

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 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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24736

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

1452



16 — JUNHO — 1948



A N O L X

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR :

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º 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
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 CARVALHAIOS



S U M Á R I O

Ainda o Congresso dos Caminhos de Ferro, em Lisboa	343
Caminhos de Ferro da Síria-Líbano, por <i>Carlos Bivar</i>	345
Ano Centenário da «Revista Militar»	346
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	347
Os combóios e a psicologia do viajante	348
Há 50 anos	349
Espectáculos	349
Linha da Beira Baixa	349
Vida Ferroviária	349
Linhas Estrangeiras	350
«Os Carlos»	350
Os nossos mortos	351
Linhas portuguesas	351
Recortes sem Comentários	352
Parte Oficial	354
Imprensa	356

Ainda o Congresso dos Caminhos de Ferro, em Lisboa

O artigo que, em 16 de Maio, aqui publicámos sobre a próxima reunião, em Lisboa, no ano de 1949, da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminho de Ferro, e a necessidade de retribuirmos, galhardamente, com o espírito hospitalero que nos caracteriza e faz parte das nossas tradições, as amabilidades e atenções recebidas em vários países estrangeiros e amigos, por ocasião da ida dos nossos representantes a Congressos Internacionais, mereceu não só o interesse e a concordância dos leitores da «Gazeta» como suscitou igualmente algumas sugestões e alvitres que são de aceitar.

Estamos, a bem dizer, nas vésperas dessa reunião ferroviária e isto quer dizer simplesmente que não dispomos já de muito tempo para ordenar as coisas de maneira a ter, na data da efectivação do referido Congresso, tudo na devida ordem. Que saibamos, ainda não se pensou em organizar um programa de trabalhos e muito menos nas festas de homenagem que não podemos deixar de dedicar aos nossos futuros e ilustres visitantes.

Ainda a propósito daquele nosso artigo, recebemos uma carta do nosso prezado amigo sr. Raúl Caldeira, presentemente entre nós. Este nosso amigo, que durante largos anos viveu no Brasil e que, por circunstâncias especiais da sua vida, não é alheio a problemas ferroviários, diz-nos, entre outras coisas, que, antes de tudo, urge estudar o programa de recepção e de festas com que é nosso dever honrar os nossos hóspedes, individualidades de grande categoria, pois se umas veem na sua qualidade de ministros e de representantes de vários governos, outros ocupam lugares proeminentes, de grande responsabilidade, dentro ou à frente de grandes empresas ferroviárias.

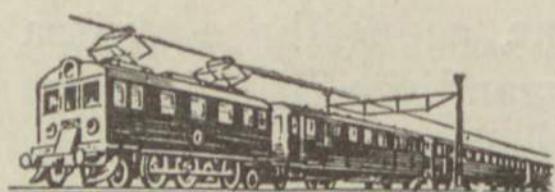
Porque não destinar, aconselha e alvitra o sr. Raúl Caldeira, a Assembleia Nacional, grandioso edifício, para lá, com a imponência que o facto requer, se realizarem as sessões do Congresso dos Caminhos de Ferro? Graças a uma política de engrandecimento e sanea-

mento, Portugal deixou, há muito, de ser um país pequeno e pobre; a nossa moeda deixou, igualmente, de ser fraca para ocupar e merecer a posição e a designação de forte; e porque, em vários sectores da vida nacional, não somos um povo atrasado, antes um povo com um sentido nobre de actualidade, podemos e devemos, com vaidade que de nenhum modo é impertinência, demonstrar aos eminentes congressistas que nos visitarão em breve, que Portugal não se deixou ficar a olhar extáticamente para o passado, como quem vive indiferente para as realidades do presente e desinteressado por completo pelos problemas do futuro. Podemos e devemos ainda, com justificado orgulho, mostrar aos senhores congressistas que se Portugal não é apenas o passado, também não se limita a Lisboa e ao Porto, pois tomando o comboio ou a auto-estrada, é-nos dado ver cidades encantadoras e monumentos de raro valor arquitetónico e histórico, e, finalmente, no ponto de vista ferroviário, repetindo novamente uma afirmação do ilustre engenheiro, sr. Raúl da Costa Couvreur, temos, para mostrar aos estrangeiros, qualquer coisa de bom e de interessante senão em quantidade pelo menos em qualidade.

Por acaso já se pensou em realizar, em honra dos nossos visitantes, algumas visitas, pelo menos as indispensáveis, a alguns pontos do país?

Não nos esqueçamos de que a próxima sessão do Congresso dos Caminhos de Ferro vai trazer-nos a Lisboa ministros, diplomatas, jornalistas e engenheiros ligados às empresas ferroviárias mais importantes da Europa e que essa oportunidade magnífica e excepcional tem de ser aproveitada para afirmarmos e mostrarmos a nossa capacidade de trabalho e o nosso espírito de actualidade.

Portugal, repetimos, já não é um país pequeno e muito menos um país pobre e atrasado. País de muitas e nobres tradições, entre elas figura a da nossa mais franca, acolhedora e cordial hospitalidade. Essa tradição não devemos perdê-la. O Governo, estamos certos disso, não deixará de concorrer para que ela continue a ser, como tem sido, um dos motivos da simpatia universal que o nosso país conquistou plena e justamente.



Caminhos de Ferro da Síria-Líbano

Por CARLOS BIVAR

ASíria faz parte do grande império otomano. Aliado dos alemães durante a grande guerra, o império sofreu graves mutilações que hoje fazem falta para compensação de esferas de influência, etc. No ajuste de contas de 1918, forças francesas, britânicas e árabes despojaram o território das mãos otomanas.

O Emir Feisal ocupou o trono após a resolução do Congresso de Damasco, de 1920. Mas esta resolução não foi, porém, apoiada pelas grandes potências e o general Gouraud tratou de ocupar as cidades de Damasco, Alepo, Hama e Homs, e o Emir Feisal desistiu sendo mais tarde proclamado rei do Iraque.

O território ficou constituindo o Mandato Francês, Sírio e Líbano, dividido em quatro estados autónomos, Grande Líbano, Damasco, Alepo e a região em volta de Latakia cada um com um conselheiro responsável perante um alto comissário residente na cidade de Beirut.

Após graves desordens que se prolongaram por um largo período, foi outorgada, em 1930, pelo Alto Comissário uma nova constituição para a Síria.

O seu território e o do Líbano ocupam uma extensão de 181.274 quilómetros quadrados com uma população de 4.048.100 habitantes, a maior parte dos quais professando a religião mahometana ortodoxa.

Económicamente a Síria não gosa de situação invejável, no entanto produz trigo, tabaco e vinho e importa manufacturas téxteis, maquinaria, automóveis, açucar e várias outras mercadorias de somenos importância. As cidades principais são Beirut e Damasco.

Ao tempo em que António Tenreiro veio de Ormuz a Lisboa, por terra, Alepo era uma cidade edificada em estilo asiático cingida de muralhas, com seus fossos de defesa. Muito superior em salubridade ao Cairo e a Constantinopla, e pela elegância dos seus edifícios e ruas. Infelizmente ficou meio destruída por efeito dos dois terramotos que ocorreram em 1822.

Todas estas regiões foram conhecidas pelos portugueses que fundaram o Império da Índia. Albuquerque conquistando Gôa e Ormuz, trazia inquietos todos estes povos, em virtude das suas atitudes expansionistas.

Instalado em Ormuz, desde 1507, dirigia o comércio dessa grande feira anual, a mais rica e opulenta de quantas se realizavam na Ásia.

Ormuz, ilha salina, à entrada do golfo Persa, era completamente desprovida de vegetação. Nem tinha água ou víveres que não lhe viessem de fora. No entanto, as ruas eram cobertas de esteiras para impedir

que a poeira levantada pelos transeuntes pudesse molestar as ricas mercadorias em exposição, veludos e cetins de Meca, pedraria, pérolas e aljôfar de Ceilão, tapeçaria de Smirna, marfim cenegalez, oiro e pratas da China.

Coberturas de sêda suspendiam-se sobre a cidade para evitar que o calor do sol tropical sufocasse os clientes e as barracas contornadas de sêdas variegadas, lá se ostentavam, lembrando o pecado de Sodoma.

Faquires, charlatães, palhaços e bailadeiras atroavam os ares com os seus pregões e gritos, fazendo da pequena cidade um pandemónio digno de ser observado.

Os portugueses, altivos, com os seus fardamentos europeus, policiavam todo este recinto, acudindo aqui e acolá para apaziguamento dos pequenos conflitos levantados pelos mercadores, excitados pela ostentação da portentosa riqueza.

Parte dela seguia pelos portos da Índia, parte pelas naus do reino mas o grosso das mercadorias seguia desde Bassorá a dorso de milhares de dromedários, pelo deserto até Alepo, e de aí por Alexandreta e Damasco até Alexandria, onde as carcaças da soberba Veneza carregavam a riqueza da Índia distribuindo-a pela Europa em rivalidade com a opulenta Lisboa de então.

* * *

Beirut é a capital da República do Líbano. Esta República, antiga província turca do Líbano, foi declarada Estado Independente sob o título de Estado do Grande Líbano, no ano de 1920, mas a sua constituição ficou suspensa em 1932.

O solo produz azeite, trigo e frutas, uvas, laranjas, bananas, etc. Tripoli, a mais importante cidade porto de mar, é um dos terminos do *pipe-line* do petróleo do Mediterrâneo.

Em 1936 foram entaboladas negociações com o Governo francês para a conclusão de um tratado que substituisse o Mandato, o qual foi assinado em Novembro na capital e ratificado pelo parlamento libanês. Foi por ele reconhecida a independência da República pelo período de três anos.

Caminhos de Ferro. Segundo a estatística de 1945: Aleppo-Hama-Homs-Ravak 331 quilómetros; Aleppo-Meidan-Ekbes e Aleppo-Tchobanbey 110 quilómetros; Homs-Tripoli-Beirut 185 quilómetros; Beirut-Rayak-Damasco 149; Damasco-Veraa 123, com um ramal por El-Hamme de 66 quilómetros e para Hamme e para Soucida; Bosra-Eski-Cham 40. Beirut-Caifa 237 quilómetros. Cerca de 2.200 quilómetros.

Ano centenário da «Revista Militar»

D. PEDRO V, ESCRITOR FERROVIÁRIO!

A «Revista Militar», que iniciou brilhantemente, com uma sessão solene, as comemorações do seu Ano Centenário, não teve apenas, no elenco dos seus 26 fundadores, os nomes mais distintos do Exército e da Armada, contou também, no número dos seus assinantes, algumas centenas das figuras mais representativas do país, como, à frente delas, Sua Majestade El-Rei D. Fernando, comandante em chefe do Exército; Sua Alteza, o Príncipe Real D. Pedro e Sua Alteza, o Infante D. Luís. Como nota de alto interesse, a «Revista Militar», no seu número de Abril deste ano, relata-nos o caso, na verdade único na vida de uma Nação, de Sua Majestade El-Rei D. Pedro V ter colaborado, em 1860, nas suas páginas, honrando-as, assim, sobre um assunto técnico-militar de alta importância para o País.

Vejamos como a «Revista Militar» conta o caso:

«No n.º 6 da «Revista Militar» de 31 de Março de 1860, o capitão de Infantaria Luís Augusto Pimentel publicou um artigo intitulado *Momonaria Patriótica*, em que, com referência à construção do Caminho de Ferro Internacional de Leste, defendia o seu ponto de vista por lhe parecer inconve-

niente a directriz que ia presidir a essa construção.

Em 29 de Abril a opinião deste oficial era contestada por um ilustre colaborador, que não assinava o seu artigo — era El-Rei D. Pedro V — artigo este a que o capitão Pimentel replicava em 31 de Maio, e a que o seu opositor treplicava, defendendo a sua orientação, em 8 de Julho, até que, o mesmo oficial, a quem a Direcção da «Revista» havia dado conhecimento do que se passava, num seu último artigo, em 31 de Julho de 1860, prestava as maiores homenagens da sua admiração e respeito pela subida honra que lhe dera, terçando armas com ele, um tão simples oficial do Exército!

Os dois artigos que o Rei D. Pedro V publicou na «Revista Militar» têm por título: *O Caminho de Ferro de Leste: — A razão económica e a razão estratégica* e *Ainda o Caminho de Ferro de Leste: Duas palavras ao Capitão Luís A. Pimentel*.

O número de Abril da «Revista Militar» trouxe-nos, pois, a sensacional revelação de se poder contar, entre os mais ilustres escritores ferroviários, o nome augusteo do saudoso D. Pedro V, Rei de Portugal.

LISTA

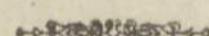
DOS

SENHORES ASSIGNANTES

DA

REVISTA MILITAR

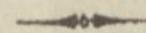
EM TODO O ANNO DE 1849.



SUA MAGESTADE ELREI O SENHOR D. FERNANDO, COMMANDANTE
EM CHEFE DO EXÉRCITO.

SUA ALTEZA O AUGUSTO PRÍNCIPE REAL D. PEDRO.

SUA ALTEZA O SENHOR INFANTE D. LUIZ.



Ministros e secretários d'estado.

Da guerra — Adriano Mauricio Guilherme Ferrer.
Honorários :

Duque de Palmella.
Visconde de Castro.
Joaquim José Falcão.
Antonio Roberto de Oliveira Lopes Branco
João Elias da Costa Faria e Silva
Marino Miguel Franzini

Reproduzido da página 741 do I Volume da «Revista Militar»



Novo material ferroviário

A despeito da excepcional situação em que a França presentemente se encontra, acaba a sua indústria de grande metalurgia de receber uma urgente encomenda de 175 locomotivas, destinadas à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, o organismo detentor de toda a importante rede ferroviária francesa.

Essas máquinas são potentes locomotivas a vapor, com o peso aproximado de 1:000 toneladas cada e o preço por unidade regula por três milhões e meio de francos, o que dá a média de 35 francos por cada quilograma de material.

Donde resulta que, sendo o preço das locomotivas estabelecido pelo factor peso, não se deve considerar como uma das mercadorias de mais elevado custo na aquisição. Vistas bem as coisas até será possível admitir que semelhantes compras sejam muito mais módicas — em proporção, claro está — do que o custo de certos mantimentos que se contam por preços deveras alarmantes.

Os expressos do século XX

DUMA revista da especialidade, editada na América do Norte, em 1902, reproduzimos o seguinte: «É verdadeiramente espantosa a velocidade que atingem os expressos que diariamente circulam entre Nova Iorque e Chicago, percurso que é feito apenas em 20 horas.

A velocidade média alcançada entre as estações do percurso é de 85,300 m. a 90,500 m. por hora.

Os que vão por via Buffalo só têm 10 paragens de 2 a 5 minutos e que totalizam 31 minutos; os de via Pittsburg, param 7 vezes e demoram-se de 2 a 5 minutos em cada uma dessas paragens, o que soma 24 minutos.

A velocidade inicial dos comboios da primeira via é de 77,7 quilómetros e a dos da segunda via é de 73,20 por hora.

Uma proposta fora do vulgar

DE viagem na América do Norte um rico negociante austríaco (isto passou-se já há muitos anos) travou conhecimento com um desportista muito conhecido em Nova Iorque. Durante a conversação, o negociante declarou-lhe que não tinha nenhum inconveniente em viver um ano inteiro numa carruagem ferroviária, indo e voltando, entre duas estações determinadas, acrescentando que desde a mais tenra idade fora habituado a andar em caminhos de ferro.

O americano considerou impossível tão longa permanência num combóio e foi então feita uma aposta entre ambos. De comum acordo a linha de Salzburgo a Innspruck, no Tirol austríaco, foi a escolhida para o estacionamento do viajante e logo foi depositada a quantia de 100:000 francos

num banco de Viena, à ordem do que conseguisse ganhar a aposta.

No dia 1 de Setembro de 1912 o negociante meteu-se na carruagem e submeteu-se a todas as condições que regulamentavam a aposta. Comia e dormia distraindo-se de qualquer modo passando enfim os dias inteiros na carruagem, da qual não podia descer senão nas estações indicadas e com demoras previamente estabelecidas.

Em Salzburgo via todos os dias a mulher que vinha à gare, acompanhada de um criado conduzindo a roupa que o apostador vestia de novo, todos os dias.

Ao fim de sete meses de tal viver, o negociante caiu doente e com tal gravidade que esteve quase para não prosseguir na aposta. A sua coragem, a sua persistência e a robusta constituição que possuia conseguiram, porém, triunfar da doença. No princípio do mês seguinte ao do prazo fixado como termo da singular partida, o negociante apoderou-se vitoriosamente dos 100:000 francos, saídos do bolso do *sportman* endinheirado e caprichoso.

O vencedor tinha de facto vivido um ano inteiro dentro dum combóio.

O depósito de locomotivas da Companhia do Noroeste

PARECE fora de dúvida que o maior depósito de locomotivas existente em todo o mundo é o da Companhia do Noroeste em Chicago. Disposto em forma de rotunda, como aliás quase sempre são, pode alojar com toda a comodidade 60 máquinas, com os respectivos tenders.

Este depósito tem uma particularidade que merece ser mencionada: a do vapor circular no interior, por meio de condutores subterrâneos, de tal modo que, num dado momento, pode descarregar-se a pressão de qualquer locomotiva com toda a facilidade e segurança e, inversamente, pô-la também em condições de receber vapor para imediatamente entrar em ordem de marcha.

A maneira como tais serviços estão montados permite uma grande economia de tempo e o espaço ocupado é sensivelmente bem aproveitado.

A maior linha férrea recta

A linha ferroviária em que se encontra a recta de maior extensão é, em todo o mundo, a do caminho de ferro da Argentina ao Pacífico. Desde Buenos Aires até à cordilheira dos Andes, numa distância de 391 quilómetros, não há uma única curva, nem terraplanagens, de mais de um metro de altura, ou profundidade.

Alexandre F. Sette

Os combóios e a psicologia do viajante

O distinto engenheiro e escritor sr. Vidal Caldas Nogueira, pronunciou, em Novembro passado e sob o patrocínio da Liga Portuguesa de Profilaxia Social, uma interessante conferência no Salão Nobre do Clube dos Fenianos Portuenses, em que abordou, com vivacidade de espírito, problemas de cultura e de civismo português. Essa conferência, que acabámos de ler, em opúsculo, e de que é depositária a livraria «Edições Nélita», do Porto, contém um capítulo muito curioso sobre o campo de observação que é o combóio português.

Vamos arquivar, nestas colunas, alguns passos desse capítulo. Os leitores, com certeza, não de apreciar esta página de crítica amena:

«Cultura sem Educação é como um corpo sem alma.

Claro está que a educação nasce em grande parte dos exemplos vivos que o mundo nos depara.

Se poucos cumprem o seu dever, desrespeitando as normas da moral ou dos regulamentos oficiais, proporciona-se um caos, porque o contágio, o terrível contágio, espalha pelos espíritos fracos maus exemplos, alguns doentios, quase incuráveis. Querer que todos cumpram, conscientemente, os seus deveres morais e sociais porque os delinquentes se envergonham das suas faltas, é nos nossos dias uma quimera!

Porém, se a família e a escola ombrearem na mesma iniciativa «instruir e educar, simultaneamente», resta que os estadistas e os sociólogos auscultem profundamente as doenças de que enferma o civismo na vida exterior — essa mesma que serve de modelo a quem nos visita e a quem conhece os adiantados níveis cívicos de outros países.

Não queremos nós, dada a incompetência para isso, indicar aos estadistas e aos sociólogos o campo onde podem experimentar as faltas de civismo, típicas na nossa gente.

Perfilhamos, a tal propósito, o que lemos em obras do Dr. Mário Gonçalves Viana.

Gonçalves Viana descrevendo-nos a psicologia das viagens, ora em combóio, ora em caminheta, feitas em terras portuguesas, cria em nós a ideia de que as mesmas viagens são palcos reais, onde

se acotovelam elementos de todas as classes e figuram ao vivo as almas dos viajantes, cuja educação revelam nos gestos e na conversa.

Nada melhor para conhecer o estado de civismo do homem do que viajar pelas cidades e pela província.

«Viajar não é, apenas, observar as paisagens e os monumentos. Viajar é também estudar as almas». Não há melhor maneira de conhecer os homens — diz-nos Gonçalves Viana — do que meter-se qualquer pessoa, num caminho de ferro e, principalmente numa caminheta. Um comportamento de qualquer combóio conduz, apenas, oito ou doze pessoas; e, no entanto, esses passageiros oferecem a um observador atento e curioso um verdadeiro mundo.

É em viagem que melhor se conhece o povo. Os homens podem disfarçar a sua personalidade, a sua educação e os seus defeitos, em toda a parte, menos à mesa e nas viagens.

É, pois, necessário a quem educa viajar pelo país, penetrar na vida do povo, medir as suas virtudes, as suas ambições, os seus defeitos e os seus vícios.

Acrescenta-nos ainda aquele escritor que os combóios constituem uma Universidade.

Na verdade, assim é. O homem mais hipócrita e a mulher mais dissimulada não conseguem ocultar o seu modo de ser, durante uma viagem de quatro ou cinco horas.

Há passageiros que mal entram nas carruagens colocam-se instintiva e grosseiramente à vontade; há os que, por artimanha, vão uma hora antes para tomar os melhores lugares; há os que questionam insolentemente com a mulher, com a sogra, com os filhos; há os que trazem consigo um sem número de bagagem, que vai incomodar em todo o percurso os vizinhos; há os retardatários; há os que alimentam por vício as conversas mais fúteis; há os que se lambuzam com lanches improvisados e, no final, sujam as carruagens e os circunstantes; há de tudo e de todos como nos escaparates da farmácia.

Viajar é colecionar flagrantes da vida para um álbum de recordações, que possa bem servir os que cumprem o difícil papel de educar e orientar!

Cabe, então, aos estadistas e aos sociólogos viajar em combóios, em caminhetas, nos carros elétricos. Confundindo-se com os passageiros, observando-os, ouvindo as suas conversas, terão muito que aprender e muito que corrigir».

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho de 1898)

Notas varias

Assim como os carris de ferro foram substituídos por carris de aço, os wagons de ferro e madeira tendem a dar lugar aos de aço.

Com estes wagons reduzem-se as despesas de transporte, conseguindo-se, portanto, um rendimento mais elevado, porque permitem que se aumente a carga média.

São, por isso, muito próprios para um tráfego considerável, em percurso e tonelagem. Na América há já destes wagons para cargas de 50.000 kilogrammas, destinados a carvão e minério.

Nos vagões de aço permite elevar a carga útil. Nos wagons de aço saí mais barata do que nos de madeira, a tonelada de capacidade útil. Como são maiores, os comboios constituem-se com menos viaturas, são necessárias menos vias de resguardo, emprega-se menos pessoal nas manobras, há menos homens ocupados na conservação deste material e diminuem os riscos de incêndio.

Estes wagons deviam dar bom resultado na linha de Sul para minérios.

Constituída em 1897 para a exploração das patentes de Ganthier Wehrlé e outras que possa adquirir, a sociedade francesa de automóveis está em condições de construir viaturas em série, intermutáveis em todas as peças.

Saiu completamente do período de organização tendo as suas oficinas optimamente montadas.

Tinha o capital de um milhão de francos em ações de 100 francos, mas elevou já essa somma a 2.500.000 francos criando 15.000 novas ações que estão acima do par, pois sabe que aumento de capital se fazia por terem aumentado as operações.

Actualmente fabricam-se nas oficinas de Levallois-Perret carruagens automóveis, motociclos, bicicletas, triciclos-carretas que tamanho sucesso lograram e que constituem um exclusivo da companhia.

Está portanto em plena prosperidade a empresa.

Realizou-se em 25 de Junho, em Bruxelas, o VII congresso de Navegação. Encerra-se no fim de seis dias.

Este congresso interessa muito a engenharia hidráulica, como interessa a engenharia naval.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Dois filmes.
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Os crimes de Hyde-Park».
OLÍMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Linha da Beira Baixa

O sr. eng.º Espregueira Mendes, director-geral da C. P., percorreu a linha da Beira-Baixa para examinar as obras de renovação de carris

Em fins de Maio, o sr. engenheiro Espregueira Mendes, ilustre director-geral da C. P., acompanhado do sub-director, engenheiro sr. Campos Henriques e de outros engenheiros daquela Companhia, percorreu a linha da Beira Baixa, entre Abrantes e Guarda, a fim de verificar os importantes trabalhos de renovação de carris, alguns dos quais estavam em serviço há cerca de sessenta anos.

As importantes remessas de carris ingleses e americanos, permitem à C. P. substituir os antigos, numa extensão de 55 quilómetros, de Belver a Fratel, de Sarnadas e Alcains e da Covilhã a Caria.

O troço de Fratel a Sarnadas, cuja extensão é de 20 quilómetros, foi renovado em 1944, sendo, por consequência, de 75 quilómetros a extensão da Linha da Beira Baixa, renovada e em renovação. O material até hoje empregado na renovação dos carris corresponde a 7.000 toneladas.

Quanto aos carris retirados destas renovações, estão sendo escolhidos, para substituir os que, na mesma linha, acusam maior desgaste.

Em Castelo Novo foi construída uma linha de resguardo, que dentro de poucos dias vai ser entregue à exploração, com o fim de facilitar o cruzamento dos comboios entre Lardosa e Alpedrinha. Uma linha idêntica está em construção na Tojeirinha, que facilitará a circulação de comboios entre as estações de Rodam e Sarnadas.

A C. P. põe assim em prática o seu programa de melhoramentos. Com a renovação dos carris na linha da Beira Baixa aumentaram as condições de segurança e de comodidade dos passageiros.

Vida Ferroviária

O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do Movimento) com a inauguração, na Pampilhosa do Botão, de um consultório-médico dentário, prestou um novo e notável serviço aos seus associados, visto que estes, pela natureza dos seus serviços, se encontram espalhados por várias localidades do país, e não podem, por esse facto, deslocar-se facilmente a Lisboa, onde, na respectiva sede do Sindicato, se encontram há muito tempo magnificamente instalados vários serviços de assistência médica.

Ao acto da inauguração do consultório médico-dentário da Pampilhosa do Botão assistiram representantes do sr. Subsecretário do Estado das Corporações, do Conselho de Administração e da Direcção da C. P., Governador Civil de Aveiro e as Direcções dos Sindicatos Nacionais Ferroviários de Norte, Sul, etc..

Linhos Estrangeiros

ARGENTINA

Desde o dia 1 de Março que a Argentina tem os seus caminhos de ferro nacionalizados. Com esta nacionalização o General Perón procura consolidar a independência económica do seu país.

A política ferroviária seguida na Argentina em um período de 80 anos é fácil de resumir: tráfego ascendente de matéria-prima para os portos, tráfego ascendente de manufacturas dos portos para o interior. Esta linha de conduta, mantida por todas as empresas ferroviárias estrangeiras, deu como resultado a impossibilidade de se criar, na Argentina, novas indústrias e também de que pudessem prosperar as que se tinham iniciado antes da construção das linhas de caminho de ferro.

A nacionalização dos caminhos de ferro estrangeiros foi estudada por vários governantes argentinos, porém encontrando sempre no seu caminho uma grande oposição por parte de elementos oligárquicos que defendiam os seus próprios interesses primeiro que os da nação. Já em 1904 o general Roca numa mensagem ao Congresso Nacional manifestava que, com respeito à situação criada ao país pelas concessões, leis e contratos que regiam as empresas ferroviárias cada vez se afirmava mais a ideia de que para evitar inconvenientes nesse momento e perigos posteriores, só havia dois caminhos a seguir: a expropriação das linhas mais importantes e o desenvolvimento dos caminhos de ferro do Estado.

A nacionalização do Banco Central de Buenos Aires e a valorização da matéria-prima exportável foram as obras fundamentais do Governo da Revolução, que culminou com a nacionalização dos caminhos de ferro estrangeiros.

SUÉCIA

A Suécia possui, aproximadamente, 17.000 km. de caminhos de ferro, dos quais 13.000 são do Estado. Possui também uma rede muito densa de autocarros, em grande parte também pertença do Estado. As distâncias a percorrer na Suécia, sobretudo no sentido do comprimento, são enormes, se considerarmos que a Suécia é um país com perto de 1.500 km. de comprido por, apenas, 400 de largura. Grande parte das linhas são de via única, e só onde há um tráfego muito intenso existe via dupla. Neste momento está-se exactamente duplicando a via entre Stockholm-Göteborg, e Stockholm-Malmö. O serviço é facilitado por grande quantidade de desvios,

necessitando, porém, de um perfeito sistema de sinalização.

Com enormes despesas, está uma grande parte da rede de caminhos de ferro suecos já electrificada, obra iniciada em 1915. Estão electrificados 5.800 km., dos quais 4.800 do Estado, ou sejam 40% do total. Nestes quilómetros, porém, circula 85% do tráfego total. O consumo de energia atinge um milhão de KWH ou sejam 10% do consumo total da Suécia.

SUÍÇA

A Companhia dos Caminhos de Ferro Federais e as Companhias particulares estão autorizadas a aumentar de 10 a 20 por cento o suplemento da taxa actual e de 60 a 80 céntimos a taxa mínima de transporte para fardos, animais vivos e mercadorias.

Estes aumentos destinam-se a fazer face aos encargos de salários que quase dobraram, ao passo que as despesas em material subiram de 100 a 2.000 vezes mais.

Muitos caminhos de ferro particular não estariam em condições de cumprir os seus compromissos se renunciassem a este aumento.

«OS CARLOS»

Visita Cultural à «Lisboa Filme, Limitada»

A Direcção do Grupo «Os Carlos» promoveu no domingo passado, uma interessante visita aos laboratórios da «Lisboa Filme Limitada». Perto de duzentas pessoas, pois os sócios fizeram-se acompanhar de senhoras de suas famílias, percorreram com grande interesse as instalações daquela firma, tendo-se, em vista do grande número de visitantes, constituído dois grupos, um dirigido pelo sr. Manuel Quiroz, chefe dos escritórios, que tinha como auxiliares os srs. Carlos d'Ornellas, Carlos Moreira e Carlos Castanha Costa, e o outro chefiado pelo sr. António Domingos Madeira, secretário dos Serviços de produção, que tinha como auxiliares os srs. Carlos Mega, Carlos Gonçalves e Carlos Silva.

Os visitantes retiraram-se encantados, não só pelo que viram mas também pela maneira amável como foram recebidos por aqueles dois distintos funcionários da Lisboa Filme.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Os nossos mortos

ENGENHEIRO PLÍNIO SILVA

Na madrugada de 7 do corrente faleceu em Lisboa, com 57 anos de idade, o sr. engenheiro Plínio Silva, antigo director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Era uma organização superior de lutador. Natural de Elvas, para onde foram trasladados os seus restos mortais, desde muito novo que o engenheiro Plínio Silva revelou extraordinária inteligência e grande amor ao estudo. Foi um dos melhores alunos do seu curso, quando frequentou engenharia. Na guerra de 1914, fez parte do C. E. P., ali prestando relevantes serviços.

De uma notável actividade, foi deputado e, no Governo presidido pelo Dr. José Domingues dos Santos, sobraçou a pasta do Comércio.

A acção que desenvolveu como director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste foi particularmente notável. Melhorou e disciplinou os serviços da administração com importantes reformas, e procedeu a obras importantes que ficaram a atestar a sua alta competência e a sua dedicação ao alto cargo que lhe fôra confiado.

Nos lugares públicos que ocupou, foi de uma austeridade irrepreensível. Toda a gente sabia que, como político, se mantinha fiel aos seus princípios republicanos. Pois bem. Nunca, nas suas funções públicas, procurou beneficiar correligionários em detrimento dos que o não eram. Amigo de quantos mourejam nos jornais, deve-se-lhe a concessão do passe nos caminhos de ferro aos jornalistas profissionais.

Dotado de grande espírito de iniciativas, a ele também se deve a idéia e a organização da Cooperativa Auto Mecânica de Portugal com que procurava resolver o problema dos transportes em Lisboa. A sua idéia, acarinhada durante tantos anos não foi, porém, posta em prática, pelos motivos que toda a gente conhece.

Era não só uma pessoa de bem, mas um nobre, raro carácter, fazendo-se por isso admirar e estimar pelos seus próprios adversários políticos que viam nele um exemplo de lealdade.

Exerceu, há três anos, na Ilha de S. Miguel, o cargo de comandante de engenharia. Encontrava-se agora na situação de reforma como tenente-coronel.

O funeral do ilustre engenheiro, com cuja amizade nos honrávamos, foi imensamente concorrido, nele se incorporando pessoas da maior representação social, engenheiros, jornalistas e amigos pessoais.

A sua ilustre família apresentamos as nossas sinceras condolências.

Linhas portuguesas

Novas carruagens para a C. P.

Para completar a notícia, publicada na *Gazeta* em 1 de Junho, acerca das novas carruagens para a C. P. encomendadas na Suíça, traduzimos do jornal *National Zeitung*, de 25 de Maio, o seguinte:

A primeira carruagem de aço leve, duma série encomendada à Fábrica Schindler, para Portugal, acaba de ser construída.

Tivemos ocasião de verificar as condições de conforto dessa carruagem e ainda o prazer de conversar com o sr. Engº Gomes Leal, da C. P.

As características desta carruagem são as seguintes: largura 3,17 — comprimento 23,06 — altura 3,75. As cores são dum vermelho vivo e amarelo. Apesar da via portuguesa ser das mais largas da Europa, com 1,665 e apesar da carruagem comportar 130 lugares (em pé e sentados), só pesa cerca de 29 toneladas. Possue freios de vácuo, aquecimento central, iluminação eléctrica por meio de dinamos, W. C., portas dobráveis e ar condicionado.

Graças às molas duplas, é muito agradável viajar nestas carruagens, mesmo com a velocidade de 120 quilómetros à hora. Esta carruagem de aço leve, tem uma grande plataforma central e duas nos tópos, e destina-se a tráfego nos arredores de Lisboa, podendo no entanto ser atrelada a quaisquer comboios rápidos.

Duma série de 60 carruagens de 2.ª e 3.ª classes (de 4 tipos diferentes), encomendadas em Julho do ano passado, esta é a primeira concluída, de 3.ª classe.

Se a C. P. se decidiu a fazer esta encomenda de 60 carruagens, é porque Portugal deseja tirar partido da boa qualidade da fabricação suíça e aquela Companhia deseja aproveitar as experiências e o estado de adiantamento das construções suíças, de aço leve.

Esta linda carruagem, segue numa plataforma provisória de via estreita até à fronteira espanhola.

Para conseguir este fim e para aproveitar a diferença de largura dos tampões de choque (os tampões das novas carruagens são mais afastados e mais altos de que nos caminhos de ferro suíços e franceses) esta carruagem é ligada a dois vagões de mercadorias, nos quais seguem placas, utensílios e também um empregado da fábrica Schindler, o sr. Oberholzer, que fará toda a viagem por Basel, Mulhausen, Belfort, Besançon, Bordeaux e Hendaia.

A viagem deve durar 12 dias, sendo a marcha de Hendaia a Lisboa estudada pelos ferroviários espanhóis e portugueses.

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

NÚMERO DE VERÃO

O nosso habitual número de verão, que constitue sempre um êxito lisongeiro, será posto em circulação no próximo dia 1 de Julho.

Recortes sem Comentários

O Brasil restitui a Portugal o arquivo do Conde de Lippe

A colecção de documentos relativos á reforma pombalina do Exército e da Marinha, que o Governo português tinha adquirido á viúva do Conde de Lippe — a quem o Marquês de Pombal confiara a tarefa de reorganizar as forças armadas portuguesas, desaparecera sem deixar rasto, constituindo, a falta dessa documentação, uma lacuna grave para a história militar portuguesa.

Soube-se, porém, há pouco, e mercê das diligências efectuadas por um diplomata brasileiro, o Dr. Luis Norton, que o arquivo do conde de Lippe se encontrava no Brasil, para onde fora levado, em 1807, quando da retirada de D. João VI.

Ora essa colecção de documentos, conhecida no Brasil por «Arquivo Militar de Lisboa», que acaba de chegar á capital portuguesa, em cumprimento da deliberação tomada pelo o Governo Brasileiro, quando do duplo centenário, de restituir a Portugal aquele valioso núcleo de documentação histórica.

Regista-se assim mais um simpático e amigo gesto, na sequência da política de franca amizade e leal entendimento, que os Governos das duas nações lusíadas tem seguido com tão excelentes resultados.

(Do *Eco de Extremoz*)

Desaparece um grupo onomástico

É uma notícia triste. Dissolveu-se o Grupo «Os Mários». Quando quisemos entrevistar um dos seus dirigentes, recebemos a desoladora nova: — O Grupo «Os Mários» dissolveu-se por falta de interesse da sua população associativa. E um dos seus fundadores, talvez o que mais batalhou pela ideia, o sr. Mário de Freitas e Silva, diz-nos:

— É manifesto o desinteresse da população associativa pela direcção das suas colectividades. Só assim se pode explicar a falta de comparência às reuniões das assembleias gerais, a melhor oportunidade para se tomar conhecimento e discutir tudo quanto lhes interessa. Quando se trata, então, de nomear gente para cargos directivos a questão toma fôros de tragédia, pois raro é aquele que dispõe de tempo para trabalhar em prol do comum.

Grande verdade que nem todos querem reconhecer. E o pior é que todos querem ver trabalho feito sem colaborar na obra comum, como se essa obra não tenha de ser o resultado do esforço de todos. E com sincera mágoa que vemos desaparecer um Grupo que podia vir a constituir uma pedra sólida neste edifício do movimento colectivo de que fazemos parte.

(Do Boletim *Os Albertos*)

O papel

Volta de novo a agitar-se a questão do papel de impressão de jornal, que está seriamente afligindo a pequena imprensa.

Alegando, ao que parece, razões de insuficiência económica, as fábricas suspenderam a produção deste artigo, não sabemos se temporária se definitivamente.

O que sabemos é que os nossos fornecedores asseguram

que não tornaremos a receber tão depressa o papel que o leitor está vendo e em que, mal ou bem, lá íamos imprimindo o nosso semanário, apontando-nos com a crudelíssima solução dum outro, muito mais caro.

Ora aqui é que bate o ponto. Sobrecarregada com sucessivos encargos, a chamada pequena imprensa não pode nem deve pagar mais, o mesmo sucedendo ao leitor que já faz sacrifício em desembolsar os tostões da sua assinatura.

Grande celeuma vai, pois, por esses periódicos da província, todos eles na dura iminência de sofrer tamanho desgaste na sua economia que não sabem como assegurar o seu direito à vida.

Não haverá maneira de nos salvarmos de tão calamitosa ruina, mediante a protecção de quem provê á economia da nação, de que somos modestos mas bem necessários servidores?

(Do *Correio do Ribatejo*)

Criados de servir

A admissão de criados de servir faz-se na nossa terra por um processo que não oferece garantias de espécie alguma aos patrões.

De uma maneira geral, estes pouco ou nada podem saber acerca das qualidades morais, profissionais e de saúde dos indivíduos a admitir, muitas vezes sucedendo desconhecerem a própria identidade e naturalidade dos mesmos. Isto verifica-se, por vezes por negligência e comodidade dos patrões, mas quase sempre por impossibilidade de colher os informes necessários, pois, infelizmente, não há entre nós qualquer organização, mesmo de carácter particular, onde os interessados possam esclarecer-se devidamente.

Assim, é caso frequente meter-se portas a dentro um servo que, apesar das boas aparências, é portador de doenças graves ou, o que não é menos, possui qualidades morais detestáveis. No Comando da Policia são vulgares e quase diárias as queixas contra servos infieis, que desaparecem das casas subitamente, depois de subtraírem objectos de valor, verificando-se nessa altura que foram falsas as suas declarações sobre identidade e naturalidade.

A mensalidade que os servos exigem é também um problema aforitivo para as donas de casas. Mesmo sem o mínimo conhecimento profissional, todos querem ganhar mundos e fundos.

Todos estes factos deviam ser considerados pelas entidades competentes, que deviam estudar a forma de, simultaneamente, defenderem os interesses dos patrões e criados.

Em nossa maneira de ver todo o servo de casa alheia devia ser portador de uma caderneta pessoal, onde fossem averbados todos os factos de interesse para a completa iden-

AO DISPÔR DE V. E. EX.ª

Qualidade — Bom gosto — Modicidade de preços

TORROAIS

RELOGIOS, JOIAS, PRATAS E OURO

123 — Rua da Prata — 131

Telefone 2 4210

LISBOA

tificação moral e profissional dos respectivos proprietários. No acto de entrada, os patrões exigiriam a referida cadereta, inteirando-se assim, de uma maneira fácil e segura, da pessoa que iam meter em sua casa. Por outro lado, quando despedissem os servos, os patrões obrigavam-se a comunicar o facto à entidade competente, indicando as razões para efeito de actualização das mesmas células pessoais.

Se assim acontecesse, cremos que se evitariam inúmeros dissabores, alguns de natureza bem grave, disciplinando-se, dentro de uma fiscalização apropriada, uma classe que, não sabemos porquê, ainda vive à margem das convenções corporativas.

(Do *Eco do Funchal*)

O tipógrafo e com quem se parece

- Com um carpinteiro porque trabalha em caixas.
- Com um alfaiate porque tira medidas e provas.
- Com um toureiro porque lida com sortes.
- Com um geómetra porque faz linhas.
- Com um cabeleireiro porque enfeita cabeças.
- Com um ginasta porque dá saltos.
- Com um pasteleiro porque faz pastéis.
- Com um cirurgião porque maneja pinças.
- Com um sapateiro porque faz remendos.
- Com um pescador porque trabalha em galeões.
- Com uma liga porque aperta a composição.
- Com um arquivo porque guarda originais.
- Com um presidiário porque lida em galés.
- Com um condenado à morte porque espera a última hora.

Só com quem não se parece é com um milionário.

(Do *Jornal de Elvas*)

Disciplina...

Malenkov, membro do Politburo soviético, declarou que o Partido Comunista russo vai disciplinar-se mais e lançar uma campanha contra a crescente admiração dos russos pelas coisas do Ocidente «capitalista».

(De *Correio Elvense*)

Astúcia de um condenado à morte

NOVA YORK 15. — Jabe Bird, um negro condenado à morte, continua a dar trabalho aos tribunais de Washington. Cada vez que chega o momento de ser levado à cadeira elétrica, Byrd confessa novo crime, que exige pesquisas e investigações. Deste modo, já conseguiu adiar 12 vezes a execução, e de todas elas se verificou serem verdadeiras as suas confissões.

Para acabar com esta situação, a Justiça decidiu executar de uma vez por todas o criminoso, mas Bird, ao ser notificado daquela decisão, confessou, de uma só vez, 18 crimes, e declarou ter ainda que contar cerca de mais 14 crimes. Foram-lhe concedidos mais 60 dias de vida para se proceder a novos inquéritos.

(De *ENI*)

Bola... à vara larga

De vez em quando os amadores de futebol, nas ruas esboçam nova ofensiva.

Ofensiva de resultados bem palpáveis nos vidros e portas dos prédios e, às vezes, até na cara dos transeuntes, que tudo fica mal tratado pela bola de trapos.

Por que o futebol na rua provoca prejuízos e incômodos gerais, à P. S. P. pedimos a repressão de tal desporto... à vara larga.

Humorismo

Um cavalheiro, ao passar pela montra duma pastelaria, viu um apetitoso pudim, daqueles que tem por cima enfeites e letras brancas feitas com calda de açúcar: estava desta forma escrito o nome «Maria». Ele achou muita graça ao bolo, entrou na pastelaria e perguntou se seria possível arranjar, para daí a duas horas, um pudim igual, mas que que tivesse escrito, em vez de «Maria», a palavra «Manuel».

— Sim, senhor! — respondeu solícito o pasteleiro. — Pode V. Ex.^a voltar daqui a duas horas, porque o pudim estará pronto conforme V. Ex.^a deseja.

Duas horas depois voltou o cliente. Lá estava o pudim, lindo, bem cheiroso, com as tais letras a açúcar.

O cliente, radiante, mirou-o, mas, desiludido, observou:

— O senhor enganou-se; em vez de «Manuel», escreveu «Manel». Assim não me serve.

— Mas eu arranjo-lhe outro para daqui a uma hora com palavra «Manuel» correctamente escrita.

— Está bem, voltarei daqui a uma hora.

E voltou. O pudim estava pronto, exibindo em lindas letras de açúcar a palavra «Manuel» com todas as letras.

— Ah! assim está bem e agrada-me.

— Posso embrulhar? — pergunta, prazenteiro, o homem da pastelaria.

— Não, não é preciso; é para comer aqui...

A. TESOURA

(De *A Rabeca*)

Uma página negra

Fez ontem 305 anos que Luanda foi invadida, em som de guerra, por forças holandesas, inesperadamente, embora fossem amistosas as relações entre os governos de Portugal e da Holanda.

O balanço desse criminoso assalto deu 30 portugueses mortos, muitíssimos prisioneiros, que rendeu 600 mil cruzados, sendo até roubado uma baixela de prata, mais tarde enviada para o Brasil como presente do rei do Congo, ao holandês conde de Nassau.

Valeu-nos nessa trágica ocorrência o patriotismo e o espírito de sacrifício dos colonos portugueses que se refugiaram em Massangano onde sustentaram heróica resistência. Só cinco anos mais tarde a afronta seria vingada com a reconquista de Angola onde se evidenciou, como heróico chefe, Salvador Correia de Sá Benevides, que veio do Brasil para essa magnífica empreza.

(De *República*, de 27 de Maio de 1947)

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 129, III série, de 4 de Junho, publica o seguinte:

AVISO

Faz-se público que, nos termos dos artigos 2.º, 3.º, 10.º e 12.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto, pelo prazo de trinta dias, a contar do dia imediato ao da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, concurso entre os engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro obrigatoriamente opositores para a promoção à 2.ª classe e aqueles que se julguem com direito para provimento das vagas que ocorrerem no prazo de dois anos, a contar da data em que for publicada no *Diário do Governo* a lista dos candidatos aprovados, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do decreto n.º 27:236.

Os candidatos podem entregar os documentos da natureza dos indicados na alínea f) do artigo 6.º do decreto n.º 27:236, e bem assim a declaração exigida pelo decreto lei n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, dentro do referido prazo, aos seus superiores hierárquicos, que os remeterão, devidamente informados, à 1.ª Repartição, devendo os que não são opositores obrigatórios entregar requerimento devidamente fundamentado pedindo a sua admissão.

Os opositores são os seguintes:

José de Moura Feio Terenas.
Manuel Gorjão Fernandes Nogueira.
António Cardoso de Lacerda Leitão.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 1 de Junho de 1948. — Pelo Director Geral, *Luís Costa*.

O «Diário do Governo», n.º 115, II série, de 19 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da co-

missão de revisão, aprovar o projecto de concordância para a ligação directa entre a linha de Guimarães e a de Famalicão e a ampliação da estação de Lousado, devendo no entanto ser o referido projecto completado com o estudo dos dispositivos de segurança a adoptar e dos melhoramentos a introduzir na passagem de nível existente, situada entre os perfis 8 e 9 do projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 116, II série, de 20 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 31 metros quadrados, localizada à esquerda da linha férrea do Litoral do Minho, entre os quilómetros 24,578.10 e 24,587.15, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Vila do Conde e distrito do Porto e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Avenida Figueiredo de Faria.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Vila do Conde, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 118, II série, de 22 de Maio, publica o seguinte:

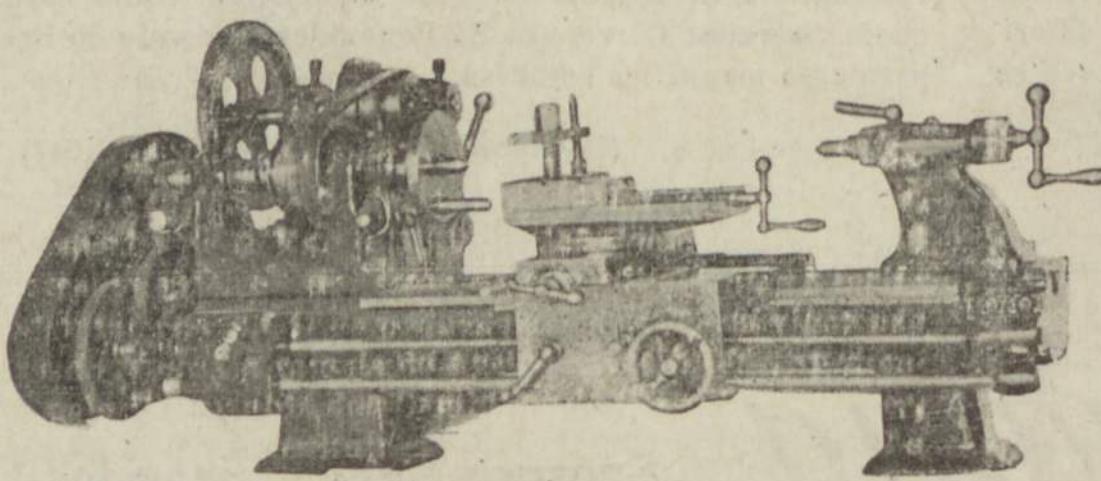
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 121 e 480 metros quadrados, localizadas à direita da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 60,440.75 a 60,471.35 e 61,353.48 a 61,450.68, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Macinhata do Vouga, concelho de Águeda e distrito de Aveiro, e confrontam: a primeira, ao norte com proprietário e servidão, ao sul e poente com proprietário e ao nascente com o caminho de ferro; a segunda, ao norte e nascente com proprietário, ao sul com o caminho de ferro e ao poente com José de Oliveira Pacheco.

O «Diário do Governo», n.º 123, II série, de 28 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do

TORNOS MECÂNICOS DE PRECISÃO



Desde 500 até 1800m/m
ENTRE PONTOS

Todas as máquinas para todas as indústrias

Sociedades Reunidas Reis, L. da

SECÇÃO DE MÁQUINAS

Avenida Almirante Reis, 80 B a 80 E
LISBOA TELEFONE, 5 0472

concurso público realizado em 13 do corrente, adjudicar a José da Silva a empreitada n.º 91, de construção de dois reservatórios de betão armado com a capacidade de 100 metros cúbicos cada, sendo um na estação de Moura e outro na de Sabóia, pela importância de 184.500\$00, e que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar.

«O Diário do Governo», n.º 124, da II série de 29 Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar para a execução da empreitada n.º 90, de escavações e construção de fossa para sessenta pessoas na estação de Moura.

O «Diário do Governo», n.º 127, II série, de 2 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento de 450:000 *tire-fonds* correntes, 32:000 *tire-fonds* de junta, 18:000 *tire-fonds* de cunha, 23:000 parafusos e 33:200 anilhas *Grower*, de que é adjudicatária a Sociedade de Michaëlis de Vasconcelos, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 128, II série, de 3 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes três parcelas de terreno com as superfícies, respectivamente, de 117,80, 1:992,20 e 3:057,70 metros quadrados, à esquerda da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 66,850.00 e 66,920.00, 66,940.00 e 67,500.00, e 67,550.00 e 67,849, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas: a primeira e a segunda na freguesia do Vale de Santarém, concelho e distrito de Santarém, e a terceira na freguesia de Marvila, concelho e distrito de Santarém, e confrontam: a primeira, ao norte com a estrada nacional n.º 12-1.º, ao sul e nascente com o caminho de ferro (linha de Leste) e ao poente com o caminho público; a segunda, ao norte com o caminho de ferro de Rio Maior, e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro (linha de Leste), e a terceira, ao norte e nascente com o caminho de ferro de Rio Maior, e ao sul e poente com o caminho de ferro (linha de Leste).

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

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 21 de Março de 1946, publicada no *Diário do Governo* n.º 71, 2.ª série, de 27 do mesmo mês e ano.

O «Diário do Governo», n.º 125, II série, de 31 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 21 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao publico A n.º 663, que especifica as restrições a que as remessas reexpedidas podem ficar sujeitas quanto ao seguimento nos mesmos vagões em que foram transportadas.

O «Diário do Governo», n.º 126, II série, de 1 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 25 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias em vigor nas linhas de Guimarães, litoral do Minho, Famalicão e Tâmega e no ramal de Leixões, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, ao transporte de toros de eucalipto ou de pinho nacional, com ou sem casca.

**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

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

D. A. KNUDSEN & C.º Limiteda
TELEFONE: 22787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN

Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



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.

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

**PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**

**CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA**

L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

TELEFONE PRAIA 4

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

Telegrams: SNADEK — LISBOA

Telefone: 21868

O «Diário do Governo», n.º 130, 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 S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual são especificadas as condições em que poderá ser feito o seguimento acelerado de remessas de vagão completo, de mercadorias, animais e veículos, de pequena velocidade.

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 S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no qual são condensadas, com alterações, as disposições que sobre requisição e efectivação de combóios especiais de mercadorias, animais e veículos constam de diversos avisos ao público que vigoram nas linhas exploradas pela referida Companhia.

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 S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, o projecto da aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a fazer cessar a obrigatoriedade da aplicação de regime de combóio especial às remessas de pequena velocidade constituídas por adubos, carvão vegetal, lenhas, madeira aparelhada, aplainada ou serrada, em toda a rede explorada pela referida Companhia, de algodão em rama nas linhas de Guimarães, litoral do Minho, Famalicão, Tâmega e ramal de Leixões e de batata comum nas linhas de Santa Comba a Viseu, Corgo, Tua e Sabor.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de dois aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor nas linhas da antiga rede e nas redes do Sul e Sueste e do Minho e Douro, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são substituídas as tabelas de preços n.ºs 2, 2-A e 4, eliminada a nota à tabela de preços n.º 17 e criada uma nota à tabela de preços n.º 15.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 18 do corrente mês, os projectos de três aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor nas linhas do Vouga e ramais de Aveiro e Aveiro-Mar, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são substituídas as tabelas de preços n.ºs 2 e 2-A e criadas as n.ºs 18, 19, 30 e 31, as quais compreendem todos os encargos que actualmente oneram as tarifas.

Imprensa

«O COMÉRCIO DO PORTO»

Com a sua edição de 2 de Junho, entrou no nonagésimo quarto ano de publicação *O Comércio do Porto*. Há que apresentar sinceros parabens, não apenas ao seu ilustre director, sr. F. Seara Cardoso, mas a quantos, naquela casa, com o seu trabalho, honram a obra criada por Henrique Carlos de Miranda, Manoel de Sousa Carqueja e Francisco de Sousa Carqueja e que, mais tarde, com mão de mestre, Bento Carqueja desenvolveu notavelmente.

Deve-se a *O Comércio do Porto* uma grande transformação dos processos jornalísticos e, sem favor de espécie alguma, devemos acrescentar que os próprios jornais da capital receberam e acusam a sua benéfica influência.

«JORNAL DE NOTÍCIAS»

Também no mesmo dia completou sessenta anos de publicação o *Jornal de Notícias*, do Porto. É o jornal «Do Povo, para o Povo» — com orgulho, renovando a sua profissão de fé, declaram os seus redactores. Com efeito o povo admira e estima o *Jornal de Notícias*, grande jornal do Porto, grande jornal do país.

Os nossos parabens.



*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 máquina de escrever, adquirindo :

*a mais perfeita ;
a mais leve ;
a que, dando maior rendimento, exige ao mesmo tempo menor esforço :
a*

Underwood

*Dactylografos
Dunkel & Antunes, S. A.
Rua Augusto 36 - Tel. 24231
Lisboa*