

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados 54 — Telefone 893

1400



16 — ABRIL — 1946



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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
Major 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

Inauguração do Caminho de Ferro do Matete, por <i>Carlos Bivar</i>	283
A situação alimentar internacional	285
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.	286
O que todos devem saber.	286
Crónica da Quinzena, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	287
Há 50 anos	289
Noticias de Espanha, por <i>Juan B. Cabrera</i>	290
Publicações recebidas, por <i>M. B. de A.</i>	291
Recortes sem Comentários	292
Parte Oficial	294
Espectáculos	296

Inauguração do Caminho de Ferro do Matete

P o r C A R L O S B I V A R

HA quarenta anos a imprensa noticiava em telegrama de Luanda a inauguração do Caminho de Ferro do Matete, na Africa Ocidental.

O caminho de ferro que foi inaugurado numa extensão de oitenta e cinco quilómetros além do Lucala, que, por sua vez, dista trezentos e dez quilómetros de Luanda vem beneficiar extraordinariamente o districto de Luanda e permitir a sua occupação definitiva, facilitando pronta remessa de pessoal e de material ao Governo daquele districto para alargar a influencia portuguesa até ao limite do nosso território com o território estrangeiro.

A festa da inauguração foi simples, mas ficou, apesar da sua simplicidade, gravada na história da provincia como um passo mais na civilização desta colónia. A essa festa presidiu o Sr. D. Luiz Filipe, que assim honrou com a sua presença este passo dado no caminho do progresso e civilização da nossa Africa.

A partida do combóio realizou-se às oito horas da noite, depois do desembarque de

sua alteza na ponte do caminho de ferro, que estava repleta de autoridades civis e militares e corpo consular.

A ponte estava em toda a sua extensão iluminada à veneziana. À entrada estava um arco encimado pela coroa real, iluminado a acetilene.

Na baia e próximo da ponte do desembarque estavam fundeadas diversas embarcações brilhantemente iluminadas.

O director do caminho de ferro, o engenheiro Sr. Joaquim Faustino Poças Leitão, foi de inexcedível amabilidade para com os convidados facilitando-lhes os meios para que as quarenta e oito horas decorridas desde a saída de Luanda ao regresso passassem como que despercebidas.

Durante elas, alguns dos convidados viram, pela vez primeira, as riquezas naturais de um extenso território que está a pedir que o desbravem, que o fertilizem, que lhe aproveitem as farturas que generosamente pode oferecer aos capitais que nela se empreguem.

Depois de vinte horas de andamento,

através do fértil solo daquela parte do sertão africano, chegou finalmente o comboio a Matete conduzindo o príncipe e os convidados para a festa da inauguração.

Pela primeira vez entrava ali um comboio às quatro horas da tarde do dia nove de Setembro de 1907. Mais de três mil indígenas vendo-se à frente as autoridades e funcionários superiores de Malange e Ambaca, victoriavam entusiasticamente a chegada do comboio.

A banda militar de Malange e a música da missão tocaram o hino nacional, enquanto sua alteza, com a respectiva comitiva e os convidados se dirigiam para o pavilhão onde o acto de inauguração ia celebrar-se.

As autoridades fizeram a sua apresentação depois do que o príncipe passou a receber as homenagens de diversos sobas do districto da Lunda.

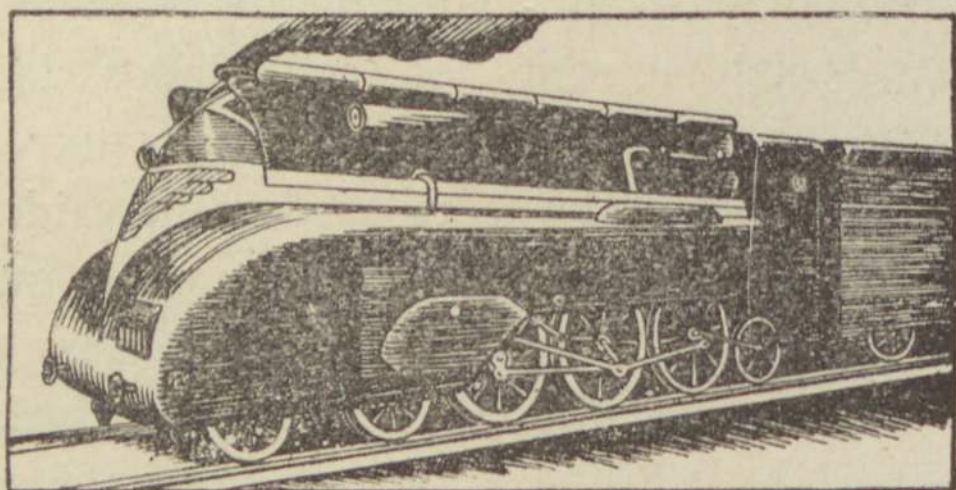
Concluída esta recepção o Sr. Governador da Lunda ordenou que os artilheiros executassem algumas manobras, para sua alteza ver o serviço prestado pelos camelos

empregados na secção do transporte do material de guerra.

Obteve-se, assim, uma linha férrea de cerca de quatrocentos quilómetros através de uma região que tem estado quase isolada dos centros de civilização.

A Lunda foi melhor conhecida após o successo obtido pela expedição à mussumba do Muatianvua, comandada pelo então major do estado maior de infantaria Henrique Augusto Dias de Carvalho, que se tornou célebre por, além do successo da sua viagem, ter apresentado um relatório cujos volumes encheram as estantes das bibliotecas da cidade, obra que ficou conhecida pela abreviatura de «O Muatianvua».

Todos os accidentes, todas as peripécias que se desenrolaram durante a viagem ali vêm descriptas com uma minuciosidade admirável, constituindo um repositório de material inexgotável por todos os que se dediquem aos estudos das nossas expedições coloniais. Muitas das sugestões e previsões do futuro estão hoje plenamente confirmadas podendo ainda algumas vir a figurar no quadro das actualizações.



A situação alimentar INTERNACIONAL

O Chefe do Governo dirige um apelo à Nação

O Presidente do Conselho dirigiu ao país o apelo sobre o grave problema alimentar internacional que transcrevemos:

O Embaixador de Inglaterra transmitiu ao Governo um apelo do seu Ministro dos Negócios Estrangeiros no sentido de nos interessar numa campanha mundial destinada a convencer da extrema necessidade de elevar ao máximo a produção de alimentos e de reduzir no possível o seu consumo. Antecipando-se um pouco, já o sr. Embaixador fizera à Imprensa, em 3 de Março, minuciosa exposição sobre o assunto a que os jornais se referiram largamente em 5 daquele mês. Por sua parte o sr. Bevin no seu apelo perfilhava e sublinhava afinal a resolução adoptada pela última Assembleia Geral das Nações Unidas. Neste momento, também a convite do Governo britânico, encontram-se em Londres os Ministros responsáveis pelos problemas da alimentação na Europa, a fim de trocarem todas as informações úteis e tomarem as suas deliberações.

A simultaneidade ou sucessão a curto prazo de votos e de resoluções de tão altas entidades nasce de se verificar a insuficiência de alimento disponíveis para os habitantes de vastas áreas do globo, especialmente da Europa e da Ásia — ou seja, que nos próximos dezoito meses, correspondentes a dois ciclos completos de cultura, será precário o abastecimento das populações e no seio de muitas haverá mesmo a fome com todos os seus horrores. Ainda que o ano agrícola venha a ser melhor que os precedentes, a situação não sofrerá mudança

radical, visto que a regularidade de abastecimento no mundo não exige só quantidades suficientes para o consumo mas a existência de reservas que permitam uma boa distribuição. Ora as poucas reservas existentes estarão consumidas ao começar o ano agrícola de 46-47 e a falta de adubos, a restrição de áreas cultivadas, a anarquia, escassês e baixo rendimento do trabalho provocados pela transferência em massa de populações e a sua deficiente alimentação não permitem esperar para as próximas colheitas a fartura dos anos normais.

Vê-se que o problema tem aspectos políticos e económicos da maior importância e que a sua solução dependerá afinal mais de aqueles poderem ser encarados a sério do que dos mais sinceros e fervorosos apelos. Mas a situação é tal que nada se pode preterir ou desprezar e em cada país as «gotas de boa vontade» ajudarão directa ou indirectamente o caudal que abastece o Mundo.

Desfeita a ilusão de que haviam de terminar com a guerra as privações, teremos de retomar a orientação no princípio dela impressa à nossa economia — pois se mantém e de facto até se agravou a necessidade de «produzir» e «poupar».

Nas actuais circunstâncias, e embora isso deva ser tomado em conta pelos dirigentes, não é o cálculo do custo ou do preço do produto, para quem haja de produzir, nem as possibilidades de gastar, para quem consome, que têm de ser tidos em maior conta. O que importa é produzir ao máximo géneros alimentícios e não consumir deles cada qual senão o estritamente necessário.

Nós temos feito um esforço, por vezes heróico, para não deixar inculto um palmo de terra e para aumentar a produção total. Pretende-se que não se afrouxe nesta luta e se force a terra ao máximo das suas possibilidades. Avança-se que pode não ser, e geralmente não é, uma operação lucrativa; mas é sem dúvida colaborar meritóriamente numa obra de solidariedade. Importa ainda economizar os géneros, sobretudo não os desviando da alimentação humana. Aqueles que por motivos vários têm já a sua alimentação reduzida e pobre não poderão talvez fazer muito neste sentido, porque acima de tudo lhes importa conservar a sua força ou capacidade de trabalho. Mas há entre nós vastas classes da população que podem a si próprias impôr-se como dever nada desperdiçar, nada consumir além do estritamente necessário ao seu sustento. Leio no apelo do Secretário de Estado britânico para os Negócios Estrangeiros esta frase: «fazer sentir que o desperdício é um pecado». Eu não quero fugir a crer que também à nossa consciência cristã se pode falar a mesma linguagem. Quando milhões de pessoas estão em perigo de morrer de fome, sem culpa, é certamente grave não ter presente a cada momento como o nosso supérfluo pode ser o necessário para outros e os nossos desperdícios a vida de muitos homens. Neste aspecto o problema transcende mesmo a economia e a política; situa-se hoje no plano da humanidade.

O Governo entendeu que me competia a mim pessoalmente sublinhar o apelo alheio e dirigir o nosso próprio aos portugueses de boa vontade. Confio em que a Imprensa o fará chegar a toda a parte, reforçando-o e ilustrando-o com as suas razões, e espero que todos os que dispõem de uma fracção de autoridade, mesmo só moral, se façam os arautos desta nova cruzada.

Demais não se nos pede que cedamos gratuitamente os nossos bens, mas que tentemos bastar-nos a nós próprios para não pesarmos por nossa parte sobre os mercados abastecedores, e, se pudermos, ajudemos a arrancar os outros homens à miséria e à fome, com um pouco mais do nosso trabalho e cuidados, e com a nossa temperança. Se o sentimento de solidariedade humana vive no nosso espírito, demos agora e mais uma vez a prova de que é capaz de inspirar os nossos actos de cada dia como tem inspirado a política da Nação. — *O Presidente do Conselho.*

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua festa anual de confraternização

No próximo dia 5 de Maio, realiza-se, no Barreiro, a festa anual de confraternização dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, para comemorar o 27.º aniversário do seu regresso a Portugal.

Assim, sob a presidência do seu antigo Comandante, sr. general Raul Esteves, reunir-se-ão, naquela festa, oficiais, sargentos, cabos e soldados que fizeram parte do referido batalhão.

Estão previstas várias cerimónias, entre as quais uma visita dos combatentes à Câmara, onde irão apresentar cumprimentos ao município e povo do Barreiro.

O banquete de confraternização terá lugar no refeitório da C. U. F., pelas 13 horas.

Q. que todos devem saber

Acabou o regime de racionamento de gasolina

Pelo Serviço de Racionamento do Instituto Português de Combustíveis foi distribuída à Imprensa a seguinte nota:

Foi enviado para o «Diário do Governo» um despacho do Sr. Ministro da Economia, determinando que a partir de hoje inclusive, fique suspenso o regime de racionamento de gasolina actualmente em vigor, passando, portanto, a ser absolutamente livre a compra daquele combustível, independentemente do fim a que se destinar.

Esta determinação não dispensa a obrigatoriedade do levantamento dos livretes de consumo devendo os seus proprietários conservá-los cuidadosamente até determinação em contrário, dada a possibilidade de regresso ao regime de racionamento agora suspenso, caso surjam dificuldades no abastecimento de produtos petrolíferos.

Nesta conformidade os interessados que não tenham ainda levantado os respectivos livretes, poderão fazê-lo durante todo o presente trimestre nos locais habituais de distribuição.

O referido despacho mantém ainda a obrigatoriedade de inscrição no Serviço de Racionamento dos veículos que derem entrada no País, durante o 2.º trimestre do corrente ano, bastando para isso o preenchimento de uma ficha.

* * *

Foi também enviado para o «Diário do Governo» um outro despacho do Sr. Ministro da Economia determinando que, igualmente a partir de hoje, os preços de venda ao público, na gasolina, gásóleo e «fuel-oil», baixem em todo o Continente e Ilhas Adjacentes respectivamente, de 1\$20, por litro, na gasolina, e de 1\$30 por quilo de gásóleo e no «fuel-oil».

O preço de petróleo baixará também de \$20 por litro começando porém, a vigorar o novo preço sómente no próximo dia 20.

No entanto, as companhias abastecedoras deverão iniciar hoje os seus fornecimentos de petróleo já com a baixa de \$20. O período de 10 dias que medeia entre estas duas datas servirá para os retalhistas revendedores poderem esgotar as existências daquele produto adquirido ainda ao preço antigo.

Crónica da Quinzena

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

Dias Feriados

ENTENDE-SE por dia feriado, segundo António de Moraes Silva⁽¹⁾, aquele em que se não trabalha, dando-se interrupção do trabalho, expediente, conferências de alguma junta ou tribunal.

A sua origem vem da necessidade física e psicológica do repouso, após um trabalho intenso, ou para se prestar culto a Deus, ou ainda para celebrar um acontecimento nacional. Conforme a história sagrada, foi o descanso de Deus no sétimo dia, aliás período, que deu origem aos judeus destinarem ao repouso o sábado, passando-o a Igreja Católica para o domingo. Mais tarde esta estabeleceu dias santificados, comemorando importantes acontecimentos religiosos, como a Circuncisão do Senhor, dia 1 de Janeiro, ou todos Santos, dia 1 de Novembro.

O poder civil, respeitando os feriados religiosos, decretou que em determinados dias se celebrassem factos importantes, como o nascimento do soberano, do príncipe real, etc.. Em Portugal chegou-se ao abuso deste sistema, como se vê, por exemplo, em 1797, haverem 30 dias feriados por ano, sendo 10 civis e 20 religiosos. Já nessa data se fazia a distinção em dias de gala e dias de gala e beija-mão, o que significou mais tarde a diferenciação entre dias de grande gala e dias de simples gala, e modernamente a variação entre feriados nacionais e dias feriados. Com o regime demo-liberal, estabelecido em 1834, reduziram-se os dias feriados, surgindo as comemorações de natureza política, como a da outorga da Carta Constitucional a 29 de Abril. Em 1910, ao ser derrubada a monarquia, existiam 6 feriados de grande gala e 11 dias de simples gala, num total de 17 feriados, além de alguns dias santificados não incluídos, sendo 11 civis e 6 religiosos. A orientação era defeituosa, devido ao excesso de feriados, porém não se comemorava nenhum episódio de guerra civil e respeitavam-se os dias santificados.

A proclamação da República, em 5 de Outubro de 1910, originou o decreto com força de lei de 12 de Outubro desse ano, que considerou como feriados nacionais dias santificados, agora com

nome diferente. Assim o dia 1 de Janeiro era dedicado à fraternidade universal e o Natal à família. Pelo art. 2.º do decreto autorizavam-se as câmaras municipais a terem um dia feriado concelhio. Por este decreto os feriados eram 1 de Janeiro, 5 de Outubro, 1 de Dezembro e 25 de Dezembro.

Os dias feriados aumentaram pela lei de 1 de Maio de 1912, que determinou ser o dia 3 de Maio considerado feriado em homenagem ao Brasil, por falsamente se julgar ser esse o dia do seu descobrimento, e a lei n.º 1:783 de 25 de Maio de 1925 estabeleceu como feriado nacional consagrado a Camões o dia 10 de Junho, que, ao abrigo do art. 2.º do decreto com força de lei de 12 de Outubro de 1910, era o feriado municipal de Lisboa. Durante alguns anos foi também feriado o dia 15 de Novembro, comemorando assim a proclamação da República do Brasil. Este sistema de feriados manteve-se pelo decreto com força de lei n.º 17:171 de 29 de Julho de 1929 que legislou de novo essa matéria, a qual se encontra actualmente regulada pelo art.º 31.º do decreto com força de lei n.º 19:478 de 18 de Março de 1931, determinando os feriados concelhios o n.º 13 do art. 48.º do Código Administrativo.

As datas consagradas são:

1 de Janeiro, 31 de Janeiro, 3 de Maio, 10 de Junho, 5 de Outubro, 1 de Dezembro e 25 de Dezembro. Na essência a orientação do decreto de 1910.

Esta orientação não se deve manter por estar em contradição com os princípios do Estado, mas também pelo art. 19.º da concordata de 7 de Maio de 1940 que determina: o Estado providenciará no sentido de tornar possível a todos os católicos que estão ao serviço ou que são membros das suas organizações, o cumprimento dos deveres religiosos nos domingos e dias festivos. O art. 21.º da concordata referindo-se ao ensino da religião católica afirma que o Estado assegurará a prática dos seus preceitos.

Estas disposições bem claras, estão ainda 6 anos depois de assinada a concordata por executar, pois

⁽¹⁾ António de Moraes Silva, Dicionário da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro 1933, tomo II, pág. 22.

só considerando feriados os dias santificados, é que se dará plena realização ao que o Estado se comprometeu. O gosto do provisório, tão característico das coisas portuguesas e que ainda não se faz desaparecer definitivamente, conseguiu que para as escolas se estabelecesse o princípio de não haver aulas no primeiro tempo, isto é das 9^h às 10^h, nos dias santificados, solução híbrida e defeituosa, como se o dia santo se respeitasse somente por assistir à missa, não existindo o descanso total, sistema de avareza ou de restrição em qualquer concessão. No ensino industrial alargou-se o âmbito, pois nesse dia não funcionam as oficinas escolares.

Estabelecido o princípio de que se deve determinar como feriados os dias santificados, compete saber quais são os feriados civis, isto é aqueles dias em que se celebra um grande acontecimento nacional.

Deplorável era o sistema da monarquia constitucional, festejando datas sem significação, orientação agravada pelos governantes de 1910, considerando dias feriados aniversários de revoluções, dias de luto e de guerra civil em que os portugueses se odiavam. Censurável procedimento a banir para sempre, devendo encarar-se o assunto duma forma completamente diversa, afastando as datas revolucionárias e procurando saber quais os dias que mereçam comemoração especial.

Qual é pois o dia de maior grandeza para Portugal? Sem dúvida o primeiro dia de existência como nação independente, mas como este se ignora, tem de comemorar a data da sua restauração a 1 de Dezembro de 1640, pelo que em cada ano deve-se celebrar este dia, dedicando-o à independência nacional e à sua restauração.

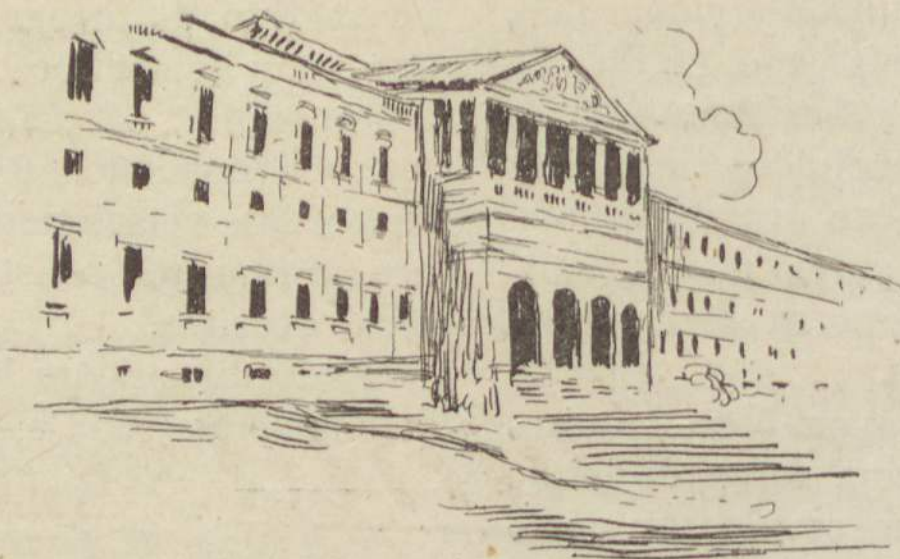
Segue-se em importância a criação do império, e, embora Portugal seja a nação que possui o raro privilégio de haver fundado quatro impérios, marroquino, asiático, brasileiro e africano, tudo indica, por razões históricas e políticas, que seja a data

do descobrimento oficial do Brasil a que se deva celebrar. Digo descobrimento oficial, pois o Brasil estava conhecido muito antes da viagem de Pedro Álvares Cabral, como a história já demonstrou e que aqui não compete explicar, mas permaneceu secreto esse descobrimento. Não é porém o dia 3 de Maio que se tem de considerar feriado, mas sim 24 de Abril. Com efeito, pela carta de Pedro Vaz de Caminha⁽¹⁾, que é o documento oficial da chegada dos portugueses ao Brasil vê-se que atingiram terra numa sexta-feira, 24 de Abril de 1500. Errado tem sido o sistema adoptado, que convém não continue.

Estas são datas históricas. Passe-se a uma comemoração de natureza intelectual, homenagem à figura mais representativa da cultura portuguesa. Ninguém pode duvidar que a expressão máxima do pensamento português é o seu maior épico e lírico que foi Luiz de Camões. Como se não sabe de certeza o dia do seu nascimento, tem de se comemorar a data da sua morte, que foi a 10 de Junho de 1580. Assim o dia 10 de Junho de cada ano deve-se consagrar à memória de Luiz de Camões e de apreço pela cultura nacional.

Parece-me, pois, que se devem considerar como feriados nacionais os dias: 1 de Janeiro, consagrado ao Ano Novo; 24 de Abril, consagrado ao Brasil; 10 de Junho, consagrado a Luiz de Camões e à cultura nacional; 1 de Dezembro, consagrado à Independência Nacional e sua Restauração; 8 de Dezembro, consagrado a Nossa Senhora da Conceição, padroeira de Portugal; 25 de Dezembro, consagrado ao Natal. Os domingos e dias santos de guarda são feriados, continuando as câmaras municipais com a competência do n.º 13.º do art. 48.º do Código Administrativo.

(1) Colecção de Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas, Lisboa 1826, pág. 180; Fortunato de Almeida, História de Portugal, Coimbra 1924, tomo 2.º, págs. 224 e segs.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Abril de 1896)

Na África do Sul

E' tal a importancia de tudo quanto se refira aos caminhos de ferro estabelecidos no sul d'África, que não fugimos ao desejo de transcrever as informações seguintes que encontramos n'uma revista estrangeira.

Algumas d'essas informações são já nossas conhecidas, como porem todas ellas se relacionam mais ou menos directamente com o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques, bom é relel-as para que mais se accentue a necessidade de nos occuparmos a valer d'aquella magnífica linha.

Diz o artigo:

Foi só em 1892 que a cidade de Johannesburgo ficou ligada ao mar por meio de uma linha ferrea. Actualmente Johannesburgo está em comunicação com 5 portos das costas do sul e sudoeste d'África a saber: Cidade do Cabo 1.622 kilometros, Porto Izabel 1.149, East London 1.071, Durban ou Porto do Natal 704 e Lourenço Marques 637.

Um troço commum na extensão de 16 kilometros liga todas estas linhas de Johannesburgo ao entrocamento de Elandsfontein.

E' por esta pequena linha, a unica de dupla via na África do sul, que se faz todo o enorme trafego de mercadorias das referidas linhas. Bem que os comboios se succedam n'ella com curtos intervallos, a agglomeração é grande, o que determina sensiveis demoras.

Em Elandsfontein o caminho de ferro de Lourenço Marques bifurca para o norte para seguir para Pretoria; o do Natal toma o sudoeste e de Durban, East-Londen e Porto Izabel segue para o oeste e o da Cidade do Cabo divide-se em tres ramos, depois de ter atravessado todo o Estado Livre d'Orange.

A linha da Cidade do Cabo faz só quasi todo o trafego de passageiros, e Porto-Izabel quasi tem o exclusivo do transporte de mercadorias destinadas ao Transvaal.

O valor total das mercadorias transportadas nos 11 primeiros mezes de 1895 elevou-se a libras 4.052.313 e d'este total 3.062.304 libras passaram por Porto-Izabel.

O caminho de ferro de Durban a Johannesburgo foi inaugurado em 15 de dezembro de 1895.

O porto de Lourenço Marques, graças à segurança e às facilidades naturaes que offerece á grande e á pequena navegação, é certamente o melhor situado para servir de ponto de entrada para quasi todas as mercadorias destinadas ao Transvaal.

O caminho de ferro de Pretoria, cujo traçado se eleva

muito rapidamente, tem em algumas secções um rail de cremalheria que lhe permite transpôr as pendentes de 5 centimetros por metro.

Está projectada a construção de um ramal para Barberton, centro do districto de Kaap, a uns 230 kilometros de Lourenço Marques e outras linhas devem ligar em Lydenburgo.

Apesar do porto de Lourenço Marques estar mal dotado de installações, o caminho de ferro portuguez, aberto ha um anno, transporta quasi 20 p. c. do trafego transvaaliano.

Todas as linhas ferreas do sul d'África são de via estreita 1^m,07.

Esta largura convem muito ali, onde as linhas ferreas attingem até 1.750 metros d'altitude em Johannesburgo.

Estes caminhos de ferro, principalmente o do Cabo, demonstram além d'isso que a via estreita se presta a um trafego muito importante.

Os inglezes adoptaram nas suas linhas, nos grandes percursos em que não ha conveniencia de estabelecer estações nem apeadeiros, um systema muito curioso.

Algumas estações são constituídas por simples hangars, sem edificios nem empregados; n'outros pontos os apeadeiros são indicados apenas pelos nomes fixados em 2 postes; quando um passageiro deseja tomar o comboio, agita uma bandeira se é de dia, ou accende uma lanterna se é de noite, signaes estes que obrigam o machinista a parar.

Como regra geral, ha um só comboio por dia dos portos inglezes, do portuguez está havendo muito mais movimento (como ainda n'este numero refere o nosso solícito correspondente de Lourenço Marques) para Johannesburgo e Kimberley.

Nas proximidades da Cidade do Cabo as communicações são mais frequentes, mas para alem de Kimberley não se fazem mais do que 3 comboios por semana.

A rede ferrea do Cabo, comprehendendo os caminhos de ferro de Orange e o de Kimberley Mafeking, tem hoje a extensão de 3.500 kilometros.

Reunidos estes aos que atravessam os territorios do Natal, do Transvaal e os de Lourenço Marques, teremos um total superior a 5.000 kilometros, o que é importante.

A D U B O S

Para todas as culturas — Todos os terrenos —
Todas as Regiões — Sempre as melhores formulas — Aos melhores preços

Farinhas para alimentação de animais — Drogas e Produtos Químicos
Insecticidas «EIRAL»

Sociedade de Adubos Reis, L.^{da}

Rossio, 102 — Telef. 2 9231/2/3 — LISBOA

E nas suas filiais de

PORTO — Rua dos Clerigos, 44, 2.^o
e PAMPILHOSA DO BOTÃO

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Notícias de ESPANHA

(Do nosso redactor em Madrid, *Juan B. Cabrera*)

C. I. C. C.

Foi recentemente nomeado representante para Espanha e Portugal da Companhia Internacional de Coches Camas, o ilustre engenheiro industrial espanhol sr. Luis Lopez Jamar, que vinha desempenhando o cargo de engenheiro agregado à Divisão Hispano-Portuguesa da citada Companhia.

O sr. Eng.º Luis Lopez Jamar, é redactor chefe da revista «Ferrocarriles y Tranvias», que desde à quinze anos desempenha com extraordinário acerto.

As nossas mais sinceras felicitações.

Notícias portuguesas na imprensa espanhola

A revista de Madrid «Ferrocarriles y Tranvias» vem dedicando especial atenção aos caminhos de ferro portugueses e a tudo o que se relaciona com os problemas de transportes em Espanha.

Além de notícias, fotografias e artigos publicados nos últimos meses, o número correspondente a Abril corrente, insere uma curiosa reportagem dos Caminhos de Ferro em Portugal e impressões de viagem de um espanhol que recentemente visitou Lisboa e seus arredores.

O artigo, feito com estilo simpático insere gravuras de assuntos ferroviários com palavras de elogio aos Caminhos de Ferro do nosso país.

Novos eléctricos para Madrid

A Sociedade de Tranvias de Madrid recebeu uma importante encomenda de modernos carros eléctricos para o serviço interno da capital de Espanha.

São construídos pela casa Fiat, e são do tipo mais moderno que se fabrica. O peso de cada carro é de 15 toneladas e medem 14 metros de comprimento. São carros para 64 lugares e 26 assentos e o seu preço anda por meio milhão de pesetas. O regulador da marcha é totalmente automático, passando-se da primeira posição de paralelo à máxima e tornando as distintas marchas automaticamente. Cada carro tem três portas automáticas.

Eléctricos para Barcelona

A Companhia de Eléctricos de Barcelona também por sua vez fez encomenda de novos eléctri-

cos em séries de dois e de quatro. São carros fabricados especialmente para maior rapidez, segurança e comodidade.

Possuem uma marcha suave e silenciosa, medindo doze metros e oitenta de comprimento, com o peso total de 14.000 quilos, com três freios, carroceria de madeira e metal, vidros inquebráveis e portas automáticas. O número de assentos é de 36, e na parte posterior do carro, totalmente destinada a assentos, não é permitido o transporte de passageiros nos estribos.

Transformação de via

Espanha vai pouco a pouco transformando em via larga normal toda a sua via estreita dos caminhos de ferro. Já se operou na via de Silla a Cullera na província de Valência, que serve a zona do arroz e agora estão tratando do mesmo na linha férrea de Tudela a Tarazona, no pleno Aragón por ser um ramal de importância para as comunicações com a Navarra.

Aumento de tráfego devido à electrificação

Segundo dados oficiais, o aumento de tráfego registado na linha de Segóvia, por motivo de electrificação recentemente inaugurada, foi de 26 % em passageiros, isto na primeira quinzena de Fevereiro.

Há que ter em conta que, se bem que este caso afecte de um modo extraordinário os passageiros, que na Serra do Guadarrama praticam os desportos de inverno peor será para as povoações de veraneio da Montanha e por ser Segóvia uma capital de extrema actividade para o inverno. Por isso é de esperar que este aumento de tráfego se produza em maior escala nos meses seguintes.

Presentemente se viaja mais nesta linha porque oferece melhores comodidades ao público. Sòmente em Madrid, em que existia um combóio a vapor que regressava no mesmo dia, e um correio, existem presentemente oito combóios ascendentes e descendentes, que resultou o aumento do tráfego. Entre Madrid e Cercedill, em plena Serra do Guadarrama, há quatro combóios a mais além dos de Segóvia.

Publicações recebidas

Portugal Desconhecido, por Guerra Maio
— Lisboa, 1945

Numa primorosa edição, antecédida por um prefácio do sr. Dr. Nuno Simão, publicou o sr. Guerra Maio, distinto colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um interessante trabalho, que merece a leitura atenta e onde muito há a aprender, até pelos mais cultos.

É o sr. Guerra Maio um exemplo curioso de auto-didatismo, tão raro no nosso país. Em Portugal, ou se encontra a cultura própria dos universitários ou então o analfabetismo. O facto de um indivíduo por si só adquirir conhecimentos, sem frequentar escolas, é raro, e principalmente de os saber usar para ensinamento dos outros.

Possuindo pois uma cultura auto-didática, depressa se tornou o sr. Guerra Maio um estudioso de assuntos ferroviários, sendo valioso o livro «O Problema Ferroviário em 1934», além duma importante colaboração dispersa pela *Gazeta* e outras publicações. Turista, como poucos, já deu a volta ao mundo, visitou 74 países, vivendo a maior parte do tempo em Paris, alcançando hábitos requintados de civilização. A-pesar-disso continua profunda e sinceramente português.

Amando a nossa Pátria, não a esquecendo em parte alguma, com o livro «Portugal Desconhecido», apresentou numa linguagem simples, a interessante e deleitosa descrição de viagens efectuadas por Portugal. No seu género é o melhor trabalho, depois do estudo do sr. Dr. Afrânio Peixoto, «Viagens na Minha Terra», em que o ilustre brasileiro parafraseou o título a obra tão conhecida de Almeida Garrett.

Acompanhadas as descrições das viagens com magníficas gravuras, que tanto as valorizam, referiu-se o sr. Guerra Maio, no começo da obra à visita a Leça do Bailio, indicando com merecido relevo a restauração do Mosteiro e sendo de aplaudir a sua sugestão de libertar os monumentos portugueses das edificações mesquinhas que os diminuem, como é caso do Mosteiro da Batalha.

De Leça do Bailio passou para as terras do Barroso, tão curiosas e ignoradas do turismo, prestando o sr. Guerra Maio, ainda que profundamente ferroviário, justiça à camionagem.

Continuando pelas transmontanas terras, seguiu o sr. Guerra Maio pela estrada de Vila Real a Mirandela, em cuja ponte ainda se cobrava a antiquada portagem, que suponho abolida, para lamentar a falta de um hotel nessa importante vila, assunto sobre o qual muito se poderia escrever, evocando o sr. Guerra Maio as suas recordações da mocidade, duma temerosa viagem em diligência,

Miranda do Douro, de tantas remeniscências turísticas, possuindo na Costanilha, segundo o sr. Dr. Faria de Castro, a mais portuguesa rua do nosso país, foi visitada pelo sr. Guerra Maio que lembrou o admirável turista, fundador da *Gazeta*, que se chamou Mendonça e Costa. Propoz o sr. Guerra Maio um nicho para o Menino Jesus da Cartolinha e a construção duma pousada, sugestão a aplaudir, embora os hotéis portugueses estejam melhores que a estalagem descrita por Camilo Castelo Branco no livro «Vinte Horas de Liteira». A Câmara Municipal mirandina restaurou a toponímia das suas ruas, exemplo digno de louvor, a seguir por outras povoações, incluindo Lisboa, acabando com consagrações merecedoras do anonimato.

Em Traz-os-Montes observou o sr. Guerra Maio a matança do porco, e nessa descrição, a melhor do seu género, chegou, pelo real e simples, a recordar um capítulo de Júlio Dinis, sem dúvida, encontra-se aqui o melhor do livro.

Vimioso e Vinhais foram visitadas pelo sr. Guerra Maio, assim como Bragança, prestando justiça ao Domus Municipalis e ao Museu Abade de Baçal, que só por si justificam uma ida a essa cidade tão esquecida.

De Bragança desceu o autor do «Portugal Desconhecido» à terra quente, a Sabrosa, para pelo Marão alcançar Amarante, seguindo pela estrada 222 para a Beira-Alta, extasiando-se em Cedavim com o solar dos Aguilares, alcançou a Meda, para regressar por Vila Nova de Fozcoa.

Pelo Vale do Vouga visitou a Serra de S. Macário e de novo a Beira com o Vale do Tavora, pondo em foco a incomodidade da falta de hotéis. A proximidade levou o sr. Guerra Maio a Coimbra, para depois percorrer a estrada da Beira, de tão importante tradição académica, até alcançar Oliveira do Hospital sem hotel. Na Beira observou Riba de Coa, aproveitando o momento para lastimar a inexistência de um museu ferroviário, e recordando o passado das diligências numa descrição magistral. Passando à Guarda, dedicou um capítulo ao Rio Coa e suas visinhanças.

Caminhando para o centro do país, atravessou o sr. Guerra Maio a região do rio Zézere, depois Peniche e Obidos, que apreciou condignamente, até chegar ao Alentejo, e, falando da sempre noiva D. Isabel Juliana de Sousa Coutinho, equivocou-se, dizendo que D. Isabel Juliana não veio a casar. Pelo contrário, consorciou-se com D. Alexandre de Sousa Holstein, depois da queda da tirania pombalina, e foi a mãe do 1.º Duque de Palmela.

Os Açores não foram olvidados, num rápido esboço, terminando o livro com as páginas do Sol Creador, admirável hino de optimismo, digno de uma antologia.

«Portugal Desconhecido» proporciona um raro encanto turístico e geográfico, merecendo um aplauso incondicional o seu autor. — M. B. de A.

Recortes sem Comentários

O IV centenário de Ponta Delgada

Ponta Delgada acha-se em festa para a condigna celebração do 4.º centenário da sua elevação a cidade, que hoje ocorre.

El-Rei D. João III, que à vila de Ponta Delgada criada por D. Manuel em 1499, concedeu foros de cidade, por carta régia dada em Almeirim em 2 de Abril de 1546, consagrou deste modo o grande esforço criador realizado ali pelos primitivos povoadores.

Com efeito, volvido apenas um século sobre o povoamento da ilha de S. Miguel, iniciado pela Povoação e seguido em Vila Franca do Campo — a mais antiga das vilas micaelenses —, a povoação de Ponta Delgada tal incremento havia tomado e aos restantes núcleos populacionais se avantajara, que do rei Piedoso merecera aquela graça.

400 anos são decorridos, pois, sobre essa notável data histórica que os micaelenses tão patrioticamente celebram, na justa e inteligente compreensão do grande esforço praticado e geguido, que constitui um padrão glorioso de forte capacidade colonizadora.

Todavia, o facto assinalado, que entusiasticamente se comemora, à grei açoreana interessa, e, por isso se afestoam as almas bem formadas de todos os que povoam as abençoadas terras do arquipélago — que se tornou então rapidamente uma admirável escola prática de colonização.

Destarte, ao júbilo de elevado acento patriótico em que, por tão justo motivo, se acham os nossos irmãos micaelenses, nos associamos mui efusivamente.

2-IV-46.

Corte Real e Amaral
Presidente da Câmara

(De *A União*)

Almirante Gago Coutinho

Por me parecer interessante solicito-lhe a publicação do seguinte, sobre a naturalidade do glorioso almirante Gago Coutinho.

No jornal *O Comércio do Porto* de 21 de Fevereiro último, 5.ª página, 8.ª coluna, vem publicado o seguinte telegrama:

«LUANDA, 19 — A propósito do 77 aniversário natalício do almirante Gago Coutinho, o *Diário de Luanda*, conta apresentar a questão da sua naturalidade, visto muita gente de idade afirmar que nasceu nesta cidade.

Chega-se até a indicar a casa onde teria nascido o glorioso almirante, sábio e aeronauta, dizendo-se que também a sua mãe era natural de Luanda».

Como lisboeta e belenense, que tenho a honra de ser, não posso deixar de reivindicar para a minha terra a honra de ter sido o berço do glorioso almirante, como provo a seguir:

Gago Coutinho, nasceu em Lisboa, freguesia de Belém,

no dia 17 de Fevereiro de 1869 e foi baptizado na paróquia de Santa Maria de Belém (Jerónimos), no dia 21 de Junho de 1869. Recebeu o nome de Carlos Viegas Gago Coutinho, filho legítimo, primeiro de geração, de José Viegas Gago Coutinho, natural de Faro e de Furtunato Maria Coutinho, natural de Faro, recebidos na Sé de Faro e paroquianos da freguesia de Santa Maria de Belém, moradores na Calçada de Ajuda, n.º 5; neto paterno de Manuel Viegas Gago Coutinho e de Maria do Carmo Cruz e materno de Pedro da Cruz Cabeleira e de Furtunata Maria. Foram padrinhos, Angelo Joaquim José da Silva e Joaquina da Ressurreição, casados, moradores na Calçada da Ajuda, n.º 5, Belém.

Agradecendo e enviando-lhe os meus cumprimentos sou com a maior consideração,

De V. Ex.ª Mt.º Att.º V.ºr e Obr.º.

António Luiz Vasques J.ºr

Longos Vales-Monção,
21-3-46

* * *

Para melhor elucidação dos leitores o sr. Vasques Júnior enviou-nos, para publicar, a seguinte local, transcrita da *Ilustração Portuguesa* de 18 de Março de 1932, n.º 874, 2.ª série.

Almirante Gago Coutinho

Demos no nosso penúltimo número, a fotografia da casa onde nasceu, em Celorico da Beira, Sacadura Cabral. Damos, hoje, aquela onde também viu a luz do dia, o seu companheiro de glória, Gago Coutinho. É natural, este, de Lisboa, existindo, porém, dúvidas até ainda há pouco, sobre o local preciso do seu nascimento. Segundo a certidão de baptismo, dera-se na Calçada da Ajuda, n.º 5, mas com as sucessivas modificações sofridas pelas numerações das ruas, onde ficaria o n.º 5 de há 53 anos?

Sabe-se, agora, que ficava onde existe actualmente o n.º 27, graças às investigações do sr. António Luiz Vasques Júnior, presidente da Liga de Melhoramentos de Belém, a quem coube a iniciativa dos festejos aos aviadores, realizados naquele bairro, com tão grande luzimento, há duas semanas.

Depois de muitas investigações, o sr. Vasques Júnior, conseguia, de facto, averiguar que o prédio em questão, da Calçada da Ajuda, tendo tido primitivamente o n.º 5, teve mais tarde o n.º 13 e tem actualmente o n.º 27, havendo-lhe tirado as últimas dúvidas sobre se fora ali ou não o berço de Gago Coutinho, o próprio aviador, por ocasião dos festejos a que acima nos referimos.

O sr. Vasques Júnior, a quem devemos a amabilidade desta comunicação, teve também a gentileza de nos oferecer

outro dado interessante da biografia de Gago Coutinho: bairrista de Belem, foi educado no colégio do professor Servulo, existente, ao tempo, na rua da Junqueira, 218-2.º, tendo tido ali, por condiscipulo, entre outras pessoas conhecidas, o actual conde de Restelo e seu irmão, o sr. Pedro Franco, o negociante sr. Barnabé Calado, etc.

A data precisa do nascimento de Gago Coutinho, conforme a certidão fornecida ainda pelo sr. Vasques Júnior à Câmara Municipal de Lisboa, quando constou que esta pensava conferir-lhe o título de cidadão lisboeta... que ele já possuía por *drat* de *naissance*, é 17 de Fevereiro de 1869.

(Do *Jornal de Monção*)

Um padre que sabe honrar a sua missão

O nosso prezado colega *Jornal de Notícias*, do Porto, regista, com merecidos louvores, o nobre gesto dum sacerdote que reside perto da Areosa, a quem na lotaria saíram seiscentos contos, que resolveu distribui-los pelos pobres que sempre tem protegido, e na construção da residência paroquial.

Aqui está um Ministro de Deus, que bem merece pelo exemplo que deu a simpatia e respeito dos corações bem-fazejos.

(De *O Exército*)

Gesto simpático

No passado sábado, foi esta cidade visitada pela maioria dos lavradores da laboriosa freguesia de Aguas Frias que a esta vieram a rogo da Junta de Freguesia da mesma, com os seus carros de bois carregados de paralelepípedos destinados ao Mercado desta cidade.

É tal facto digno de realce, pois o fizeram gratuitamente e a um simples pedido da Junta de Freguesia.

Sabemos que a nossa Câmara lhes prestou a devida homenagem e patenteou o seu agradecimento aos inúmeros concorrentes.

Porém, tal gesto deverá ser tomado em consideração pela ilustre edilidade o qual muito concorrerá como benefício das justas aspirações desses tão simpáticos povos.

Por esta forma soube inteligentemente a Junta de Freguesia, como sua legítima representante, relembrar à Câmara as suas mais urgentes necessidades e consequentemente demonstrar o prestígio e conceito que a mesma tem, junto dos seus paroquianos.

(Do *Comércio de Chaves*)

Morreu o «Chinês»

No dia 23 do mês findo saiu desta vila, no cumprimento da missão que há 20 anos desempenhava, a levar um telegrama com «próprio pago», ao lugar de Singral Cimeiro: Manuel Nogueira, mais conhecido por «Manuel Chinês».

Como o pobre velho que contava 64 anos de idade demorasse, os seus amigos e conhecidos recearam que lhe tivesse acontecido qualquer — receio que se avolumou com o aparecimento do expedidor do telegrama, no qual avisava a família para o esperar nesta vila, à chegada da caminheta de Lisboa.

Logo se organizou um pequeno grupo de homens que procurou nos caminhos da serra que conduzem ao Singral Cimeiro, o emissário retardatário, mas as pesquisas resultaram infrutíferas. Nova tentativa é levada a cabo por um outro grupo, mais numeroso e armado, pois fantasiou-se um ataque de lobos, regressando sem obter o mais leve indício da passagem do infeliz Manuel Amaro Nogueira.

As suposições corriam de boca em boca, desenhadas à maneira de cada um.

Por fim veio esclarecer o mistério a notícia de que tinha sido encontrado o cadáver do «Chinês» num barranco da Catraia, na Serra de Louzã.

Supõe-se que pesado nevão tivesse surpreendido aquele honesto tipo popular da Castanheira, abrindo-lhe a sepultura numa das bocarras arrogantes da serra.

(Do *Castanheirense*)

A invasão do lixo

É possível que haja uma explicação justificativa para o caso. Mas deve haver, também, a possibilidade de remediar essa hipotética causa que produz os efeitos a que nos vamos referir.

Em muitas, senão em todas as ruas de Lisboa, é hoje frequente — ou melhor, é hoje habitual — encontrar às 3, às 4, às 5 horas da tarde as portas das casas «enfeitadas» com os caixotes do lixo dos respectivos moradores. Como os trapieiros já andaram na sua ronda, como os cães e os gatos já neles vasculharam à larga e à vontade, para matar a fome ou simplesmente por desporto, o lixo já não se limita a estar nos caixotes: espalhou-se em torno deles, suja os passeios, transborda para as valetas.

Ora bem: se este espectáculo já é muito pouco digno de uma cidade, não dizemos civilizada, mas podemos dizer «ocidental» — pense-se no que será quando vier o calor, que já se anuncia, aliás. Ao espectáculo sórdido acrescentar-se-á então o inevitável pivete, a fatal fermentação de toda aquela porcaria, a consequente expansão dos micróbios fartamente desenvolvidos em tão favorável caldo de cultura.

O que já não está certo no plano do simples asseio e da decência formal mais elementar, estará então também erradíssimo no plano da higiene e da preservação da própria saúde pública.

Parece-nos urgente e indispensável que a Câmara Municipal faça um esforçozinho para que os caixotes do lixo sejam despejados a tempo e horas — isto é, logo na primeira metade da manhã.

De contrário, Lisboa nada terá que invejar, no próximo verão, às cidades do Levante ou do Oriente onde a porcaria impera totalitariamente, desde que o Mundo é Mundo.

(De *Vitória*)

Protecção aos animais

Por várias vezes existiram em Setúbal representantes da Sociedade Protectora dos Animais, que impediam, na medida do possível, os maus tratos, que condutores sem coração inflingiam áqueles que lhes ajudavam a ganhar o pão da vida. Muitos foram os objectos de martírio, apreendidos auxiliando eficazmente esses vigilantes a polícia, que nunca se recusou a legalizar apreensões e até a prender relapsos contraventores.

Conhecemos de perto a acção de um popular de apelido Fernandes (Badalinho), homem de alma, grande protector indefectível de todos os animais, como ainda não nos esquecemos da acção cuidada do então fiscal dos impostos Candeias Ferreira, nos quais os animais tinham dois desvelados protectores.

Morto um e colocado em Portalegre outro, a vigilância sobre os melhores amigos do homem, afrouxou grandemente, crêmos até que deixou de ser exercida por carência absoluta de pessoa que a faça, com cuidado, espírito de observação e gratuitamente.

Pois ha necessidade que essa vigilância venha a fazer-se novamente, protegendo-se assim áqueles que não se podendo queixar sofrem toda a casta de injustiças nas mãos dos seus algozes.

(Do *Setubalense*)

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 61, 2.ª série, de 15 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao 2.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 20.795\$, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre de 1945 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 8.470\$68, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 71, 2.ª série, de 27 de Março de 1946, publica o seguinte:

Por ter saído com inexactidão no «Diário do Governo» n.º 61, 2.ª série, de 15 do corrente, p. 1401, novamente se publica a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 16.409\$41, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 62, 2.ª série, de 16 de Março de 1946, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, sobre regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:660, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal

(Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), sobre regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades.

O «Diário do Governo», n.º 68, 2.ª série, de 23 de Março de 1946, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-secretário de Estado das Comunicações, projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual são efectuadas as modificações seguintes:

Alteração nas linhas do Estado, subarrendadas, do Corgo e Sabor, dos preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º, de pequena velocidade, ao transporte de erva, ervilhaca, feno e forragens secas prensadas.

Fixação, nas linhas da antiga rede daquela empresa, do mínimo de peso para carregamento em vagão completo em 4 toneladas para ervilhaca (feno) prensada e em 3 toneladas para palha de trigo e palha não designada, não prensadas, acondicionadas ou em molhos.

Fixação, nas mencionadas linhas do Estado sub-arrendadas, do mínimo de peso para carregamento em vagão completo em 7 toneladas para erva, ervilhaca, feno e forragens secas prensadas e em 5 toneladas para as mesmas mercadorias e para palha de trigo e palha não designada, não prensadas, acondicionadas ou em molhos.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pela qual é substituída a actual rubrica «Vinho generoso ou licoroso nacional em vasilhame simples de madeira» pela de «Vinho generoso ou licoroso nacional em vasilhame simples de madeira ou de ferro, ou em vagões-cubas ou cisternas».

O «Diário do Governo», n.º 70, 2.ª série, de 26 de Março de 1946, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 14 do corrente de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é ampliada até 30 de Setembro de 1946 a suspensão da aplicação das tabelas de preços da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, às mercadorias abrangidas pelo capítulo 1 da mesma tarifa.

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 hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, estabelecendo as regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades.

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 des-

pacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, estabelecendo as regras a observar na expedição de remessas consignadas a determinadas entidades.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, que prorroga, até aviso em contrário, a suspensão da aplicação do capítulo 1 da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, na linha explorada pela referida empresa.

O «Diário do Governo» n.º 71 2.ª série, de 27 de Março de 1946, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário do Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que prorroga, até aviso em contrário, a suspensão da aplicação a remessa de detalhe do capítulo 1.º da mesma tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário do Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Sociedade de construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é ampliada até 30 de Setembro de 1949 a suspensão da aplicação a remessas de detalhe do capítulo 1.º da referida tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 72, 2.ª série, de 28 de Março de 1946, 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 hoje desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 12, de grande velocidade, apresentado pelo Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual são actualizados os seus preços, por correcção das taxas de manutenção incluídas na tabela de preços anexa à mesma tarifa, de harmonia com as constantes do 23.º aditamento à tarifa de despesas acessórias.

O «Diário do Governo», n.º 73, 2.ª série, de 29 de Março de 1946, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 13.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir, alterando-o, o aviso ao público A. n.º 746, de 16 de Junho de 1942, que estabelece as regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades.

O «Diário do Governo» n.º 68, 2.ª série, de 28 de Março de 1946, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refero o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 3^m2,15, à direita da linha férrea de Famalicão (estação de Fontainhas), entre os quilómetros 43,619:00 e 53,634:00 nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Fontainhas, freguesia de Balazar, concelho de Póvoa de Varzim, distrito da Porto, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com a estrada nacional n.º 10-2.º.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 70, 2.ª série, de 26 de Março de 1946, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o acto de recepção definitiva da empreitada n.º 51, de construção de uma passagem subterrânea ao quilómetro 22,357:00 da linha do Minho e respectivo acesso para supressão das passagens de nível aos quilómetros 22,416:00 e 22,548:00, adjudicada a Ernesto Duarte, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 71, 2.ª série, de 27 de Março de 1946, 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 sobranse três parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 117^m2,80

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

1:992^{m2},20 e 3:057^{m2},70, à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 66,850.00 a 66,920.00, 66,940.00 a 67,500.00 e 67,550.00 a 67,849.00, 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 na freguesia de Vale de Santarém, concelho e distrito de Santarém, e confrontam: a primeira, ao norte com a estrada nacional n.º 12-1.ª, ao sul e nascente com o caminho de ferro (linha de Leste) e ao poente com caminho público; a segunda, ao norte com o caminho de ferro de Rio Maior e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro (linha de Leste), e a terceira, ao norte e nascente com o caminho de ferro de Rio Maior e ao sul e poente com o caminho de ferro (linha de Leste).

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Comissão Reguladora do Comércio de Carvões, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 73, 2.ª série, de 29 de Março de 1946, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 1, de construção do ramal da linha férrea do Estádio Nacional, e bem assim declarar o respectivo adjudicatário, António Veiga, quite para com o Estado das obrigações que assumiu pelo contrato da mesma empreitada.

O Diário do Governo, n.º 63, 2.ª série, de 18 de Março de 1946, publica o seguinte:

Pelo presente se faz público que até às 17 horas do dia 16 de Maio se recebem na sede da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, Lisboa, propostas para o fornecimento de: 6:666 carris «Standard», desenho n.º 13, com o cumprimento de 12 metros e o peso de 26 quilogramas por metro; 13:400 «éclisses», desenho n.º 14; 31 cruzamentos (R. 80, tangente 0,125); 287:859 «tire-fonds» correntes, desenho n.º 12; 20:000 «tire-fonds» de cunha, desenho n.º 11, e 26:800 parafusos com porca e anilha «Grover», desenho n.º 10.

O depósito provisório é de 120.000\$, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou em qualquer das suas filiais, agências ou delegações, mediante guia passada pela comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do dia em que finda o prazo para a entrega das propostas.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação restantes peças anexas, podem ser examinadas todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, Lisboa.

O «Diário do Governo», n.º 79, 3.ª série, de 5 de Abril de 1945, publica o seguinte:

Pelo presente se faz público que no dia 22 de Abril, pelas 15 horas e 30 minutos, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, Lisboa, e perante a comissão nomeada para esse efeito, se há-de proceder à arrematação da empreitada n.º 66 — Construção de um reservatório em cimento armado, com a capacidade para 100 metros cubicos, ou estação de Saboia.

A base de licitação é de 49.744\$41.

O depósito provisório é de 1.243\$60, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, ou em qualquer das suas agências, filiais ou delegações, mediante guia passada pela comissão administrativa do Fundo Especial de Caminho de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação, caderno de encargos e restantes peças anexas podem ser examinadas todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, Lisboa.

O «Diário do Governo», n.º 83, 2.ª série, de 10 de Abril de 1946, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato, a celebrar com a Sociedade Michaëlis de Vasconcelos, Limitada, para o fornecimento de 450.000 «tire-fonds» correntes; 32.000 «tire-fonds» de junta; 18.000 «tire-fonds» de cunha; 23.200 parafusos e 23.200 anilhas Grower.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 15 de Março findo para o fornecimento de 450.000 «tire-fonds» correntes; 32.000 «tire-fonds» de junta; 18.000 «tire-fonds» de cunha; 23.200 parafusos e 23.200 anilhas Grower, adjudicar o mencionado fornecimento à Sociedade Michaëlis de Vasconcelos, Limitada, pela importancia de 1:451.084\$65.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «O sinal da cruz».

OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «Espões no Oriente».

COLISEU — Reabertura no dia 20, Companhia de Opera.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal