

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, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1448

16—ABRIL—1948

ANO LX

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 Africa (ano) 72\$00. Números
atrazados 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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª 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 GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

A electrificação das vias férreas e a nacionalização da energia eléctrica em Portugal	275
Caminhos de Ferro da Itália	276
Os Caminhos de Ferro Suíços, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	279
A modernização da Estação do Rossio	281
Há 50 anos	281
Linhas electrificadas portuguesas.	281
Viagens e Transportes	281
Jardim Zoológico de Lisboa.	281
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	282
As Caldas da Rainha vão pedir ao Governo a construção de uma linha férrea.	282
Linhas Portuguesas	282
Gazetas	283
Curiosidades e distrações da Gazeta.	284
Feira Internacional de Bruxelas	286
Sociedade de Geografia de Lisboa	286
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	287
Estação de Beja	287
Publicações recebidas	287
Imprensa	287
Parte Oficial	288

A electrificação das vias férreas

e a nacionalização da energia eléctrica em Portugal

ESCLARECIMENTO NECESSÁRIO

O engenheiro civil, sr. Américo A. Vieira de Castro, que já fez parte, durante largos anos, do número dos nossos colaboradores, publicou recentemente, no Porto, um opúsculo com o título: «A electrificação das vias férreas e a nacionalização da energia eléctrica em Portugal» e os ub-título: «Números e factos».

Nesse opúsculo o sr. engenheiro Américo A. Vieira de Castro mantém os seus pontos de vista no referente à electrificação das linhas férreas, já expostos, por ele mesmo, em alguns artigos publicados nas nossas colunas e que mereceram, na altura da sua inserção, a controvérsia de alguns dos nossos colaboradores. A discussão tomou calor sem, aliás, exceder os limites da cortezia jornalística que sempre desejamos seja observada, e em dado momento, ao enviar-nos o seu último artigo, de réplica, a um dos contendores, o sr. Américo A. Vieira de Castro escreveu, no final, esta frase: *Só merecem resposta os autores correctos e documentados*, exigindo que ela fosse composta em tipo negro.

Entendendo nós que essa frase, assim destacada no texto, poderia ofender, não apenas o colaborador visado, mas todos quantos nos honram com a sua colaboração ilustre e desinteressada, pedimos-lhe, por telegrama, o favor de retirar do artigo aquela frase, que achavamos ofensiva. Em resposta o sr. eng.º Vieira de Castro enviou-nos, também em telegrama, o seguinte:

«Não autorizo publicação artigo deturpado. Rotas relações fui ofendido sem ofender ninguém e negado direito desfôrço Vieira de Castro.»

Como, ao contrário de muitas pessoas que conhecemos de perto, não fervemos

em pouca água, pois gostamos de proceder sempre com calma, enviámos novo telegrama ao sr. Vieira de Castro solicitando-lhe o favor, já que insistia na publicação daquela frase, que, ao menos, ela fosse compostá no mesmo tipo do texto e não em tipo negro.

Nova resposta, também em telegrama:

Não concordo — Vieira de Castro.

Não podíamos aceitar uma imposição dessa natureza, quando, como os leitores estão vendo, tínhamos precedido razoavelmente. E, por isso, e nada mais, deixámos de publicar o último artigo do sr. Vieira de Castro.

Recordamos estes factos perante os leitores, em vista do autor do referido opúsculo afirmar, a páginas 5, que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se «recusara a publicar a sua resposta e que nós não apreciamos o trabalho assíduo e desinteressado dos seus colaboradores». Foi com mágoa e surpresa que lemos essa afirmação. Na direcção e gerência desta revista, procuramos sempre honrar as normas de cortezia e hospitalidade que são tradicionais nestas colunas, velhas de sessenta anos, e onde têm colaborado muitas das mais insignes figuras da engenharia portuguesa e estrangeira.

Lamentamos apenas que o sr. A. Vieira de Castro não quisesse vêr no pedido que lhe havíamos feito cortezmente o desejo de não ofender todos os nossos velhos e queridos colaboradores, que, também desinteressadamente, trabalham connosco nesta missão de velar pela economia dos caminhos de ferro e pela economia da Nação.

Feito este esclarecimento nada mais temos a dizer acerca do opúsculo e do procedimento injusto do seu respectivo autor.



Um aspecto do interior da Estação de Milão

Caminhos de Ferro da Itália

Pelo DR. BRUNO BONOTTO

Os caminhos de ferro são os nervos de uma nação. Nos nossos dias já não se poderia conceber a vida de um país sem esse meio de comunicação. É a obra que se coloca à frente de todos trabalhos públicos — há mais de um século, em todas as nações.

Os caminhos de ferro na Itália perfaziam, antes da guerra, cerca de 17.000 quilómetros de rede. Mas a guerra, em poucos anos, de tal modo os destruiu que, praticamente, tornou inexistente o trabalho aturado de um século.

Na primavera de 1945, encontravam-se destruídos (para citar alguns dados) mais de quarenta por cento das linhas férreas e grande parte das suas 3.275 pontes de ferro e das suas 10.894 pontes de pedra. Nada menos de 10 mil construções destruídas: estações, oficinas e casas do pessoal ferroviário. Quanto ao material circulante a devastação foi incomparavelmente maior: de cerca de sete mil carruagens para passageiros, apenas ficaram mil em bom estado e dos 127 mil vagões de mercadorias só um quinto estava em condições de prestar serviço.

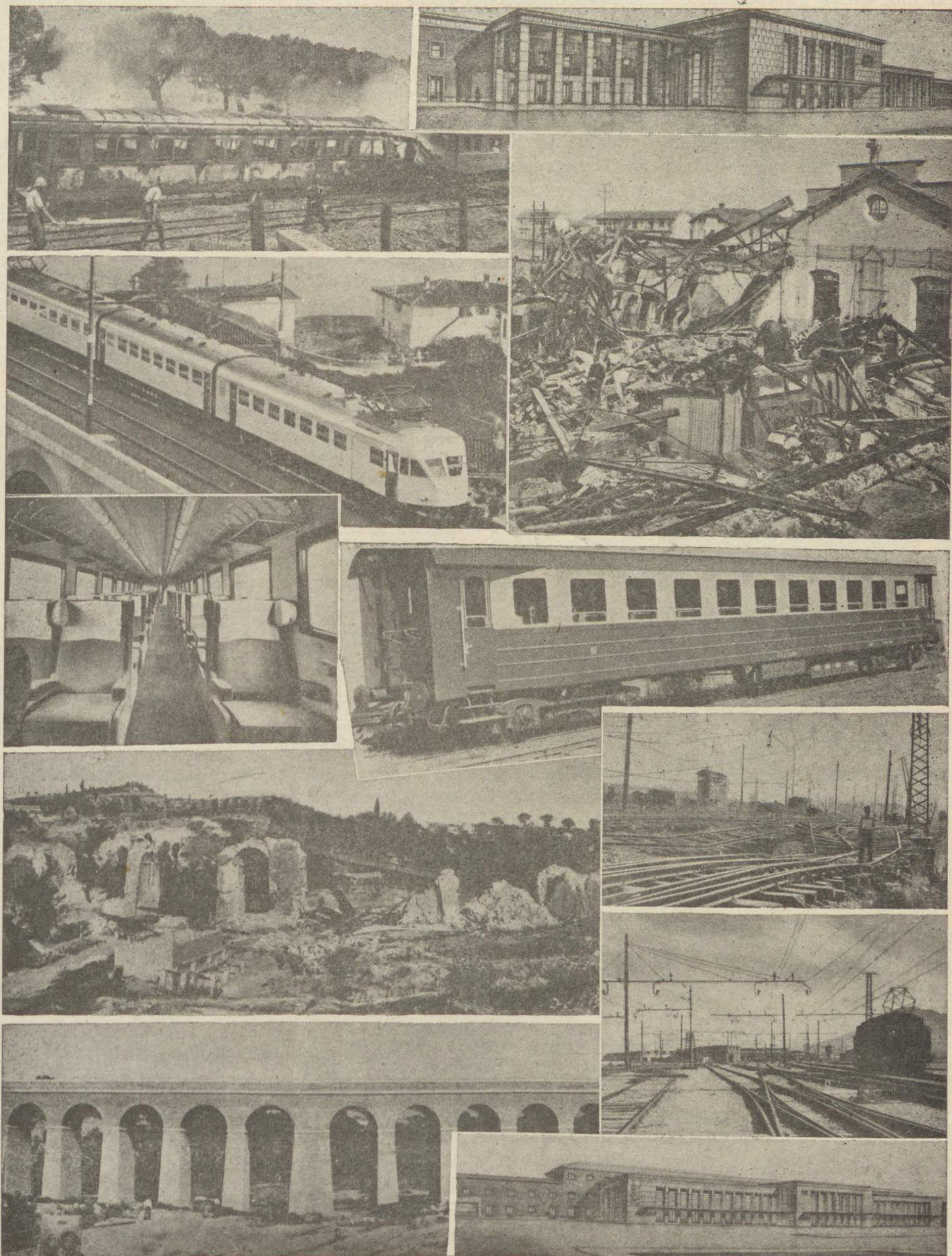
Deve-se aos «Ferrovie dello Stato», que admi-

nistram os caminhos de ferro da Itália, o milagre da ressurreição desse serviço público.

Com a colaboração inteligente dos industriais italianos e a dedicação de duzentos mil operários e empregados dos caminhos de ferro, mal vestidos e mal alimentados, durante um longo período de privações, os «Ferrovie dello Stato» conseguiram, com efeito, normalizar os serviços ferroviários. Já em 1946 se podia viajar bem novamente, encontrando-se então reconstruídos 15 mil quilómetros de via. O número de passageiros, ou melhor, de bilhetes, atingiu 133 milhões.

Em 1947, os caminhos de ferro italianos tinham retomado a posição normal, viajando-se com todo o antigo conforto, sendo dignas de registo a regularidade, a frequência e a rapidez dos combóios. Não satisfeitos com a normalização dos seus serviços, os caminhos de ferro italianos procuram, com uma técnica mais racional, satisfazer por completo as exigências modernas. Dentro de pouco a Itália terá uma rede totalmente melhorada e renovada.

No que se refere a construções em alvenaria (pontes e viadutos) os italianos que colaboraram



Reproduzimos, nesta página, alguns aspectos curiosos dos caminhos de ferro italianos, durante a guerra, em que foram quase totalmente destruídos, e após a conflagração, em que os italianos deram uma prova cabal da sua capacidade de trabalho e de patriotismo, pois, em pouco menos de dois anos, reconstruíram pontes, edificaram novas e magníficas estações e renovaram todo o material circulante. É um contraste flagrante, honroso para o brio italiano. Os caminhos de ferro são o nervo e o sangue de uma nação, e a Itália, sem a reconstituição das suas linhas férreas, não poderia, tão facilmente como o está fazendo, renovar a sua economia

em numerosos e importantes trabalhos no género no mundo inteiro, reconstruíram quase tudo no seu próprio território e nas melhores condições de arte, estética e técnica. O mesmo se poderia dizer dos trabalhos de ordem metalúrgica, se não dependessem em grande parte da falta de ferro, no país; todavia, repararam-se as pontes de ferro de modo que, temporariamente, permitem o regular funcionamento dos combóios em todas as redes. Devido a isso, dos 16.981 quilómetros de via que a Itália possuía em 1938, funcionavam perfeitamente 15.786 em Julho de 1947. Ao mesmo tempo, enriqueceu-se a dotação de material circulante: 4.116 locomotivas contra as 4.230 de 1938: 5.182 carruagens de passageiros contra as 6.922 daquela mesma data e 118-849 vagons de mercadorias contra as 126.916.

Pouco tempo passado sobre o final do último grande conflito, os combóios italianos que se encontravam quase totalmente paralisados, retomaram o ritmo normal, como um jovem organismo que se restabelece milagrosamente de uma ferida mortal.

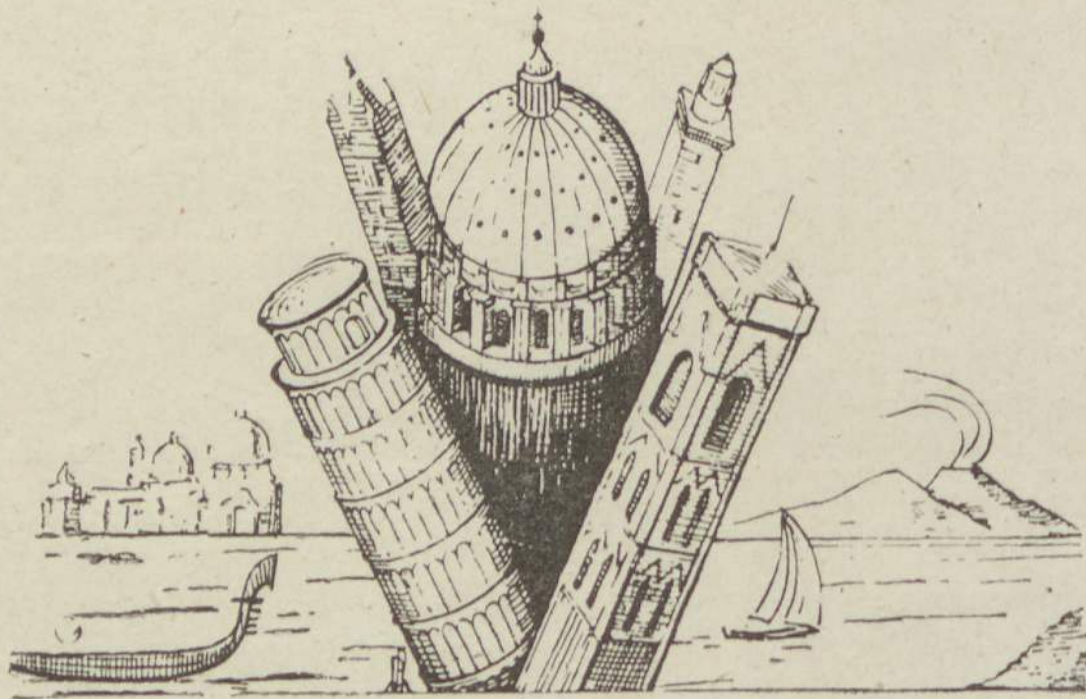
Hoje, viaja-se magnificamente na Itália. As pró-

prias carruagens de terceira classe têm o aspecto e o conforto das antigas 2.^{as}. Os combóios são rápidos e regulares. Os combóios eléctricos chegaram a atingir a velocidade horária de 165 quilómetros na linha Roma-Nápoles.

Os turistas estrangeiros, particularmente habituados aos percursos internacionais e que, por isso, sabem apreciar o conforto de um meio de transporte, são excelentes testemunhas das condições perfeitas que, actualmente, os combóios italianos oferecem, pois que se contam por centenas de milhares os turistas que percorreram a Itália em 1947, estando anunciado para 1948 maior número de visitantes.

Em Julho de 1947 os caminhos de ferro italianos tinham vendido 16.854.000 bilhetes, quando a média mensal de 1938 não ia além de 9.100.000.

Os trabalhos realizados pelos caminhos de ferro italianos nestes dois últimos anos são, sem dúvida, uma das obras mais positivas da Europa, no período de reconstrução, depois da guerra; uma obra que por si só demonstra as grandes capacidades de trabalho e de recuperação do povo italiano.



Os Caminhos de Ferro Suíços

P e l o D R . B U S Q U E T S D E A G U I L A R

IV

História

(Continuação)

FICOU explicado no artigo anterior como a Suíça admitiu o princípio da existência de empresas ferroviárias, sistema preferível, mas deve-se notar que houve excesso de companhias e dada a exiguidade do território helvético, a extensão de cada rede era restrita, com detrimento dos rendimentos necessários, resultando daí uma série de caminhos de ferro regionais com abundância de administrações e funcionários, e prejuízo para o público. Preferível teria sido uma só companhia, porém, dadas as ideias da época contrárias a esse sistema, distribuíram-se zonas grandes a cada empresa, permitindo uma exploração lucrativa.

Durante o primeiro período (1847 a 1902) desenvolveu-se rapidamente a via férrea, existindo em 1850 uma rede de 650 km., que atingiu 1.300 km. em 1864, ligando-se centros principais, embora o traçado fosse por vezes defeituoso, pois como a Suíça possuía uma rede rodoviária quando se iniciaram os caminhos de ferro, ao contrário do que aconteceu em Portugal, os engenheiros preocuparam-se em que as linhas férreas seguissem a directriz das estradas, esforçando-se também por estabelecer ligação com as linhas de navegação dos lagos, o que era acertado.

Os caminhos de ferro alpinos, com razão célebres em todo o mundo, nos quais ficou demonstrada a perícia dos engenheiros suíços, começaram a ser construídos a partir de 1870, havendo três projectos para as passagens oriental, central e ocidental. Apenas a travessia de São Gotardo provocou interesse na Itália e Alemanha para o comércio em trânsito, constituindo a mais notável realização deste período e abrindo-se à exploração em 1882. As dificuldades financeiras das companhias determinaram a primeira intervenção do Estado, subvencionando a construção desta linha.

Inaugurou-se em 1871 o primeiro caminho de ferro de montanha de Vitznau a Rigi-Staffel, datando de 1873 a primeira via estreita de Lausana a Echallens, e a rede dos caminhos de ferro alcançou a extensão de 2730 km. em 1885.

Apareceu lentamente a legislação ferroviária, devido ao receio do Estado em intervir, surgindo a primeira lei em 28 de Julho de 1852, seguindo-se a de 1872, outra acerca da contabilidade em 1896 para em 1896 determinar-se o resgate.

A construção dos caminhos de ferro suíços custou quantias mais elevadas que noutros países, devido à estrutura do terreno, obras de arte numerosas como pontes e túneis, muros de protecção contra as avalanches, estações muito próximas ocasionadas pela densidade populacional, porém o desejo de triunfar levou a empregarem-se os capitais necessários, determinando uma rede extensa e completa para o serviço da nação. De princípio, tanto a Confederação como os cantões, preferiram não financiar, auxiliando com a cedência de terrenos e materiais de construção; mais tarde é que subscreveram com acções e obrigações, garantias de juro e isenção de todos os impostos. O capital obtido dos particulares não foi apenas de origem suíça, mas muitos bancos estrangeiros participaram, como franceses, italianos, ingleses e alemães. A linha de São Gotardo ⁽¹⁾ originou uma das maiores participações de capital estrangeiro que se deu na Suíça. O capital accionista de 34 milhões de francos e o capital obrigacionista de 68 milhões de francos, num total de 102 milhões, devia, segundo o plano financeiro de 10 de Outubro de 1871, ser tomado firme por um grupo suíço, sendo o Caminho de Ferro Central e do Nordeste com 18 milhões e os bancos com 16 milhões, por um grupo de bancos italianos e por um grupo de bancos alemães à razão de um terço cada, ou sejam 34 milhões por grupo. A estas quantias acrescentavam-se as subvenções suíças, alemãs e italianas.

O primeiro período da história dos caminhos de ferro suíços terminou com o resgate em 1902, devido a uma importante campanha conduzida com rara perícia e persistência digna de estudo, embora, como já afirmei, não seja partidário do estatismo, parecendo-me antes preferível a concentração das principais linhas numa companhia, porém, seguiu-se antes o sistema de se criarem os Caminhos de Ferro Federais.

O resgate ⁽²⁾ fora já defendido no início da actividade ferroviária suíça, triunfando em 1852 a doutrina das empresas privadas, porém a Confederação tentou

assegurar o direito do resgate na proposta de 27 de Junho de 1857 submetida à Assembleia Federal, pelo Conselho Federal, na qual se dizia ser desejável em princípio o resgate, mas a Assembleia não concordou. Em 1862 a imprensa levantou a discussão, devido a um livro publicado pelo Presidente da Confederação J. Stampfe defendendo o resgate e encontrando partidários entre vários políticos, conseguindo pela lei de 23 de Dezembro de 1872 que antes de 1 de Maio de 1883 se devia decidir acerca do direito de resgate que as concessões das diversas empresas autorizavam em 1 de Maio de 1888. A despesa a efectuar com a nacionalização dos caminhos de ferro obrigou a Confederação a desistir, passando mesmo a umas negociações amistosas para o resgate da Companhia do Nordeste, pois, apesar da sua má situação financeira, coisa alguma se conseguiu. Devido à acção de Emílio Wilti, conselheiro federal e entusiasta partidário do resgate, tentou-se a nacionalização da Central Suíça, mas o referendo de 6 de Dezembro de 1891, por 289.406 votos contra 130.729 favoráveis, rejeitou o resgate, provocando a demissão de Wilti.

Após uma campanha tenaz, para o que contribuiu também a má administração das companhias, o resgate foi aprovado pelo referendo de 20 de Fevereiro de 1898, por 386.634 votos a favor contra 187.718, desaparecendo as cinco principais empresas e tomando a Confederação conta desses caminhos de ferro em 1 de Janeiro de 1902 com a designação de Caminhos de Ferro Federais, triunfando assim uma luta de meio século.

Os partidários da nacionalização projectavam efectuar lentamente o resgate de todas as linhas férreas, porém, com o tempo, triunfou o bom senso peculiar da nação suíça, e hoje ninguém defende esse princípio, não se resgatando nenhuma das empresas existentes, e, antes, a lei de 1944, que determinou a fase actual, tornou os Caminhos de Ferro Federais mais uma empresa do Estado, do que um serviço público de administração directa.

(1) «Le centenaire des Chemins de Fer Suisses», Lausana, 1947, pág. 90.

(2) Ernst Mathys, «Les Chemins de Fer Suisses au cours d'un siècle», Berne, 1943, pág. 229 a 236.



A modernização da Estação do Rossio

Inauguraram-se há dias as novas instalações do pavimento térreo da Estação do Rossio. Não há dúvida de que o aspecto da Estação Central de Lisboa melhorou consideravelmente. A sua transformação foi radical. Desapareceu o antigo despacho de bagagens para dar lugar á «Secção de Informações» decorada com um magnífico painel, em que figuram monumentos de Portugal e trajos característicos.

Em breve serão inaugurados novos melhoramentos, como os elevadores, que serão mais rápidos e em maior número, e uma nova escadaria

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Abril de 1898)

Nova industria

Os srs. Campos & Moraes, proprietarios da grande fabrica «A Constructora», do Porto, mandaram-nos uma copia da sua exposição com que requereram ha tempos a patente de introdução da nova industria para o fabrico de material de caminhos de ferro destinado ao transporte de passageiros e mercadorias, empregando, quer meios manuaes, quer mechanicos, accionados por qualquer natureza de motor.

A remessa d'este documento á nossa Redacção tem por fim demonstrar-nos que, ao contrario do que fariam suppôr os extractos do pedido que viram publicos, aquella firma, ao pedir esta patente, não attentou contra direitos adquiridos pelas officinas privativas das nossas linhas ferreas, que já têm fabricado algum material daquelle genero.

Com effeito, os srs. Campos & Moraes resalvam este ponto, isto é, segundo as proprias phrases do requerimento, os solicitantes «não pretendem que a patente que solicitam affecte de qualquer maneira os interesses, tanto dos caminhos de ferro já existentes como os de quaesquer outros que venham a estabelecer-se de futuro, com officinas de reparação e mesmo de construcção privativas».

Isto põe a questão em pé absolutamente differente do que se nos afigurava e a outros jornaes que combateram a concessão como attentatoria de direitos adquiridos; e tão differentes que se vê que os srs. Campos & Moraes se propunham, bem pelo contrario, prestando um serviço á nossa industria constructora, offerecer um novo mercado ás administrações de vias ferreas para a aquisição do material que não possam ou não queiram construir nas suas officinas.

Linhas electrificadas portuguezas

A Sociedade Estoril fez recentemente uma importante encomenda á firma britânica General Electric C.^o, para material circulante eléctrico de 1.500 volts para o tráfego das suas linhas entre Lisboa e Cascais.

Esta encomenda foi tomada em face da intensa concorrência dos fabricantes continentais e é, além disso, a primeira encomenda de material circulante eléctrico feita a uma firma britânica por caminhos de ferro portuguezes. O contrato inclui carruagens-motoras, atreladas e uma locomotiva. As carruagens, inteiramente construidas de aço, são montadas sobre dois bogies de dois eixos, e as carruagens-motoras são equipadas com 4 motores de 140 cavalos, auto-ventilados, para corrente contínua, controlados por um sistema electro-pneumático. As partes mecânicas e a caixa das carruagens serão construidas pela Cravens Railway Carriage and Wagon C.^o, Ltd., de Sheffield. A loc. motiva, de 51 tons. e 50 milhas horárias, foi encomendada para tráfego misto e a sua parte mecânica será construida pela North British Locomotive C.^o, Ltd., de Glasgow. Do tipo «duplo bogie», terá 4 motores de 240 cavalos para corrente contínua, com ventilação forçada.

Viagens e Transportes

Linha de Sintra

Devem entrar brevemente em serviço, na linha de Sintra, sessenta carruagens metálicas, que a C. P. encomendou na Suíça.

Como se sabe, em futuro próximo a linha de Sintra será electrificada. Já está concluida a terraplanagem do Ramal Cacém-Sintra, que permitirá o assentamento da via dupla e encontra-se em construcção, para o mesmo fim, um túnel nas proximidades de Sintra.

Jardim Zoológico de Lisboa

O admirável Parque das Laranjeiras regista de dia para dia novos e importantes melhoramentos. Acabamos de visitar, a convite do illustre Conselho de Administração do Jardim Zoológico, o magnífico palco, onde, no próximo verão, serão effectuados espectáculos nocturnos ao ar livre, e os locais onde, dentro de meses, ficarão instalados, em Palácio próprio, os chimpanzés.

No próximo número, mais espaçadamente, nos referiremos aos mais recentes melhoramentos do Jardim Zoológico, verdadeira sala de visitas de Lisboa.



Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua tradicional Festa de Confraternização realiza-se, este ano, no Entroncamento, no domingo 2 de Maio

Sob a presidência do sr. general Raúl Esteves, seu comandante, os oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionários a França, em 1917, realizam, no Entroncamento, no dia 2 de Maio, a sua Festa Anual de Confraternização com um banquete comemorativo do 29.º aniversário do seu regresso a Portugal.

No Entroncamento, os ferroviários preparam-lhes uma grande recepção, a que se associará a Banda de Música dos Escuteiros daquela próspera e importante vila, com um concerto no Jardim-Parque, das 11 às 12,30 horas. Nesse mesmo local, a banda do Ateneu Ferroviário, que acompanha os antigos combatentes, realiza também um concerto das 17 às 18,30 horas.

O banquete, para o qual já se inscreveram numerosos combatentes, efectua-se na magnífica sala da Cantina dos Ferroviários, que, para o efeito, vai ser artisticamente engalanada.

A C. P. autorizou que possam viajar nos comboios rápidos n.º 51 e 56 dos dias 1 e 2 de Maio, em qualquer percurso, entre Lisboa e Porto, todos os combatentes ferroviários do activo ou reformados, seja qual for a sua categoria, portadores de passe ou bilhete para trânsito gratuito, tendo sido feita igual concessão aos que, por serem de família de ferroviários, viajem também com bilhete para trânsito gratuito.

Os combatentes vindo do Sul podem tomar, na estação do Rossio, no próprio domingo, 2 de Maio, o comboio n.º 1, que parte às 6,58 e chega ao Entroncamento às 9,43 ou ainda o comboio rápido n.º 51, que parte às 8,40, último que pode ser utilizado e no qual segue o sr. general Raúl Esteves.

As Caldas da Rainha

vão pedir ao Governo a construção
de uma linha férrea

SOB a presidência do sr. dr. Afonso Zúquete, chefe do distrito de Leiria, efectuou-se, na sala das sessões da Câmara Municipal das Caldas da Rainha, na noite de 14 de Março, uma reunião que teve por objectivo o estudo de uma representação a enviar ao Governo sobre a construção da linha férrea transversal, que parte do Vale de Santarém, ligando o Norte com o Oeste, pelo prolongamento da linha de Rio Maior a Peniche.

Assistiram a esta reunião os presidentes das Câmaras Municipais das Caldas, de Rio Maior, de Óbidos, Alcobaça, Peniche e Bombarral, representantes dos Grémios da Lavoura, do Comércio, da União Nacional, da Casa do Distrito de Leiria e da Comissão de Turismo das Caldas, e os deputados, pelo distrito de Leiria, srs. drs. Manuel Ribeiro Ferreira, Figueiroa Rego, Colares Pereira, Magalhães Pessoa e Mário de Aguiar.

Foi nomeada uma comissão, composta pelos srs. dr. Augusto Saudade e Silva, presidente do Município das Caldas, Major Justino Moreira, presidente do Município de Obidos e dr. Laureano dos Santos, para apresentar na nova sessão, que se realiza no dia 3 de Abril, a redacção da referida representação.

Linhas portuguesas

Na linha da Beira Alta inaugurou-se uma nova ponte

No dia 27 de Março inaugurou-se a ponte sobre o Côa, do caminho de ferro da Beira Alta, situada ao quilómetro 238,200, entre as estações de Noemi e Freineda.

Esta ponte mede 238 metros de comprimento e a sua altura máxima atinge 60 metros, tendo o arco central 38 metros. Os trabalhos de construção foram confiados ao sr. engenheiro Mello Gouveia.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Dois filmes nacionais».
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Casa cercada».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

AO DISPÔR DE V.ª EX.ª
Qualidade — Bom gosto — Modicidade de preços

T O R R O A I S

RELOGIOS, JOIAS, PRATAS E OURO

123 — Rua da Prata — 131

LISBOA

Telefone 2 4210

GAZETAS

IV

GAZETAS PORTUGUEAS

“PUBLICAMOS o seguinte additamento, que nos foi remetido, acerca do artigo que publicámos sobre a origem das Gazetas portuguezas no n.º 28 do «Panorama».

Tendo-me chegado à mão uma collecção de gazetas semelhante á que serviu de base ao artigo do Panorama, traçára publicar algumas reflexões sobre este objecto. E se bem que o meu trabalho seria muito inferior a tão bem acabado artigo, todavia sempre me animo a fazer-lhe um pequeno additamento.

A collecção, que tenho á vista, pertence á bibliotheca publica de Evora, e era do convento dos Capuchos do Bosque em Borba. Está encadernada em pasta de pergaminho, e fórma um vol. reunida com varias «relações» avulsas e especiaes de successos do tempo. E' este vol. numerado com letra de mão, e começam nelle as gazetas a folha 142. São 20 gazetas, a 1.ª de Novembro de 1641, e a ultima de Julho e Agosto de 1644. Esta coincidência d'identidade da 1.ª Gazeta em uma e outra collecção corrobora a suspeita já vehemente a que por varias razões foi levado o A. do artigo, de que fosse também a 1.ª que saiu em Portugal.

Estas publicações, como nota o artigo, eram mensaes, e ás vezes saiam duas por mez. Eu só accrescentarei que outras vezes, eram dois mezes

comprehendidos n'uma só Gazeta, como as de Julho e Agosto de 1644, e nem por isso passavam de seis folhas, que communmente tinham.

Estas Gazetas eram, como outro qualquer impresso, sujeitas ás censuras e licenças do costume; e nada indica que fossem verdadeiramente «officiaes»; antes o dizer dos seus artigos deixa ver que o redactor colhia as noticias donde melhor podia, como qualquer outro jornalista particular, arredado dos segredos de gabinete. Em satisfação do que affirmo porei por extenso os dois seguintes artigos.

= Veio Frei Diniz de Alencastre, a quem el Rey nosso Senhor havia mandado ás partes do Norte; & não se sabe a que foy, mas presume-se que effeituou tudo com a felicidade, que se esperava de hum sugeito, em quem concorrem tão soberana qualidade, & partes tão superiores. = «Gaz. de Novembro de 1641».

= Fez el Rey nosso Senhor mercê a hum bisneto de Bandarra de huã Capella com que se pode sustentar sufficientemente. = «Gazeta de Mayo de 1642».

Publicado a páginas n.º 133 do n.º 52 do Panorama de 28 de Abril de 1838.

V

GAZETA DA CHINA

ENTRE as cousa notaveis da China, uma das mais curiosas é uma gazeta diaria que se publica em Pekim. Limita-se este papel a dar relação de negocios domesticos, principalmente da boa ou má administração dos magistrados; mas a circunstancia mais digna de se mencionar a respeito deste periodico e que se os redactores affirmarem por certo o que é duvidoso, escreverem de má fé alguma falsidade, ou fizerem

alguns commentos aos successos que narraram, teem pena de morte.

No anno de 1726 foram justicados dois redactores por haverem publicado embustes.

Se cá pela Europa se promulgasse esta lei, quantos periodicos haveria dentro de 15 dias.

(Publicado a páginas 352 do N.º 79 do «Panorama» de 10 de Novembro 1838).

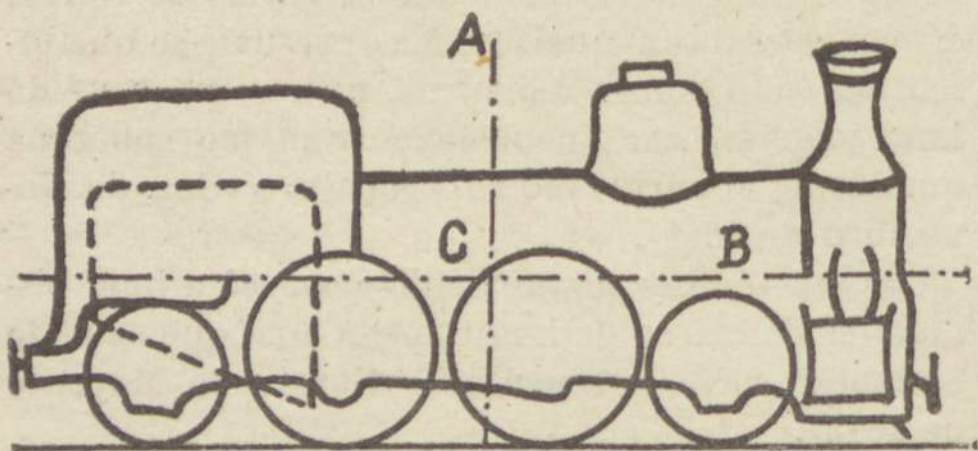


Os movimentos secundários das locomotivas em marcha

HÁ passageiros, embora sem demasiado motivo que são demasiado ciosos das suas excessivas comodidades, ao ponto de considerarem como sensação desagradável e intolerante o movimento de quase insignificante balanço que se nota em viajar em combóios rápidos.

Todavia, se conhecessem essa mesma sensação, deveras ampliada, indo instalados numa locomotiva lançada a toda velocidade, então sim, teriam motivos para preocupações e descontentamentos. É que, com efeito, o seu movimento de massa bruta, empurrada para a frente pelo movimento alternado dos pistões, sacode-a energeticamente.

A locomotiva oscila, de princípio, como se estivesse fixada num eixo vertical (A), passando pelo seu centro de gravidade: é o movimento de *lancete* que tende a oscilar a máquina, tanto da direita como da esquerda.



Independentemente deste movimento existe ainda um outro, conjugado, a que se chama *galope*, (B) o qual se exerce sobre um eixo imaginário que se situa em (C) transversal à via e depois um movimento de balanço à volta dum eixo paralelo à via.

Todos estes movimentos são devidos à inércia das peças do mecanismo e ainda a outras várias causas, os quais se combinam ao da própria máquina e são bastante penosos para a sua tripulação.

Além destes incómodos pessoais todos os referidos movimentos concorrem fortemente para prejudicar a conservação da via pelo esforço recebido concorrentemente pelo movimento de translação do combóio, que tende sempre a afastar e arrancar os *rails*.

A intensidade destes movimentos naturais varia conforme os tipos das locomotivas, a repartição do peso das diferentes partes, o bom equilíbrio das peças móveis, etc.

A electrificação das linhas e o código do "rail"

A França é a detentora da maior extensão de via férrea electrificada, pois possui de Paris a Hendaya os seus 824 quilómetros todos servidos por força eléctrica.

Lógicamente os serviços de sinalização estão neste país desenvolvidos de tal maneira que bastante asseguram a marcha normal dos seus combóios.

Além dos sinais de blocagem automática, existem ainda as indicações de direcção e as zonas de paragem absoluta.

A paragem semafórica é permissiva, o que significa que o combóio, depois de haver notado a paragem diante do sinal, pode continuar a sua marcha sem que a indicação do semáforo tenha mudado.

O maquinista reduz, então, o andamento, a uma velocidade tal que lhe permita parar perto dum outro combóio, indo na mesma direcção e estacionando na mesma via, e o andamento assim realizado tem o nome técnico de *marcha à vista*.

O andamento normal só será retomado quando, depois de seguir novamente, rodando ainda a velocidade reduzida, possa ver no primeiro semáforo da linha a indicação de via livre.

A zona de paragem absoluta que nalguns casos pode ser franqueada, protege as agulhagens, os cruzamentos e as manobras das estações.

Ainda para aumentar mais a segurança da marcha dos combóios existe nas locomotivas um sinal acústico, dado por um apito que um carril de contacto, disposto no centro das vias, faz accionar e alerta o maquinista.

Além destes sinais há também o alarme chamado «crocodilo» e o de paragem rápida, ambos motivados (pelo aviso de petardos), assentes, sob um dos *rails* e que a passagem dos rodados da locomotiva faz explodir.

O contador de velocidade da locomotiva está conjugado com um registador gráfico que marca sobre uma fita de papel não só as velocidades atingidas mas, também, a verificação da posição dos sinais encontrados.

Examinando-se no fim da viagem a fita do gráfico, fica-se com todas as possibilidades de verificar o andamento do combóio e a atenção que o maquinista dispensou à sinalização da linha.

Uma grande gare

EM Lípsia, Alemanha, existia uma das maiores gares do mundo. Substituiu as cinco estações que existiam e a sua fachada principal tem uma largura total de 308 metros. Custou, ainda antes da outra Grande-Guerra a bonita soma de 158 milhões de marcos.

80 quilómetros à hora é um «record» de velocidade

MUITO embora pareça que, com tal andamento, um combóio nunca poderá vir a estabelecer, na actualidade, um registo digno de especial menção é, contudo, certo que se trata dum «record» alcançado na rede dos caminhos de ferro de americanos, em Illinois, no ano de 1938.

Porém, o que rigorosamente se devia escrever é que tal velocidade é a máxima dos combóios considerados de marcha lenta, visto que se trata dos de transporte de mercadorias.

E esses combóios, que com uma só máquina rebocam às

vezes mais de 50 vagões entre Chicago e Memphis, num percurso de 847 quilómetros, e com grandes rampas a vencer, nunca atingiram, pelo peso, velocidades aproximadas à da ordem indicada.

Não deixa, pois, de ser «record» este do mais rápido combóio da categoria dos mais lentos.

Locomotivas

CONTRÁRIAMENTE ao que se possa supor em todo o mundo existem apenas cerca de 200:000 locomotivas em serviço, não obstante haver fábricas produtoras na Alemanha, na Bélgica nos Estados Unidos da América, em França, em Inglaterra, etc. etc..

Em Portugal apenas existem 800 locomotivas em serviço.

Grandes velocidades!

NUMA obra publicada em 1870 encontra-se a seguinte referência às velocidades que nessa época se podiam alcançar: «Para as antigas diligências, as mala-postas, quando em razoáveis caminhos, 15 a 16 quilómetros por hora; para um veleiro, navegando com vento favorável, 25 quilómetros-hora; para o mais rápido dos vapores de então, 30 quilómetros-hora; para as melhores locomotivas, em marcha ordinária, a média de 45 quilómetros-hora».

Pelo que se vê, o progresso tem operado grandes alterações no capítulo velocidades e não será difícil de admitir que estas progridam tanto em relação ao tempo consumido nos percursos que ... talvez ainda se venha a chegar a qualquer ponto de destino, mesmo antes de se partir na sua direcção.

«Tramwais» accionados a ar comprimido

EM 20 de Dezembro de 1875 fez-se nas ruas de Paris a primeira experiência em transportes desta natureza e com vista á supressão dos carros puxados a muires. Foi a linha da Praça da Estrela a Courbevoie que deu contribuição inicial para essa experiência, no tempo em que muito se falava das vantagens a utilizar da força do ar comprimido.

Assistiram à experiência oficial as seguintes personalidades: Caillaux, Ministro das Obras Públicas, os perfeitos do Sêna e da Polícia, o engenheiro chefe da Divisão do Sêna e dois administradores da Companhia dos novos carros de transporte público, sendo um deles Delettiez, que conduziu a máquina.

A tracção por meio de ar comprimido foi julgada muito mais vantajosa do que a tirada por animais. A trepidação quasi nula, assim como o ruido do motor.

Este *tramway* recuava, avançava, mudava de via e tudo isto muito facilmente, emfim, a paragem era quase instantânea, pelo que o ensaio se considerou muito favorável.

O trajecto entre a Praça da Estrela e Courbevoie efectuou-se em 12 minutos apenas e o engenheiro construtor declarou que a máquina era de fácil manejo, absoluta segurança e grande domínio mas, a-pesar de tudo isso, não vingou a invenção, pois de resto o ensaio não deixou o seu campo experimental para entrar, propriamente, na pretendida exploração de novo género de transporte público.

A ponte de Garabit

DESDE o ano de 1888 que no departamento de Cantal, em França, e perto da pitoresca cidadezinha de Saint-Flours, o vale de Truyer é atravessado por uma ponte metálica de, 564,^m65 de extensão, a qual serve de passagem ao combóio da linha de Paris a Port-Vendres.

Não só a concepção, como também a construção dessa imponente obra de arte se deve ao célebre engenheiro francês nascido em Dijon no ano de 1832, o famoso Gustavo Eiffel, autor da torre de renome universal erigida em Paris no Campo de Marte e de onde se domina toda a cidade e os seus amplos arredores.

Demorou a construção de tão grandiosa obra apenas três anos e, coisa curiosa, o seu princípio ou base de tão ousado trabalho, isto é, a curvatura dos arcos da ponte, em forma parabólica, idênticos aos que se observam nas quatro faces da citada torre metálica que o immortalizou, foram inicialmente lançados como grande inovação na Ponte de D. Maria Pia, que atravessa o Rio Douro, no final da linha de Lisboa Porto.

O arco médio da ponte de Garabit tem de abertura 165 metros e a altura acima do nível da ribeira que atravessa é de 122,^m20.

Ainda presentemente e já com 80 anos esta ponte alta, elegante, de aparente fragilidade, e irmã mais velha da que em Portugal atesta também o valor da engenharia francesa, suporta sem perigo a passagem de combóios, pesando a bagatela de 400:000 quilogramas.

As viagens à volta do mundo

O facto de diversos aviadores terem já tentado, com êxitos mais ao menos lisonjeiros, a volta ao mundo, leva-nos a recordar outras viagens realizadas por outros meios de locomoção e em épocas mais recuadas.

Assim, em 1889, Miss Nelly Bly, jornalista americana, conseguiu circundar o nosso planeta em 72 dias, servindo-se unicamente de transportes em paquete e em caminho de ferro.

Em 1896, George Griffith apostou com Artur Pearson, director dum grande hebdomadário inglês, de fazer percurso idêntico ao de Miss Nelly Bly, mas em menos tempo.

Sir Pearson aceitou a aposta e Griffith partiu logo resolvido a ganhá-la, o que sucedeu ao fim de 64 dias.

De facto ganhou, mas Sir Pearson, com a reportagem que depois publicou com os elementos colhidos, lucrou ainda bastante para bemdizer os resultados da formidável aposta.

Devemos notar que a distância coberta por Griffith era de 7:250 quilómetros a mais do que a distância coberta há poucos anos pelo grande dirigível alemão «Zeppelin». Essa rota explica-se pelo emprêgo de combóios e de transatlânticos que não seguiram sempre em aproximada linha recta.

Em 1901, um outro americano, Carlos Fitzmonis, utilizando o Transiberiano pouco depois dessa formidável linha ter sido aberta à exploração, baixou o *record* para sessenta dias e treze horas.

Em 1902, o «New York Journal» encarregou dois dos seus melhores redactores de reduzir ainda mais o tempo preciso para ganharem o *record* estabelecido.

Assim, conseguiram baixar o tempo gasto em idêntico percurso para 58 dias.

No ano seguinte, Henrique Frederick gastou apenas 54 dias e sete horas na mesma prova.

Alexandre F. Sella

Feira Internacional de Bruxelas

Entre diversos países estrangeiros,
Portugal figura dignamente representado

A Feira Internacional de Bruxelas, criada há 23 anos por iniciativa do Rei Alberto e sob a presidência do glorioso Burgomestre Adolfo Max, que se distinguiu heróicamente durante o período da Resistência de 1914 a 1918, realiza-se este ano de 17 a 28 de Abril, com um êxito sem precedentes.

Com efeito, em 11 palácios que ocupam 80.000 metros quadrados de superfície, regista-se a presença de 3 mil expositores em 31 secções, 10 organismos e 10 colectividades belgas, 11 países estrangeiros e 7 organismos económicos estrangeiros.

Portugal marca dignamente a sua presença nesta grande Feira Internacional.

Os visitantes portugueses beneficiam não só da entrada gratuita na Feira Internacional de Bruxelas como do visto consular gratuito, contra apresentação da caderneta de legitimação, fornecida pela Delegação desta Feira em Lisboa.

Em Outubro próximo, com a colaboração do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, o Commissariado Geral Belga do Turismo organizará no Palácio Foz uma Exposição de Turismo-Folclore, Artesanato de Arte e Livros.

O intercâmbio luso-belga intensifica-se de ano para ano, baseado numa amizade secular.

Sociedade de Geografia de Lisboa

SEMANA DAS COLÓNIAS

Na semana que decorre de 26 de Abril a 1 de Maio, a Sociedade de Geografia de Lisboa, prossequindo na sua benemérita campanha de propaganda do nosso Império Colonial, realiza mais uma «Semana das Colónias».

Esta «Semana», que nasceu de um voto do 2.º Congresso Colonial Nacional, organizado pela Sociedade de Geografia, tem por objectivo patriótico relembrar aos portugueses que somos uma grande potência colonial e que esse facto nos impõe a obrigação de conhecermos melhor e de trazermos no nosso coração, com justificado orgulho, esse imenso património que os nossos Maiores nos legaram e que precisamos valorizar por todos os meios para que Portugal continue a marcar no conceito das Nações o lugar a que tem direito pelo esforço dispendido durante os oito séculos da sua existência em prol da civilização cristã.

A próxima «Semana das Colónias» é dedicada a Angola, que neste ano celebra o Tricentenário da sua Restauração.

É de esperar, como deseja a «Sociedade de Geografia de Lisboa», que todos os portugueses em condições de prestarem a sua colaboração a esta nobre cruzada promovam, em todo o país, sessões culturais ou simples palestras sobre o Ultramar Português.

The Red Hand Compositions Company

LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited**

ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada

TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN

Cais do Sodré, 8, 2.º—LISBOA

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

TELEFONE PRAIA 4

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

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Ainda o nosso número extraordinário de 1 de Janeiro

Subscrito pelo distinto jornalista Ferreira de Almeida, director de *O Açoriano Oriental*, que se publica em Ponta Delgada e é o mais antigo jornal do país, encontrámos na edição de 24 de Janeiro daquele semanário a seguinte notícia que, gostosamente e com os nossos melhores agradecimentos, registamos:

Eu não sei porquê, e sem ser ferroviário, gostei sempre de ler a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e em especial sempre que essa portuguesíssima publicação vem mais volumosa, mais *bem vestida*.

E sabe o leitor porque digo isto? É porque os seus números são sempre cheios de leitura amena e instrutiva, falam-nos sempre dessas cidades, vilas e aldeias do meu Portugal, a maioria delas tão minhas conhecidas e de que guardo tão boas recordações.

Foi por isso que, ao receber agora o precioso número de Janeiro de 1948, me debrucei sobre ele, *passando* as suas páginas, com o melhor dos interesses, lendo os seus artigos, vendo as suas fotos, tomando contacto com os progressos do comércio e indústria de todo o meu amado Portugal.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, é, além de tudo, uma publicação dirigida por um distinto conterrâneo, há muito residente na Capital, o jornalista Carlos de Ornelas — e isso nos dá aso à sua leitura.

Pois *Gazeta* vai completar 60 anos de vida, 60 anos de luta, adentro desta vida agitada do jornalismo e publicações similares e publicou este número que estamos a folhear com 148 páginas, em bom papel, com boas gravuras e bom aspecto gráfico, além de uma sugestiva capa, a tricromia, mostrando-nos nossos avós no caminho de ferro do passado!

Parabens à *Gazeta* e ao seu director, e votos de prosperidades, é o que daqui lhe deseja o colega amigo.

Estação de Beja

A C. P. adjudicou mais uma vez o restaurante e cantina da estação de Beja ao sr. Francisco Mera, que, há 28 anos, com agrado geral, tem a seu cargo aquele magnífico estabelecimento.

Publicações recebidas

Comissão Portuguesa Pró-Leprosos (*Relatório e contas referentes ao ano de 1946 e 1.º semestre de 1947*)

A Comissão Portuguesa Pró-Leprosos, com sede na rua José Falcão, 95, Porto, no Relatório referente ao ano de 1947, dá-nos conta das suas actividades. Trata-se, escusado seria acrescentar, duma instituição benemérita, que bem merece ser auxiliada a fim de que os seus benefícios possam estender-se a um maior número de infelizes.

Imprensa

«DIÁRIO DE LISBOA»

Com um número extraordinário de 32 páginas, o *Diário de Lisboa*, comemorou, em 7 de Abril, 27 anos de existência.

Deve-se a este vespertino, dirigido pelo ilustre jornalista e escritor Dr. Joaquim Manso, não apenas a revelação de alguns jornalistas brilhantes, mas uma verdadeira revolução no aspecto gráfico, em que se inspiraram outros diários.

As nossas felicitações.

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Entrou em novo ano de publicação o *Diário da Manhã*, órgão da União Nacional, da ilustre direcção do Dr. Manuel Múrias.

Ao seu director e aos seus colaboradores, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* envia as suas melhores saudações.

«CORREIO DO RIBATEJO»

Completo 57 anos de existência o semanário de Santarém — *Correio do Ribatejo*, fundado por João Arruda e, por morte deste ilustre jornalista, continuado por seu filho, dr. Virgílio Arruda, que, com talento e dignidade, tomou em suas mãos uma nobre herança.

As nossas sinceras felicitações.

«O CÁVADO»

Há trinta e um anos apareceu em Esposende um semanário, a que foi dado o nome de *O Cávado*. Paladino das grandes aspirações da região, mantém-se ainda hoje com o aprumo de sempre. Dai a sua popularidade.

Ao simpático semanário, que acaba de entrar no seu 32.º ano de publicação, apresentamos as nossas cordiais felicitações.

«ECO DO FUNCHAL»

Com a sua edição de 29 de Fevereiro, o *Eco do Funchal* completou sete anos de existência.

É com sincera simpatia que felicitamos, na pessoa do seu ilustre e dedicado director, sr. José da Silva, todos quantos dão ao excelente bi-semanário a sua colaboração, fazendo votos por que o *Eco* continue a servir a Madeira e os madeirenses, nas suas mais justas e legítimas aspirações.

Este número foi visado pela Comissão de Censura



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 80, II série, de 7 de Abril, publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea c) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que os júris dos concursos para escripturários de 1.ª e 2.ª classes do quadro permanente desta Direcção Geral sejam constituídos da seguinte forma:

Esriturários de 1.ª classe: Presidente -- engenheiro civil de 1.ª classe Carlos Manito Ferreira Torres.

Vogais: — Engenheiro civil de 2.ª classe Manuel Gonçalves Malhado Júnior. Chefe de secção Dr. Joaquim Guilherme Dinis Ferreira.

Esriturários de 2.ª classe: — Presidente — engenheiro civil de 1.ª classe Diogo Neff Sobral.

Vogais: — Engenheiro civil de 2.ª classe Albano Castel Branco Pires Marques. Chefe de secção Dr. António Augusto Freitas da Luz Maltês.

O «Diário do Governo» n.º 68, II série, de 23 de Março, 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 definitiva da empreitada n.º 63, de construção de um restaurante junto à estação de Beja, de que é adjudicatário José da Silva Pintassilgo, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 69, II série, de 24 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 64, de construção de um dormitório para o pessoal de exploração e duas moradias e de um dormitório para o pessoal de tracção na estação de Castro Verde (Almodôvar), de que é adjudicatário Raúl Justo, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 79, II série, de 6 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Por ter sido publicada com inexactidão, a p. 1614 do

«Diário do Governo» n.º 66, 2.ª série, de 20 de Março próximo findo, novamente se publica a seguinte declaração:

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 13 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é suspensa, até aviso em contrário, nas linhas da Beira Alta, Dão, Corgo, Tua e Sabor a tarifa especial n.º 4-C, de bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais.

O «Diário do Governo» n.º 82, II série, de 9 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de hoje desta Direcção Geral o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc., apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecida a venda permanente de bilhetes no apeadeiro de Moscavide, situado ao quilómetro 7,614 da linha de Leste.



*Sou dactylografa!
Escrevo muitas cartas por
dia, mas nunca me fatigo e
estou sempre bem disposta.
É que a Direcção soube
escolher para o seu pessoal
a melhor maquina de escre-
ver, adquirindo:
a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendi-
mento, exige ao mesmo tempo
menor esforço:
a.....*

Underwood

