

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAIS 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 BX 20158; Direcção: 27520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1429



1 — JULHO — 1947



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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
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 ESTEVEZ DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Gavicho de Lacerda, por <i>Carlos Bivar</i>	251
Há 50 anos	253
Os Caminhos de Ferro na imprensa do país	254
Caminhos de Ferro Coloniais	254
União Internacional dos Caminhos de Ferro	254
Dois modelares estabelecimentos de ensino.	255
A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em Espanha	255
Abolição da Taxa de Velocidade	255
Publicações recebidas	255
Espectáculos.	255
A Ponte de Vila Franca de Xira e a valorização do Ribatejo	256
O Nosso Número Especial comemorativo da Tomada de Lisboa	258
Recortes sem comentários	259
Parte Oficial	261

Gavicho de Lacerda

Zambézia — A Ponte maior do Mundo — Turismo

por CARLOS BIVAR

ZAMBEZIA! Nome porque é designada uma das províncias da Colónia de Moçambique. Terras feracissimas cantadas e enaltecidas nos livros editados pelo Comendador Francisco Gravinho de Lacerda, um nobre amigo cujo corpo, a 15 de Março último, baixou à sepultura na cidade de Quelimane, capital da província, onde residiu durante mais de meio século.

Gavicho de Lacerda aventureu-se, no veredor da sua mocidade, à travessia dos oceanos para em África cumprir a missão que a si se impusera de arrotar terrenos. Não foi fácil o cumprimento de tal missão, em plena época de ocupações de territórios, que o indígena não cederia de bom grado.

Trocou, por vezes, a direcção da charrua pelo transporte da arma de guerra servindo com o falecido, glorioso almirante, João Coutinho, a quem tributava respeitosa amizade. Voltando à vida agrícola foi plantando coqueiros, durante a sua existência, atingindo o número dessas palmeiras, a bonita soma, na hora actual, de umas setenta e cinco mil.

Mas não foi apenas a plantação de palmeiras o que constituiu a sua obra de colonialista. À sua influência se deveu o estabelecimento e melhoramentos de outros serviços, comerciais e industriais, o entabulamento de relações com as grandes

companhias concessionárias das diferentes províncias da Colónia, e da Metropole. Sob o ponto de vista económico produziu obra de vulto e de exemplo a seguir por todos aqueles que, ao darem balanço às suas energias e ambições patrióticas, se decidam a embarcar na nau da aventura sem temor das tormentas de qualquer espécie.

Lacerda tinha amor à Zambézia do que constitui prova a sua descrição literária, abrangendo os aspectos histórico, financeiro, agrícola e também etnográfico das regiões constantes das suas: «Cartas da Zambézia» dos «Costumes e Lendas da Zambézia»,

«Figuras e Episódios da Zambézia» e de «Os Cafres». Deixou, ainda, em preparação, uma outra obra literária. «Cultura do Chá na Zambézia», que tencionava publicar quando regressasse à Metropole.

Numa das suas últimas cartas que recebemos referia-se ele à região do chá como sendo a mais linda que conhecia não só em África como na Península. Ares e águas puríssimos, todas as frutas da nossa terra. As plantas verde-escuro do chá entremeadas de alaurites, de flores brancas de neve, brotando sobre terrenos ondulados em cujas ravinhas correm frescos regatos dá vontade, dizia ele, de ali ficar de vez e terminava por qualificar a Zambézia como uma verdadeira terra de promissão.



A magnífica ponte sobre o Zambeze

Quem lidou de perto com Gavicho de Lacerda teve ensejo de conhecer uma alma nobre, de português de lei.

* * *

E, já que nos referimos à Zambézia aproveimos a oportunidade para, continuando a obra de divulgação de Gavicho, mencionarmos um grande empreendimento que notabilisa a província, por forma digna da admiração de nacionais e de estrangeiros.

Uma das grandes barreiras que entrava a expansão comercial da província era a travessia do Zambeze, esse grande rio que corre pela parte austral do Continente Africano, num percurso de 2.660 quilómetros semeados de rápidos e quedas de água das quais as mais celebres são as denominadas Cataratas de Vitoria.

A ponte monumental inaugurada pelo Natal de 1934, tendo passado sobre ela, em 14 de Janeiro de 1935, o primeiro combóio de passageiros tem 3.451 metros de comprimento o que a eleva à categoria de maior ponte do Mundo, pois, a Tay Bridge, na Escocia, apenas atinge 3.136; a Upper Tone, na India 2.707 e a Forth Bridge, na Escocia, 2.527 metros. Os tramas da Lower Zambezi Bridge, assim denominada pelos ingleses, são de 80 e de 33 metros, ficando 8,5 metros acima do nível mais alto das águas como é o das cheias.

A construção da ponte sobre o Zambeze foi iniciada em 30 de Dezembro de 1930, destinando-se a ligar a rede ferroviária da Colónia inglesa da Nyassalandia com o Caminho de Ferro Trans-Zambeziano, já anteriormente por nós descrito, o qual se estende desde o porto da Beira, (Dondo) até à ponte e de ai à fronteira.

Sob outros pontos de vista tal construção era também de considerar pois aproveitava ao desenvolvimento comercial e

agrícola dos distritos de Tete e Quelimane, principalmente, quando entrasse em exploração o caminho de ferro da Muturara a Tete.

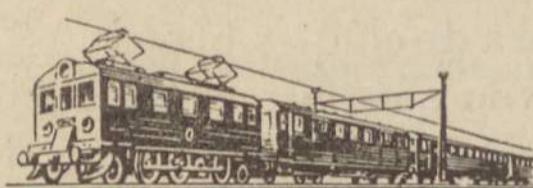
É claro que, de um modo geral, toda a Colónia de Moçambique lucrou com tal empreendimento que veiu dar mais fácil saída a todos os produtos, quer agrícolas quer minerais das regiões dos distritos onde o trabalho e as iniciativas dos colonialistas são mais intensivos.

Deve-se também contar com a expansão turística, representada por milhares de indivíduos que percorrem anualmente este território, ávidos de observar, novos panoramas, outras raças e outras obras que os convençam de que o tempo e despesas empregadas nas viagens através do Continente Negro são compensadoras e não representam desperdício — deleitando uns e instruindo todos.

O Turismo em África não é uma aspiração mas uma organização e assim se pode concluir da facilidade com que as Magestades Britânicas e respectivas comitivas se deslocaram para irem assistir a paradas e batuques, percorrendo distâncias consideráveis para admirarem o espetáculo grandioso das quedas de água Victória Falls.

Das «Cartas da Zambézia» (Pag. 150) do falecido Gavicho de Lacerda extraímos o seguinte período que demonstra que na África Portuguesa se está lendo pela mesma cartilha da Britânica:

«Do magnífico e monumental Grande Hotel da Polana, sobranceiro à praia, disfruta-se uma vista surpreendente sobre o oceano. É o primeiro edifício da África do Sul — verdadeiro sanatório para os *africaners*, que anualmente, vêm tomar banhos e retemperar a saúde nas brisas do mar no tempo da *Season* como eles lhe chamam».



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Julho de 1897)

O arrendamento das linhas do Estado

Continúa na tela da discussão esta operação financeira, projectada pelo sr. ministro da fazenda, e que, pela sua importância, tem interessado todo o paiz.

Segundo notas de carácter mais que officioso, publicadas nos jornaes affectos á actual situação politica, o contrato cujas bases fôram assentes com o sr. marquez de Guadalmina não se converteu em realidade, e sabe-se que isso foi devido á recusa dos principaes estabelecimentos de credito franceses a tomarem parte n'essa operação — o *Credit Lyonnais* e o *Comptoir d'Escompte*.

Pela mesma nota se assegura que o governo está resolvido a pedir auctorização ás camaras para pôr este negocio a concurso, sendo a base da licitação a renda annual que o Estado terá a receber.

Francamente agrada-nos mais esta solução e por isso estimamos que o primitivo projecto falhasse.

Já que nos vemos na triste situação financeira de ter que ceder a particulares os bens do paiz, e bens tão valiosos como as linhas férreas, que nos custaram sacrificios enormes e representam hoje um valor efectivo dando rendimento, em proporção crescente, para o thesouro, melhor nos vae que isso se faça francamente, às claras, por meio de um concurso publico que terá as vantagens de dar conhecimento ao paiz das bases em que se negocia, e de estabelecer a concorrência entre os grupos que certamente disputarão a presa e assim aumentarão a offerta.

Parece-nos mesmo que era por este caminho, o mais direito e mais desafogado, que o sr. ministro devia ter começado.

Talvez por este meio se realize o milagre — só como milagre o consideramos — de se formar um grupo português que tome a seu cargo a operação e que, ao mesmo tempo que faria um excellente negocio, produziria um incalculável bem para o paiz.

Observar-nos-hão que esse resultado nada remedia, porque os capitaes portuguezes não acudiriam aos encargos que o Estado tem no estrangeiro, e que é ahi que precisamos de dinheiro para oppôr á drenagem do ouro que, promovendo a alta dos cambios, nos está arruinando.

Em primeiro logar observaremos que o argumento é contraproducente.

Se arrendarmos as linhas férreas a uma empresa estrangeira, ella paga-nos as annuidades em ouro, é certo, nos mercados externos; não teremos por isso necessidade — *in partibus* — de sobrecarregar o mercado interno com a compra de cambiaes para pagamento dos encargos do thesouro n'essas praças.

Mas a companhia estrangeira terá os seus rendimentos, isto é, o producto liquido das suas receitas em moeda portugueza, e como certamente não capitalizará aqui mas no paiz a que pertencer, da mesma forma ella, tendo que comprar ouro para o enviar, pesará sobre o mercado de cambios, elevando-os.

Isto com a aggravante de que a companhia não só enviará o equivalente á annuidade que nos garante, como também os seus lucros annuaes. o que mais avoluma a somma.

Além d'isso é naturalissimo que uma empresa estrangeira buscará fazer todos os seus fornecimentos no paiz a que pertencer, de preferencia a entregar-los á industria portugueza cujo desenvolvimento nada lhe interessa.

Ahi temos dois males bem patentes; o aumento da exportação do ouro, para pagamento d'esses abastecimentos e os prejuizos da nossa industria aggravando a crise do trabalho.

Haja vista o que teem feito todos os empreiteiros que ahi teem vindo: o do porto de Lisboa, por exemplo.

Se a companhia fosse portugueza, nada d'isto sucederia; a sua renda annual poderia ser paga ao Banco de Portugal para amortizar o debito da conta do thesouro, não em ouro mas em papel portuguez, devendo estatuir-se que esse valor iria sendo sempre applicado á amortização do seu correspondente em notas do mesmo banco.

Assim diminuida de anno para anno a circulação fiduciaria, consequentemente melhoraria o curso dos cambios; a diferença que o thesouro tiraria d'esse facto, por certo que se converteria em muito maior lucro do que o que pôde auferir de uma administração estrangeira.

Por outro lado, a companhia tendo que proceder á construção de novas linhas, porque n'isso iria o seu proprio interesse, dava emprego a milhares de operarios que trabalham hoje a expensas do Estado que tem que dispender com elles não menos de 1.250 contos annuaes, como aqui já calculámos, no artigo do nosso n.º 221 em que nos referimos já a este problema economico.

Somme-se todas estas vantagens e ver-se-ha o enorismo lucro para o thesouro em proceder da forma que indicamos.

E sobre os lucros efectivos, sobre a melhoria dos cambios, a attenuação da crise operaria, a amortização da conta do thesouro no Banco de Portugal, os progressos da nossa industria, outro beneficio resalta maior, evidente, de uma força extraordinaria, a afirmar a nossa individualidade: a conservação das linhas férreas portuguezas em mãos de portuguezes; a demonstração aos mercados estrangeiros, de que ainda temos elementos de vida economica aptos para manter o nosso thesouro isento de novos socorros dos mercados externos.

Esta demonstração moral serviria para o futuro e gradual levantamento do nosso credito; e quanto bem d'isso nos adviria!

Mas vamos a contas:

Para realizar este ideal quanto é preciso? Dez ou doze mil contos de reis?

Pois não ha no paiz mil pessoas que possam dispôr de 10 ou 12 contos para um negocio rendoso *double d'uma obra meritoria á sua patria*?

Temos, espalhados do norte ao sul, grandes vivendas, rendosas propriedades cujos donos com certeza pôdem dispor dessa quantia. No Brazil, onde o amor do paiz natal vibra com toda a intensidade, ha numerosos portuguezes que consideram pequena uma verba d'essas. Muitos veem á Europa e gastam muito mais n'uma só viagem de mezes.

Aberta a subscricção de acções, garantida por um contrato prudentemente estudado, a seriedade da nova companhia, estamos certos de que os capitaes não deixariam de acudir, não só do paiz como de portuguezes residentes fóra delle.

Mas se de todo se quer entregar as nossas linhas férreas a estranhos, descrentes de que portuguezes as queiram, venha, ao menos, o concurso publico, unico meio de tirar d'esta operação a devida utilidade.

Sabe-se já que o sr. conde de Burnay fez propostas em bases mais vantajosas do que as do primitivo contrato; outras aparecerão ainda melhores, e o proveito será para o paiz.

Finalmente diremos que não nos desagradava que o bolo fosse partido em duas metades. Talvez que por esta forma de dois grupos, um ao norte outro ao sul, se pudesse conseguir mais do que um só.

Os Caminhos de Ferro

na imprensa do país

Do diário de Évora *Democracia do Sul*:

A C. P. procura melhorar os seus serviços ferroviários nas linhas do Norte. Assim estabeleceu rápidos no percurso do Porto-Viana do Castelo-Monção e Porto-Braga, com material moderno, dando deste modo mais comodidade aos passageiros. Espera, ainda, pôr em circulação mais comboios e em alguns ramais auto-motoras, afim de descongestionar, tanto quanto possível, o movimento sempre crescente do público.

A C. P. está agora a prestar bons serviços a toda a região nortenha, dando plena satisfação às reclamações outrora formuladas pelas entidades particulares e oficiais, que, finalmente, viram os seus desejos satisfeitos por parte da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Do *Diário do Alentejo* de Beja:

É de registar, e com grande agrado o fazemos, a notável melhoria que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses introduziu ultimamente nos serviços do Baixo-Alentejo, aumentando o número de comboios em circulação e dando-lhes horários mais vantajosos para os interesses do público.

Sob esse aspecto, a nossa região viu realmente atendidas as suas maiores necessidades, recebendo um benefício que, nem por ser de pura justiça, deixou de constituir geral satisfação e suscitar unanimes aplausos.

Há porém ainda um reparo a fazer: o antiquado e inconfortável material destacado para os comboios de passageiros, que gíram no Baixo-Alentejo.

Neste campo, estamos pessimamente servidos, mormente se quisermos estabelecer confronto com outras regiões.

Por certo que a C. P. atentará nesta deficiência, suprimindo-a e completando assim a apreciável organização de comboios com que agora dotou a nossa província.

Ficamos assim a esperar pelas competentes medidas.

Da *Gazeta de Cantanhede*:

Em virtude dos resultados dos transportes de géneros frescos em contentores, caixas de construção especial destinadas a recolher mercadorias a granel sem perigo de esmagamento, a C. P. estuda o alargamento desse serviço agora só utilizado para transporte de frutas e legumes do Algarve para Lisboa.

Escusado será encarecer quanto benefício representará para a Lavoura a generalização do transporte em contentores, que se poderá assinalar como grande serviço a prestar pela C. P. à economia nacional.

A C. P. estuda igualmente o abreviamento das viagens de mercadorias, notando-se já que as frutas da Beira Baixa começaram a chegar já mais cedo a Lisboa, dando entrada no mercado abastecedor pela volta das sete horas da manhã.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Em Angola para mais encarecer o transporte entre os centros de produção ou de consumo e os portos marítimos, as distâncias a percorrer através de terrenos áridos e económico mortos, são enormes.

No Caminho de Ferro de Malange, só a 265 quilómetros do litoral se encontra a primeira, esta com mais de 200 europeus; no Caminho de Ferro de Benguela, a distância a percorrer para atingir identico fim é de 197 quilómetros, mas quer num quer outro, só a mais de 400 quilómetros se encontra um centro europeu com mais de mil habitantes.

Na Colónia de Angola são três os Caminhos de Ferro que unem o litoral a um centro planáltico: o de Luanda com 643 quilómetros; o do Amboim com 123 quilómetros; e o de Moçamedes com 248 quilómetros.

O Caminho de Ferro de Benguela, com 1347 quilómetros atravessa a colónia, prolongando-se para além da nossa fronteira oriental.

Em 1945, nos 2.361 quilómetros das linhas férreas angolanas, movimentaram-se 1.061.036 toneladas e foram transportados 942.500 passageiros. O tráfego ascendente foi de 130.812 toneladas e o descendente de 567.843 com um desequilíbrio máximo no Caminho de Ferro de Benguela, 62.091 e 361.561 toneladas e mínimo no Caminho de Ferro de Moçamedes, 8.791 e 19.589 toneladas.

TRANSCRIÇÕES

A *Voz da Serra*, de Seia, transcreveu integralmente em fundo o artigo «A Vila de Seia e as suas condições turísticas», publicado no n.º 1425 da nossa revista.

— Também a *Voz Portalegrense* de 21 de Junho transcreveu, com a devida referência, parte do artigo do nosso preso colaborador sr. eng.º Jayme Gallo, «Esperando a coordenação dos transportes terrestres». Agradecemos.

União Internacional

dos Caminhos de Ferro

A União Internacional dos Caminhos de Ferro reuniu em Estocolmo de 1 a 13 do mês passado. Entre outros assuntos foi discutida a coordenação do tráfego aéreo, terrestre e por caminho de ferro. Participaram nessa reunião 150 delegados de vinte países diferentes.

DOIS MODELARES ESTABELECIMENTOS DE ENSINO

Escola Comercial Portuguesa e Escola Comercial «O Profissional Moderno»

A Escola Comercial Portuguesa por Correspondência, com sede na Rua do Arsenal, 54, 3.º, fundada em 1929, é a mais completa e mais antiga organização de ensino comercial por correspondência existente em todo o Império Português. Mercê da sua organização modelar que a coloca num plano de grande categoria, podendo afirmar-se que é a única no género, possui numerosos alunos de ambos os sexos não só em Lisboa e nas províncias, como nas Ilhas, colónias e estrangeiro.

Atendendo a que nenhum empregado comercial pode conseguir melhoria de lugar e de vencimento sem possuir bons conhecimentos profissionais, esta conceituadíssima e conhecida Escola, emprega uma técnica didáctica e um sistema de lecionação que garante a aprendizagem rápida e completa aos seus alunos.

Como desdobramento da Escola Comercial por Correspondência, criou-se recentemente a Escola Comercial «O Profissional Moderno» no intuito de desenvolver e aperfeiçoar o ensino de dactilografia e da estenografia.

Em ambas as escolas segue-se uma orientação progressivamente aperfeiçoada pela longuissima experiência do seu ilustre director, o nosso amigo sr. Francisco Franco do Carmo, que, a justificar os exitos do seu método, se encontra rodeado de excelentes colaboradores.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em Espanha

Está publicado o n.º 151 referente a Março da grande revista latino-americana de transportes ferroviários *Ferrocarriles y Tranvias* dirigida pelo distinto eng.º de C. de Ferro sr. D. Vicente Olmo.

Este número da conhecida revista técnica e de divulgação, insere notáveis estudos dos eng.ºs Rafael Cart, Emílio Tobalina, Cristobal Roman, Paúl de Goyena, etc., desenvolvida reportagem sobre o VI Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro, e transcreve o artigo «Através das grandes linhas férreas internacionais» de Jorge Ramos, publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Agradecemos a amabilidade com que nos distingui a conceituada e antiga publicação madrilena

ESTE NUMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Abolição da Taxa de Velocidade

Segundo um jornal de Berne, os caminhos de ferro Federais, a partir de 1 de Janeiro de 1948 deixam de cobrar a taxa de velocidade nos seus comboios rápidos e directos, taxa que há 40 anos era aplicada em toda a Confederação Helvética. É que, acrescenta o mesmo jornal, a direcção dos caminhos de ferro compenetrou-se de que a taxa de velocidade, desconhecida na França, na Bélgica e em muitos outros países, afasta o público dos comboios rápidos e expressos e que sem os quais não é fácil fazer-se turismo.

Publicações recebidas

1.º Centenário da Escola Académica — Comemorando o 1.º Centenário do notável estabelecimento de ensino que é a Escola Académica, publicou-se agora uma interessante plaquette, de bem cuidado aspecto gráfico, com colaboração dos antigos alunos. Neste pequeno volume se faz a história da Escola Académica através de várias gerações, e em especial dos primeiros anos da sua actividade. Inúmeras gravuras ilustram o texto, cuja leitura a muitos evocará com saudade a sua juventude escolar.

Relatório e Contas do Banco de Angola — Enviado pelo Governo do Banco de Angola recebemos o Relatório e Contas daquela importante organização referente ao exercício do ano último. É um relato pormenorizado sobre o movimento económico e financeiro da província de Angola com informação muito completa acerca das principais praças e regiões daquela colónia, sua balança comercial e intercâmbio com a Metropole, restantes províncias ultramarinas e estrangeiro.

Divide-se em dois extensos capítulos, sendo o último consagrado à Posição do Banco, inserindo entre outros importantes documentos explicativos, um quadro das operações de crédito efectuadas desde 1941 a 1946 pelo grande estabelecimento bancário.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Aqui, Portugal!»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

A Ponte de Vila Franca de Xira e a valorização do Ribatejo

A velha e legítima aspiração dos vilafranquenses e de todos os ribatejanos que se interessam pelos problemas económicos da sua linda Província, vai, finalmente, transformar-se em realidade, com a construção da ponte sobre o Tejo, naquela vila progressiva.

Com data de 1 de Maio já foi publicado, pelo Ministério das Obras Públicas, o anúncio do concurso para a sua construção, devendo em 1 de Outubro deste ano ser dada a empreitada daquela ponte, que, no género, ficará sendo uma das mais importantes e curiosas da Europa.

Essa obra é capital para o desenvolvimento não só de Vila Franca de Xira, não de só do Ribatejo, mas também influirá na melhoria das condições económicas de muitas terras do Alentejo.

Com a construção ainda este ano da ponte de Vila Franca, iniciar-se-hão outras obras de muita importância, como sejam a construção da ponte da Vila Nova, entre Benavente e Salvaterra de Magos e o aterro da Várzea de Samora Correia, por onde passará, mais tarde, uma estrada magnífica.

Estamos, pois, nas vésperas de uma grande revolução económica, que, interessando particularmente Vila Franca de Xira, o Ribatejo e alguns concelhos do Alentejo, redundará em benefício da Nação.

O Ribatejo, sabem-no todos, é uma das zonas agrícolas de mais intensa cultura, é, a bem dizer, o celeiro de Lisboa. Nas suas extensas lezírias,

criam-se os gados e desenvolvem-se o arroz, o trigo e o milho, todos os géneros necessários à alimentação humana. Mas o Ribatejo está também a encaminhar as suas actividades para as grandes indústrias, sendo já numerosas e importantes as suas fábricas.

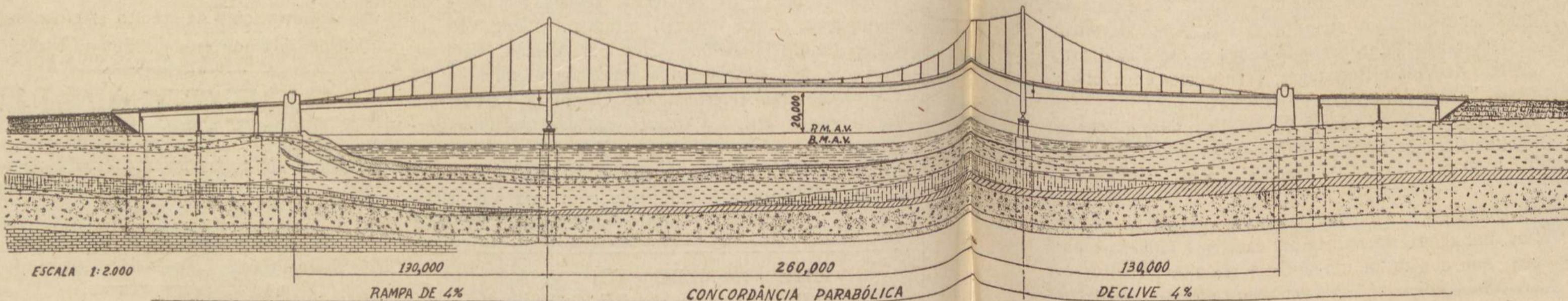
De modo que a ponte em questão vem facilitar extraordinariamente as ligações entre os vários centros produtores e tornar mais constantes as suas relações comerciais. É, em suma, a valorização de toda a terra ribatejana.

* * *

Como dissemos, a projectada ponte sobre o Tejo, que ligará Vila Franca ao Cabo, na outra margem, deve ficar no número das maiores, no seu tipo, em toda a Europa. A sua construção deve iniciar-se ainda este ano.

Agora, algumas características de maior importância. O projecto é da autoria do distinto engenheiro, sr. João Alberto Barbosa Carmona, chefe da repartição de pontes da Junta Autónoma de Estradas e a duração dos trabalhos está calculada em mil dias.

As obras a executar constam não só da construção desta ponte mas, ainda, das respectivas estradas de acesso, em ambas as margens. A ponte projectada, ficará situada a cerca de quinhentos metros da vila. A sua extensão total é aproximadamente de 700 metros.



Trata-se de uma ponte metálica, de tipo suspenso, com um vão central de 260 metros e dois laterais, de 150 metros cada, sendo continuada, nas duas margens, por viadutos, também metálicos, cada um com 60 metros de comprimento.

A largura da fachada de rolagem será de nove metros e meio, ladeada por dois passeios de um metro e meio de largo. O tabuleiro é colocado a uma cota suficientemente alta para permitir a navegação e, assim, na sua parte central ficará vinte metros acima da preamar de águas vivas. Para acesso à ponte, terão de ser construídos ramais de estrada que, devido à altura a que o tabuleiro vem a ficar, têm de ser construídos sobre aterros muito altos.

Na margem direita, os acessos cortam a estrada nacional n.º 1 (Lisboa-Porto) e o caminho de ferro da linha do Norte, tornando-se necessário, por esse motivo, construir nos locais de cruzamento, pequenos pontes sobre essas vias de comunicação.

A ligação entre a estrada nacional Lisboa-Porto e o acesso à ponte é feita por várias rampas, em curva, constituindo um nó de ligação e permitindo vencer a diferença de nível, entre a estrada e o acesso à ponte.

Na margem esquerda, os aterros vão ligar à actual estrada do Cabo, garantindo assim a ligação com o sul do País.

A grande dificuldade de execução da obra, que determinou a escolha do tipo da ponte, reside na execução das fundações, dada a natureza dos ter-

renos do leito do rio. De facto, a espessura das camadas de lodo é de tal ordem que se prevê a necessidade de descer a cerca de 45 a 50 metros, abaixo do leito do rio, para se encontrar terreno em condições de poder servir de fundação nos pilares da ponte. Assim, os dois pilares onde passa a cadeia de suspensão do tabuleiro virão a ter, desde a base até ao seu ponto mais alto, cerca de 110 metros de altura.

Para que possamos fazer uma ideia da importância e da grandeza da obra a executar, acrescentaremos que está prevista, para a sua execução, o emprêgo de cerca de 500.000 sacos de cimento, ou sejam 25 mil toneladas aproximadamente; 5.000 toneladas de perfis metálicos; e 1.500 toneladas de varão de ferro para armaduras de betão armado. O custo da obra deve ascender a algumas dezenas de milhar de contos.

Escusado será dizer que não só no concelho de Vila Franca de Xira, mas também em todo o Ribatejo a notícia da próxima construção da ponte foi recebida com a maior alegria. Com essa ponte — velha e legítima aspiração — o Ribatejo caminha a passos largos para uma maior valorização da sua agricultura e da sua indústria.

Legenda

	LÓDO BRANDO
	AREIA COM LÓDO
	LÓDO COM AREIA E CONCHAS
	LÓDO COMPACTO
	TURFAS
	LÓDO TURFOSO
	AREIA E BURGUA
	ARGILA
	AREIA
	GRÈS

O Nosso Número Especial

comemorativo da Tomada de Lisboa

mereceu da Imprensa de todo o país
as mais lisongeiras referências

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* criou, entre as revistas da especialidade um lugar inconfundível de primeiro plano, para o que contribuem a seriedade e profundezas dos estudos técnicos que todos os seus números inserem.

A aceitação deste quinzenário pelo público está bem patente na superabundante publicidade — a qual, se em muitos casos representa preocupação absorvente dos editores, neste caso equivale a sintoma dum vitalidade exuberante correspondente ao prestígio de que goza e proporcional às responsabilidades que envolvem os nomes dos seus numerosos e escolhidos colaboradores.

A propósito das festas centenárias de Lisboa, publicou, agora, a *Gazeta* um número especial dedicado à cidade e em que há a notar, além de alguns artigos substanciais de grande interesse técnico e informativo, a colaboração artística de Stuart de Carvalhais, um nome que dispensa mais comentários.

Ao director da *Gazeta* Carlos d'Ornellas felicitamos sinceramente pelo êxito de mais este número.

(De *A Voz*)

Encontra-se publicado mais um número da revista quinzenal *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é director o sr. Carlos d'Ornellas.

Este último número da excelente revista que é dedicado às festas do Centenário da Tomada de Lisboa aos Mouros, apresenta-se com magnífico aspecto gráfico. Na capa, figura em artística reprodução, a bandeira do Município de Lisboa, destacando-se, a ouro, o seu escudo.

(Do *Jornal do Comércio*)

Comemorando o 8.º centenário da tomada de Lisboa aos Moiros, publicou-se o número 1427 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, correspondente a 1 de Junho. Com um magnífico sumário e uma artística capa de Stuart esta edição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é das mais interessantes e valiosas que se tem publicado.

Agradecemos a visita, felicitando o seu director, sr. Carlos d'Ornellas, pelo seu magnífico número apresentado.

(Do diário *Democracia do Sul*, de Évora)

Vem esplendido o n.º 1427 de 1 de Junho, desta importante revista que se publica quinzenalmente em Lisboa, da qual é director, editor e proprietário o distinto jornalista Carlos d'Ornellas.

(Do *Correio de Azemeis*)

Está em publicação o n.º 1427 desta boa revista a qual se apresenta optimamente ilustrada e colaborada, dedicada às festas centenárias de Lisboa, apresentando um lindo aspecto gráfico.

(Do *Jornal de Felgueiras*)

O número desta revista, dado à publicidade no dia 1 de Junho, e que recebemos, é em especial dedicado ao Centenário da Conquista de Lisboa, focando também as belezas e a vida de várias terras do País. É um excelente *specimen* de actividades sociais e de Turismo, bem colaborado e artisticamente ilustrado. E nele põe Carlos d'Ornellas, seu ilustre Director, Editor e Proprietário, a sua bôa vontade e bom gôsto de apresentação, como turista distinto que é, como organizador e como jornalista.

(Do *Nauta*, de Ilhavo)

O ultimo número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Junho, vem consagrado às festas do 8.º centenário da Conquista de Lisboa aos Mouros.

Publica um bom artigo de Ferreira de Andrade. Noutras páginas, variada colaboração dos Srs. Coronel Alexandre Lopes Galvão, eng.º Gabriel Uriën, eng.º Américo Vieira de Castro, etc.

Na capa, belo desenho de Stuart, do escudo do Município de Lisboa.

(Do *Diário da Manhã*)

A comemoração do 8.º centenário da tomada de Lisboa aos moiros, dedicou o seu número do mês de Junho a excelente publicação *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Magnífico sob todos os aspectos, quer no gráfico ou fotográfico, a par de uma escolhida e óptima colaboração.

Ao seu ilustre director sr. Carlos d'Ornellas, apresentamos as nossas felicitações por tão belo número, com os agradecimentos pelo exemplar que nos foi oferecido.

(Do *Montemorense*)

A antiga e importante revista, que Carlos d'Ornellas dirige com superior critério, publicou um número extraordinário dedicado ao 8.º Centenário da Conquista de Lisboa, que fica sendo um excelente documentário deste memorável ano. Além da parte comemorativa insere artigos sobre o porto da Beira, Castelo de Vide e Portalegre, Transportes em Lisboa, Faro, Loulé, Albufeira, Silves, Portimão, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Espinho e as suas habituais secções.

(Do *Jornal de Abrantes*)

Dedicado às comemorações do Centenário de Lisboa, publicou esta revista um excelente número especial, que constituiu um apreciável êxito jornalístico.

(Do *Diário do Alentejo*)

Recortes sem Comentários

Contra a alta de preços

É uma verdade consoladora: os preços começaram já a descer, conforme a política preconizada pelo Ministro da Economia e aplaudida por todo o País. E coisa curiosa, não se trata já apenas da baixa dos preços oficialmente tabelados: baixam os preços em mercado livre, e faz-se já «mercado negro» ao preço das tabelas oficiais!

O Governo dá o exemplo reduzindo o preço da gazolina, de \$70 em litro, o do petrólio baixou-o para 1\$70; o das sanduiches diminuiu-o de 1\$00, as torradas passaram de 3\$50 para 2\$80, os bolos de 1\$40 para 1\$20, o da fruta sofreu uma redução de 14 %, etc.. Mas nota-se com satisfação que o comércio e a indústria estão, ao menos em parte, a seguir o exemplo do Governo. Há estabelecimentos que baixaram os seus preços de 50 %, de 10 %. Por todo o País, enfim, está a dar os resultados esperados a luta contra a alta dos preços. Citamos ao acaso notícias tiradas da imprensa diária: no mercado de Rebolledo de Vinhais «os géneros tiveram uma grande baixa: as batatas, que estavam a 30\$00 a arroba baixaram para 20\$00; o feijão, de 120\$00 baixou para 80\$00; a carne de cabrito, que se vendeu por 20\$00, vende-se agora a 10\$00; o mercado de Aguas Belas (Ferreira do Zézere) do dia 27 «esteve farto, por metade do preço que se vendia há um mês».

Noutras regiões do País, como na de Castelo Branco, há géneros vendidos em «mercado negro» ao preço das tabelas oficiais — é o caso do azeite.

Por toda a parte se desenha, se intensifica a «psicose da baixa». A população encara com extraordinária confiança o apoio e as medidas do Governo. Este procura através de todos os esforços fazer descer o custo da vida. E assim simplifica formalidades de abastecimento, procura obter abastecimentos estrangeiros, exerce enfim rigorosa vigilância sobre os que tentem sabotar esta política de benefício colectivo.

Se os acontecimentos continuarem a decorrer normal-

mente, é possível que dentro de pouco tempo tenhamos passado a época de transição da economia de guerra para a da paz e que a vida se estabilize de acordo com o poder geral de compra resultante da conjuntura o que será de grande benefício para a Nação.

(Do *Correio do Vouga*)

O comunismo fora da lei

O partido comunista no Brasil foi posto fora da lei e os seus centros encerrados.

Neles foi encontrado em abundância material de propaganda revolucionária, documentos comprovativos das relações com Moscovo e até armamento. Este facto não provocou reacção ostensiva, mas segundo um jornal do Rio de Janeiro os chefes comunistas convocaram para reuniões secretas 14 mil filiados no Distrito Federal, aos quais perguntaram se estavam dispostos a assumir o compromisso de que colaborariam nos futuros «trabalhos subterrâneos» com que se pretende continuar a acção do partido comunista dissolvido.

Apenas 400 filiados responderam afirmativamente. Os restantes 13.000 desculparam-se que tinham família.

A lição do Brasil promete generalizar-se e já está sorrindo os seus efeitos em muitas nações que tomam resoluções energicas para combater a desordem e perturbação que o comunismo põe em prática nos países onde está organizado.

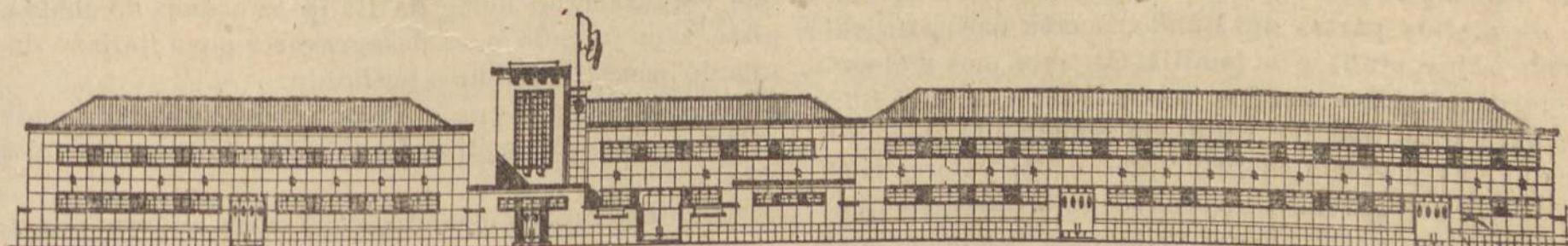
A expulsão dos ministros comunistas do governo chileno e do francês, a Grécia e a Argentina pedindo que seja considerado ilegal o partido comunista nos respectivos países, é sem dúvida sintoma real de que a lição do Brasil vai frutificando. E ainda bem.

Entre nós a sua existência está camouflada. Nas suas manifestações aparecem panfletos mudistas e dão-se coincidências flagrantes nos acontecimentos.

A agitação nos estaleiros lisboetas e a seguir a agitação nos académicos da capital, tudo mostra a execução de uma ordem que era preciso cumprir...

(De *Boa Nova*)

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/e. Dt.^o

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

GLYCOL
O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em sélos do correio, nome e morada

**G
L
Y
C
O
L**

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

mem e para a sociedade, «milhões de seres humanos continuam a viver sob a opressão e um regime despótico. Para eles nada é seguro — nem os lares, nem os bens, nem a liberdade, nem a honra — e o último raio de felicidade e o último vislumbre de coragem desfalece nos seus corações.

O veredicto da história virá a corresponder aos frutos que os acontecimentos e as deliberações produzirem nos próximos meses». Sua Santidade continuou: «As gerações futuras virão a louvar ou a condenar conforme este período marque o ponto de partida para o despertar do sentimento de fraternidade ou a progressiva descida para o pântano pestilento da discórdia e da violência, cuja lama e podridão nada podem trazer senão exaltações febris e novas e incalculáveis calamidades. Referindo-se à «extensão e à gravidade dos indescriptíveis horrores que ainda cobrem a face da Europa», o Sumo Pontífice declarou que «mesmo agora, depois desta segunda guerra mundial, podem estabelecer-se relações normais se todos os chefes das nações não deixarem perder mais uma vez as suas probabilidades, deixando-as escoar por entre os dedos. Actualmente não são poucos os que receiam que a fé na democracia tenha diminuído devido ao flagrante contraste entre a palavra democracia e as realidades concretas. Se neste momento levantámos a nossa voz não é para desanimar os homens de boa vontade nem para apoucar aquilo que já se tem feito. É apenas nosso desejo contribuir para que melhorem as actuais condições».

(Da Região de Leiria)

Foi o partido comunista que ordenou o barbáro assassinato de Mussolini. Uma acção judicial contra o chefe comunista que deu essa ordem

Dizem os franceses que os mortos passam depressa. Às vezes não é assim. O nome de Mussolini começa a ser invocado na Itália até por alguns dos que o combateram e porventura pediram a sua cabeça.

Porque a Itália revelou um abismo que a inferioriza aos olhos do mundo? Porque caiu do esplendor interno a que Mussolini a elevara? Porque caiu numa indisciplina social que pode conduzir às mais ruinosas catástrofes?

Talvez. Mas agora o nome de Mussolini surge, na boca de tantos que afirmam que «é preciso desagravar o povo italiano de uma infamia que a deshonra».

O advogado Vittorio Ambrosini, três vezes preso por autoridades anti-fascistas, apresentou no Tribunal de Roma, a acusação contra Togliatti, o chefe do partido comunista, de ter ordenado o assassinato de Mussolini, do qual foi encarregado o «Coronel Valerio».

Aquele advogado reclama que o bando de malfeiteiros que actuaram no norte da Itália às ordens do chefe comunista seja julgado para desagravar o povo italiano da infamia do assassinato que o deshonra.

Reclama mais que o Tribunal averigue para onde fora o tesouro que Mussolini levava consigo quando foi assassinado.

Que tenebrosos meandros não deixa antever esta denúncia judicial!

O que seria o mundo com estes bandos ao leme do seu governo!

(De A Guarda)

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 126, II série, de 2 de Junho, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que a representação oficial ao Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que se reunirá em Lucerna de 23 a 28 de Junho do corrente ano, seja assim constituída :

Engenheiro Raul da Costa Couvreur, presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e membro da Comissão Permanente da Associação Internacional daquele Congresso.

Engenheiro António de Oliveira Valença, presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro.

Engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha, chefe de repartição.

Engenheiro Mário Dias Trigo, chefe de repartição.

Engenheiro Diogo Neff Sobral, chefe de repartição.

Os encargos com o pagamento de ajudas de custo a abonar aos congressistas serão satisfeitos pela dotação do capítulo 3.º, artigo 10.º, n.º 7), do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o corrente ano económico.

O «Diário do Governo», n.º 134, II série, de 12 de Junho, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 1.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a importância de 818.784\$20.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 1.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a importância de 606.608\$25.

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

E M 1 9 4 6

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra
Estabeleceu assim o seu «record» do
movimento industrial e comercial desde
— a fundação da Empresa —

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO

O «Diário do Governo», n.º 136, II série, de 14 de Junho, publica o seguinte:

No impedimento dos membros da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e Diogo Neff Sobral, que em missão oficial de serviço público, terão de assistir à 14.ª sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, a reunir em Lucerna no corrente mês, e enquanto durar o cumprimento daquela missão, nomeio, nos termos do § 2.º da base 16.ª do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 13.260, de 9 de Março de 1927, e em harmonia com o artigo 10.º do regulamento anexo ao decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, como presidente da referida comissão administrativa o engenheiro chefe da 1.ª Repartição, Luiz da Costa.

Em aditamento à publicação feita no «Diário do Governo» n.º 41, 2.ª série, de 20 de Fevereiro do corrente ano, para os devidos efeitos se publica que José Maria Marques de Sousa e João de Matos, recentemente contratados para o lugar de serventes do quadro permanente desta Direcção Geral, igualmente têm direito ao abono de horas extraordinárias, com referência ao ano económico em decurso, e por conta da mesma verba, conforme autorização concedida por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 12 do corrente.

Para os devidos efeitos se declara que pela licença de 90 dias sem vencimento concedida por despacho ministerial de 3 do corrente ao terceiro oficial Manuel Marques de Barros e publicada no «Diário do Governo» n.º 132, 2.ª série, de 9, são devidos emolumentos, nos termos da tabela anexa ao decreto n.º 9.605.

O «Diário do Governo», n.º 112, II série, de 16 de Maio, 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 5 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada a redacção do artigo 4.º da mesma tarifa, de modo a não ser permitida a aceitação de telegramas com endereço telegráfico.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL

O «Diário do Governo», n.º 115, II série, de 20 de Maio, 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 8 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias ao apeadeiro de Vila Fernando, situado ao quilómetro 216,894 da linha férrea da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 119, II série, de 24 de Maio, 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 13 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor nas linhas da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, a determinadas mercadorias da 1.ª classe da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 121, II série, de 27 de Maio, 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 artigo 16.º do regulamento para a polícia e exploração dos caminhos de ferro, aprovado por decreto de 11 de Abril de 1868, foi aprovado, em conformidade com o despacho de 29 de Abril último de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando que, até aviso em contrário, o serviço de passageiros nas linhas de Santa Comba Dão a Viseu e de Tua a Bragança passa a ser feito em 1.ª e 3.ª classes.

O «Diário do Governo», n.º 122, II série, de 28 de Maio, 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 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor na linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a determinadas mercadorias da 2.ª classe da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 123, II série, de 29 de Maio, 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, com alterações, por despacho de 20 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é facultada a inscrição para a compra antecipada de bilhetes durante o prazo de 15 dias anteriores à realização do combóio.

O «Diário do Governo», n.º 124, II série, de 30 de Maio, 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 21 do corrente mês desta Direcção Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual a taxa estabelecida para a pesagem de carros de carga na báscula existente na estação de Lisboa-Rego, e que actualmente é de \$50 por cada fracção indivisível de 500 quilogramas de peso de carga, é substituída pela de 1\$00 por cada fracção indivisível de 1:000 quilogramas.

O «Diário do Governo», n.º 127, II série, de 3 de Junho 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 27 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de tarifa de licenças para a ocupação de terrenos dentro do recinto das estações para depósito de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinada a vigorar em todas as linhas férreas actualmente exploradas pela referida Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 129, II série, de 5 de Junho, 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 27 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor na linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a determinadas mercadorias da 2.ª, 3.ª e 4.ª classes da tarifa geral de transportes.

O «Diário do Governo», n.º 130, 2.ª série, de 6 de Junho, 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 desta Direcção Geral de 29 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a regular em todas as linhas actualmente exploradas pela referida Companhia o transporte de árvores de fruto de viveiro, com torrão, para plantar.

O «Diário do Governo», n.º 132, II série, de 9 de Junho, 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 desta Direcção Geral de 29 do corrente mês o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso A. n.º 153, de 6 de Junho de 1944, em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro Mar, que concede a isenção das taxas previstas no artigo 4.º da tarifa de despesas acessórias para cargas e descargas fóra dos re-

cintos apropriados das estações, quando se trate de remessas constituidas por lenhas e toros de eucalipto ou de pinho nacional destinadas a Carvoeiro e procedentes de determinados pontos da linha do Vouga.

O «Diário do Governo», n.º 134, II série, de 12 de Junho, 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 3 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor na linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são eliminadas as zonas F e O previstas na mesma classificação, em que se aplicam preços especiais, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, ao transporte de cal e pedra de cal procedentes da Figueira da Foz e destinadas à Pampilhosa e de lenhas procedentes da Pampilhosa e além e destinadas à Figueira da Foz.

O «Diário do Governo», n.º 122, II série, de 28 de Maio, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção dos trabalhos da empreitada n.º 59, de vários trabalhos complementares da variante de Beja, de que é adjudicatário José Pinto Caeiro, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 124, II série, de 30 de Maio, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 29 de Abril do corrente ano, adjudicar a José Dinis da Silva a empreitada n.º 83, de construção de um dormitório para pessoal de exploração e duas moradias na estação de Portimão, pela importância de 270.378\$00, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 138, II série de 17 de Junho, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, louvar o vogal secretário da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, Dr. João de Matos Rodrigues, pelos relevantes serviços prestados, desde 11 de Março de 1933 até ao presente, na qualidade de presidente da comissão administrativa do Fundo de assistência e dos sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, quer pela forma inteligente e criteriosa como orientou a administração dos seus fundos, quer pelo cuidado, zelo e especial atenção que sempre lhe mereceram os casos de assistência sujeitos à sua apreciação e resolução.



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefone em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMERICA BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8553 — 2 8552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551

SAPEM

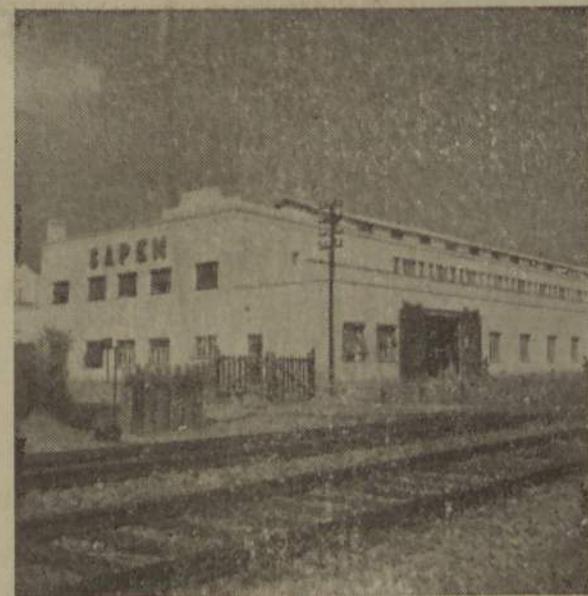
Sociedade Anónima PORTUGUESA de Embalagens Metálicas

SEDE:

Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c, dt.

FÁBRICA:

Povoa de Santa Iria — Telefone Povoa 1
End. Teleg. «FUTS»



BIDONS

RADIADORES (para aquecimento central)

DEPÓSITOS

CARROS DE MÃO

PÁS

MESAS METÁLICAS



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

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

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