e o arrôjo — os ingredientes da grandeza humana.

Govêrnos estrangeiros chamaram-no para a execução de empreendimentos difíceis. Havia um problema grave a resolver? Apelava-se para Dorpmüller. Antes da primeira Guerra Mundial, construiu, como Engenheiro Chefe ao serviço da China, o trôço setentrional do caminho de ferro Tien-Tsin-Puker. Quando a China entrou na luta contra a Alemanha, o grande ferroviário regressou à Pátria através da Mandchúria, da Sibéria e do resto da Rússia.

A obra de Dorpmüller, no seu país, pode classificar-se de assombrosa. Salva os restos dos caminhos de ferro da Alta Silésia que ficaram, para a Alemanha; construiu, de 1922 a 1924, a rête de Oppeln. Depois, repôs no antigo nível a densa rête ferroviária da zona ocidental da indústria alemã, totalmente destruída durante a ocupação. Às duas realizações só um grande perito podia meter ombros; e levá-las ao termo perfeito que se conhece — só esse mesmo perito, ocupando por férrea resolução e pela consciência profunda do próprio valor e do dever para com a comunidade.

Em 1 de Julho de 1925, foi o Dr. Dorpmüller nomeado representante efectivo do Director Geral dos Caminhos de Ferro Alemãis, e logo no ano seguinte recebeu a consagração máxima: foi posto à frente desta vasta organização, como Director General. O seu papel, nestas funções, pertence à história da Alemanha moderna. O que ele fez, só num volume se poderia descrever.

Quando o Führer assumiu o Poder, Dorpmül-

ler pôs à sua disposição o mais poderoso, o mais flexível instrumento de trabalho. Técnica e administrativamente, os Caminhos de Ferro Alemãis eram uma obra-prima. Finanças saneadas, o que se conseguiu milagrosamente, através das dificuldades do após-guerra; material abundante e óptimo; organização insuperável; linhas numerosas; funcionários e operários dignificados, orgulhosos da sua profissão, respeitadores dos chefes e estimados por êles.

A construção das auto-estradas — as «estradas do Führer» — teve nos Caminhos de Ferro Alemães um dos principais auxiliares. À medida que a Alemanha renascia, mais intenso tinha de ser o esforço ferroviário. A importantíssima organização a tudo correspondeu!

Hoje, o Dr. Dorpmüller, com os seus excelentes colaboradores, resolve os problemas de adaptação das linhas férreas às imperiosas necessidades da grande luta. O que se faz é um dos mais notáveis capítulos da história da segunda conflagração mundial. Não se imagine, porém, que o Ministro trabalha apenas sentado à sua secretaria. Dorpmüller aparece em toda a parte, e todos os seus subordinados o conhecem. Ora é visto numa estação interior do país, ora, na frente da batalha. Experimenta-se uma nova locomotiva? Dorpmüller não falta. No primeiro ano de guerra a Leste, quando era preciso vencer óbices que pareciam intransponíveis — o titular da pasta das Comunicações andava numa roda viva, nos mais duros meses do inverno russo. O seu saber de técnico e a sua autoridade de Ministro, conjugando-se, produziram o máximo até hoje conseguido, em qualquer país do Mundo no domínio ferroviário.

Inúmeras são as condecorações com que foram premiados os seus trabalhos. Citaremos apenas duas: A Associação dos Engenheiros Alemãis concedeu-lhe a sua maior distinção: a «Medalha Comemorativa Grashof». E o Führer, na passagem do 70.º aniversário natalício do seu colaborador, entregou-lhe o «Escudo das Águias do Reich Alemão», com a seguinte dedicatória: «Ao Renovador dos Transportes Alemãis».

Carruagem-consultório

Os Caminhos de Ferro Alemãis acabam de instalar o primeiro consultório dentário ambulante nos seus serviços.

A carruagem-consultório foi montada e é diri-

gida pela médica-dentista Dr.^a Wassmann. Nela existe tudo quanto de mais moderno a Ciência criou. O consultório ambulante percorre as linhas e atende gratuitamente os empregados que carecem de cuidados dentários, sobretudo os que vivem em regiões dos grandes centros de população.

O pessoal dêsse consultório não se limita a tratar doenças da boca; examina periódicamente os dentes dos ferroviários. À sua disposição encontra-se tudo: desde os meios de fazer uma obturação até os instrumentos para as mais complicadas operações.

A carruagem tem morada para os médicos, para os mecânicos, para os enfermeiros e dispõe de sala de espera, de cozinha, de dispensa, de sala para intervenções cirúrgicas, etc..

O primeiro caminho de ferro eléctrico do Mundo circulou em Berlim

O primeiro caminho de ferro eléctrico existente no mundo foi construído quando da Exposição Industrial de Berlim, nas proximidades da «Lehrter Bahnof». Em 1896, Werner von Siemens descobriu o princípio electro-dinâmico. Construiu, então o primeiro caminho de ferro eléctrico, com o qual pretendeu divulgar, durante a Exposição de Berlim, a corrente eléctrica e, ao mesmo tempo, coordenar as suas experiências. Na própria Exposição estava instalada uma via circular de 300 metros e eram necessários 2 minutos para percorrer todo o percurso. Mais de 80 mil pessoas tiveram a oportunidade de viajar nesse primeiro comboio eléctrico, que se compunha de uma locomotiva, cujo motor eléctrico punha as rodas em movimento por meio de uma caixa de engrenagens, e de três carruagens. O condutor ia sentado na locomotiva, que atingia a velocidade de 9 km. à hora. Cada vagão comportava 6 pessoas. A pequena central eléctrica, na qual uma diminuta máquina a vapor movia o dinamo, estava instalada perto da linha e causava a admiração geral dos visitantes, assim como o próprio caminho de ferro. A corrente era transmitida por meio de um ferro chato, colocado horizontalmente entre os dois carris.

Foi de Berlim, pois, que saiu o primeiro caminho de ferro eléctrico, agora empregado em todo o Mundo.

Há 40 anos já havia comboios que faziam mais de 200 quilómetros à hora

Ainda há quem estranhe as velocidades de 200 quilómetros à hora de alguns comboios, pois a marcha normal é muito inferior. Imagine-se até onde iria o espanto dessas pessoas se soubessem que, há 40 anos, se alcançaram velocidades superiores a essa, nos comboios eléctricos alemães! Duzentos e seis e duzentos e dez quilómetros se alcançaram

nas experiências feitas nos arredores de Berlim, quando se introduziu a tracção eléctrica nalgumas linhas inter-urbanas de Berlim. Foi explorado um trôço, com corrente contínua de 600 «volts», e outro, com corrente alterna monofásica de 600 «volts». Estes trôços, construídos pela empresa que mais tarde se chamou AEG, serviram de modelo para o transporte eléctrico, não só na Alemanha, mas em quase todos os países europeus.

11,8 biliões de marcos por ano!

Depois das consideráveis receitas registadas pela «Reichsbahn», no ano de 1942, que montavam a 10 biliões de marcos, pôde registar-se um novo acréscimo no ano de 1943. As receitas deste ano mostram um aumento de 18 %, para 11,8 biliões de marcos, donde podemos inferir — visto não ter havido aumento de taxes — que se verificou um tráfego maior ainda do que em 1942, apesar das dificuldades da guerra e das exigências suplementares devidas aos ataques aéreos, que, no ano de 1943, em grande parte, também se dirigiram contra as instalações dos Caminhos de Ferro do Reich. Que o aumento das capacidades do tráfego acompanhe o aumento da produção da indústria de armas é duma importância especial para o Reich, visto que o aumento da produção das fábricas de armamentos não poderia passar de certos limites, se não fosse possível aumentar também os transportes correspondentes.

Enquanto que, antes da guerra, as receitas do tráfego de passageiros só importavam num terço das receitas totais desta maior das empresas alemãs de tráfego, ao passo que dois terços eram constituidos pelo movimento de mercadorias, — que representava, assim, a espinha dorsal financeira dos Caminhos de Ferro do Reich — a proporção mudou para 48: 52 no ano passado, de maneira que ambos os grupos de transporte têm quase parte igual nas receitas totais. Um paralelo entre os anos de 1939 e de 1943 mostra que, então, o tráfego de passageiros e de bagagens importava em 1,69 biliões de marcos, ao passo que o movimento de mercadorias importava em 3,77 biliões: ao passo que a primeira categoria importa, agora, em 5,26, e a segunda em 5,66 biliões de marcos. O aumento do rendimento no tráfego de passageiros é devido à maior intensidade do tráfego nos caminhos de ferro, bem como às maiores distâncias, à preferência pelas classes mais elevadas e ao aumento das viagens de visita. Uma categoria importante é constituída, também, pelas viagens para fora dos territórios ameaçados pelos bombardeamentos e pelas viagens dos operários estrangeiros no Reich. No movimento de mercadorias, as exigências feitas ao tráfego aumentaram mais do que as receitas: estas não representam, porém, um critério absoluto para as primeiras.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CIII

«R» diz:

— A Rádio de Orange transmitiu um apelo urgente do general Eisenhower ao povo de Roterdão, para auxiliar e salvar as valiosas instalações do porto e docas da cidade. Os operários nos portos e vias férreas, devem permanecer próximo do local do seu trabalho e os proprietários devem proteger todas as instalações industriais, locomotivas, vagões etc..

— Caças-bombardeiros realizaram ataques a comunicações ferroviárias e por estradas na região de Turim. Bombardearam, também, pontes e parques ferroviários entre o golfo de Génova e o Pó.

— A aviação aliada destruiu 200 veículos motorizados. 54 locomotivas e 75 vagões de caminho de ferro.

— Bombardeiros médios atacaram parques ferroviários em Givet, na fronteira franco-belga.

— Aviões aliados bombardearam objectivos do inimigo na zona da batalha da Itália, pontes, veículos e linhas férreas na Iugoslávia e na Grécia.

— Stettin, principal porto alemão no Báltico, é a base donde são enviados abastecimentos e reforços para os Exércitos alemães da frente russa. Embora haja boas linhas férreas em direcção às fronteiras orientais da Alemanha, elas estão congestionadas pelo tráfego.

Koenigsberg sofreu o segundo ataque em quatro noites. É um grande porto e importante centro industrial, dispondo de magníficas docas e armazéns de caminhos de ferro que se dirigem para a França, para a Polónia e para Berlim.

— Bombardeiros ligeiros atacaram parques ferroviários próximos de Metz em Charleville, Abbeville, Arras e Doullens.

— As fôrças aéreas, caças e bombardeiros continuaram a vibrar golpes nos transportes inimigos, destruindo ou danificando cerca de 1.300 vagões ferroviários. Na zona de Beauvais, levou-se a efeito, também, um violento ataque aos transportes alemães.

— Caças-bombardeiros atacaram linhas férreas, estradas, pontes e posições fortificadas na região de Rimini. Aviões das Fôrças Aéreas dos Balcãs estiveram activos na Iugoslávia, alvejando postos de observação, estradas, pontes ferroviárias, linhas

férreas, material circulante e transportes motorizados.

— O comandante das Fôrças Checo-Eslovacas anuncia que se travam violentos combates para a ocupação das cidades de Zilina (importante entroncamento ferroviário no centro do país, Trnava e Galanata (entroncamento das linhas férreas de Bratislava e de Budapeste).

— Caças de grande raio de acção realizaram numerosos ataques, de pequena altura, a estradas, caminhos de ferro e comunicações fluviais no Nordeste da França, na Bélgica, na Holanda, no Luxemburgo e na Alemanha ocidental. Foram destruídos 200 locomotivas e vagões ferroviários e três combóios de munições.

— Mais de 1.000 bombardeiros pesados da aviação dos Estados Unidos atacaram os parques ferroviários de Karsruhe, importante centro ferroviário para o tráfego de abastecimento da linha Siegfried.

Outros caças danificaram locomotivas, veículos militares e centenas de vagões de caminhos de ferro.

— Caças bombardeiros atingiram objectivos ferroviários desde Sarrebruck até Colónia, destruindo ou danificando muitas locomotivas e vagões. Os objectivos incluiam duas pontes, a Nordeste de Lyon, a ponte ferroviária de Dain, 48 quilómetros a Nordeste de Lyon, e outras pontes ferroviárias, em Loyes.

— Nas últimas vinte e quatro horas, locomotivas e centenas de veículos motorizados e vagões de caminho de ferro, alguns carregados de munições e de gasolina, foram destruídos ou danificados.

Foram atingidos também os parques ferroviários de Gisors e de Charleroi. A aviação alvejou, incessantemente, o tráfego ferroviário nas regiões de Lille, de Amiens e de Dieppe.

— Formações de bombardeiros pesados concentraram os seus ataques em viadutos e pontes ferroviárias do Nordeste da Itália e do Noroeste da Iugoslávia. No Sul da França foram bombardeadas posições de artilharia, estradas e linhas férreas. Semelhantes objectivos foram, também, bombardeados no Norte da Itália.

— O governo holandês, numa transmissão pela rádio, apelou para que se fizesse uma greve geral nas linhas férreas holandesas. O apelo diz: Após consultas ao Alto Comando Aliado, o governo holandês informa que chegou o momento de dar instruções para a greve geral de todos os que trabalham nas linhas férreas holandesas, a fim de se impedir, o mais possível, a concentração de tropas inimigas.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Outubro de 1894)

Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal

Temos presente o relatorio annual d'essa Sociedade, referente ao exercicio de 1893, e apesar da falta de espaço com que sempre luctamos, vamos analysal-o, ainda que ligeiramente, por se tratar de uma linha que tão intimamente está ligada á nossa principal séde ferroviaria.

Nesse documento, depois de se expor o estado financeiro em que presentemente se encontra a Sociedade, dá-se conta das negociações tentadas para se levar a bom termo a construcção da linha de Placencia a Ortaya, a que parecem ligar-se animadoras esperanças; da approvação do convenio que reorganizou a sociedade, e finalmente do estado das relações com a Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes.

Neste ultimo ponto é que o relatorio merece a maior attenção, pois a Sociedade de Madrid-Cáceres continua considerando o contracto que a prende á Companhia Real como a sua principal fonte de receita, ou, pelo menos, como a compensadora do excesso dos seus gastos d'exploração, bem avolumada por sinal.

O rendimento da linha a que nos vimos referindo foi o seguinte:

Receitas do trafego.....	pesetas	2.827.958,76
Fóra do trafego		10.268,22
Total.....		2.838.226,98

ou seja 6.615,91 pesetas por kilometro e por anno.

Os gastos d'exploração e os encargos geraes elevaram-se á bonita cifra de 4.277.468,06 pesetas, havendo, pois, um *deficit* de pesetas 1.439.241,08 (réis 259.063\$394) que, diz o relatorio, deveria ser coberto pela Companhia Real, devendo, além d'isso, a referida companhia abonar, em harmonia com o contracto de 22 outubro de 1885, 500.000 pst. (réis 90.000\$000) ou seja um dividendo de 10 pesetas, livre de impostos, é claro, aos accionistas da sociedade.

Como porém a Companhia Real não satisfizesse estes encargos, foram as respectivas verbas lançadas a sua conta e juntamente as que estão em aberto desde 1891. De modo que, continua o relatorio, para o exercicio de 1893 não só não ha lucros, como ainda o *deficit* importante, a que deu lugar o não se ter recebido o dinheiro da Companhia Real, não permite sequer o pagamento do juro das obrigações.

Em compensação, porém, no quadro indicativo dos gastos de exploração, vimos que só a administração e direcção gastaram mais de 12.061,09 pesetas, do que em 1892, por isso que, isto não diz o relatorio mas sabemol-o nós, é a linha de Madrid-Cáceres, uma das mais pobres de Hespanha, pois depende inteiramente da Companhia Real Portugueza, e o seu trafego local é quasi nullo, a que mais gasta e a que melhor paga ao seu pessoal superior, e para o provar bastará dizer que o seu director ganha tanto ou mais que o director da importante linha de Madrid-Zaragoza e Alicante.

O movimento de passageiros durante o anno de 1893 foi de 196.067, em 1892 fóra de 226.478.

O numero de toneladas transportadas em grande velocidade durante 1893 foi de 7769, enquanto que em 1892 attin-

giu a 11.554.

A pequena velocidade desceu de 241.941 toneladas a 108.877.

O material circulante da Sociedade constava do seguinte: 44 machinas, 116 carruagens e 840 wagons.

Congresso dos Empregados dos Caminhos de ferro

Reuniu em Paris o segundo congresso internacional dos empregados e operarios dos caminhos de ferro, estando presentes delegados da Austria, Hungria, Belgica, Holanda, Suissa, Italia, Hespanha, Inglaterra e Estados Unidos.

As sessões correram com a maior regularidade, sendo votado grande numero de propostas, além do regulamento do *Comité internacional de estudo dos interesses dos trabalhadores dos caminhos de ferro*, instituição que tratará da organização dos congressos internacionais e de tudo quanto respeita ao bem estar do pessoal empregado nos caminhos de ferro de todo o mundo.

Entre as propostas aprovadas figuram as seguintes: o dia normal de 8 horas; descanso semanal; suppressão do serviço de mercadorias aos domingos; minimo de salario, etc.

O proximo congresso deve reunir-se em Milão.

Novo sub-director da Sociedade Estoril

Acaba de ser nomeado sub-director da Sociedade Estoril o sr. engº António da Silveira Bual, que desempenhava há anos, naquela emprêsa, a cargo de engenheiro-chefe do Serviço de Tracção e Electricidade.

A inauguração do Hotel do Império

O Chefe do Estado inaugurou, solenemente, há dias, um magnífico e luxuoso hotel, digno duma capital como Lisboa, à R. Rodrigues Sampaio, 17.

O facto revestiu foros de acontecimento invulgar, principalmente nos tempos difíceis que vão correndo. Delineado e instalado em moldes moderníssimos, reunindo os melhores requisitos de conforto e bom gosto, o novo hotel — o Hotel do Império — fica sendo um dos melhores estabelecimentos do género, não só em Lisboa como em Portugal.

O edifício recebeu a visita do sr. general Carmona, que era acompanhado de sua esposa e de sua filha. Serviu de guia aos ilustres visitantes e demais convidados o proprietário do hotel, sr. Joaquim Ribeiro de Almeida, cuja iniciativa suscita e requere admiração e aplauso.

Entre os convidados de categoria viam-se o sr. sub-secretário de Estado das Corporações; os srs. governador civil e militar de Lisboa; António Ferro, Secretário Nacional de Informação e Cultura Popular, conde de Monte Real, presidente do Automovel Club; Júlio Caiola, Agente Geral das Colónias; Guilherme Cardim, Presidente do Grémio da Indústria Hoteleira; Engº Couto dos Santos, Administrador Geral dos C. T. T.; o nosso director, Carlos d'Ornellas, etc..

Os visitantes percorreram com interesse os cinco andares e o grande terraço que constituem o edifício do hotel, admirando as luxuosas instalações do modelar estabelecimento.

Depois, na sala de jantar, foi servido um opíparo lanche. Em dado momento, o sr. Joaquim Ribeiro de Almeida saudou o sr. General Carmona, congratulando-se com a sua presença e a de todos os convidados.

O Chefe do Estado agradeceu as palavras do proprietário do Hotel do Império e louvou a sua arrojada iniciativa.

À noite, realizou-se um jantar de confraternização oferecido pela Direcção do Hotel do Império aos seus colaboradores e à Imprensa, a que presidiu o sr. Fausto de Figueiredo, director da Sociedade Estoril, que decorreu muito cordeamente, havendo sido trocados vários brindes.

A emprêsa do Hotel do Império tenciona abrir um estabelecimento semelhante no Pôrto.

PARTE OFICIAL



OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 218, 2.ª série, de 18 de Setembro, 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 nomeada por portaria de 24 de Agosto findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 203, 2.ª série, de 31 do mesmo mês e ano, que vistoriou a concordância norte da linha férrea de leste com a linha de Vendas Novas, na estação de Setil, que seja aberto à exploração o referido trôco, devendo observar-se as restrições constantes do auto de vistoria.

O «Diário do Governo», n.º 224, de 25 de Setembro, 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 obrantes quatro parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 28,69, 22,74, 237,83 e 88,89 metros quadrados, a primeira à esquerda e as restantes à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 82,197,60 e 82,214,80, 82,194,00 e 82,214,80, 82,224,80 e 82,261,00, 82,486,50 e 82,526,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar de Santana, freguesia de S. Tomé de Covelas, concelho de Baião e distrito do Pôrto, e confrontam: ao norte com Albano Manuel Monteiro, sul e poente com caminho de ferro e nascente com Ribeiro Santana.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei.

A actual situação dos Caminhos de Ferro em França

Como se sabe, a guerra destruiu e danificou extensos troços da rede ferroviária francesa.

«Recebemos agora a notícia de que os caminhos de ferro francêses recomeçaram já o seu tráfego, estando a atravessar, em vários pontos, grandes áreas devastadas pelos bombardeamentos. Tropas, material de guerra e de toda a ordem, milhares de toneladas de abastecimentos, avançam já hoje para a frente de batalha. Está encarregado desta importante e arriscada missão o Serviço Militar de Transportes Ferroviários, pequeno exército de heróis obscuros, de que depende, vitalmente, o êxito das operações na frente da luta. Estes homens trabalham debaixo de fogo dos canhões e da aviação, expondo constantemente a vida.

Refizeram e estão refazendo assim um sistema ferroviário complexo, utilizando, além do seu próprio equipamento, material francês e alemão.

A entrada em acção dos homens do S. M. T. F. seguiu-se quase imediatamente ao dia do assalto à fortaleza europeia. Desde então, têm trabalhado dia e noite, em condições que dificilmente podem imaginar-se.

Em virtude do seu trabalho, pouco tempo depois da entrada dos aliados em Paris, as linhas e estações da capital francesa estavam prontas novamente a funcionar.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Chuva de estréias».

COLISEU — Às 20,45 e 23 — «Fugitivo do Alasca».

OLÍMPIA — Das 14 às 24 — «Um crime misterioso».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — 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 cieiro.

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

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» 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 sélos do correio, nome e morada

VINHO DO PÓRTO

À venda em todos os hoteis, restaurantes e bars de primeira ordem
GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

Rua dos Fanqueiros, 7 — LISBOA

Rua dos Clérigos, 6 — PORTO

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

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

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

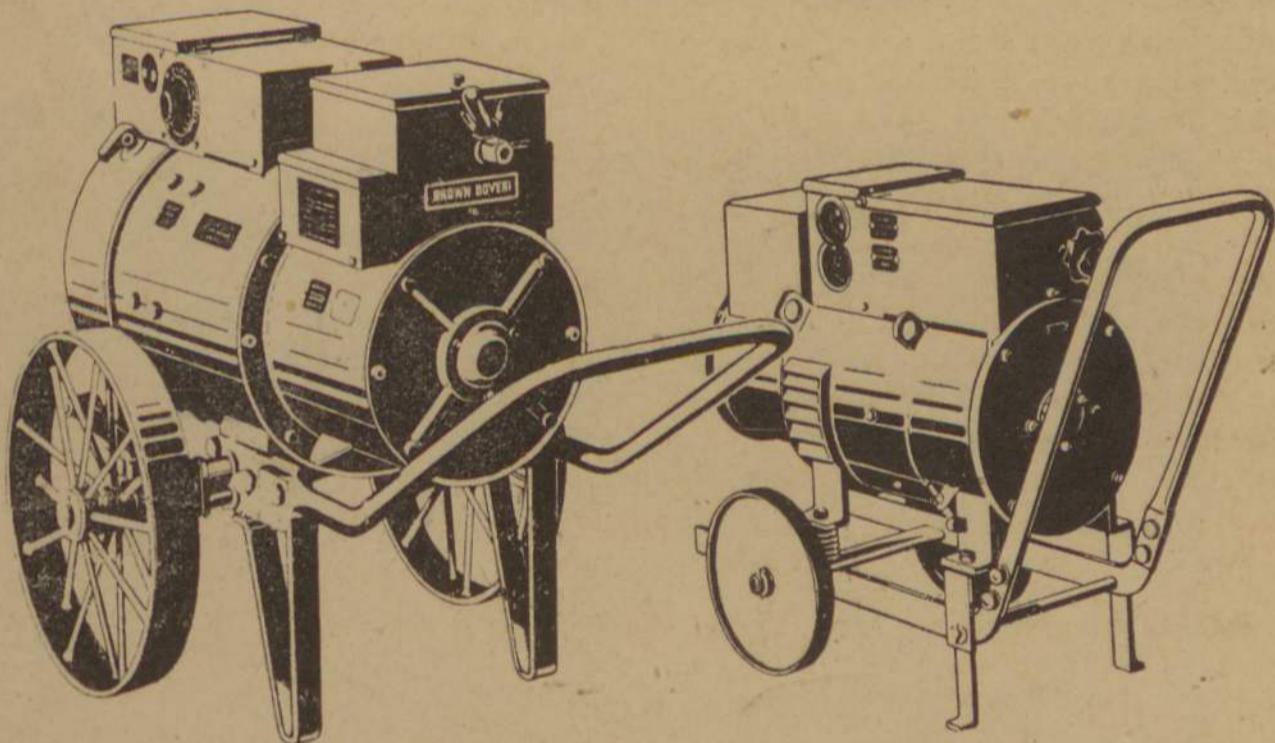
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2º--PORTO



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

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE FRANCÊS
Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

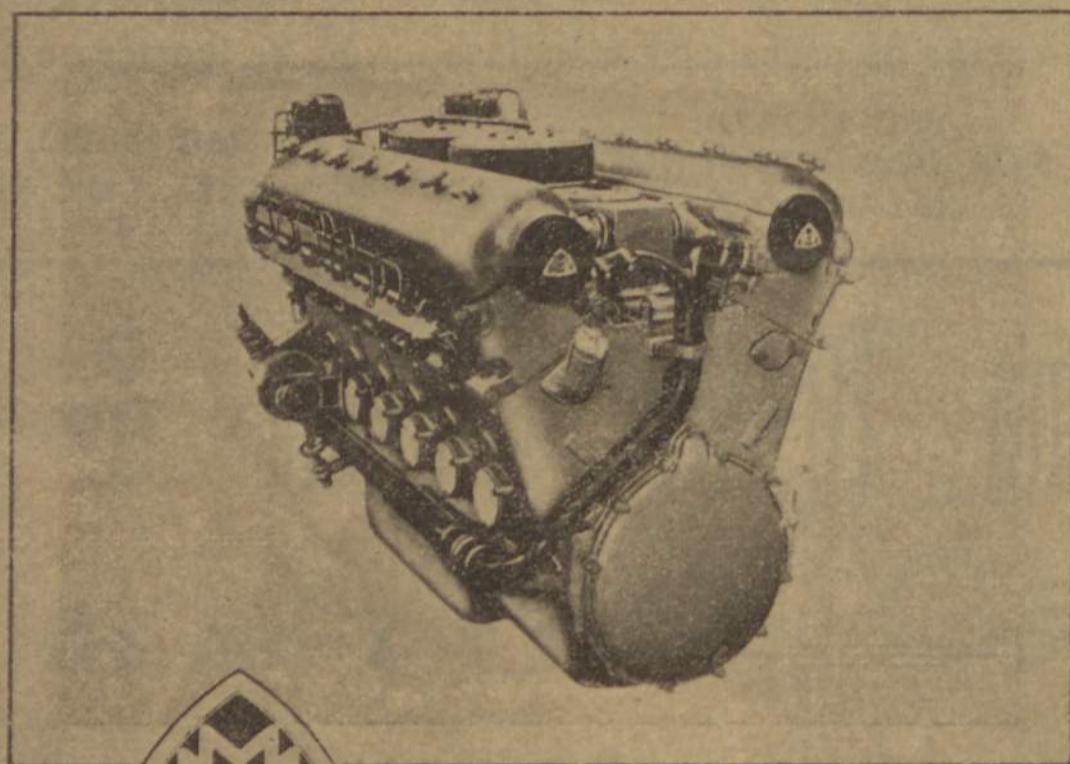
LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 PORTUGAL

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBÔA
TEL. 28000



Motor Diesel de 12 cilindros tipo G 56, 450 CV,
n = 1400 r.p.m.



Maybach

ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS

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