

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

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1414



16—NOVEMBRO—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

Os Caminhos de Ferro do Congo Belga, por <i>Carlos Bivar</i>	715
Os progressos dos Caminhos de Ferro Franceses, por <i>Guerra Maio</i>	717
Notícias de Espanha, por <i>D. Juan Cabrera</i>	719
Reaparecimento do «Sud»	719
Linhas Estrangeiras	720
Viagens e Transportes	722
Há 50 anos	722
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	723
Linhas Portuguesas	723
Publicações recebidas	723
Recortes sem Comentários	724
Parte Oficial	725
Espectáculos	728

Os Caminhos de Ferro do Congo Belga

Por CARLOS BIVAR

A criação do Estado Independente do Congo e sua subsequente transformação em Colónia Belga deve-se à iniciativa e tenacidade de Leopoldo II, da Bélgica, que para isso pôz à disposição dos seus subditos todas as energias morais e influências de que dispunha. E não o fez sem arrostar com dificuldades de toda a ordem que erigiam a obra que ia empreender no Continente Africano. A sua fundação data de 1885, tornando-se Colónia Belga em Novembro de 1908.

Precisamente, nessa parte da Africa, estavam refugiadas as grandes populações de raças fanáticas, valentes, amadoras do bulício das guerras e, principalmente, as que se dedicavam ao comércio dos escravos, que em certa altura a evolução da civilização europeia escorraçara das faxas marítimas obrigando-as a internar-se e cujas *razzias*, alcançavam as regiões marginais do Lago Tchad e do Rio Zaire.

Mas, não obstante haver de se começar pelo desalojamento da influência arabe ou muçulmana que subjugava as raças aborígenes, outras dificuldades surgiam, umas após outras.

Os interesses feridos, as rivalidades das grandes potencias, elevavam à categoria de forças titânicas aquelas que era necessário movimentar para progredir e vencer.

Em 1876, Leopoldo II, convocou uma conferência, reunida em Bruxelas, na qual se fizeram representar tôdas, ou quase tôdas as potencias europeias. Nessa conferência foi votada a organização da Associação Internacional Africana. A sua séde foi fixada na capital da Bélgica e ficou composta pelo rei Leopoldo, como presidente, e de quatro membros.

Mas o acto principal, aquele que alcan-

çou retumbancia, pela sua audácia e métodos de execução ia, porém, figurar nos anais da história das conquistas de novos territórios empregando então todos os métodos, ainda hoje, ao dispôr das potencias colonizadoras, diferindo, apenas, em que eles foram empregados simultaneamente.

Missões, penetração económica e ocupação militar. A Associação Internacional Africana meteu mãos á obra começando pelo princípio, isto é, apoderando-se de todos os territórios que um jornalista, armando em explorador audaz, J. Rowland, conhecido na história colonial pelo nome de Stanley, havia descoberto. Posto de acôrdo com os emissários de Leopoldo, o explorador aceitou o encargo e, munido de fundos provenientes de créditos ilimitados fornecidos por sociedades e capitalistas belgas, tratou de organizar, na Costa Oriental, uma expedição á frente da qual desembarcou, três anos depois dos sucessos que estamos narrando, na embocadura do Zaire, já cognominado de Congo.

A expedição que ia tomar conta do rio partiu pouco tempo depois, de uma povoação denominada Banana, indo encetar um empreendimento que fez honra ás qualidades de energia, de tenacidade e vontade de vencer do seu chefe. *Audaces fortuna juvat*.

Em 1881, cinco anos após a criação da celebre Associação, os expedicionários atingiram o lago para além das Cataratas (Stanley Falls).

* * *

Sumariamente descritos os preliminares do nascimento do Estado Livre ou Estado Independente do Congo, vamos pela mesma forma, referir-nos ao seu primeiro caminho de ferro, pois sem essa via de comunicação

todos os produtos do solo estacionariam nos armazens, apodrecendo sem proveito algum.

Uma companhia belga tomou à sua conta os estudos de um caminho de ferro que partindo de Matadi, na embocadura do Zaire, atingiria Leopoldville, no Stanley Pool.

Em 1898 a linha foi inaugurada solenemente ligando o Congo ao Atlântico. A linha, ou melhor a Companhia do Caminho de Ferro de Matadi ao Pool, foi constituída no ano de 1889, tendo o traçado uma extensão de quatrocentos quilómetros. O marfim e o *caoutchouc* puderam enfim ser transportados mais rapida e menos dispendiosamente do que dantes.

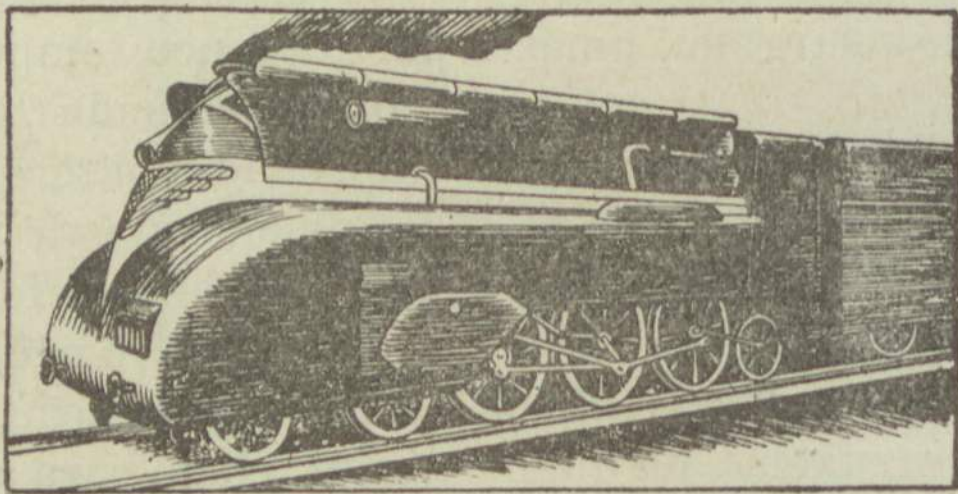
As companhias que estavam em via de formação antes da construção da linha, e as que se formaram depois, encarregaram-se de valorizar o comércio das regiões, colonisando-as tão rapidamente quanto possível, ao passo que uma outra via reduzida punha em comunicação a cidade de Boma com Tchela, na Mayumba, num percurso de uns cento e quarenta quilómetros.

De Stanleyville a Ponthierville parte

uma linha de cêrca de 120 quilómetros e uma outra de 355, desde Kindu a Kongolo. Uma outra de Kabalo a Alberteville, no Tanganika, com um percurso de 170 milhas, ligando a Costa Ocidental com a Africa Oriental Britânica. A linha Katanga-Bukana, põe em comunicação o sistema ferroviário da Rodésia com o da navegação do Congo Superior, ligando as duas Costas Africanas numa extensão de uns setecentos e tantos quilómetros.

Em 1928 foi aberta á circulação uma outra linha: Bukana-Port-Franqui num percurso de 702 milhas. Esta linha facilita o transito directo desde o Cabo ao Kassai.

Finalmente há que mencionar ainda as linhas de: Aketi-Bondo, com 95 milhas; Charlesville-Makumbi, com 56 milhas e Manono-Mayumba com 32 milhas. Em construção acha-se uma linha que partindo de Stanleyville alcançará o Lago Alberto conseguindo estabelecer ligação directa entre o rio e a linha do Cabo ao Cairo. A rêde ferroviária alcança, portanto, uma extensão de cêrca de quatro mil oitocentos e vinte oito quilómetros.



OS PROGRESSOS

DOS

Caminhos de Ferro Franceses

P o r G U E R R A M A I O

DE todos os organismos económicos, os caminhos de Ferro Franceses foram as maiores vítimas da guerra. Cerca de duas mil obras de arte foram destruídas ou danificadas, pela defesa territorial, mas sobretudo pelos bombardeamentos aliados quando da debandada alemã. Só na grande linha Paris-Handaia, houve cinco pontes destruídas, duas delas de considerável importância, três na de Orleans a Toulouse e muitas outras no vale do Rodano, entre Lyon e Marselha. Estações houve e muito importantes, como a de Les Aubrés e a de Saint Pierre de Corps, que foram totalmente destruídas e até o célebre viaduto de Nogent S. Marne, que os bombardeamentos americanos pouparam, mas que a guarnição alemã destruiu no último dia da ocupação de Paris.

Quando a S. N. C. F. tomou conta dos caminhos de ferro, calculou-se que seriam precisos dois anos para restabelecer os prejuízos causados, mas a acção desenvolvida pelos mesmos foi de tal ordem, que as principais obras de arte estavam restauradas muito antes da data prevista. Pensava-se que em Maio de 1947 se poderia restabelecer os serviços de antes da guerra, mas sete meses antes, em 7 de Outubro findo, aparecia a horário de inverno marcando um considerável avanço nas previsões.

Na linha Paris-Marselha, foram postos a circular 8 comboios rápidos ou expressos em cada sentido, alguns deles com velocidades superiores às de 1939, o mesmo acontecendo nas linhas do Norte e de Leste.

Na linha Paris-Handaia pôs-se em vigor um serviço com velocidades já mais atingidas e com um horário racional tendente a servir todas as modalidades do tráfego de passageiros, como se verá pelo quadro abaixo:

		1	3	7	31	33
PARIS, Austerlitz.	part.	8,20	11,00	17,20	21,20	21,40
Bordeus	cheg.	15,27	18,35	23,40	4,00	7,40
"	part.	15,37	18,50	—	4,10	8,15
Handaia	cheg.	18,56	22,25	—	7,35	12,20
		8	4	2	34	32
Handaia	part.	—	7,10	12,30	16,50	22,00
Bordeus	cheg.	—	11,30	15,55	21,00	1,39
"	part.	8,05	11,45	16,05	21,35	1,50
PARIS, Austerlitz .	cheg.	14,10	19,30	23,10	7,10	9,10

O antigo rápido «Côte d'Argent» que figura no quadro acima com o n.º 31 faz o percurso em quasi uma hora a menos do que antes da guerra; e na impossibilidade de se restabelecer o «Sud-Express» acelerou-se o comboio n.º 1 a que se adicionaram dois salões «pullmans» para servir a clientela de luxo.

Logo que seja restabelecido o tráfego entre Handaia e Irun, estes dois comboios que como antes da guerra têm carruagens das três classes assim como o 2 e o 32, destinam-se a fazer a ligação da França com a Espanha e Portugal.

Novidade interessante: estabeleceu-se um comboio extra-rápido permitindo a viagem de Bordéus a Paris, com regresso no mesmo dia e com uma demora de 3 horas e 10 minutos na capital, o que já mais foi possível fazer. O comboio vai de Bordéus a Paris (581 quilómetros) em 6 horas e 5 minutos, ou seja a uma marcha comercial de 96 à hora e com duas paragens apenas, em Angoulême e Poitiers.

O «Côte d'Argent» absteve-se também de algumas paragens, ficando apenas a servir, no longo percurso que vai de Paris a Baiona, S. Pierre de Corps (Tours), Poitiers, Angoulême, Bordéus e Dax. Este faz sem paragens o trajecto Paris-S. Pierre de Corps (232 quilómetros) o que é porem ultra-

passado pelos novos rápidos 7 e 8 que não param de Paris a Poitiers (332 quilómetros). Este critério foi aplicado em outras linhas, onde os combóios fazem grandes tiradas sem paragens, como por exemplo, Paris-Dijon. Paris-Chateauroux, Lyon-Dijon Paris-Bar le Duc respectivamente, 315, 263, 297 e 272 quilómetros.

Pelo que se vê a França compreendeu perfeitamente a psicologia do passageiro de hoje, o qual tem um horror instintivo à paragem, que a julga, nem sempre com justiça, a causa principal da morosidade dos combóios. A divisa da época é andar depressa e para se atingir esse objectivo é necessário reduzir as paragens ao mínimo e elevar as velocidades ao máximo.

Por outro lado os caminhos de ferro franceses acabam de romper com a velha sabedoria ferroviária que consistia em fazer combóios rápidos ou expressos com desdobramentos à frente ou à retaguarda, com combóios omnibus a fim de servir as estações intermédias. Este sistema tinha dois gravissimos inconvenientes, terem os combóios de desdobramento pouca frequência por não poderem obter o tráfego das estações importantes o qual era logicamente absorvido pelos combóios rápidos ou expressos e quando iam à frente destes e tinham atraso, lançavam uma perturbação no serviço obrigando a constantes paragens e a enormes atrasos.

Na grande linha Paris-Hendaia o horário é praticamente assim distribuido. Os rápidos 1 e 31 assim como os 2 e 32 destinam-se à relação de Paris com a «Cota Basque» e os 3, 33, 4 e 32 às estações intermedias Orleans, Blois, Chatellerault, Ruffec, Contras, Libourne, La Motte, etc..

Para a secção Paris-Tours foram estabelecidos

3 combóios expressos em cada sentido, sem relação alguma com os grandes expressos de Bordeus ou de Hendaia. Nas linhas de menor movimento também foram creados combóios expressos ou directos, sem colectores, ficando o serviço das pequenas estações assegurado por combóios omnibus, estes porem em ligação nas estações de entroncamento com rápidos de grande percurso, tendo-se porem acabado com a velha teoria das ultrapassagens para servir, uns vagos passageiros que dos pequenos combóios acodem aos rápidos ou expressos.

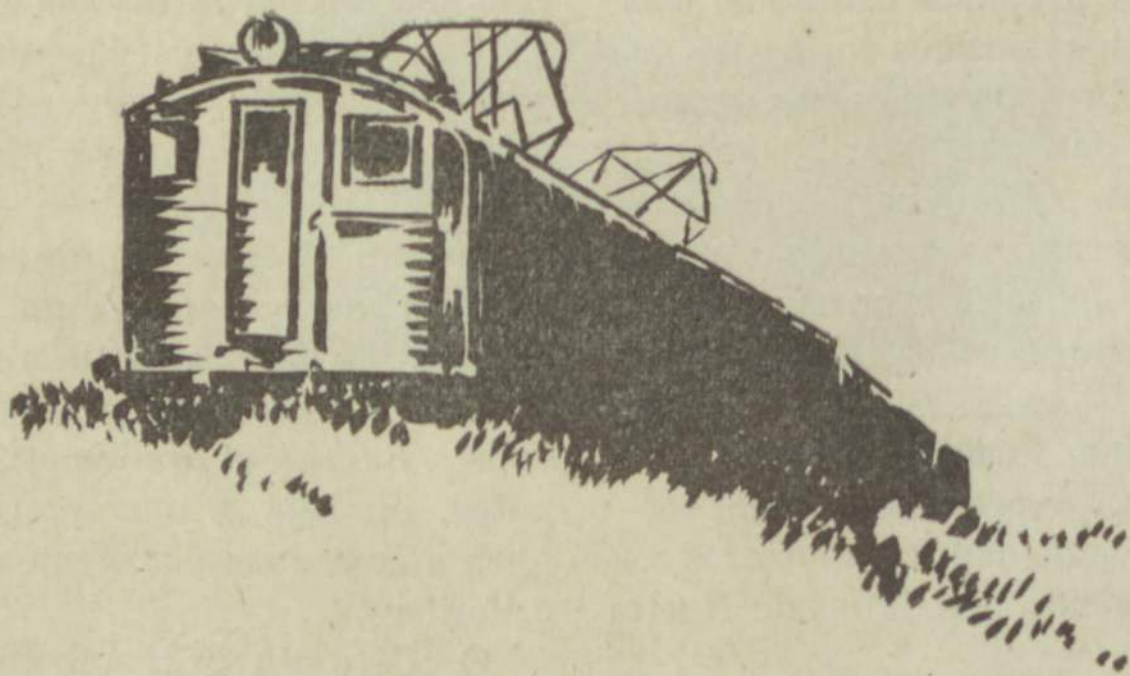
Uma outra modalidade ofereceu o horário de inverno, agora posto em vigor. Os grandes expressos internacionais e os da «Côte d'Azur» passaram a incluir nas suas composições, carruagens ordinárias de 1.ª classe. Estão nesse caso o «Flecha d'Or» o «Etoile du Nord» o «Simplon-Orient-Express», o «Calais-Mediterranée», etc. E' isto feito a titulo transitório ou de experiência ou é ainda motivado pelas necessidades de momento? Tudo é possível.

Uma coisa ha porem certa, é que os caminhos de ferro franceses, apesar das destruições que as suas linhas sofreram, e do seu parque de material consideravelmente reduzido, procura restabelecer os seus modelares serviços de antes da guerra, servindo o publico o melhor possivel e interesses do país.

E note-se que os progressos realizados não se limitam às grandes linhas; até as dos arredores de Paris, foram melhoradas em relação às marchas de antes da guerra.

Numa palavra: Andar depressa.

Paris, Outubro.



Notícias de ESPANHA

Por D. J U A N C A B R E R A

(Nosso redactor em Madrid)

Elevação de tarifas no Metropolitano de Barcelona

O governo espanhol autorizou oficialmente a elevação de tarifas nas companhias que exploram o caminho de ferro metropolitano de Barcelona. O aumento foi de 5 centimos em todos os trajectos das três linhas que constituem a rede.

Centenário do Caminho de Ferro Espanhol

A 28 de Outubro de 1948 faz justamente cem anos que se inaugurou, em Espanha, o primeiro caminho de ferro. Ia de Barcelona a Mataró. Por tal motivo a Espanha prepara-se para comemorar dignamente aquele acontecimento, como o têm feito já outros países europeus. Para esse fim, nomeou-se oficialmente uma comissão preparatória dos trabalhos, que será composta de representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro do Ministério das Obras Públicas, da RENFE, da Associação de Engenheiros de Estradas, do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e Transportes por Estrada, e do Conselho de Obras Públicas.

Esta comissão estudará um projecto de programa de actos comemorativos do centenário e será oportunamente ampliada com outros representantes. Na data do centenário far-se-há uma emissão especial de selos de correio.

Regulamentação do trabalho nos Caminhos de Ferro

O Ministério do Trabalho do Governo Espanhol aprovou e publicou oficialmente a regulamentação do pessoal das companhias ferroviárias de via reduzida, completando assim o labor social que se iniciou com os regulamentos de trabalho da RENFE e carruagens camas. A regulamentação classifica o pessoal e define os seus direitos e obrigações, assim como o processo de admissão, período de provas, formação profissional, salários, descansos, férias, transferências, direitos, bilhetes e passes, moradias, doença, subsidios por falecimento, pensões, acidentes no trabalho e abono de família.

Transporte de mercadorias por estrada

O Boletim Oficial do Estado Espanhol publicou uma Ordem do Governo fixando o preço máximo para o transporte de mercadorias por estrada em camiões, cuja carga se contracta por camião completo. O preço de tonelada e quilómetro varia entre 75 centimos e 2,60 pesetas, segundo o tamanho e carga do veiculo.

Congresso Nacional de Turismo nas Ilhas Canárias

De 14 a 25 do corrente realizar-se-há em Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife o XI Congresso Nacional de Turismo Espanhol. Nele serão tratados temas de interesse para o turismo nacional internacional e de modo especial as relações turísticas entre Espanha e Portugal, para as quais os Organismos turísticos espanhóis pediram ao seu governo as máximas facilidades.

Reaparecimento do «Sud»

Chegaram a Lisboa no dia 10 e seguiram no dia 14 para Madrid algumas entidades superiores dos caminhos de ferro espanhóis que vieram conferenciar com os seus colegas portugueses sobre o restabelecimento do «Sud-Expresso».

Da comitiva espanhola faziam parte os srs. D. Alfredo Moreno, chefe de Exploração da «Renfe»; D. José Calleja, chefe de Sub-Divisão do Movimento, e D. Gabriel Urigüen, Chefe do Serviço de Horários, também da mesma organização.

Afim de assistir à mesma conferência vieram também os srs. D. Lizardo Alvarez, comissário geral político-social e chefe de fronteiras da Delegação Geral de Seguridade de Madrid; D. Luiz Lopes Jamar, Director do Wagons-Lits, em Espanha; Senhor Atienza, Inspector geral da Alfandega Espanhola e Senhor Aju-ria, do Instituto de Moeda Espanhola.

O restabelecimento do «Sud-Expresso» será um facto em meados do próximo mês e de início fará uma viagem por semana.

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL Desde 1 de Setembro as tarifas dos Caminhos de Ferro foram aumentadas em cerca de 10 por cento. O aumento geral não abrangeu os preços das passagens e o frete da gasolina. O ministro dos Transportes declarou que não foi necessário aumentar as tarifas visto a despesa exceder as receitas há já algum tempo e os saldos negativos se estarem acumulando. Esta diferença é ocasionada pelo facto do material estar mais caro e pelos grandes aumentos concedidos ao pessoal em forma de abonos de custo de vida. No ano passado pagaram-se mas de 8.000.000 de libras em ajudas de custo de vida.

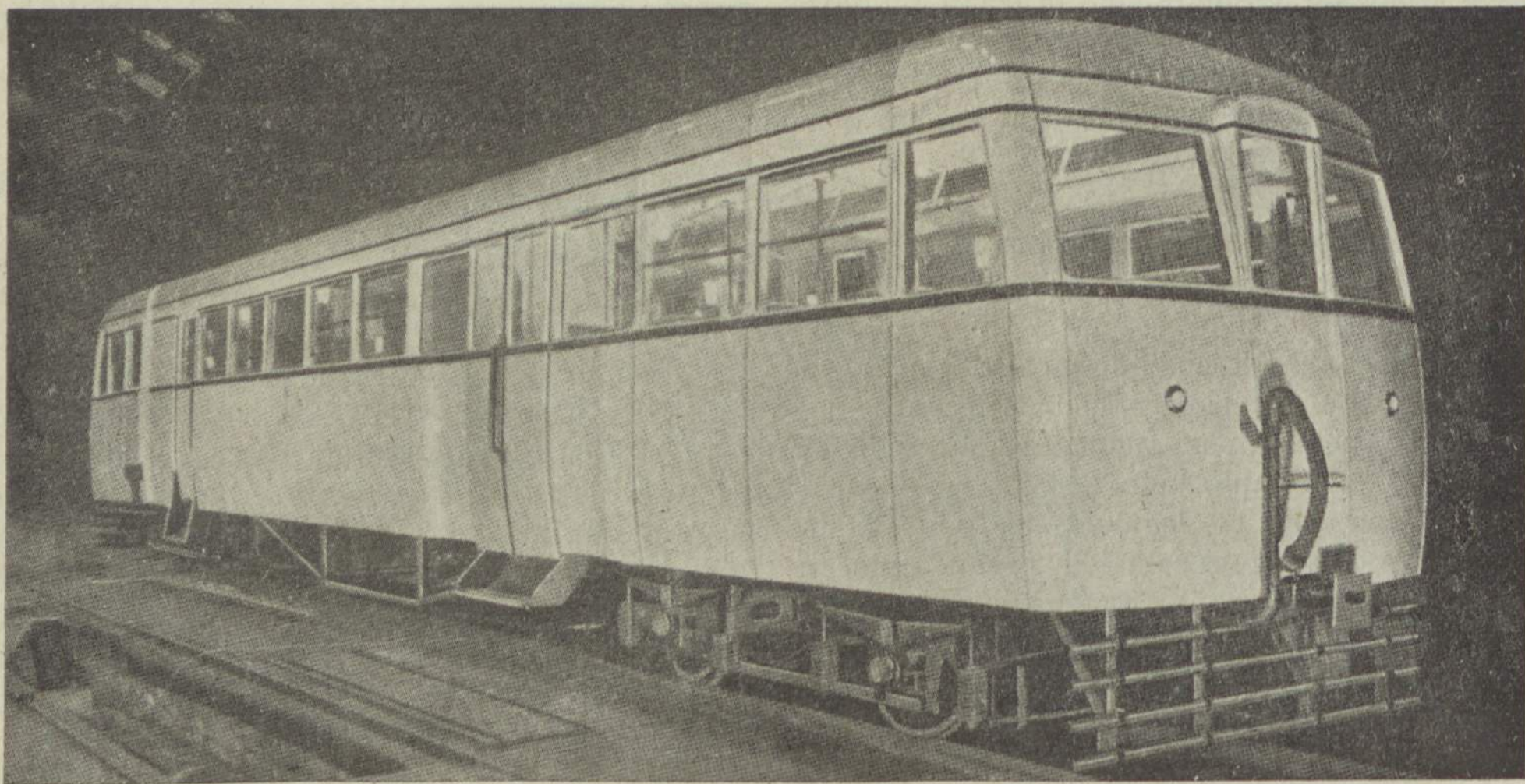
O aumento de 10 por cento creado em 1944 apenas cobriu as melhorias de vencimentos feitos naquela data ao pessoal ferroviário auferindo menos de 715 libras por ano. O aumento de 10 por cento diz também respeito aos fretes e direitos de porto. Decidiu-se suspender a tarifa especial do carvão para o paiol e para exportação, o qual de futuro será transportado ao mesmo frete de carvão para consumo.

ARGENTINA Segundo informa o «Financial Times» o presidente Peron mostra tendência para não se opôr a que as empresas ferroviárias estrangeiras continuem explorando as linhas férreas argentinas. A assembleia do partido socialista aprovou uma

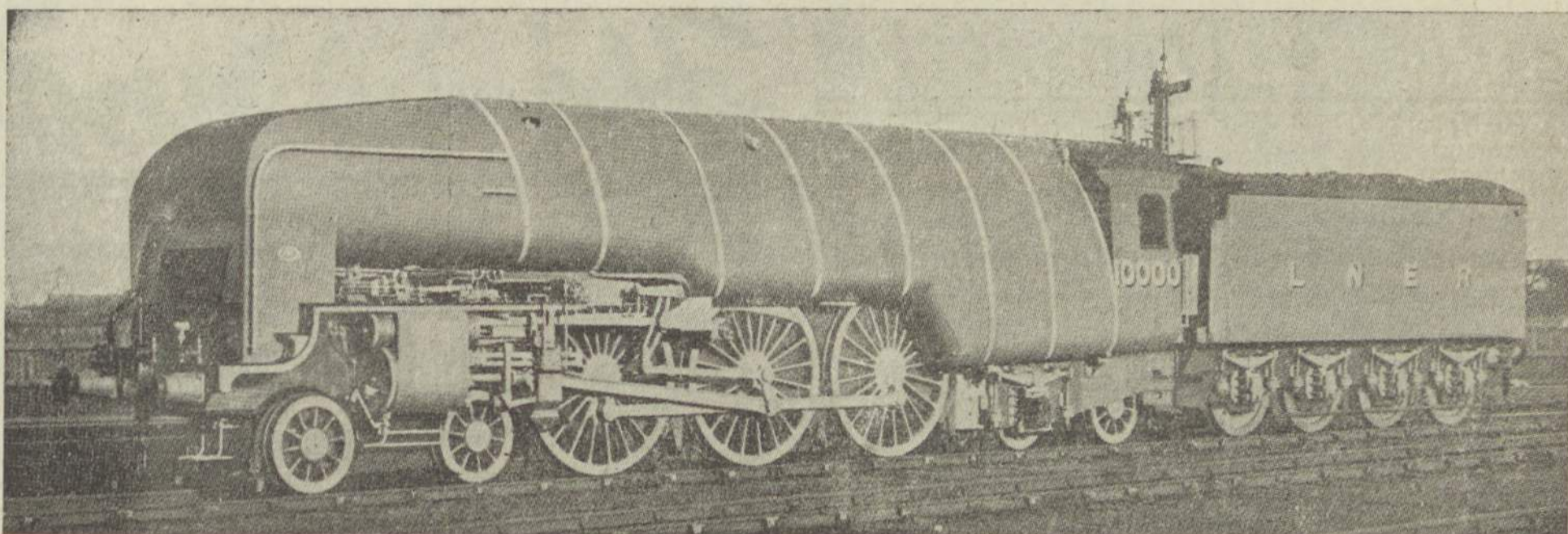
resolução apoiando a nacionalização pelo Estado argentino das linhas férreas inglesas estabelecidas no território do país em 1946 e repudia qualquer negociação que a Missão Britânica actualmente em Buenos Aires queira fazer acerca da expansão das concessões ferroviárias.

INGLATERRA Diz a «Science Department of British Council» que a capacidade das locomotivas inglesas de passageiros foi amplamente demonstrada antes de deflagrar a guerra há sete-anos. As de tipo mais aperfeiçoado podiam atingir velocidades de 140, 150 e até 180 quilómetros por hora; porém nos caminhos de ferro da Inglaterra extraordinariamente movimentados, poucas oportunidades há de mostrar essa capacidade com plena vantagem. A densidade de locomotivas que actuam por quilómetro de via é maior na Inglaterra que noutro país, e portanto o tráfego de combóios é proporcionalmente intenso. As estações são muito próximas umas das outras e abundam os entroncamentos de linhas importantes. São pequenas as «chances» de um longo percurso contínuo em que sejam possíveis grandes velocidades. Desta forma as possibilidades de melhorar completamente os serviços ferroviários dependem da capacidade de aceleração das locomotivas, fazendo rápidas recuperações dos percursos onde são impostas restrições à velocidade. Dependem ainda da capacidade de darem nas subidas velocidades muito superiores às que conseguiram antes de 1939.

A velocidade dos combóios de passageiros estava muito reduzida no princípio da guerra por determinação do Ministério dos Transportes de Guerra. Contudo o poder de tracção das modernas



INGLATERRA — Aspecto geral duma carruagem da «Emu Bay Railway», para via reduzida



INGLATERRA — Uma das locomotivas da «London and North Eastern Railway»

locomotivas inglesas utilizou-se no reboque de combóios mais pesados. No *London and North Eastern Railway* as famosas máquinas «Pacific», puxavam combóios de 25 e 26 carruagens o que significa um aumento de 320 para 800 e às vezes 850 toneladas atrás do *tender*. Em combóios de emergência de peso inferior, conseguiram velocidades superiores a 110 km. horários.

Pode dizer-se que o serviço das locomotivas inglesas durante a guerra revelou uma reserva de potência excepcionalmente importante.

No «Southern Railway», onde antes da guerra os combóios eram limitados a 13 carruagens, as locomotivas 4-6-0 do tipo «Lord Nelson», não tiveram dificuldade em rebocar formações de 17 carruagens a velocidades idênticas quando assim o exigiam as circunstâncias.

Em tempos normais estas formações não são práticas, particularmente por causa das manobras e das demoras nas estações. O processo de puxar duas vezes o combóio nas estações intermediárias é expediente a que só se pode recorrer numa situação de emergência. Consegue-se um serviço mais eficiente com o regime de pequenos combóios saindo com intervalos curtos.

No «Southern Railway», uma das máquinas «Merchant Navy» tipo 4-6-2 saindo de Salisbury para Londres com um combóio de 14 carruagens, ao todo 465 toneladas, subiu o grande declive de Poston para Amertury Junction com tal domínio da carga que a grande admissão nos cilindros não precisou de ser avançada mais de 15 % do passeio do êmbolo; o que foi suficiente para manter a velocidade um pouco superior a 65 km. horários. No *London and North Eastern Railway* uma das máquinas «Pacific», rebocando o «*Flying Scotsman*», puxou por 610 toneladas, acelerando esta pesada carga a 108 km horários no troço de 13 km. à partida em York — troço que é perfeitamente horizontal.

Os melhores resultados conseguidos naqueles tempos ainda recentes foram evidenciados na ma-

nutenção de velocidades de 95 a 105 km. pelas máquinas 4-6-0, pesando com os *tenders* 115 toneladas e arrastando cargas que lhes exigiam o esforço de 3,5 toneladas.

Se nas recentes experiências do L. M. S. se compensar a diferença de declive para se poderem obter números comparáveis aos de 1924-25 o esforço correspondente às locomotivas actuais em via horizontal é de 8,5 toneladas isto é 2,5 vezes maior; e a locomotiva e o *tender* pesam apenas 40 % mais.

Tais são os progressos obtidos durante os últimos vinte anos nas locomotivas inglesas.

— Os presidentes das quatro principais companhias de linhas férreas dirigiram aos seus 850.000 accionistas cartas em que lhes pedem decidida colaboração na sua campanha contra a nacionalização dos caminhos de ferro. Nessas cartas recorda-se que o governo anunciou em novembro ultimo a intenção de introduzir durante a vigência do actual Parlamento medidas apropriadas para colocar todos os serviços de transportes essenciais ao bem estar económico da nação sob a tutela de propriedade pública. Os conselhos de administração das companhias consideram essencial conhecer os pontos de vista dos accionistas, tendo em conta a probabilidade do governo introduzir no Parlamento, durante as próximas sessões, um projecto para a nacionalização dos transportes ferroviários.

— O Ministro dos Transportes declarou na Câmara dos Comuns que nas actuais circunstâncias as companhias ferroviárias veem-se impossibilitadas de facilitar mais de 80 por cento dos serviços de pre-guerra. Desde 1 de Agosto que recommçou a venda de passagens a baixo preço para uma só viagem.

SUÉCIA

Principiou em sete de Outubro o novo serviço directo de vagon-camas entre Basileia e Estocolmo.

Viagens e Transportes

Caminhos de Ferro do Vale de Vouga

Por motivo de a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, modificar o seu horário, a partir de 15 de Novembro de 1946, é modificada a marcha da automotora que actualmente parte de Viseu às 17 horas e 40 e chega a Espinho às 20 horas e 53, para partir às 16 horas e 50 e chegar às 20 horas e 08, ficando o horário como segue:

HORAS			
Porto.	:	P.	8,30 17,20
Espinho.	:	»	10,00 18,23
Sernada.	:	»	11,23 19,51
Viseu.	:	C.	13,16 21,42

HORAS			
Viseu.	:	P.	10,05 16,50
Sernada.	:	»	11,57 18,40
Espinho.	:	C.	13,17 20,08
Porto.	:	»	14,15 21,05

O comboio que parte de Espinho para Oliveira de Azemeis às 9 horas e 25, passará a partir mais tarde, às 10 horas e 08, para chegar a Oliveira de Azemeis às 11 horas e 40.

O comboio que actualmente parte de Viseu para Espinho às 6 horas e 32, partirá mais cedo, às 6 horas e 03, chegando a Espinho às 11 horas e 40, onde liga com o correio da C. P. às 11 horas e 44 para Lisboa.

O comboio que parte de Sernada para Aveiro às 9 horas e 36, partirá mais cedo, às 9 horas e 20, chegando a Aveiro às 10 horas e 34, onde liga com o comboio da C. P. às 10 horas e 57 para o Sul.

Os cartazes afixados indicam outras alterações.

Combóios da Linha da Beira Baixa

A C. P. remodelou o horário dos comboios da Linha da Beira Baixa, melhoramento que constitui um grande benefício para o povo daquela região.

Com o novo horário passaram a circular naquela linha mais dois comboios diários, melhorando-se de forma sensível a marcha dos existentes, o que permite realizar as viagens entre Lisboa e Guarda com uma economia de tempo apreciável.

Os passageiros que partem de Lisboa pelos comboios n.ºs 1, 5 e 51, transbordam no Entroncamento para o comboio n.º 163, chegando à Guarda às 17 horas e 20. Os que partem da Guarda às 13 horas e 50 chegam a Lisboa às 23 horas e 30.

Nas viagens feitas por intermédio dos comboios n.ºs 151 e 152, ha um acelaramento apreciável que permite realizar o percurso Lisboa a Castelo Branco com uma economia de 1 hora e 45, e de 3 horas e 30 no percurso de Lisboa-Guarda. Na

Há 50 anos

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

Linhas Portuguesas

Lourenço Marques — O nosso collega *La Semaine*, de Pretoria, diz que um jornal inglez pergunta qual é o numero de acções do caminho de ferro de Lourenço Marques e quantas ha no mercado. Nós tambem quereríamos saber isto, diz o collega, por causa de frequentes relatorios espalhados pelos jornaes subsidiados por este ou aquelle governo.

A verdade é que o numero d'acções é muito limitado e estas estão em poder de pessoas que de ha muito lhes reconheceram o valor. Diz-se que a Inglaterra tem uma grande quantia comprada na previsão de uma decisão do tribunal de Berne, desfavoravel a Portugal.

Apesar de tudo, Portugal não pensa em vender Lourenço Marques nem mesmo para se tornar agradavel á Inglaterra.

Os comboios do Porto — Veiu a Lisboa um delegado do Centro Commercial do Porto pedir ao governo que os comboios da linha urbana levem ambulancias postais, e que todos os comboios que chegam e partem de Campanhã tenham ligação com a estação central.

A primeira falta remedeia-se bem á partida, pondo uma caixa do correio no comboio, a fim de receber a correspondencia. A' chegada cremos que em menos tempo de que o que leva o comboio para vir á central o carro do correio traz as malas de Campanhã á estação postal, sendo para mais, o trajecto mais facil porque não tem rampas a subir, como lhe succederia partindo da Praça Nova.

Quanto aos comboios curtos irem e partirem da central, parece-nos que, tendo esta já um movimento de 36 comboios difficil será, sem perigos e atrasos, meter-lhe lá mais.

Mormugão — O rendimento d'esta linha continua a descer.

A semana finda em 3 de outubro foi de 3.417 rupias; durante as treze semanas do semestre corrente foi de 27.406.

Em egual periodo do anno anterior foi de 94.479 rupias. Já aqui indicámos, n'outro lugar, as causas d'este facto que reclama remedio prompto e energico.

Roubo importante — Informa a *Gazeta de Loanda*: «Na companhia dos caminhos de ferro foi descoberto um importante roubo, que um empregado foi praticando impunemente durante alguns mezes.

«Afim foi descoberto, sendo ordenado um rigoroso inquerito para se avaliarem por completo as responsabilidades do mesmo empregado».

viagem descendente, a economia de tempo será de 1 hora e 20 na viagem Castelo Branco a Lisboa, e de 4 horas e 30 na de Guarda a Lisboa.

Esta iniciativa da C. P., permite ainda melhorar as ligações das linhas de Leste, Beira Baixa e Ramal de Cáceres com a Linha do Norte, por virtude da ligação com os comboios n.ºs 15 e 1001, na estação de Entroncamento. Este melhoramento importante, trás sem dúvida grandes benefícios á provincia da Beira Baixa.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Um grande comediante que desaparece

MORREU um grande comediante que prestigiou e engrandeceu o Teatro português, agora de luto por essa irreparável perda: Silvestre Alegirim. Actor da estirpe em que brilharam os Rosas, com inesgotáveis recursos histriónicos e um talento e uma intuição que o celebraram em todos os palcos, era um vigoroso e excepcional temperamento de artista, de máscara maleável e dons muito especiais para interpretar quaisquer «papéis». Possuía o segredo de fazer rir o público sem esforço, sem recorrer a artificialismos ou exageros: era um comediante que estava sempre à vontade deante do público, o seu querido público que tanto o apreciava e estimava.

Com a sua morte desaparece uma figura das de maior relêvo na história do Teatro Português.

Les morts vont vite — mas o nome de Silvestre Alegirim ha-de perdurar na lembrança de quantos tiveram o prazer de aplaudi-lo em magníficas, em estupendas criações dum inimitável recorte humorístico, cheio de humana verdade e de inspiração creadora.

A utilização de óleo combustível nas locomotivas

EM face da volumosa diminuição da importação de carvão inglês, facto este que obrigou os caminhos de ferro a terem de consumir enorme quantidade de lenha, verificou-se que a única solução do problema estava na utilização de óleo combustível. Já em Dezembro de 1944 se tomara conhecimento de que o contingente de carvão importado da Inglaterra, e atribuído aos Caminhos de ferro, seria reduzido de 12.000 para 7.200 toneladas. Recorreu-se ao emprego parcial de lenha num consumo mensal de 58.000 toneladas. A prática mostrou que a aquisição e transporte duma tal quantidade de lenha eram impossíveis. O desbaste a produzir na reserva florestal do país era incomportável. A C. P. havia começado a ensaiar em Maio de 1940 a adaptação de vinte locomotivas, mas em Maio de 1942 foi coagida por falta de óleo a paralisar algumas já transformadas. A adaptação não era só cara como também difícil pela falta de materiais necessários e comportava ainda o encargo de estabelecer instalações fixas de armazenamento para assegurar as reservas necessárias de forma a garantir a continuidade do serviço de locomotivas.

Determinou então o Governo, pelo Ministério das Obras Publicas e Comunicações, que por conta do Fundo Especial se adaptassem vinte locomotivas dos Caminhos de Ferro do Estado e se montassem no Barreiro as instalações fixas indispensáveis pra receber o óleo por via fluvial, além de se construirem vagões cisternas para distribuição aos postos que simultaneamente se criariam em toda a rede do Sul e Sueste.

Assegurou-se, pelo Ministério da Economia a importa-

ção e transporte de óleo preciso e as adaptações aumentaram em ritmo compatível com a aquisição de materiais, tanto nos Caminhos de Ferro do Estado como na C. P., tendo-se atingido no mês findo a importante cifra de 100 locomotivas transformadas. Ultrapassa de 100.000 toneladas o óleo assim utilizado nos caminhos de ferro equivalentes a cerca de 850.000 toneladas de lenha que se poupou. Actualmente o seu consumo mensal é de mais de 7.000 toneladas equivalendo a 60.000 de lenha. Com o programa em curso, a transformação atingirá em Maio do ano próximo, 180 locomotivas cujo consumo — 150.000 toneladas de óleo por ano — suprimirá quase completamente o emprego de lenha em caminhos de ferro. Desta forma deixam de ser consumidas cerca de 1.300.000 toneladas de madeira das nossas reservas florestais.

Linhas portuguesas

Caminho de Ferro do Vale de Vouga

Está publicado o n.º 51 do horário dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga com novas indicações que vigoram desde 1 do corrente.

O trajecto Lisboa-Porto foi reduzido de duas horas, desde o dia 10 do corrente

Os combóios n.ºs 3 e 18 que circulam entre Lisboa e Porto passaram, desde o dia 10 do corrente, a ser desdobrados entre Alfarelos e a capital do Norte. As paragens no trajecto em que foram desdobrados, ficaram limitados às estações de Coimbra B., Souselas, Pampilhosa, Cúria, Mogofores, Aveiro, Estarreja, Ovar, Espinho, Granja, Gaia e Campanhã.

A partida de Lisboa faz-se às 11,40 (Chegada ao Porto às 21,05). O combóio que sai do Porto às 11 horas chega a Lisboa às 20,30.

Publicações recebidas

«NOTRE MÉTIER»

Recebemos o n.º 73 do semanário ilustrado «Notre Métier», interessante publicação de excelente aspecto gráfico e texto muito variado. Revista de informação profissional e social dos ferroviários franceses, «Notre Métier» insere diverso noticiário, secções recreativas, e numerosas gravuras.

— Recebemos o n.º 69, referente a Maio do Boletim da Camara do Comércio Belga em Portugal que é inteiramente consagrado à acção dos belgas residentes, em Portugal durante a guerra. Insere 75 páginas de diversa colaboração e notas informativas.

Recortes sem Comentários

O regresso do Rei Jorge à Grécia

Depois de 5 anos e meio de exílio em Londres, já se encontra de novo na Grécia o Rei Jorge, que o plebiscito realizado no país votando a favor da Monarquia, permitiu que regressasse ao trono. O Rei Jorge desembarcou na Grécia dum contra-torpedeiro, escoltado por outros que o acompanhavam, no dia 28 de Setembro, sendo aguardado pelas mais altas personalidades do país, e altas patentes do exército e por enorme multidão que o vitoriava e aclamava ruidosamente. Acompanhavam o Rei o Príncipe Real Paulo e a Princesa Frederica. Organizou-se depois um cortejo do cais à Catedral, onde se celebrou solene «Te Deum» em acção de graças pelo seu regresso, sendo aguardado à porta do templo pelo Arcebispo Damaskino, que exerceu o cargo de Regente até ao plebiscito. Ao «Te Deum» assistiram os membros do Governo e o Corpo Diplomático à excepção do Encarregado de Negócios soviético e do Embaixador soviético. Também assistiram outros chefes políticos, à excepção do chefe dos republicanos liberais Themistocle Sophoulis. Da Catedral, o cortejo dirigiu-se ao Parlamento, onde o Rei apareceu à varanda, sendo vibrantemente aclamado pela multidão. Falou depois pela Rádio de Atenas, dirigindo ao país uma mensagem em que afirmava a sua preocupação de bem servir o país e empregar todos os esforços no sentido da unidade nacional, cuja necessidade salientou para o país poder enfrentar o futuro e os vários e difíceis problemas que as realidades internacionais impõem.

(Do *Correio do Vouga*).

Foram absolvidos vários professores catedráticos da Universidade de Coimbra

Em 1938, os Drs. membros do Senado Universitário, João Duarte de Oliveira, Cabral Moncada, Amorim Girão, José Alberto dos Reis, Beleza dos Santos, Carlos Moreira, João Porto, Maximino Gorreia, Anselmo Ferraz de Carvalho, Eusébio Tamagnini e Cipriano Dinis — autorizaram ajudas de custo a quatro funcionários que a elas não tinham direito.

O Tribunal de Contas, «reduzindo-lhes a responsabilidade», aplicou-lhes, em 1944, no apuramento de contas, a multa de 500\$00. Os professores condenados recorreram, alegando que o abono foi legal, e que se houve infracção das disposições da contabilidade, não houve má fé. O Tribunal de Contas manteve a ilegalidade dos abonos, mas considerou que não houve prejuízo para o Estado nem propósito de fraude, estando fora de causa a boa fé e a categoria moral dos recorrentes. E os catedráticos, em acórdão ontem publicado no «Diário do Governo» foram absolvidos.

(Do *Diário de Coimbra*).

É caso para rir

Na U. R. S. S. em todos os exames o aluno é submetido a um interrogatório, sobre a política comunista. É esta a parte principal do exame que exerce influência decisiva na classificação.

Apresenta-se um quartanista de medicina.

É interrogado na matéria a que responde certamente. Começa então a segunda parte do exame, a mais temível.

— Que espécie de barba, perguntaram-lhe, usava Kari-Max e que cabeleira tinha Lenine?

O aluno não soube dar resposta a pergunta tão estú-

pida. Resultado: o interrogatório terminou imediatamente, sendo o quartanista obrigado a repetir o ano.

Soube depois que a resposta esperada era:

— Lenine quase não tinha cabelos e Karl Max usava barba crescida.

— E digam agora que isto não é caso para rir!...

(Do *Jornal de Lagos*).

Vão acabar os gatunos

O engenheiro da Cidade do Cabo, Herman Schrevenen especialista de aparelhagens acusticas, anunciou a invenção de um aparelho que acaba com os gatunos.

Consiste a curiosa máquina num motor munido de fios que comunicam à esquadra mais próxima a introdução dos ladrões em qualquer recinto.

Todas as portas, janelas, claraboias dos prédios serão ligados por fios eléctricos ao aparelho, de forma que logo que algum tente entrar, aquele começa a trabalhar, emitindo, como qualquer posto emissor, o aviso à Polícia.

E se os gatunos cortam os fios?

O aparelho começa logo a funcionar e a polícia é igualmente advertida da presença dos gatunos.

Bem pensada, não há dúvida.

Mas sem uma solida formação moral não há «apanha gatunos» que valham..

(De *A Guarda*).

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

S É D E E M L I S B O A

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, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

nejra da Katanga: Quilómetros 1.800

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 197, II série de 24 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com a superfície de 1:110 metros quadrados, situadas entre os perfis 640 e 649 do lanço de Celorico — Arco de Baúlhe, da linha férrea do Vale do Tâmega.

O «Diário do Governo», n.º 202, II série, de 30 de Agosto publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos com as superfícies respectivamente de 3^m2,31, 7^m2,83 e 4^m2,57 declarados sobrantes pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 12 de Julho findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 168, 2.ª série, de 22 do mesmo mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro pertencentes a Américo Ferreira do Couto, e cujas áreas são de 16^m2,90, 2^m2,79 e 1^m2,29.

O «Diário do Governo», n.º 210, II série, de 9 de Setembro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público, realizado em 4 do corrente, para o fornecimento de 135:000 *tirefonds* de correntes, 10:000 *tirefonds* de junta e 9:000 *tirefonds* de cunha, adjudicar o

mencionado fornecimento à Empresa Progresso Industrial, pela importância de 430.891\$37.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Mário Dias Trigo, engenheiro chefe de repartição, no impedimento do director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar com José Duarte para execução da empreitada n.º 69, de demolição e reconstrução de muros de vedação e outros trabalhos de pavimentação na estação de Beja.

O «Diário do Governo», n.º 223, II série, de 24 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 127 metros quadrados, situada à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 129,288.71 e 129,334.38, 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 na freguesia de Bodiosa, concelho e distrito de Viseu, e confronta ao norte com o caminho de ferro e proprietário, ao sul com o proprietário e caminho público, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com o proprietário.

O «Diário do Governo», n.º 225, II série, de 26 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 171 metros quadrados, à direita da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 118.394.60 e 118.408.30, 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 na freguesia de Praia do Ribatejo, concelho de Barquinha e distrito de Santarém, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com ramal da estrada nacional n.º 13-1.ª e ao nascente com Tomás da Cruz & Filhos, Limitada.

Pela presente portaria fica anulada e substituída para todos os efeitos a portaria de 26 de Abril do corrente ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio do mesmo ano.

CEL

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

E DISTRIBUIDOS PELA:

SODIL

Sociedade Distribuidora, L.^{da}

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

O «Diário do Governo», n.º 231, II série, de 3 de Outubro, 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 Ministro no contrato a celebrar com Cruzeiro, Limitada, para a execução da empreitada n.º 5, de variante da vedação do vestíbulo da estação do Estádio Nacional.

O «Diário do Governo», n.º 250, II série, de 28 de Outubro, 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 31 de Julho findo, adjudicar a Francisco Rosado dos Santos a empreitada n.º 4, de consolidação dos taludes do ramal do Estádio Nacional, pela importância de 215.000\$00.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 4 de Setembro findo, adjudicar a Cruzeiro, Limitada, a empreitada n.º 5, de variante da vedação do vestíbulo da estação do Estádio Nacional, pela importância de 193.000\$00.

O «Diário do Governo», n.º 211, II série, de 10 de Setembro, 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, e com o despacho de 23 de Agosto próximo findo de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é anulada a restrição constante do aviso ao público E. n.º 1:629, de 19 de Dezembro de 1943, sobre o transporte, em remessas de detalhe, de carvão vegetal, que passa a aceitar-se sem limite de peso.

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 23 de Agosto próximo findo 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 fica anulada a restrição constante do aviso ao público A. n.º 388, de 21 de Outubro de 1943, sobre o transporte, em remessa de detalhe, de carvão vegetal, que passe a aceitar-se sem limite de peso.

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 23 de Agosto próximo findo 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 31 de Dezembro do corrente ano 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.

COMPRE



Cooper Espes-sura Regu-lar 006 — Pa-cote de 5 laminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delga-da 004 — Pa-cote de 4 lami-nas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lamina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.ª

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

O «Diário do Governo», n.º 214, II série, de 13 de Dezembro, 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 23 de Agosto próximo findo de S. Ex.ª o Subsecretário de 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 do Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é ampliada até 31 de Dezembro do corrente ano a suspensão da aplicação a remessas de detalhe do capítulo 1 da referida 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 S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 23 de Agosto próximo findo, 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 31 de Dezembro do corrente ano a suspensão da aplicação a remessas de detalhe do 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 desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, modificando a redacção dos artigos 17.º, 18.º, 20.º e 21.º e o n.º 1.º do artigo 19.º, no sentido de serem incluídas as automotoras entre os combóios em que é permitida a marcação antecipada de lugares.

O «Diário do Governo», n.º 223, II série, de 24 de Setembro publica o seguinte:

RECTIFICAÇÃO

No «Diário do Governo», n.º 217, 2.ª série, de 17 do corrente mês, a p. 5221, no despacho nele publicado relativo à aprovação de um projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se lê: «aviso ao público», deve ler-se: «aditamento ao complemento abaixo referido».

O «Diário do Governo», n.º 224, II série, de 25 de Setembro 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 17 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, relativo às condições de aceitação a despacho das remessas de mármore a embarcar pelo porto de Lisboa.

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 18 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando as disposições do aviso ao público A. n.º 885, de 17 de Novembro de 1945, da referida empresa, acerca das horas de abertura e encerramento das estações das linhas que explora.

O «Diário do Governo», n.º 225, II série, de 26 de Setembro, 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 18 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o artigo 6.º do citado diploma, isentando da taxa de «próprio pago» os telegramas destinados a localidades que, embora não figurem na relação anexa à referida tarifa, fiquem situadas a distância que não exceda 1 quilometro das respectivas estações que a servem, e inclui na

mesma relação mais dois apeadeiros e localidades por eles servidas.

O «Diário do Governo», n.º 229, II série, de 1 de Outubro 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 21 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias publicada no «Diário do Governo» n.º 35, 1.ª série, de 20 de Fevereiro de 1923, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual a rubrica «Ferro em chapas laminadas, lisas ou onduladas (zincada ou não)», constante da referida classificação, incluída na 3.ª classe da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade e a que é aplicável a carga mínima de 10 toneladas de vagão completo ou pagando como tal, é anulada e substituída pela rubrica «Ferro em chapas ou laminado», atribuindo-se-lhe o tratamento tarifado citado na primeira destas rubricas.

O «Diário do Governo», n.º 230, II série, de 2 de Outubro, 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 23 de Agosto próximo findo de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual fica anulada a restrição constante do aviso ao público A n.º 338, de 22 de Novembro de 1943, sobre o transporte, em remessas de detalhe, de carvão vegetal, que passam a aceitar-se sem limite de peso.

O «Diário do Governo», n.º 235, II série, de 9 de Outubro, 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 aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual é anulado o aviso ao público n.º 243, sobre concessão especial no transporte de

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo. 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEiros
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



“ A NOVA

LOJA DE

CANDEEIROS”

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

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

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

cimento, bem como os avisos n.ºs 216 e 322, na parte refe-
rente à suspensão de várias publicações tarifárias da mesma
empresa oportunamente também anuladas.

O «Diário do Governo», n.º 238, II série, de 12 de Outu-
bro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do de-
creto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por
despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário
de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à
tarifa de operações aduaneiras, apresentado pela Compa-
nhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são
alteradas as taxas de comissão a cobrar nas suas agências
aduaneiras fronteiriças.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do de-
creto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por
despacho de 1 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de
Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa
de operações aduaneiras, apresentado pela Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual são alteradas as taxas de comissão a cobrar
na sua agência aduaneira de Vilar Formoso.

O «Diário do Governo», n.º 241, II série, de 16 de Outu-
bro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do de-
creto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, ao
abrigo do despacho de 23 de Agosto último de S. Ex.ª o

Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de
aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Cami-
nhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anuladas as res-
trições na aceitação a despacho de remessas de detalhe de
adubos, madeiras, carvão vegetal e lenhas.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do de-
creto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, ao
abrigo do despacho de 23 de Agosto último de S. Ex.ª o
Subsecretário de Estado das Comunicações, 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), pelo qual são anu-
ladas as restrições na aceitação a despacho de remessas de
detalhe de adubos, madeiras, carvão vegetal e lenhas.

O «Diário do Governo», n.º 242, I série, de 24 de Outu-
bro, publica o seguinte:

Direcção Geral de Fazenda das Colónias

1.ª REPARTIÇÃO

2.ª Secção

Portaria n.º 11:543

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-
tro das Colónias, nos termos do artigo 13.º do decreto
n.º 35:770, de 29 de Julho do ano corrente, abrir na colónia
de Moçambique um crédito especial de 1.517\$95, destinado
ao pagamento à Association Internationale du Congrès des
Chemins de Fer da sua quota relativa ao ano corrente,
saindo a respectiva contrapartida das disponibilidades da
verba do capítulo 7.º, artigo 826.º, (n.º 2) «Remunerações cer-
tas ao pessoal em exercício — Pessoal assalariado», da tabela
de despesa ordinária do orçamento geral daquela colónia
em vigor.

*Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de
Moçambique.*

Ministério das Colónias, 24 de Outubro de 1946. — O Mi-
nistro das Colónias, *Marcello José das Neves Alves Caetano*.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15 e 21 — «A Gaiota negra».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Encontro no céu».
COLISEU — Às 21,45 — Companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

SEGUROS
AVIÃO—CAMINHOS DE FERRO
TAXAS

Procure **António Gomes**
Telefone 2 3116