

23.^º do 56.^º ANO
CANTO DE
FIDEILO
1944
PREF.

Lisboa, 1 de Dezembro de 1944

Número 1367

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

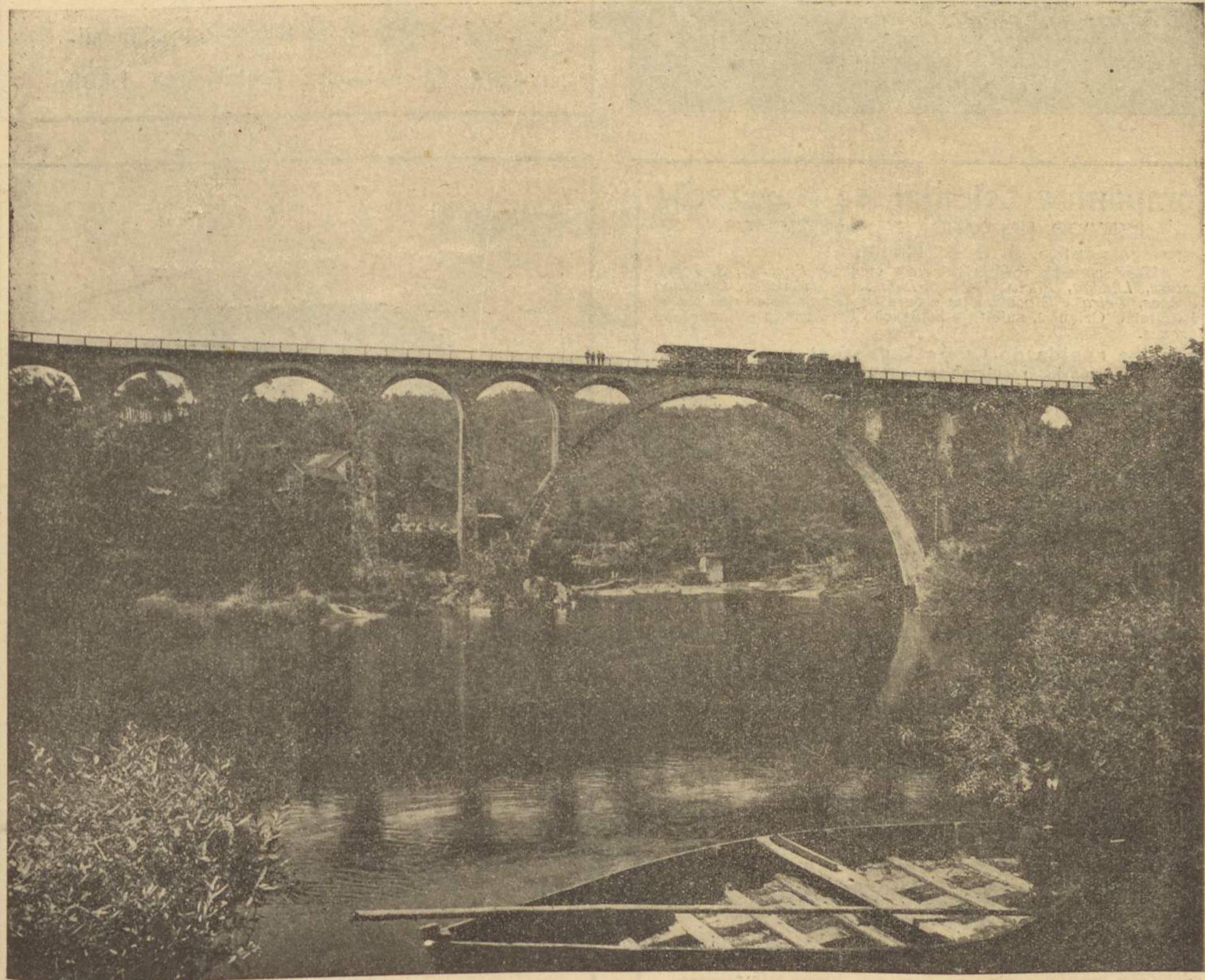
FUNDADA EM 1888

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
C A M I N H O S D E F E R R O

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



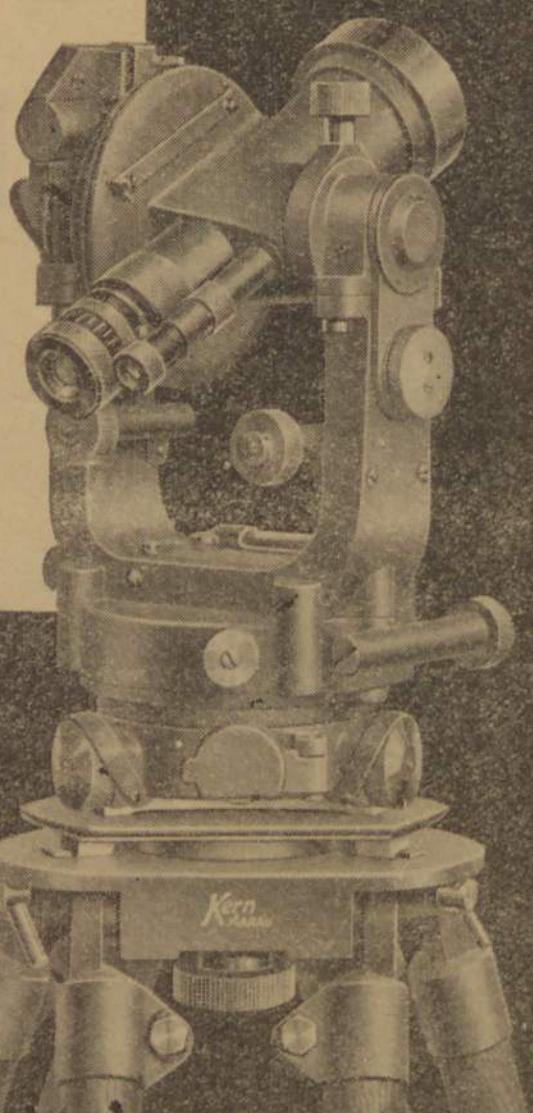
JINHA DO VALE DO VOUGA — Ponte do Pôco de S. Tiago

**Os novos
Teodolitos de
circulo duplo**

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

Kern
AARAU
(Suisse)

DK



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suisse)

Fábrica de mecanica fina e óptica

Representantes:

CARLOS GOMES & Cia

Lda.

LISBOA

Aparlado 658 - Telef. 21143

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

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

Carreira rápida da Costa Ocidental

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

Carreira da Guiné

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

Carreira do Brasil

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

LISBOA — Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
Escritórios, (Rua da Alfândega) Telef. 20051
PORTO Rua Infante D. Henrique, 9 Tel. 2542

TINTURARIA Cambourlac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

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

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilômetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilômetros 1.800



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

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFF SET E
LITOGRÁFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

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

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 893

1367



1 — DEZEMBRO — 1944



ANO LVII

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

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

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL 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
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

D. João IV, Rei de Portugal	679
Os sistemas de transportes de passageiros, por <i>Carlos Bivar</i>	681
Coronel Lopes Galvão	683
Rebelo de Bettencourt	683
Os 26 anos da Companhia de Seguros «O Alentejo» foram bri- lhantemente festejados	684
Os nossos mortos	685
Vida Ferroviária	686
Publicações recebidas	686
O nosso número especial dedicado ao Vale do Vouga	687
Há 50 anos	688
Uma vida pelos Caminhos de Ferro Alemães	688
O que todos devem saber	689
Progressos da Figueira da Foz.	689
Vão ser restabelecidas as comunicações ferroviárias entre a França, a Espanha e Portugal	689
A Guerra e os Caminhos de Ferro	690
Caminhos de Ferro Portugueses	692
Espectáculos	692
Parte Oficial	692



D. JOÃO IV, REI DE PORTUGAL

(Pertence ao Museu Nacional dos Coches)

Os sistemas de transportes de passageiros

Por CARLOS BIVAR

OS meios de transporte colectivo de passageiros, nas cidades principais da Europa, resumem-se a três sistemas comportando, mais ou menos, modalidades como sucede na grande metrópole britanica.

A sua estructura é, pode dizer-se, uniforme e compreendida nos sistemas de *tramways, omnibus e underground*.

Esses sistemas cuja nomenclatura dos veículos varia segundo as cidades dos países em que funcionam, nem sempre resolvem a questão como muita gente julga, pois está à vista que o simples facto da mudança de um sistema de tracção para outro não alarga os arruamentos, nem impede o aumento da população, não facilitando, por conseguinte, o seu descongestionamento estabelecendo até, em alguns casos, maior confusão. O acréscimo constante das populações proveniente da emigração dos habitantes das províncias para as cidades e a construção sempre crescente de habitações constituindo novos bairros não auxiliam nem permitem a resolução da questão dos transportes de modo satisfatório.

Quando as cidades eram menos povoadas, o serviço de transporte de passageiros funcionava por meio da chamada «tracção animal». Esses serviços satisfaziam, senão por completo, pelo menos com geral agrado, até que o excesso de habitantes e o progresso das indústrias vieram transformar esse sistema.

Assim, havia em Lisboa carros esperando a saída dos frequentadores dos teatros; havia carros à hora da chegada dos combóios e havia, recordamo-nos muito bem, um ou dois carros com compartimentos centrais, munidos de prateleiras para as bagagens dos passageiros que desembarcavam na Estação de Santa Apolónia, pois a Central Rossio só foi inaugurada muito mais tarde, em 1890. Tudo isto não era mais

do que o reflexo do que sucedia nas grandes capitais dos outros paízes.

Veio depois a superabundância de empresas obrigando à divisão dos lucros e, por fim, à falência da principal Companhia (Carris de Ferro de Lisboa). Seguiu-se a organização da nova Companhia, que é a actual, que absorvendo os concorrentes ficou só, apresentando um serviço que satisfez durante muitos anos, com o seu material de transporte elegante e bem cuidado, ligando bairros e subúrbios que antes eram quase inacessíveis pela distância e pela altitude a que ficavam da parte plana da cidade. Existia também uma carreira de vapores, do Cais do Sodré para Belem. Hoje existe o Caminho de Ferro electificado Cais do Sodré-Cascais. Talvez pudesse haver, correlativamente, uma carreira de vapores Cais do Sodré-Belem-Algés ou mais além, que auxiliasse o descongestionamento da linha eléctrica e, para que não estabelecesse concorrência, poderia constituir uma secção da mesma Empresa, atraindo capitais, porventura disponíveis.

Fica, porém, entendido que não somos apologistas de monopólios, mas partidários de que haja no país o que deve haver, procurando-se solucionar os problemas fora do quadro das utopias a-fim-de não ficarem insolúveis.

E, claro que fica também estabelecido, que a experiência da vida não permite que duvidemos de que o progresso das ciências e das indústrias hão de prosseguir no aperfeiçoamento da utensilagem existente e por isso escrevemos sob o ponto de vista do antecedente e do presente, reservando para o futuro o que as Radios e a Imprensa mundial vêm dizendo e escrevendo sobre os meios de transporte do apóis guerra mas que não são ainda de molde a estabelecer doutrina. Promessas sedutoras de meios de transporte ultra-rápidos, aéreos, ao alcance de

todas as bolsas, mas ainda com perigo de desastre total. E, dizemos ainda porque somos dos que creem em que o dinamismo, no campo da aeronautica, virá a dominar essa contingência reduzindo ao mínimo compatível com as coisas humanas as probabilidades de tais precalços. Onde está o homem está o perigo!

Mas se tais promessas não podem, por enquanto, estabelecer doutrina é claro que apresentam desde já uma base de sobre a qual poderá derivar mais um meio de descongestionamento donde resalta a evidência de que logo que esteja regularizado um sistema de carreiras aéro-urbanas o facto assumirá decisiva importância, pois, em tal emergência, poder-se-hão ligar entre si os bairros extremos da capital que se vão construindo, com certa profusão, tornando assim possível fazer extensiva à margem sul do Tejo essa edificação, que iria quebrar a monotonia do escaldado que actualmente ela apresenta aos olhares dos residentes da riba oposta da cidade, excluída por enquanto, a hipótese de ligar por êsse meio tais bairros à sua parte central, o que também creio será um dia um facto.

O aumento de quarenta ou cinqüenta carros ao número dêles existente na hora actual não resolve o problema em definitivo não passando, talvez, de paliativo a não ser que a população da cidade deixasse de se manter em escala ascensacional, de contrário aumentando, correlativamente, o número de passageiros a superabundância de carros apenas viria estabelecer maior agravamento nos arruamentos da cidade, largos quando foram delineados mas estreitos na actualidade.

No entanto êsse aumento do material circulante prometido pela Carris torna-se cada dia mais urgente.

* * *

Os três sistemas adotados pelos dirigentes dos serviços de transporte de passageiros nas grandes cidades europeias são:

a) Carros de superfície: *tramways*, ou carros eléctricos girando sobre carris.

b) Auto-carros movidos a motor, por gasolina.

c) Metropolitanos: carros eléctricos circulando sobre carris mas subterrâneamente.

Em Madrid e nas outras cidades da Espanha, os *tramways* ou eléctricos denominam-se tranvias, circulando pela maior parte da cidade. Sistema de *trolley*. Estão representados em todos os tipos, uns mais elegantes outros menos estéticos. Alguns do tipo francês, atrelados um ao outro, transportam em cada carreira setenta e tantos passageiros. Os auto-carros circulando dentro da área da cidade raras vezes são vistos. O seu estilo é, mais ou menos, o inglês, com assentos no tejadilho e sem plataformas.

O metropolitano parece estar bem construído, pelo menos os túneis são espaçoso e as carruagens bastante compridas, transportando um bom número de passageiros. Servem, com bastante rapidez, os bairros extremos da capital.

Em Barcelona, cidade sensivelmente mais povoada do que Madrid, o caso é mais ou menos semelhante. Tranvias e cremalheiras, estas para Tibidabo e Castelo de Montjuich. Em ambas as cidades o serviço é feito com ordem não sendo permitido fumar dentro dos carros. As paragens são um tanto distanciadas, como sucede nas outras capitais, para não demorar as carreiras.

Em Paris existia, antes da guerra actual, o mesmo sistema de *tramways*, *autobus* e metropolitano, o popular Metro.

Mas aqui existia um caso impossível, talvez, em algum dos outros países. Referimo-nos à existência de os sistemas incluiram, nas suas carruagens, primeira e segunda classes! A entrada para os *autobus* era regularizada por meio de senhas que se obtinham tirando-as dos respectivos postes. Escusado será dizer que a ordem reina em todos estes serviços. Não era permitido fumar dentro dos carros, tal como sucede nos tranvias de Espanha, nem subir ou descer com eles em andamento.

O tempo pougado pelo sistema do Metropolitano é considerável e, para quem esteja apressado não existe, por enquanto, outro melhor.

Na capital britânica, Londres, os auto-carros denominam-se *omnibus*, denominação abreviada para *bus*. Circularam antes da guerra em um dos últimos anos, em número de cerca de cinco mil, transportando durante o ano muitos milhões de passageiros. Os *tramways* ou eléctricos, cuja estrutura é, precisamente, a dos *bus*, são munidos como eles de assentos no tejadilho os quais deram origem à frase de: «ver Londres por um vintém». O preço de um *penny* em algumas carreiras é, mais ou menos, equivalente ao do da nossa antiga moeda de vinte reis ou vintém. Circulam, porém, pelo sistema de cremalheira em vez do de *trolley*. Em certa zona da cidade, na margem do Tamisa, o número de carros é de quatrocentos por hora. Nos momentos de maior afluência quinhentos passageiros por minuto podem ser transportados por este meio.

O sistema do caminho de ferro eléctrico subterrâneo, *Underground*, *Tube*, Metropolitano. Os carros atravessam pelo túnel sob o leito do Tamisa, assim como os de Paris sob o do Sena. Compreendem duas modalidades: «District e Metropolitan», e cinco «Tubes», cujos carros circulam a considerável profundidade, alcançando os passageiros o solo por meio de elevadores ou de escadas giratórias, nas numerosas estações que servem as suas secções. Fumar não é permitido nestes carros nem nos outros, a não ser aos passageiros do tejadilho.

Com respeito à ordem que reina em todos estes serviços, devemos compenetrar-nos de que incluindo o vocábulo «liberty», o direito de um indivíduo não ser incomodado por outro, não ha empurrões nem atropelos à entrada dos veículos.

Também em Londres, devido à forma como foi construída a cidade, ou por outro qualquer motivo, não existe o hábito de os seus moradores convergirem a um determinado ponto de reunião, como sucede entre nós no Rossio o que, certamente, auxilia muito o descongestionamento dos serviços de transporte. A população ociosa dissemina-se pelos numerosos e atraentes parques, pelos *clubs* e pelo *Strand*, ponto

de passagem das elegâncias londrinhas e exóticas, servido pelos *tramways* e pelo *Metro*.

Importa também notar que o serviço de auto-carros (*autobus* e *omnibus*, ou *bus*) em Paris e Londres é feito circular sobre a sua completa pavimentação de superfícies lisas, não empedradas, o que não obriga à frequente substituição de pneus, caso que ao contrário e conjuntamente com o dispêndio de gasogénio, elevaria, inevitavelmente, as tarifas do transporte de passageiros. Identica pavimentação se adoptou na maioria das ruas e avenidas das duas citadas cidades espanholas, incluindo as placas centrais das *ramblas* intensamente percorridas pela multidão — sistema que já está em uso em algumas praças e ruas de Lisboa. Em todos estes serviços, as tarifas são relativamente baixas, algumas fixas — preço único — como as dos metropolitanos, quaisquer que sejam os percursos.

Procurámos apresentar ao leitor um relato, o mais imparcial possível, sobre a evolução que tem sofrido a questão do transporte de passageiros em comum, dentro da cidade e subúrbios e dos sistemas adoptados em algumas cidades importantes da Europa, sendo nosso sincero desejo, e interesse próprio de comodidade, que tal questão, momentosa entre nós, possa ser resolvida ou, pelo menos, atenuada o melhor possível com proveito para todos.

CORONEL LOPES GALVÃO

Regressou da sua recente viagem ao Lobito o nosso presado colaborador sr. coronel Lopes Galvão, secretário geral da Sociedade de Geografia de Lisboa e membro do Concelho directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Os nossos cumprimentos de boas vindas.

Rebelo de Bettencourt

Encontra-se felizmente, em franca convalescência, devendo dentro de dias deixar o Hospital do Rêgo onde esteve internado, o nosso camarada de redacção e distinto poeta Rebelo de Bettencourt.

Congratulamo-nos vivamente com as melhorias do nosso presado companheiro de trabalho.



A mesa de honra: Da esquerda para a direita os srs. D. Francisco da Silva Braz, Mário Pereira, Dr. Manuel Joaquim da Silva, almirante Tito de Moraes, dr. Amaral Barata, António Piano Júnior, Inácio Mendes, comandante Marcelino Martins e capitão Helder Martins

Os 26 anos da Companhia de Seguros

"O ALENTEJO" foram brilhantemente festejados

Foi uma verdadeira festa de família — mas dumha família bem unida e forte — o banquete comemorativo do 26.º aniversário da Companhia de Seguros «O Alentejo», realizado no dia 18 do mês findo no restaurante dos Armazens do Chiado.

Directores e pessoal da prestigiosa e importante emprêsa de previdencia reuniram-se com espírito verdadeiramente fraternal, reinando entre todos aquela cordealidade viva e ardente que nasce do convívio sincero das boas vontades e entre os corações bem formados. Foi um agape entusiastico, de autentica solidariedade cristã, entre dirigentes e dirigidos, que se deve apontar como exemplo de harmonia dumha classe ou dum grupo social.

Os lugares da mesa de honra foram ocupados pelos srs. drs. Amaral Barata, presidente da assembleia geral da Companhia; almirante Tito de Moraes, presidente da direcção; António Piano Junior, dr. Manuel Joaquim da Silva, Inácio Mendes, o mais antigo empregado da casa; Mário Pereira, director; comandante João Marcelino Martins, Francisco da Silva Brás, do Concelho Fiscal, e capitão Helder Martins.

No final do banquete, usou da palavra o sr.

dr. Amaral Barata, que fez um esboço histórico da existência e da actividade da companhia, louvando o esforço de todos e a colaboração íntima sempre verificada entre os chefes e o pessoal.

Falaram a seguir os srs. José Rosa, funcionário da emprêsa, em nome dos seus colegas; António Vilhena, chefe da contabilidade; dr. Manuel Joaquim da Silva, antigo advogado da «Alentejo»; João Mega, director técnico; João Loureiro, da delegação de Elvas; Inácio Mendes, empregado desde a fundação da Companhia; D. Alice Cidrais, sobrinha dum dos obreiros mais incansaveis da casa, cujo nome foi recordado com saudade e louvor; Fernando Ferreira, Francisco Brás e almirante Tito de Moraes.

Todos os oradores foram unâmines em festejar o espírito laborioso, de dedicação e carinho mútuos, de superiores e subalternos, na tarefa e no trato comum.

No decurso dos brindes foram feitas amáveis saudações à Imprensa, largamente representada, as quais agradeceu e retribuiu o nosso presado colega Rafael Ferreira.

Os nossos mortos

DR. FERNANDO CARLOS CORREIA MANITTO TORRES

Raras vezes, como neste caso, se terá dito com tanta verdade que um acto fúnebre constituiu eloquente manifestação de pezar.

O funeral do Dr. Fernando Tôrres, realizado em 16 do mês passado de Lisboa para Setúbal, terra natal do extinto, foi, com efeito verdadeira consagração dos méritos e do fundo desgosto causado pela sua morte.

Artista por temperamento, a música e a literatura foram o seu predilecto campo de acção. E, com efeito, músico e musicógrafo distinto, escrevia e disser-tava com a mesma propriedade e elegância ática.

Educado em exemplos sãos, homem de princípios que se apaixonava por todas as ideias generosas, alma aberta a toda a conceção superior, era observador meticuloso da humanidade, conhecedor profundo dos seus males e anseios, crente nas possibilidades duma sociedade melhor. Não deve filiar-se em outra origem o seu aprumo moral, a sua espontânea arte de captar, a sua paixão pela Sociologia e as suas tendências diplomáticas — a fé em uma diplomacia séria e eficiente — que mais tarde lhe viriam a abrir, por forma tão brilhante, as portas do Ministério dos Estrangeiros.

Deixa, dispersos e em esboço, os primórdios duma obra que seria grande e o destino tão impiedosamente cortou.

Sem pompas, sem discursos, sem turnos — coisas, aliás, tão discordantes daquela elegante simplicidade que foi timbre inconfundível da sua vida — apenas entre flores e lágrimas naturais, o seu funeral teve um alto significado moral.

É nesta convicção, e na de que um tal facto não

apaga mas pode suavizar a dôr dos que a sofrem, que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* renova a seus pais e irmãos — o nosso ilustre colaborador, sr. Engenheiro Carlos Manitto Tôrres e sua Esposa, e o sr. tenente Dr. Manuel Manitto Tôrres — e também aos seus colegas e amigos, a expressão dum pezar muito sincero.

Entre as muitas pessoas que se incorporaram no funeral, vimos as seguintes:

Embaixador Luiz Teixeira de Sampaio, secretário geral do Ministério dos Estrangeiros, e os diplomatas Drs. Rebelo da Silva, Pedroso Rodrigues, Eduardo Brazão, Tovar de Lemos, Martins de Carvalho, Vieira Leitão, Alvaro Marques,

Nunes da Silva, Franco Nogueira, Calvet de Magalhães, Viana de Carvalho, Luiz Costa, Antonio Sarmento, Eduardo Bugalho, etc.

Eng.º Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, e os engenheiros da mesma Direcção Geral Dias Trigo, Julio Santos, Pires Tavares, Oliveira Rocha, Neff Sobral, Morais Sarmento, Exaltação Cunha, Costa Macedo e Jorge Ribeiro; Dr. Matos Rodrigues, secretário do Fundo Especial de Caminhos de Ferro; Albuquerque Ramos, inspector principal da exploração, chefes de Secção e pessoal do Fundo Especial e das várias Repartições.

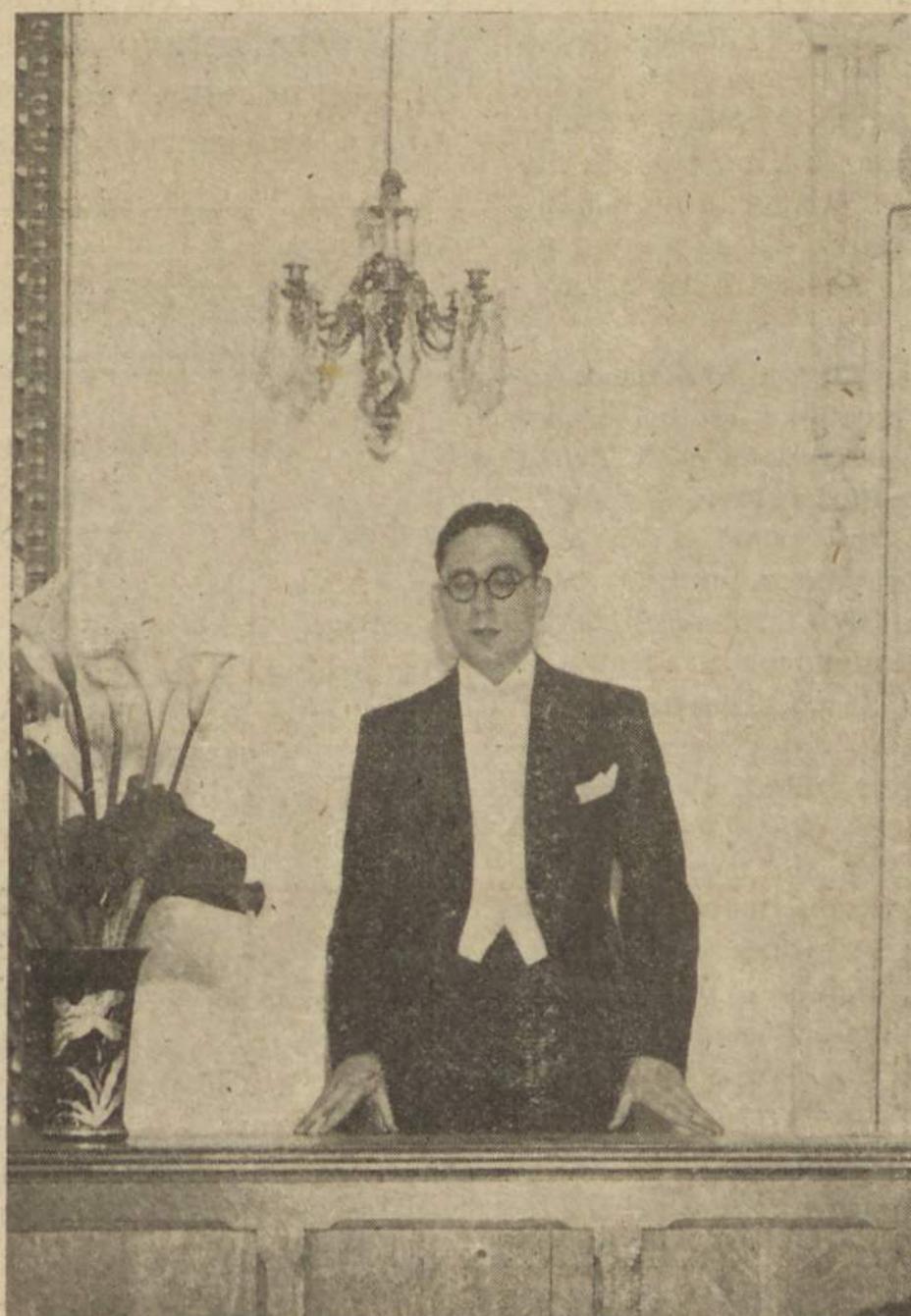
Engenheiros Sousa Rego, antigo director geral de caminhos de ferro; Vasconcelos Correia, Mário Costa, Fausto de Figueiredo, Pinto Bravo, Campos Henriques, da Administração e Direcção da C. P.; Adolfo Gonçalves, Costa Murta, António Duarte e José Palmela, director dos Serviços Turísticos e inspectores principais, pessoal de escritório e menor da C. P.

Dr. César Teixeira, Barbosa Pitta e Pais de Sousa,

funcionários superiores da administração da B. A. Drs. Silva Garcia, Filipe Reis, Sousa Martins, Octávio Cruz, Jesus Rodrigues, Mendes Serrano, Correia Rocha, directores e funcionários superiores da Câmara dos Agentes Transitários, pessoal de escritórios e menor.

Engenheiros inspectores superiores Raúl da Costa Conveur, coronel Lopes Galvão, Camossa Pinto e Costa Cascais, presidente, vogais e secretário do Conselho Superior de Obras Públicas; engenheiros Almeida e Brito, Eduardo Carvalhal, Rui Conveur, Fernandes Botelho, Fortes Lima, Armando de Medeiros, Gonçalves Miguens, Carvalho Monteiro, etc..

Drs. Baptista Rodrigues e Sousa Carvalho, juizes do Supremo Tribunal de Justiça. Drs. Ivo Cruz, Eduardo Lóbrio, maestro Venceslau Pinto e Henriques dos Santos, director e professores do Conservatório Nacional.



O dr. Fernando Tôrres em uma das suas conferências do ciclo de intercâmbio cultural (1941) na Faculdade de Direito de Lisboa

Generais Daniel de Sousa e Pereira Lourenço, coronéis Luiz Mesquitela, director do Colégio Militar, Monteiro do Amaral, Silva Escudeiro, etc..

Drs. Mário Matias, secretário geral do Ministério do Interior; Fernandes Leitão, director das Finanças Municipais de Lisboa; Valentim Lourenço e Ferreira de Sousa, diretores das Escolas Comerciais «Veiga Beirão» e «Patrício Prazeres»; Ortigão Peres, chefe da Contabilidade de Obras Públicas e Vergílio Maia, chefe da Repartição Central do Ministério do Interior. Adelino Mendes, Mário do Amaral, Luiz Lupi, Luiz Teixeira, Guilherme de Faria, Agostinho Paulo, Luiz Trindade, Anibal Fernandes e Manuel Envia, por si e pelos jornais *Século*, *Associated Press*, *Diário de Notícias*, *Diário da Manhã*, *Indústria*, *Setubalense*, *Barreiro e Sado*.

Drs. Ferreira de Mira, Cordeiro Ramos, Santos Rompana, Mendes Dordio, Aires de Abreu, Albaran, Gago da Silva, Ferreira Machado, José Fialho, Lopes Junior, Pereira de Almeida, Manso Preto, Neves Pereira, Lopes de Oliveira, Nicolau Firmino, Sobral Rodrigues. Prof. Costa Rêgo, director do Instituto «Sidónio Pais»; Guilherme Cardim, Abel de Oliveira Neto, Adelino Cais Esteves, Humberto Lallement, Carlos Azinhais, Valentim de Carvalho, Vasco Gomes da Silva, Machado Pinto, Assis Camilo, Guerreiro Gala, Monteiro Sérgio, Chandelier Duarte.

Governador Civil, Presidente da Câmara Municipal, Comandantes da Polícia, Guarda Republicana e Bombeiros Municipais, Presidente da Comissão Distrital da U. N. Provedor e vogais da Misericórdia e restantes autoridades de Setúbal; Direcção e Corpo Activo da Cruz Vermelha, 1.º e 2.º Comandantes e Corpo Activo dos Bombeiros Voluntários de Setúbal, que fizeram a guarda de honra ao feretro.

Reitor, director, professores e académicos do Liceu e da Escola Industrial e Comercial de Setúbal, Tenente-coronel Gomes Pereira, Dr. Manuel Gamito e major Francisco Supico, antigos governadores civis de Setúbal; Drs. Botelho Moniz, Macedo e Castro e major Perestrelo Conceição, antigos presidentes da Câmara Municipal da mesma cidade, vice-consules da Inglaterra, França, Espanha e Dinamarca.

Estavam representados: Director, professores e alunos do Colégio Militar; Comandante, Oficiais e Sargentos do Grupo da Defesa Submarina de Costa, Sociedade Estoril, Conselho de Administração da B. A., Bombeiros Voluntários da Ajuda, Associação Escolar do Conservatório Nacional, Companhia de Seguros «Bonança», Ateneu Setubalense, Grémio dos Fabricantes de Setúbal, etc..

Entre as muitas centenas de telegramas e cartas recebidas, pudemos anotar os seguintes nomes:

S. Ex.^a o Presidente da República, Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Sub-Secretário de Estado das Comunicações, Bispo de Vatarba, Comandante Jaime Atias, Dr. Albino dos Reis, Comissão Executiva da União Nacional, Dr. Ruy Vaz, Dr. Luiz Vieira de Castro, Mateus Gregório da Cruz, Carlos d'Ornellas, Otero Salgado, Augusto Soares, João Paulo Freire, Daniel Lane.

Generais Raul Esteves e Almeida Arez, Brigadeiros Silveira e Castro e Carvalho Teixeira, Capitães de mar e guerra Vasconcelos e Sá e Luiz Cais, Coronéis Esmeraldo de Carvalhais, Santos Nogueira, Lopes de Mendonça, Pires Monteiro, Linhares de Lima, António Douwens, Baptista de Carvalho, Beja Neves, Ricardo Durão, Carvalho Menezes, Bento Roma, Aníbal Paúl, Albuquerque Gusmão, Nunes da Silva, etc.. Tenentes-coronéis Elias Garcia, Cunha Lamas, Sá Nogueira, Artur Moreira, etc., Majores Silva e Costa, Mendes do Amaral, Luiz Alberto de Oliveira, Augusto de Carvalho, Viriato Gonçalves, Drs. Pulido Valente, Cassiano Neves, Tiago Marques, António Carmona, Cid de Oliveira, Manuel Magno, Cabral Adão, Faria Lapa, Carlos d'Albuquerque, Juizes Drs. Alberto da Silveira Costa Santos, Carvalho e Almeida, Gorjão Nogueira e Ornelas Pedreira, Drs. Sousa

Vida Ferroviária

Os vencimentos dos ferroviários

Foram entregues ao presidente da comissão técnica encarregada da revisão de vencimentos e salários dos ferroviários de todo o país os relatórios elaborados pelos respectivos sindicatos nacionais. Os relatórios entregues foram os da Companhia da Beira Alta, do Norte de Portugal (via reduzida) e via larga (C. P.).

O presidente daquela comissão, sr. engenheiro Mário Dias Trigo, distribuirá os referidos relatórios para estudo aos diversos delegados do I. N. T., que por sua vez comunicarão os seus pareceres ao sr. sub-secretário de Estado das Corporações.

Publicações recebidas

Aguas de Portugal — (Minerais e de mesa) — Pelo Eng.^o Luiz Acciariuoli — (Lisboa, 1944).

Pelo Ministério da Economia — Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos — começou a ser publicado um importante trabalho, que vem preencher uma grande lacuna, a história e bibliografia das Aguas de Portugal, (minerais e de mesa) da autoria do engenheiro-chefe da I. A., sr. Luiz Acciariuoli. Além do interesse e da novidade que representa, é uma obra notável pelo método, pela clareza e pela precisão.

Divide-se o trabalho em quatro partes, das quais agora saiu a primeira, relativa ao «Movimento das Estâncias nos anos de 1941 e 1942».

A segunda será consagrada à introdução da história propriamente dita das Aguas Minerais, dividida por ciclos, cronologicamente. A terceira descreverá a evolução das Estâncias Termais e a quarta parte será constituída pela bibliografia do assunto.

Fazemos votos, felicitando desde já o autor, para que tão meritória obra chegue a seu termo em breve prazo.

Gomes, Mário Madeira, antigos Governadores Civis de Setúbal.

Engenheiros Homem de Melo, Craveiro Lopes, Pinto Osório, Valério Vilaça, Flávio Pais, Santos Pedroso, Plínio Silva, Birne Pereira, Virgílio Preto, Schöeter de Carvalho, Jaime Ferreira, Benjamim Pinto, Campos Amaral, Pereira Barata, Daniel Torres, Almeida Graça, Couto dos Santos, etc..

Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Benguela, Ferroviários da Exploração e Pessoal do Escritório da 1.ª Circunscrição do Sul e Sueste, «Os Carlos», Sociedades desportivas, de recreio e beneficencia do distrito de Setúbal, etc..

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e a Revista de Turismo *Viagem*, estavam representadas pelo nosso Director Carlos d'Ornelas.

O nosso número especial

dedicado ao Vale do Vouga

Chegam constantemente à nossa redacção felicitações pela publicação do número especial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, dedicado à linda região do Vale do Vouga.

Do sr. Carlos Alberto da Costa, director de *O Jornal de Estarreja* e do *Jornal de Cambra*, recebemos um gentil cartão em que enaltece o trabalho da nossa redacção e louva o referido número.

Cartões a felicitar-nos enviam-nos os srs. Dr. Américo Marinho; padre Reitor do Seminário das Missões de Couto de Cucujães; Coronel Serafim dos Reis, Dr. Carlos Homem de Sá, Carlos Cesar dos Santos Gonçalves, Arnaldo Mourão, etc..

Transcrições

Do Distrito de Portalegre

«*Gazeta dos Caminhos de Ferro* que representa uma força de luta constante pela prosperidade nacional, dedica o seu último número—de Outubro—de 256 páginas, à pitoresca e progressiva região do Vale do Vouga. Por aqui se avalia já do seu valor. A selecta colaboração e as numerosas gravuras que ilustram o texto dão a este número—mesmo no ponto de vista turístico—um lugar poucas vezes alcançado por publicações congêneres.

Tôda a região a que é dedicado o presente número é artística e lindamente desenhada na capa.»

* * *

«*O Regional*, nosso prezado colega de S. João da Madeira, num dos seus últimos números, refere-se, largamente e em termos que nos desvanecem, à nossa edição especial consagrada ao Vale do Vouga.

Agradecemos»

* * *

Do Correio da Estremadura

«São bem dignos de mensão os números especiais desta esplêndida revista que dedicou o seu número de Outubro à região do Vale do Vouga. Por 256 páginas se distribui uma variada colaboração e um precioso documentário fotográfico, a dar a mais expressiva descrição da maravilhosa região.

Felicitamos a sua ilustre redacção pelo exito

alcançado, que mais uma vez revela a inteligente orientação do seu director sr. Carlos d'Ornellas.»

* * *

Do Diário de Coimbra

«Em edição monumental publicou-se o n.º 1363 desta revista referente a 1 de Outubro e dedicado aos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Sob uma capa de vivas cores e alusiva a Espinho, Aveiro e Viseu, abriga-se um texto de uns quarenta curiosos artigos muito ilustrados sobre a vitalidade e história das regiões atravessadas pelo Caminho de Ferro, entremiando o sumário farta e artística publicidade.»

* * *

Do Notícias da Figueira

«Foi publicado mais um número da revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, magnífico exemplar dedicado à região do Vale do Vouga.

Não desmerece em nada dos números já publicados, antes os ultrapassa no volume da brochura, com escolhida colaboração, descrevendo as belezas de paisagem e a importância comercial, industrial e turística da região a que é dedicado, tendo a dar-lhe um grande realce nitidas e expressivas foto-gravuras.

É um número digno de figurar nas estantes das boas publicações e nas salas de leitura das casas onde são recebidos os que viajam.»

* * *

Do Jornal de Sintra

«Temos presente o n.º 1363 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, importante revista que trata de comercio e transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia, indústria e turismo, e de que é director o nosso camarada Carlos d'Ornellas.

Contém esta edição especial 256 páginas, profusamente ilustradas e colaboradas. A capa, litografada e muito sugestiva, é da autoria de Ilberino dos Santos. Inteiramente dedicada aos caminhos de ferro do Vale do Vouga, este número da *Gazeta* pode considerar-se uma edição monumental.

Parabens aos respectivos organizadores.»

Há 50 anos

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

Os Grandes Armazens do Chiado

Abriu ao publico, no dia 18, este vasto estabelecimento que fica sendo um dos mais importantes, senão o mais importante de Lisboa.

Os Armazens do Chiado ocupam, no palacio Barcellinhos, onde esteve o hotel Universal, todo o primeiro andar, parte das lojas e habitações para o lado da rua do Cruxifixo e a parte central do segundo andar que olha para o Chiado.

Na entrada, na luxuosa escada, na vasta sala central e em numerosos compartimentos laterais que se estendem pelas alas do edificio para a rua do Carmo e Nova do Almada, acham-se installadas já as suas secções de tecidos, confecções, retrozeiro, luvaria, perfumaria, chapeus de sol, sapataria, louças e vidros, alfayate, chapelaria, roupas brancas, modistas de vestidos e chapeus, etc.

Nomeadamente no que se refere aos *rayons* tecidos de novidade, alfayate e modistas de vestidos, constituem os Armazens do Chiado uma especialidade que destinam a ter por cliente a mais elegante sociedade de Lisboa. Para esse fim mr. Philippot, activo e intelligente fundador d'este estabelecimento, trouxe de Paris as mais notaveis novidades de inverno e mestres e modistas afamadas nas primeiras casas.

Os armazens já por si representam elegancia e conforto e tem attrahido já grande concorrência.

A inauguração foi feita n'uma festa intima por meio de convites que pela nossa parte agradecemos, sendo os convidados recebidos com as maiores amabilidades por mr. Philippot, no alto da escada que estava luxuosa e artisticamente adornada, e na varanda da qual tocava a philarmonica dos empregados da casa. Esta escada é uma das mais notaveis e ricas da nossa cidade.

De novo felicitamos mr. Philippot pela sua arrojada iniciativa, bem merecedora por certo de bons resultados.

Linhos Portuguezas

Tracção electrica no Porto. — A companhia Carris de Ferro do Porto, sempre prompta a introduzir na exploração das suas linhas os mais modernos adiantamentos, vae estabelecer a tracção pelo sistema Thomson-Houston nas linhas da rua do Infante D. Henrique a Mattosinhos, proximo do porto de Leixões, e de Massarellos á Cordoaria.

O governo auctorizou já, como ensaio, a transformação da linha de Massarellos á Cordoaria, cujos trabalhos vão principiar dentro de 15 dias. Depois de feita esta experiençia, a companhia fará a transformação na linha Marginal até Leixões.

Além do serviço de passageiros, a companhia tenciona fazer o transporte de mercadorias desde a Alfandega a Leixões e vice-versa, adquirindo o material necessario para transportar até mil toneladas por dia.

Valença a Monsão. — Por alvará de 22 de dezembro, que publicaremos no proximo numero, foi concedida aos srs. José Antonio Duro, Bento Maria Barbosa e Antonio Luiz

Uma vida pelos Caminhos de Ferro Alemães

O Ministro alemão do Tráfego, dr. Dorpmüller, que ainda há pouco foi honrado com o título de «pioneiro do trabalho», comemorou, recentemente, o seu 75.^º aniversário. O sr. dr. Dorpmüller, que reúne em si sólida experiência técnica, grande escrúpulo no trabalho e habilidade para dirigir os seus subalternos, dirige, desde 1937, após uma vida profissional movimentada, o Ministério do Tráfego do Reich. — O sr. Dorpmüller que diz de si próprio ter crescido «entre os «rails» da via férrea», nasceu em Elberfeld, filho dum engenheiro dos caminhos de ferro. Até ao ano de 1907, a sua vida profissional decorreu segundo as normas habituais; mas depois começou a sua carreira excepcional, sendo chamado para a China, como encarregado da direcção do «Bureau» Técnico da Estrada de Ferro de Cantão que, sendo construída com o auxílio de capital alemão, atraía muitos colaboradores alemães. — Um ano mais tarde, os Caminhos de Ferro Imperiais Chineses encarregaram Dorpmüller da direcção da construção da via férrea de Tientsin a Pukow, cuja direcção assumiu posteriormente.

Dorpmüller permaneceu na China até o ano de 1917 e quando, nessa data, também a China declarou a guerra à Alemanha, empreendeu a arriscada emprêsa de atravessar a Sibéria e a Rússia, a-fim-de regressar à Alemanha, tornando a empregar-se nos Caminhos de Ferro do Estado alemães. Seis anos mais tarde, já era Director Geral dos Caminhos de Ferro do Reich, procedidos da fusão dos antigos Caminhos de Ferro Provinciais alemães e, portanto, chefe da maior organização técnico-económica do mundo. Em 1937, foi encarregado da direcção de todo o tráfego alemão.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Pereira, a construção d'uma linha ferrea americana com tracção animal na estrada n.^o 23 entre Valença e Monsão.

Beira - África. — Notícias do ultimo paquete dizem que a construção vai muito adeantada, os movimentos de terras estão completos até Chimoio (milha 118) e os carris assentes até á milha 98, persegundo-se no assentamento á razão de meia milha por dia.

A secção de 75 milhas, construída no ano passado, está consideravelmente melhorada, tendo-se feito varias modificações que muito concorreram para colocar esta parte da linha ferrea em condições favoraveis.

O que todos devem saber

Cartões de Identidade

Diz uma portaria publicada pelo Ministério do Interior:

«Sendo freqüente a emissão por parte de diversas associações, companhias, emprêsas, etc., de bilhetes e cartões de identidade, como meio fácil de identificação ou para a obtenção de determinadas regalias ou direitos dos seus associados ou servidores, com o emprêgo, muitas vezes, de características semelhantes às usadas nos cartões de identidade passados pelos serviços do Estado aos seus funcionários e agentes, designadamente com a tarja oficial verde-vermelha; convindo obviar á confusão que de tal semelhança resulta, por vezes propositadamente estabelecida pelos interessados e cujos inconvenientes têm dado origem a dúvidas e conflitos que urge evitar; considerando que a designação de bilhete de identidade só deve ser usada pelos arquivos de identificação, nos termos do decreto n.º 5.266, de 16 de Março de 1919, e que se torna necessário disciplinar a emissão e passagem de cartões de identidade particulares, individuais ou colectivas...»

Segue o decreto que proíbe expressamente a qualquer entidade particular, individual ou colectiva, emitir ou mandar imprimir bilhetes ou cartões destinados a provar a identidade de qualquer pessoa sem que préviamente haja obtido do Ministério do Interior registo e aprovação do respectivo modelo, registo e aprovação requeridos à secretaria do Ministério, cujo modelo, aprovado por despacho ministerial, tem de ser publicado no «Diário do Governo», à custa do interessado.

A partir de 1 de Janeiro é obrigatório aqueles registo e aprovação. As transgressões implicam multa e entrega aos tribunais.

Hora Legal

Um decreto recente diz:

«Os serviços da hora legal perderam, mercê dos progressos técnicos registados nos últimos tempos, todo o interesse especulativo e quase todo o valor utilitário. De facto — pode afirmar-se sem hesitação —, as vantagens de ordem prática que o seu funcionamento oferece não compensam os encargos, aliás pouco elevados, que esse funcionamento acarreta. Mostram os diplomas legais citados que um único fim se teve em vista ao proceder-se à organização dos serviços; satisfazer as exigências da navegação que freqüenta o porto de Lisboa. Ora a essas exigências responde-se hoje com processos diferentes dos que utilizam ou podem utilizar os serviços — processos mais rigorosos, mais eficazes e mais práticos.

A existência dos serviços deixou, pois, de ter justificação; nem como tal se pode considerar a simples conservação do dístico «hora legal» no relógio do Cais do Sodré. Não se nega a vantagem que resulta para o público da existência nas ruas e praças de relógios indicando a hora certa: pretende-se apenas significar que não é defensável a manutenção de um serviço que hoje não faz mais do que regular o relógio do Cais do Sodré. Por isso, são extintos os serviços da hora legal.»

É constituída uma Comissão Permanente da Hora, presidida pelo director do Observatório Astronómico de Lisboa. A Administração do Porto de Lisboa compete a obrigação

Progressos da Figueira da Foz

NOVA ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO

Reuniram há dias, com o Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, os srs. Engenheiro Fernando d'Arruda, Director da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; Engenheiro Celestino da Costa e Arquitecto Raúl Mesquita, afim de apreciarem os novas bases para a construção da nova estação de Caminho de Ferro, importante melhoramento e velha aspiração daquela cidade.

Vão ser restabelecidas

as comunicações ferroviárias
entre a França, a Espanha e Portugal

Segundo telegrama da «Reuter», acabamos de saber que terminaram, com resultados altamente satisfatórios, as conferências realizadas em Barcelona, de 27 a 30 de Novembro último, entre representantes das companhias ferroviárias portuguesas, francesas e espanholas, afim de restabelecer as comunicações de caminhos de ferro entre os três países.

Tratou-se de pôr em vigor novos horários e tarifas, além de outras normas que devem regular, durante três anos, os respectivos serviços ferroviários.

Estas conferências ferroviárias luso-hispano-francesas faziam-se, habitualmente, antes da guerra, todos os anos e, em dadas ocasiões, duas vezes no mesmo ano.

Os delegados portugueses que tomaram parte naquela Conferência foram os srs. engenheiros Lima Rêgo e Nazaré, pela C. P., e Arruda e Almeida Henriques, pela Beira Alta.

de assegurar o funcionamento do relógio do Cais do Sodré, mas suprimindo-se-lhe o dístico «Hora Legal».

À nova Comissão Permanente da Hora compete o regime de determinação da hora certa e o seu fornecimento à Emissora Nacional, Ministério da Marinha, Correios, Telégrafos e Telefones, Caminhos de Ferro, etc. Compete-lhe também as mudanças da hora, a fixação de horários nas oficinas, a fiscalização de relógios expostos na via publica, caminhos de ferro, estações marítimas, etc..

A Comissão é constituída pelo presidente, já citado, e pelos representantes da Emissora Nacional, Administração Geral dos Correios, directores gerais da Indústria, de Meteorologia Náutica e dos Caminhos de Ferro.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CV

A «R.» diz:

— 1.000 bombardeiros pesados da R. A. F. atacaram caminhos de ferro em Duisburgo.

— Bombardeiros médios atacaram objectivos ferroviários em Utrecht e Amersfoort.

Bombardeiros ligeiros cortaram a linha férrea que conduz à ponte, em Venlo e destruíram a parte ocidental da ponte sobre o Mosa, em Roermond.

Caças-bombardeiros atacaram comunicações ferroviárias em numerosos pontos do ocidente da Alemanha.

— Mais de 1.500 aviões atacaram o centro ferroviário e industrial de Duisburgo.

— Caças-bombardeiros atacaram transportes ferroviários em Dusseldorf e outros pontos da Renânia.

— Bombardeiros pesados atacaram objectivos ferroviários na Hungria e na Jugoslavia. Outros aparelhos alvejaram o tráfego ferroviário na região de Bolonha.

— Caças-bombardeiros alvejaram comunicações na Holanda, abrangendo Dordrecht e o norte de Arnheim, onde foram cortadas as linhas férreas em diferentes pontos. A ponte de caminho de ferro, em Deventer, foi também atacada.

— Bombardeiros ligeiros atacaram transportes ferroviários em volta de Landaut.

— Bombardeiros-pesados cortaram as vias férreas em Colónia. Foram atingidos quatro grandes parques ferroviários, bem como a estação Colónia-Mülheim. Foi atingida por numerosas bombas a parte central do parque ferroviário Kalk-Norte.

— Bombardeiros atacaram parques ferroviários na região de San Benédetto, na Itália.

— Poderosas formações de bombardeiros-pesados atacaram parques ferroviários na Alemanha, na Áustria e na Checoslováquia.

— Caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários numa extensa área, tanto na Holanda como na Alemanha ocidental. Foi atacada a ponte ferroviária de Euskirchen.

— Bombardeiros de diversa categoria atacaram objectivos ferroviários na região de Viena, na Alemanha e na Jugoslavia.

Foram atacados caminhos de ferro a norte e este da região do Ruhr; caças-bombardeiros alvejaram objectivos ferroviários ao longo da linha Dusseldorf-Duren-Aix-la-Chapelle. O centro ferroviário de Bonn foi também atacado.

A «U. P.» e a «R.» dizem:

— A este de Chateau-Salins, foi tomada a aldeia de Hampont, junto da via férrea de Nancy-Sarreburgo.

A «R.» escreve:

— A nordeste de Delme, as tropas americanas encontram-se a 8 quilómetros da via férrea vital Metz-Sarreburgo.

— «Thunderbolts» metralharam, nas regiões de Colónia e Francfort, 150 carruagens ferroviárias e 30 locomotivas.

— Forças jugoslavas de patriotas tomaram Ruma, importante entroncamento na linha férrea do Expresso do Oriente. A linha férrea de Skoplje a Djevjelija foi cortada em vários pontos, havendo sido destruidos três comboios militares.

— Os grandes desvios ferroviários alemães, em Hamm, e outras instalações ferroviárias de Münster, foram atacados por cerca de 350 fortalezas voadoras, escoltadas por cerca de 200 caças.

— Bombardeiros médios e ligeiros atingiram a ponte ferroviária sobre o rio Ijssel, em Deventer, e a ponte sobre o Mosa, em Venlo, e destruiram um dos tabuleiros da ponte sobre o mesmo rio em Roermond.

— Caças-bombardeiros atacaram linhas férreas e pontes na Renânia, desde Weselwesel, ao Norte, até Karlsruhe. Mais de quarenta locomotivas e grande número de vagões foram destruídos ou danificados e as linhas férreas, a Oeste do Reno, foram cortadas em mais de sessenta pontos.

Bombardeiros médios e ligeiros atacaram pontes ferroviárias em Ahrweller e em Sinzig.

— Aviões da R. A. F. bombardearam, na região de Berlim, catorze comboios. Várias locomotivas explodiram.

— Caças-bombardeiros cortaram as linhas férreas entre Amerspoort e Zwoll, na região de Venlo.

Outros caças-bombardeiros destruíram três pontes e danificaram mais uma sobre o rio Aler, ao sul de Bonn. Também obstruíram dois túneis de caminho de ferro. Aviões do mesmo tipo atingiram parques ferroviários de Kerten e cortaram linhas férreas em muitos locais, entre Munster e a fronteira germano-holandesa e na região entre Munster, Bonn e Coblença. Atacaram ainda locomotivas e vagões numa extensa zona.

— Caças de grande raio de ação bombardearam e metralharam tráfego ferroviário, nas estradas, em várias regiões da Áustria.

— Do Comunicado do S. Q. G. A.:

As nossas fôrças, avançando ao longo da via férrea, atingiram a passagem que conduz a Wal-

cheren. O inimigo foi repelido da região ao norte e ao sul do caminho de ferro.

Dizem a «R.» e a «U. P.»:

— Unidades da 24.^a divisão americana, nas Filipinas, expulsaram a retaguarda japonesa de Jaro, importante entroncamento ferroviário.

A «R.» anuncia:

— Fortalezas voadoras realizaram ataques diurnos a caminhos de ferro e outras comunicações de Hamm, Coblença e outros pontos da Alemanha.

— Uma poderosa formação de «Halifaxes» atacou o importante centro industrial e ferroviário de Oberhausen, no Ruhr.

— Caças bombardearam, na região de Viena, o tráfego ferroviário.

— Um pequeno número de caças nocturnos bombardeou os parques ferroviários de Latisana no norte da Itália.

— Uma poderosa formação de bombardeiros pesados atacou o centro industrial e ferroviário de Oberhausen, no Ruhr.

— Caças bombardeiros atacaram locomotivas e vagões e cortaram linhas férreas, nas regiões de Colónia e de Düsseldorf.

— Bombardeiros médios e ligeiros atacaram cinco pontes ferroviárias à retaguarda das linhas inimigas: a do Mosella, em Knoz Karthaus; as do Nette, em Moguncia; Ehrang e Bullay; e sobre o Erft, em Euskirchen.

— Aviões bombardearam pontes e locomotivas e cortaram linhas férreas, no Sul da Holanda.

— Os caças atacaram comunicações ferroviárias no norte da Albânia.

A «D. N. B.» escreve, do Q. G. F.:

— Tanques e granadeiros repeliram, depois de violentos combates, poderosos ataques inimigos realizados junto da linha férrea de Szolnok a sueste de Budapeste.

A «R.» escreve:

— Aviões de reconhecimento destruíram uma ponte ferroviária, cortaram linhas e destruíram vagões, próximo de Placência, bem como outros pontos do Norte da Itália.

— Caças bombardeiros ligeiros e pesados atacaram sete pontes e um túnel de caminho de ferro, no vale do Reno e a oeste da linha do vale do Mosela.

— Ao norte de Salónica, pelo vale do Vardar, os alemães fizeram saltar a estrada e a ponte do caminho de ferro.

— Caças bombardeiros atacaram concentrações

de tropas e transportes por estrada e caminho de ferro na Holanda e na região do Ruhr.

— Caças e caças-bombardeiros atacaram transportes ferroviários, cortando as comunicações por via férrea, em quarenta locais, na Holanda e no Ruhr.

— Bombardeiros médios e ligeiros e caças atacaram parques ferroviários em Duren, Hamm e Brühl, alvejando também as pontes de caminho de ferro em Baal, a nordeste de Aix-la-Chapelle, e em Berghein, a oeste de Colónia.

— Na Renânia, as linhas férreas foram cortadas em vários pontos; foram bombardeados os parques ferroviários próximos de Dusseldorf e, ao sul de Kassel, foi pelos ares um comboio de municões.

— Bombardeiros atacaram parques ferroviários na Jugoslávia e alvejaram pontes e objectivos ferroviários na linha de passagem do Brenner.

— Tropas britânicas dinamitaram as grandes pontes ferroviárias e de estrada sobre o largo estuário em Moerdijk.

— Caças-bombardeiros atacaram parques ferroviários em Utrecht e Gouda, e vagões espalhados por numerosas áreas na Holanda do norte e oriental.

— A ponte, em Goch, assim como edifícios ferroviários em Meerich, foram atingidos por caças. Também foram cortadas as linhas férreas em vários outros locais, ao longo da fronteira germano-holandesa.

— Bombardeiros pesados atacaram objectivos ferroviários e pontes no norte da Itália.

— Caças e bombardeiros estiveram activos contra linhas férreas e pontes, na área de batalha do Vale do Pó, na Itália.

— Caças-bombardeiros cortaram as linhas férreas, em numerosos pontos, na Holanda, especialmente em Utrecht. Foi atacada também a estação ferroviária ao sul de Goch.

Aparelhos do mesmo tipo atacaram Geilenkirchen, centro de comunicações, onde rebentaram muitos incêndios nas pontes próximas de Dusseldorf e Colónia e nos parques ferroviários nas imediações de Onskirchen. Foram igualmente alvejadas locomotivas, na Renânia.

A «U. P.» notícia:

— Bombardeiros pesados norte-americanos atacaram as geradoras de electricidade do caminho de ferro de Eglisau, no cantão de Zuric, onde cairam cerca de vinte bombas explosivas.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**Um crédito de 10 mil contos**

Foi aberto um crédito especial de 10 mil contos para refôrço da dotação orçamental do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, destinado à construção e obras novas nos caminhos de ferro.

Estação de Estarreja

Nesta estação, que data da construção do caminho de ferro de Lisboa ao Pôrto, acabou de construir-se um dos maiores depósitos de água que comporta duzentos mil litros.

ESPECTÁCULOS**CARTAZ DA SEMANA****CINEMAS**

EDEN – 15,30 e 21,30 – «O bom pastor».

COLISEU – Às 20,45 – «Companhia de Circo».

OLIMPIA – Das 14 às 24 – «A embuscada».

PARQUE MAYER – Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO – Exposição de animais.

P A R T E  O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 265, 2.ª série, de 14 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 18 de Outubro findo, a adjudicar a Alfredo Maria Afonso da Mouteira a empreitada n.º 3, de construção do edifício de passageiros da estação do Estádio Nacional, pela importância de 1:199.000\$.

O «Diário do Governo» n.º 254, 2.ª série, de 1 de Novembro, 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 despacho de 24 do mês de Outubro findo, de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, os seguintes projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; pelos, quais são alterados os preços aplicáveis, segundo as tarifas internas n.º 1, de pequena velocidade, aos transportes de sabão ordinário e cacau em grão, cacau moído (ou pisado), cevada torrada (em grão ou moída) e chicória (raiz de) torrada, e azeitona.

O «Diário do Governo» n.º 270, 2.ª série, de 20 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, estabelecendo bilhetes para viagens ao Estoril, com direito a entrada no Casino Estoril e alojamento e refeições nos Hotéis Estoril Palácio e do Parque.

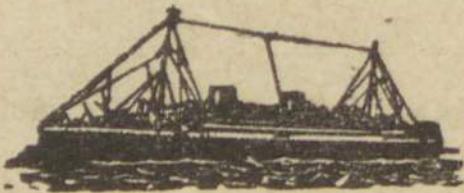
T. S. F.

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

L I S B O A

**MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)**

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



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I S S A

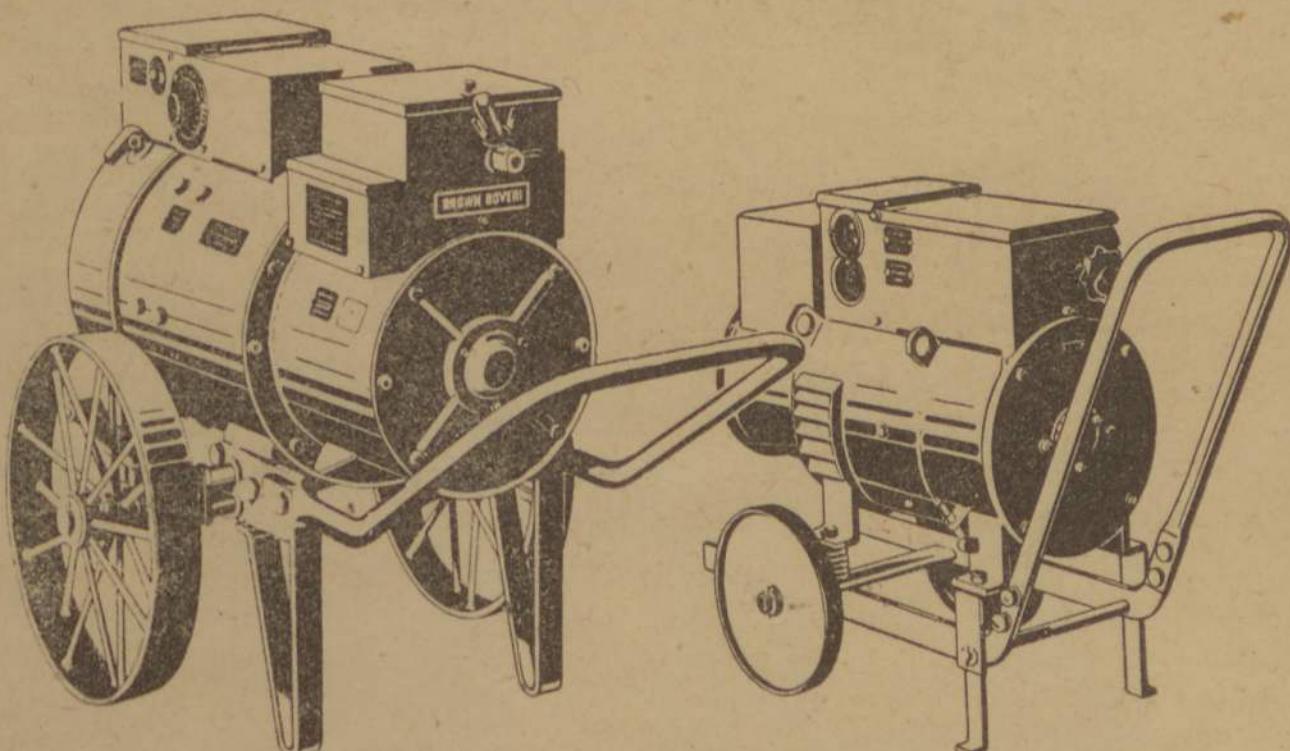
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Péte e sifilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Belto—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Barros Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 5 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,50 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

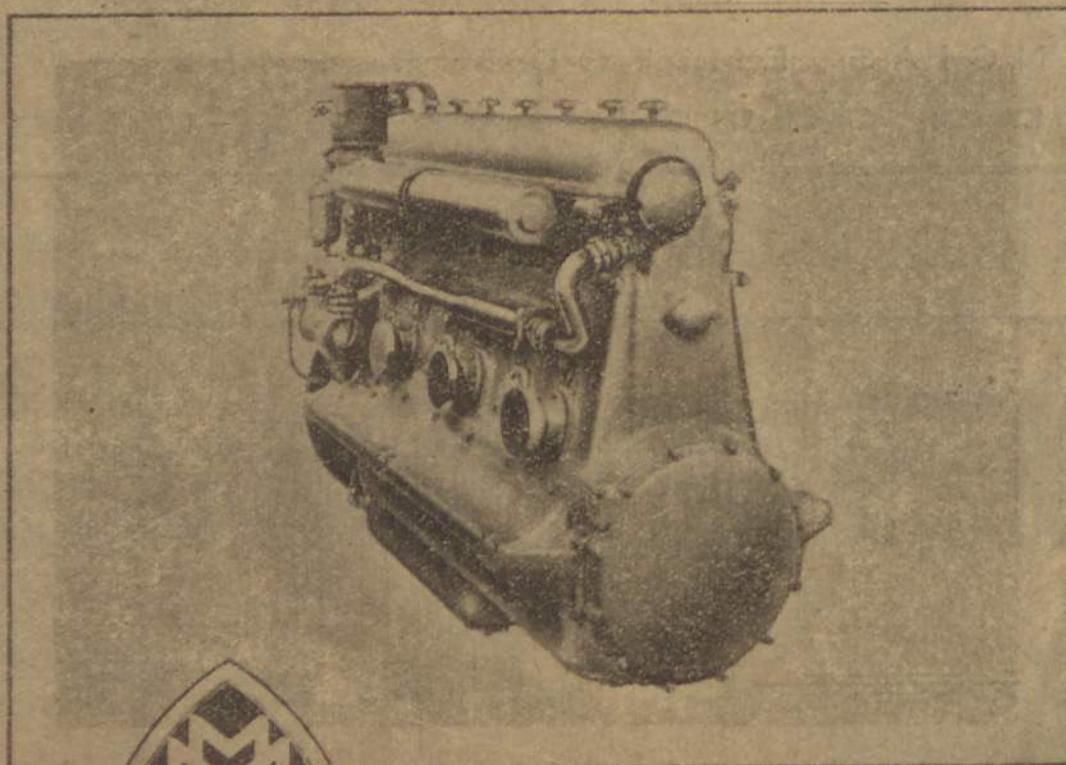
CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

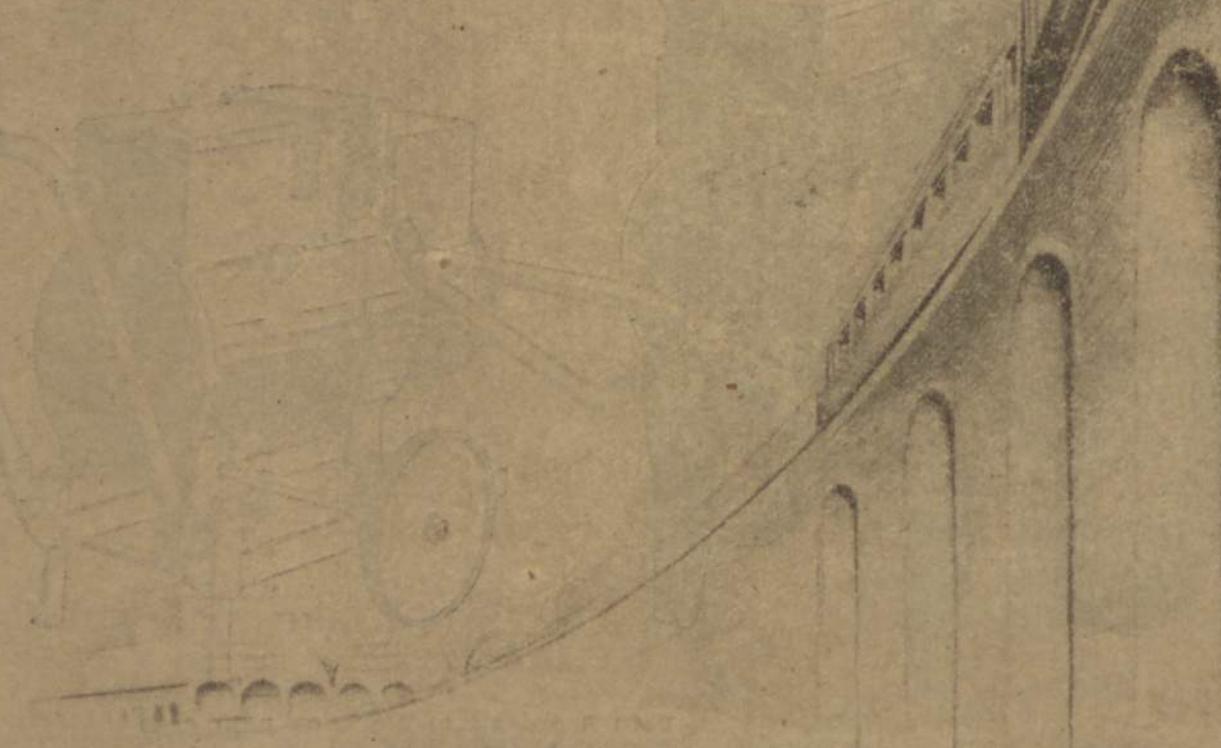
PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA

Telegrams: SNADEK—LISBOA Telefone: 21868



Motor Diesel de 6 cilindros tipo G 58 h, 250 CV,
n = 1500 r.p.m.



Maybach

**ACCIONAMENTOS
PARA AUTOMOTORAS**

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