

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

1455

1 — AGOSTO — 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
ANTONIO 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

Problemas Nacionais, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	447
Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i>	449
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	451
Linhas Coloniais.	452
Conheça a sua terra.	454
Há 50 anos.	454
Agência de passagens e carga aérea	454
A C. P. renova com excelentes carruagens o seu material circulante	455
Nacionalização económica de Moçambique	455
Linhas Estrangeiras	456
O 60.º Aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	456
Publicações recebidas	456
Recortes sem Comentários	457
Parte Oficial	458
Espectáculos	459

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

II

O Decreto N.º 20.700 de 31 de Dezembro de 1931, salvou duma ruína certa a Companhia Nacional de Navegação e a Companhia Colonial de Navegação — empresas estas que apesar de bem administradas, não poderiam resistir à luta de concorrência de fretes e passagens que se estava verificando desde a fundação da Companhia Colonial de Navegação.

Para se vêr o espírito de Justiça e o desejo que houve da parte do Governo em resolver tão importante assunto, fundamental para a existência das referidas empresas, transcrevem-se algumas passagens do relatório que antecede o mencionado Decreto N.º 20.700. Numa parte diz:

«Duas empresas de navegação, a Companhia Nacional de Navegação e a Companhia Colonial de Navegação, com finalidades de origem diversa, sustentam luta de concorrência de fretes e passagens que produz lucros insuficientes para a cobertura das amortizações do material velho existente, por forma a ele poder ser substituído por outro de características modernas, de exploração mais económica no consumo de combustível e na manutenção.» E mais adiante:

«Apreciado o seu relatório, o Governo reconhece ser indispensável, a bem do interesse público, de uma manutenção de serviços das duas Companhias, nas comunicações com as Colónias e das garantias dos Créditos do Estado e dos interesses dos accionistas, que, além de oportunas reduções de despesas, os fretes e passagens se tornem compatíveis com a conservação do fundo social e da sua eficiência, sendo por outro lado absolutamente necessárias alterações nos estatutos e nos critérios administrativos, por forma a se não aplicarem em dividendos e gratificações e navios velhos, o que é indispensável e inadiável para a aquisição de material que perdure e de facto melhore a capacidade produtiva das duas empresas. A solução dos problemas comuns às empresas e ao Estado por meio do Conselho Arbitral criado pelo presente decreto, deriva do projecto de acordo privado e constitue por isso sistema a ensaiar na extinção da luta de fretes e passagens de modo a

terminar de uma vez para sempre o perigo de destruição de serviços considerados de interesse público nas relações entre a Metrópole e as Colónias entre si.»

Verifica-se, imediatamente, pela leitura das pequenas passagens do relatório que antecede o referido Decreto N.º 20.700, que a única forma que se encontrou de se evitar o perigo da destruição de serviços considerados de interesse público entre a Metrópole e as Colónias e estas entre si, que o mesmo é dizer, evitar-se a ruína das Companhias Nacional e Colonial de Navegação, foi o de se aplicar a política da redução de despesas e aumento de receitas — e estas só se podiam conseguir, acabando-se com a concorrência desregrada que havia e fixarem-se preços para os fretes e passagens, compatíveis com a necessidade de se tornarem prósperas as referidas empresas de navegação, pois só assim estas podem eficazmente desempenhar a sua importante missão.

Foi o que se fez e se está fazendo, sendo, porém, de estranhar que a mesma política se não tenha usado para com os nossos Caminhos de Ferro, tanto mais que estes, desde o seu início, têm vivido sempre em regime deficitário — e a tal ponto, que o seu capital accionista quase se pode dizer que nunca foi remunerado, bastando dizer-se que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, apesar de ter sido a mais forte organização ferroviária do país, contudo isso não obsteu a que tivesse sofrido uma estrondosa falência em 1892, do que resultou a concordata com os seus credores em 1894 — e, depois desta data, dois arranjos financeiros tiveram lugar e que equivaleram a mais duas falências — e tão fácil teria sido evitarem-se estas autênticas vergonhas e podermos ter hoje uma rede ferroviária mais extensa, com boas estações, material fixo e circulante em quantidade e qualidade, para bem servir o País e proporcionar comodidades a todos os passageiros...

Bastaria para isso ter-se concedido ao caminho de ferro 50 % da protecção que se concedeu às Companhias de Navegação. Não era preciso mais.

As disposições mais importantes do referido Decreto N.º 20.700, são as que constam dos artigos 14.º, 25.º, 27.º e 28.º, artigos estes que se transcrevem para

melhor se poder apreciar o que se tem passado no nosso País com a luta de concorrência de fretes marítimos e em caminho de ferro e quais as medidas que se têm tomado para a defesa dos referidos transportes.

Diz o artigo 14.º: «Os fretes e passagens dos navios explorados pelas empresas a que este decreto se refere, dependem de aprovação pela Direcção da Marinha Mercante.

§ 1.º — Sobre as tabelas de fretes e passagens oficialmente aprovadas, não podem ser feitos descontos ou bónus, ou incidir quaisquer artifícios que determinem reduções directas ou indirectas explícitas ou implícitas no custo do transporte a favor do carregador ou de quem paga a passagem.»

Verifica-se por este artigo que o Governo, reconhecendo que os preços dos fretes e das passagens que estavam sendo feitos pelas Companhias Nacional e Colonial de Navegação, devido à luta de concorrência, eram mais que insuficientes para que pudessem produzir os lucros necessários para fazer face às despesas de exploração, amortização do material velho existente, aquisição de novos navios e remuneração do capital accionista, resolveu pôr termo à luta de concorrência que desde 1922 se estava verificando, data da fundação da Companhia Colonial de Navegação e tomou as providências que julgou indispensáveis para que os preços a estabelecer subissem até ao limite que fosse necessário estabelecer, aliado a uma substancial redução de despesas, únicas formas que se reconheceu estabelecer de maneira a tornar num curto espaço de tempo as duas empresas de navegação em situação financeira desafogada e próspera, para bem poderem cumprir a sua alta missão.

E, de facto, poucos anos foram necessários para que as duas Companhias, Nacional de Navegação e Colonial de Navegação, voltassem de novo a disfrutar uma situação próspera, como os interesses da Nação o exigiam, pelo que merecidos louvores são devidos ao Governo, pelas medidas radicais que tomou e à Direcção da Marinha Mercante, pela maneira inteligente como interpretou e tem executado as medidas decretadas para o referido fim.

O Governo não se limitou apenas a acabar com a luta de concorrência e a estabelecer preços remuneradores para os fretes e passagens. Foi mais longe. Estabeleceu, além de outras judiciosas determinações, as bases para a confecção dos balanços, aplicação dos saldos anuais dos prémios de seguros de conta própria e forma de distribuição de lucros.

Diz o art.º 25.º: «Na confecção do activo, os valores dos navios só serão aumentados das importâncias pagas pelo fundo de aquisição de navios.

§ único — Não servirão para tal fim, as importâncias pagas pela reparação de grandes avarias ou para contribuição em avaria grossa na parte correspondente ao seguro de conta própria.»

Verifica-se por este artigo e parágrafo único, o

cuidado que houve da parte do Governo, em defender o activo da Companhia, como o exigia e exige o interesse público.»

O artigo 27.º diz: «Os saldos anuais dos prémios de seguro de conta própria, são exclusivamente destinados a amortização do material.»

E o artigo 28.º determina: A distribuição de lucros, depois de deduzidos todos os prejuízos efectivos, deve ser feito do seguinte modo:

1.º — 5 por cento para fundo de reserva legal, enquanto não estiver realizada, ou sempre que seja preciso reintegrá-lo;

2.º — 10 por cento com o mínimo de 500.000\$00 para fundo de reserva variável até atingir 3.000.000\$00 ou importância superior, se se julgar que no activo há saldos devedores e valores flutuantes podendo dar prejuízo superior;

3.º — 4.000.000\$00 para amortizações;

4.º — Dividendo não superior a 10 por cento;

5.º — O saldo, havendo-o, reverterá:

a) — 15 por cento para dividendo suplementar.

b) — 85 por cento para amortizações.

§ 1.º — A assembleia geral pode destinar a amortização do material, no todo ou em parte, as importâncias correspondentes ao N.º 4 e alínea a) do N.º 5 deste artigo.

§ 2.º — Se os lucros forem iguais ou inferiores a 4.500 contos, deve se-lhes dar aplicação subordinada exclusivamente às normas seguintes:

1.º — 5 por cento para fundo de reserva legal, se ele não está realizado até ao mínimo prescrito no Código Comercial;

2.º — 10 por cento para fundo de reserva variável, caso se torne necessário aumentá-lo para os fins expressivos no § 2.º deste artigo;

3.º — Para amortização de material.

§ 3.º — O fundo de reserva variável deve servir para amortizar prejuízos em valores flutuantes e falhas na cobrança dos saldos devedores. As valorizações dos valores flutuantes não devem constar nem do activo nem do fundo de reserva variável.

§ 4.º — Nas empresas em que o fundo de reserva já atingiu o limite legal, não é atribuída a esse fundo qualquer percentagem dos lucros.»

Verifica-se, igualmente, pelas disposições do artigo 28.º, que o Governo, com a publicação do Decreto N.º 20.700, teve em vista não só dotar o País com duas Companhias de Navegação prósperas e financeiramente desafogadas, de forma a poderem manter boas comunicações entre a Metrópole e as nossas Colónias, mas também defender o capital accionista, valorizá-lo e remunerá-lo condignamente.

É de justiça reconhecer-se que o Governo, patriótica e honradamente cumpriu bem o seu dever, porquanto, a prosperidade das Companhias Nacional e Colonial de Navegação estão bem à vista, como o demonstra a forte valorização do seu capital e a justa remuneração que tem recebido.

Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

AGOSTO

1

1846 — Iniciam-se os trabalhos para a construção do caminho de ferro de Barcelona a Mataró.

2

1890 — Conclue-se a boca de saída do túnel do Seminário (linha urbana do Porto).

3

1882 — É inaugurada oficialmente a linha de caminho de ferro da Figueira da Foz a Vilar Formoso.

4

1893 — O jornal *L'Éclair* publica a comovente descrição da catástrofe que, na madrugada d'sse dia, se desenrolou dentro do túnel de Père-Lachaise, em que um comboio parado por avaria foi chocado por outro, ficando feridos 60 passageiros.

5

1894 — Inaugura-se o caminho de ferro do Monte (Funchal).

6

1902 — O Governo austríaco publica a lei autorizando a construção do prolongamento do caminho de ferro da Bosnia de Budapest-Sarajevo á fronteira de Saudjak de Novibazar, com um ramal para Vischegrad, na fronteira da Sérvia.

7

1878 — Abrem à exploração mais 16 quilómetros da linha férrea do Porto à Povia de Varzim, que atinge a estação das Fontainhas.

8

1857 — O Ministro das Obras Públicas, Carlos Bento da Silva, assina com Sir Samuel Norton Peto, como representante de uma Companhia em organiza-

ção, um contrato para completar a construção do Caminho de Ferro do Carregado a Santarém.

9

1900 — É inaugurada a nova estação de Masnou da Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante.

10

1852 — Adjudica-se a construção da primeira linha férrea à Companhia Peninsular dos Caminhos de Ferro.

11

1899 — É autorizada a abertura da linha na estação de Riffelpa na via férrea de Zermatt (Suíça).

12

1899 — O governo Sérvio concede por 90 anos a uma companhia inglesa a construção e exploração de 6 linhas de caminho de ferro com a condição de estarem concluídas no prazo de 2 anos.

13

1899 — Com o título de «Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul da Espanha» e o capital de 10.000.000 pesetas, constitui-se em Madrid uma Sociedade que se propõe explorar o caminho de ferro de Liñares a Almeria.

14

1894 — Reune-se em Zurique o primeiro Congresso dos Empregados de Caminhos de Ferro.

15

1892 — É aberto á exploração o caminho de ferro de Aix-les-Bains ao Revard.

16

1891 — Anuncia-se para 5 de Setembro a abertura ao público da estação central do Rossio para o serviço das linhas de Leste e Norte Internacional.

17

1899 — O Governo português autoriza a construção do caminho de ferro de Benguela à fronteira.

18

1888 — Inaugura-se a Gare de Francfort-sur-le-Mein que cobre a área de 31.248 metros quadrados e considerada a maior do mundo.

19

1897 — A Companhia da Beira Alta organiza um combóio especial para viagem de recreio ao Buçaco, partindo da Figueira da Foz, com bilhetes de ida e volta aos preços de 800 réis, 600 réis e 400 reis respectivamente de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes.

20

1897 — O poderoso négus Menelik torna obrigatório o uso do caminho de ferro para todas as pessoas ricas da Abissínia.

21

1890 — Fica aberto o último dos quatro túneis do trajecto de Riglas a Lapeña da linha de Canfranc.

22

1890 — O governo espanhol adjudica a D. Martin de Vidal e D. Leopoldo Pardo a concessão do caminho de ferro económico de Santander a Cabezón de la Sal.

23

1890 — Morre o Coronel de Engenharia Jacinto Heliodoro da Veiga, Director da Fiscalização do Governo junto das linhas do Leste, Norte e Beira Alta.

24

1837 — Inaugura-se a primeira linha ferroviária

francesa, para passageiros, partindo de Paris para Saint-Germain-en-Laye.

25

1891 — Entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro e o sr. Marquês da Foz é assinado o contrato de arrendamento dos edifícios em construção junto à estação do Rossio para a "Vagons-Lits" instalar ali um grande hotel denominado "Terminus".

26

1890 — Nasce em Elvas o oficial de engenharia Plínio Silva que foi Director Geral dos Caminhos de Ferro e faleceu em 1948.

27

1899 — Devido à epidemia que grassa na cidade do Porto são suspensos a maioria dos combóios e as bagagens sujeitas a desinfecção.

28

1891 — Um combóio cai no Rio Catawba (Statesville, Carolina do Norte) morrendo 36 pessoas e ficando 68 feridas.

29

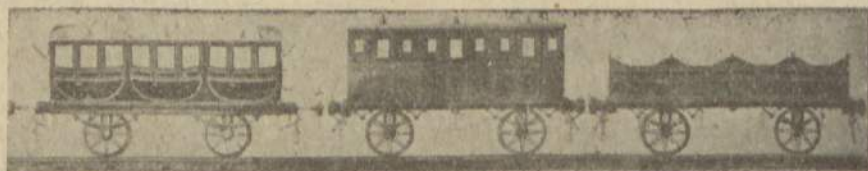
1871 — Ao Duque de Saldanha é concedido o estabelecimento de um caminho de ferro tipo Larmanjat, para o percurso Belém-Cascais.

30

1853 — Publica-se o decreto ordenando a construção da linha férrea de Lisboa ao Porto.

31

1840 — É inaugurada a linha férrea entre Bristol e Bath.





O primeiro caminho de ferro italiano

QUANDO, em 1858, foi inaugurada a primeira linha férrea entre Roma e Civita-Vecchia, que só tinha o comprimento de 100 quilómetros, o Imperador de França, Napoleão III, ofereceu a Sua Santidade o Papa Pio IX um magnífico comboio, composto por três carruagens, além da carruagem-capela para os ofícios divinos durante as viagens, as quais eram ricamente forradas com autênticos tecidos de damasco e brocados lindíssimos, o que as tornava grandiosas pelo luxo, arte e riqueza que as adornavam.

Apenas circulou este magnífico comboio durante 13 anos, visto que em Maio de 1871 o Governo italiano publicava a chamada lei das garantias, pela qual a Santa Sé ficava denegado o direito de soberania de território, embora lhe fossem reconhecidos o domínio espiritual e a absoluta independência do Papa no exercício das suas missões eclesiásticas.

Em 1880 o Estado italiano apoderou-se deste rico material ferroviário em virtude da cisão aberta entre o Papa e o Governo de então, dada a circunstância de se considerarem antagónicos os interesses do Soberano Pontífice com os do Rei de Itália.

Uma pequena linha num grande Estado: o do Vaticano

A linha de caminho de ferro mais pequena do mundo, a qual tem apenas 854 metros de extensão, é a do Estado do Vaticano, que, a despeito do seu curto comprimento, custou ao Estado italiano, em virtude do tratado de Latrão, assinado em 11 de Fevereiro de 1929, a quantia de 24 milhões de liras, ou seja, aproximadamente, 27:840 contos da nossa moeda.

Apesar de bem pouco longa esta linha, compreende inúmeras obras de arte, todas importantes, entre as quais se deve destacar o viaduto assente sobre o vale de Gelsomino, que oferece a particularidade de ter uma parte curva e outra rectilínea e ser constituído por oito arcadas com a abertura de 15,30 cada.

O edifício da estação do Vaticano, também notável pela sua grandiosidade, é de construção elegante e modernista. Foi construído no espaço de um ano e, embora por conta do Estado italiano, sob o risco do architecto privado das obras papais. Compreende um único pavimento, com dependências para os serviços de caminhos de ferro e polícia e dispõe também de três salões para o Papa e altos dignitários do Chefe Supremo da Igreja.

A plataforma da estação tem 10 metros de largura e é toda coberta por um tejadilho de lindos vitrais, com motivos subordinados à feição do Pontífice.

Além de uma linha de manobras possui ainda dois troços para o serviço de mercadorias e mais duas vias principais que se prolongam por toda a parte exterior do muro que rodeia a cidade do Vaticano e pode por isso abrigar comboios com grande composição de material.

Escolas ambulantes

NO Canadá as pequenas aglomerações são sempre muito afastadas das cidades e das universidades, sendo a questão escolar um caso difícil de resolver, em certas circunstâncias. Para evitar esse facto existem muito bem organizados verdadeiros comboios-escolas, providos de muitos vagões-aulas, onde professores diariamente dão lição em vários pontos afastados entre si.

As locomotivas vão deixando, todos os dias de manhã ao longo dessas linhas as aulas rolantes que de tarde vêm buscar, para nos dias seguintes recomeçarem nessa simpática função.

Despesas ferroviárias

EM tempos normais a Inglaterra consumia anualmente nos seus caminhos de ferro 16 milhões de toneladas de carvão; 210 mil toneladas de rails de aço; 600 mil metros cúbicos de madeiras para construções; 4 milhões de travessas; 21 milhões de telhados; 9 mil toneladas de tintas e vernizes; 62 mil toneladas de óleo, para lubrificação e combustível e 4 milhões de metros de fazendas para os uniformes dos empregados.

Uma grande locomotiva

A locomotiva designada com o nome de «El Governador» e que pesava 102 toneladas, incluindo o tender, foi fabricada nos Estados Unidos da América no ano de 1890 por conta da Companhia do Sul do Pacífico e tendo entrado imediatamente ao serviço ficou adstrita ao tráfego de mercadorias nas escarpadas elevações da Serra Nevada.

Uma grande via férrea em linha recta

A linha férrea, completamente recta, mas, mesmo assim, não a mais comprida, comparada com as de todo o mundo, é a que vai, na Rodésia, desde Bulawayo até às cataractas de Vitória. A sua extensão atinge 116 quilómetros, sem a mais pequena curva.

Prémios curiosos a maquinistas

AOS maquinistas ferroviários na Alemanha era de hábito conceder-se-lhes uma medalha de ouro e uma compensação monetária valiosa, por cada dez anos de serviço efectivo sem que lhes tivesse sucedido qualquer desastre em comboios entregues às suas responsabilidades profissionais.

Alexandre F. Seltzer

LINHAS COLONIAIS

Os Caminhos de Ferro na Província de Angola

O que se vai ler sobre caminhos de ferro, é extraído do «Relatório e Contas do Banco de Angola» referente ao exercício de 1947, documento notável e precioso para quem quizer conhecer o panorama económico daquela nossa e florescente província ultramarina.

Angola, pela vastidão do seu território e dos inúmeros recursos de que dispõe, é, na esperança de quantos se tem dedicado aos nossos problemas coloniais, um novo Brasil em formação. O nosso patriotismo exige que assim seja, tanto mais que as nobres qualidades de iniciativa e trabalho, que tanto distinguem os portugueses, não envelheceram antes parece terem remocado.

Como os caminhos de ferro estão ligados aos problemas económicos de Angola, e hão-de contribuir, em grande parte, para o seu florescimento, achamos de interesse arquivar nestas colunas o que, sobre os transportes ferroviários, lemos no referido Relatório do Governo do Banco de Angola, de páginas 63 a páginas 66:

Os caminhos de ferro, em 1947, tiveram o movimento seguinte, em mercadorias transportadas:

	EM TONELADAS		
	1937	1946	1947 (1.º semestre)
Caminho de Ferro de Luanda	159.430	210.756	73.299
Caminho de Ferro de Moçamedes . .	23.468	32.620	11.779
Caminho de Ferro de Benguela . . .	375.873	835.781	428.438
Caminho de Ferro de Amboim . . .	8.509	14.721	14.594

Estes números respeitam, apenas, ao primeiro semestre de 1947, excepto os do caminho de ferro do Amboim, de Moçamedes e de Luanda, e, sensivelmente, igual ao do ano anterior, no caminho de ferro de Benguela.

Aquela redução está em relação directa com a quebra verificada na produção — pelo menos no milho — e com a havida na exportação, e deve atribuir-se também, no que respeita a Moçamedes

e Amboim, à paralisação do tráfego resultante das interrupções das linhas, provocadas por chuvas torrenciais.

a) — *Caminho de Ferro do Amboim* — Sob o castigo de violentos temporais e de uma tromba-d'água, viu o tráfego quase paralisado, desde Abril a Junho, porque a linha ficou destruída em grande parte.

Todavia, foram tomadas providências quanto às reparações necessárias e quanto à aquisição de material, apetrechamento das oficinas e substituição da actual ponte-cais de madeira por uma outra de carácter definitivo.

Até 31 de Dezembro de 1946, a Companhia — segundo o respectivo relatório — teve um prejuízo de 9.700 contos — sendo o do ano em referência de 986 contos.

O volume da carga transportada — 50% da qual é café — diminuiu 128 toneladas, o que se atribui à concorrência da camionagem promovida, em muito, por aquela estagnação do tráfego.

No quadro seguinte se poderá verificar quais os principais produtos transportados em relação ao ano anterior:

Café	6.888 toneladas — menos 498 que em 1946
Feijão	1.599 » » 879 » » 1946
Sisal	610 » » 610 » » 1946
Milho	583 » » 326 » » 1946
Óleo de palma .	394 » » 229 » » 1946

b) — *Caminho de Ferro de Benguela* — Mais uma vez, deu mostras do seu espírito progressivo e do interesse que dedica à vasta região económica onde exerce a sua actividade, ao propor-se a execução de um largo plano de melhoria até 1950.

Nele figuram a conclusão da variante Lengue-Custo, a construção da estação definitiva de Nova Lisboa e de mais catorze; de muitos edifícios destinados a residência do pessoal branco e agentes subalternos africanos, de moradias, sanzalas e dormitórios para o pessoal indígena; de prédios destinados aos serviços de assistência ao pessoal, a oficinas, a armazéns, etc.

Neste plano tem-se em vista, ainda, a realização de consideráveis aquisições e melhoramentos no material fixo e circulante e na utensilhagem da Companhia.

Por conta destes projectos, já estão encomendados 100 vagões e dois automóveis de linha e devem ser adquiridos cinco carruagens para transportes de passageiros; reconstruídas outras oito e construídas e beneficiadas várias locomotivas. Serão aumentadas e remodeladas algumas linhas, assentes novos desvios, melhorada a aparelhagem eléctrica, montados novos postos telefónicos, etc.

O custo total da execução deste plano cifra-se em 94.500 contos.

A variante do Lengue — orçada em 20.000 contos — eliminará a cremalheira existente, o que fará as viagens mais rápidas por então não ser necessário o desdobramento dos comboios e trará, também, apreciável economia, por permitir o acréscimo da tonelagem transportada.

O quadro seguinte, mostra-nos quais as principais mercadorias transportadas em 1945, 1946 e 1947:

	EM TONELADAS		
	1945	1946	1947
Milho.	109 090	110.228	41.944
Minério.	85.136	99.700	119.354
Feijão	40.681	44.545	55.567
Areia, terra e pedra	29.120	40.603	26.725
Fuba, farinha e farelo	19.040	29.990	21.915
Açúcar e melaço.	26.519	26.997	14.727
Lenha e carvão vegetal	19.349	21.025	16.973
Sal	23.629	17.047	15.079
Cal e pedra para cal.	—	11.814	13.531
Fibra, algodão e urzula	9.193	11.065	8.192
Arroz e legumes secos.	6.521	9.845	7.506
Oleaginosas e goma	6.647	9.794	3.968
Madeira	5.771	8.394	8.955
Telha, ardósia e tijolo.	6.215	8.229	7.433
Vinhos comuns e derivados	—	5.961	5.260
Cimentos	5.449	—	10.807
Peixe e mariscos.	5.148	—	3.162

c) — *Caminho de Ferro de Moçâmedes* — Vai ter a sua bitola alargada para 1^m,067 e já se encontram bastante adiantados os necessários trabalhos de terraplanagem. Parece que se projecta efectivar o prolongamento desta linha férrea até à Chibia.

Vai proceder-se à construção das pontes sobre os rios Bero e Giraul, defesa das margens e terreplanagem, obras calculadas em milhares de contos e de grande interesse para a região onde o tráfego é, todos os anos, paralisado pelas grandes cheias entre Moçâmedes e Sá da Bandeira.

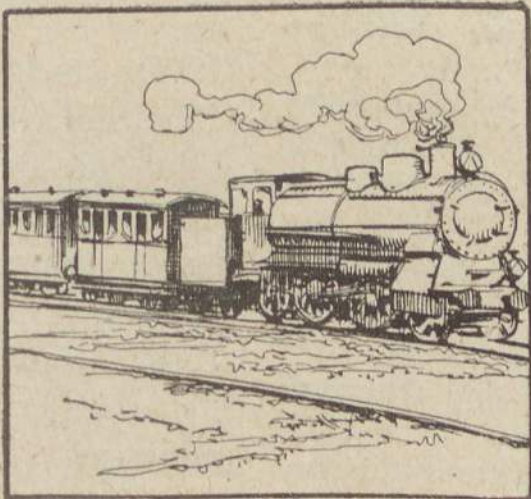
Durante o ano adquiriu o Caminho de Ferro de Moçâmedes dois automóveis de linha — com capacidade para 12 passageiros — o que representa considerável melhoramento.

d) — *Caminho de Ferro de Luanda* — Viu, durante 1947, melhorado o seu material com a chegada de 30 vagões — de aço — com a capacidade de 30 toneladas, notando-se que o material até agora utilizado não ultrapassava 20. Espera-se que durante o corrente ano cheguem 6 locomotivas Garratt, que rebocam 450 toneladas.

Enquanto não chegarem as três automotoras Diesel — com ar condicionado e muitas comodidades — o público serve-se, quando necessita de meios rápidos de transporte na linha Luanda-Malange, dos automóveis de linha existentes, que prestam bom serviço.

Foi, também, adquirida uma câmara frigorífica para ser instalada num vagão, o que permitirá o transporte de frescos para abastecimento de Luanda que deles tanto necessita.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



Conheça a sua terra

A cidade de Braga oferece a todos os visitantes motivos de encanto e atracção. Visto o Bom Jesus do Monte, há que ir também de longada ao santuário de Nossa Senhora do Sameiro, com sua basílica imponente.

Em frente da Igreja, no largo terreiro, ergue-se uma grande estátua da Virgem e junto dela descobre-se um panorama soberbo, que rivaliza com o do Bom Jesus do Monte.



BRAGA — Basílica do Monte Sameiro

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Agosto de 1898)

A questão de Lourenço Marques

Continua a grossa nuvem da questão de Lourenço Marques a ameaçar tempestade ao nosso paiz.

Os que pelas argucias diplomaticas não lograram arrancar-nos aquella preciosa joia da corôa portugueza, comprazem-se em fazer-nos sentir que somos um paiz financeiramente arruinado e que não merecemos as riquezas que ainda nos restam por consentirmos tamanhos vicios na nossa administração publica.

Emquanto o processo se ultima e se vae approximando a epocha da decisão, surgem de vez em quando os rebates de que se proferiu já a sentença, sempre funesta para Portugal no dizer dos alviçareiros.

Estes boatos explicam-se ás vezes por manejos bolsistas, e processos politicos conhecidos, embora pouco confessaveis.

A questão está pendente e deve protelar-se ainda durante algum tempo.

Já aqui historiámos indicando brevemente as phases deste celebre processo.

Não é conhecida ainda a cifra da indemnisação a pagar, a qual nunca deverá ascender ao elevado limite que arbitram alguns novelleiros.

Ainda que a hypothese da rescisão do contracto não estivesse prevista no proprio contracto, seria de simples equidade indemnizar os concessionarios só pelas despesas

que houvessem feito e não pela importancia da concessão alguns annos depois.

Esse valor, variavel com differentes circumstancias mal pode fixar-se.

Fixado mesmo n'uma certa occasião pelo mesmo motivo, poderia ser revisto e estabelecido de novo se o valor mudasse.

Não deverá porventura entrar-se em linha de conta tambem com os prejuizos causados ao governo portuguez pela demora na execução da linha, pelo modo imperfeito por que ella se estabeleceu, pela falta de material circulante?...

Não podem as pequenas nações, exhaustas de recursos, que mal administram os escassos haveres e lançaram em torno de si uma atmospherá ingrata de suspeições e más vontades, contar com a segurança nos seus bons direitos.

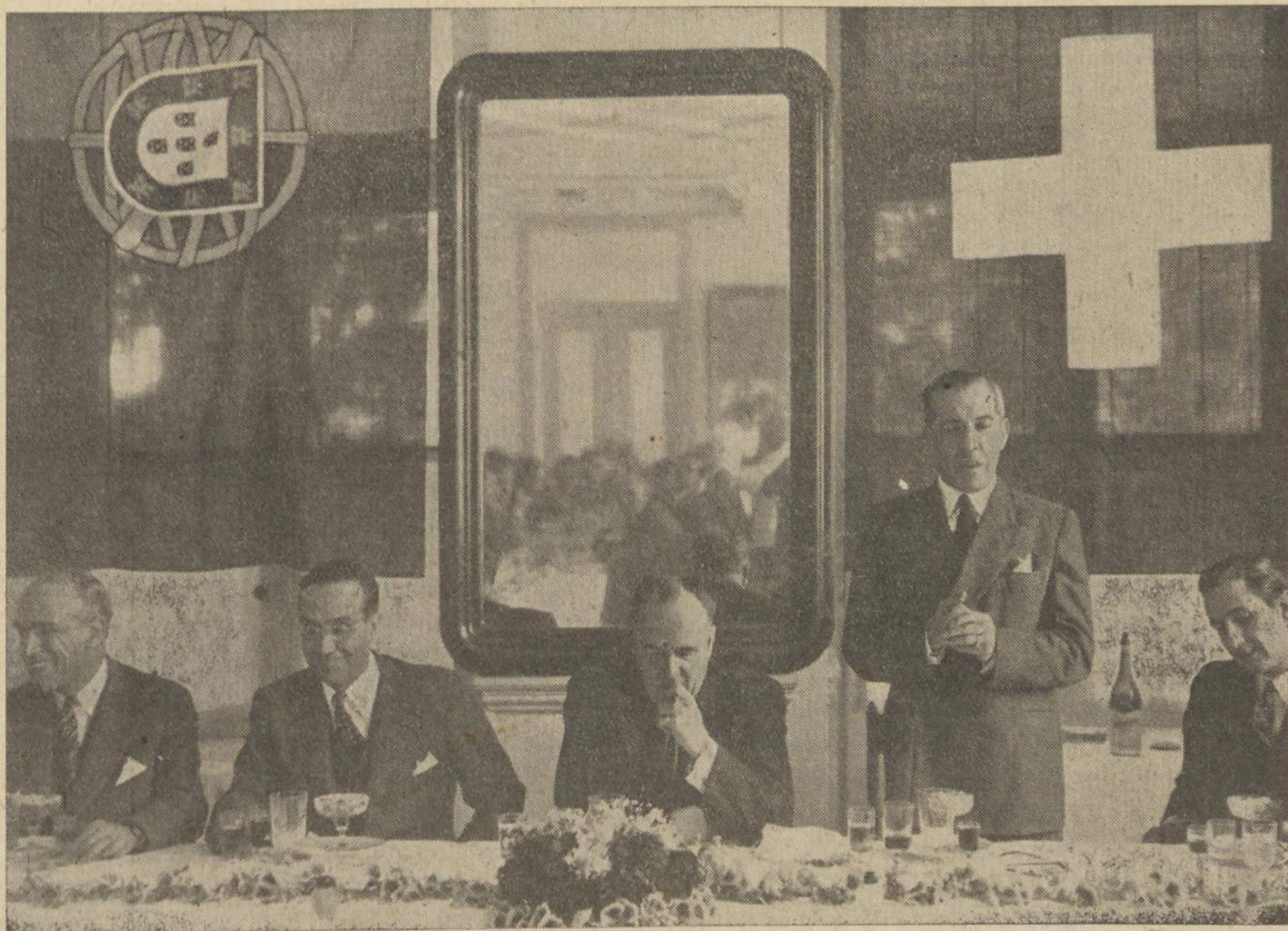
Agência de passagens e carga aérea

Os srs. Alberto de Courtills Cifka Duarte e Raúl Cavalheiro Gomes acabam de abrir ao serviço público, na Praceta Almirante Reis, 13, 13-A e 13-B, uma Agência de Passagens e Carga Aéria para todo o Mundo.

Esta firma foi aprovada pela AITA (Associação Internacional de Transportes Aéreos) e occupa-se de todas as operações que digam respeito a requerimentos, licenças de exportação e importação, certificados de origem, facturas consulares e vistos, despachos aduaneiros de importação, exportação e trânsitos, etc.

À nova firma, cuja gerência foi entregue ao nosso prezado amigo sr. Cifka Duarte, desejamos as maiores prosperidades.

A C. P. renova com excelentes carruagens o seu material circulante



Por ocasião da viagem de experiência de uma nova carruagem fabricada na Suíça, o sr. ministro daquele país ofereceu um almoço, em Sintra, a que assistiram os representantes do Conselho de Administração da C. P. e vários engenheiros.

De pé, o sr. Dr. Fezas Vital saúda o sr. ministro da Suíça. Sentados, vêem-se os srs. engenheiros Vasco Ramalho, Leite Pinto e Espregueira Mendes.

Nacionalização económica de Moçambique

Foi resgatado o Porto da Beira estando em estudo a nacionalização do caminho de ferro

O Ministério das Colónias enviou para a Imprensa a seguinte informação:

«O Governo comunicou à Companhia do Porto da Beira que, ao abrigo das cláusulas do respectivo contrato e dentro do espírito do Acto Colonial, fazia o resgate do mesmo porto.

Mais informa estar para breve a conclusão dos estudos sobre a situação do caminho de ferro que sai daquele porto e que serve as duas Rodésias, o Niassalândia e o Baixo Congo Belga, e que, à semelhança do porto, também tem sido explorado por uma companhia estrangeira.»

No mesmo dia em que os jornais inseriram essa comunicação, são publicados diversos telegramas de Lourenço Marques, com a notícia do que a resolução do Governo provocou vibrantes manifestações populares de regozijo. Com efeito, foi grande a alegria que se apossou da população moçambicana, tendo-se organizado uma manifestação ao comandante Gabriel Teixeira, para lhe agradecer o interesse que tomou nesta causa, e, na sua pessoa, ao Governo da Metrópole a sua atitude.

O resgate da concessão do porto da Beira assume um grande alcance económico. Com ele, faz-se a aquisição de

um poderoso instrumento de fomento da importante e progressiva colónia de Moçambique.

Com o resgate do porto da Beira o Governo vai dispendar 600.000 contos, incluindo as obras de ampliação consideradas indispensáveis. Mas essa quantia atingirá o dobro, isto é, 1.200.000 contos, no caso de os estudos, que já se iniciaram, sobre o caminho de ferro da Beira, permitirem encontrar uma solução conveniente, fazendo passar duma companhia, também estrangeira, para a administração directa do Estado português a rede ferroviária de 5.800 quilómetros, de que é testa o porto da Beira.

O porto da Beira é, em importância e movimento, o segundo do Império Português e considerado pelos técnicos um dos melhores da costa oriental do continente africano. Em 1937, num período, pois, de normalidade, o porto da Beira teve um movimento de 728 navios, com 4.171.693 toneladas brutas, 1.385.630 toneladas de carga e 10.921 passageiros.

O rendimento líquido deste porto sobe a 30 mil contos. A nacionalização do porto da Beira fortalece, em bases mais seguras, o progresso do Império.

Linhas Estrangeiras

CANADÁ

Com um acordo, pelo qual se aumentou o salário dos ferroviários em cerca de 17 céntimos por hora, conseguiu-se afastar a ameaça da greve por parte destes, embora esse aumento venha sobrecarregar anualmente os orçamentos dos caminhos de ferro em 76.500.000 dólares.

O vice-presidente do Caminho de ferro «Canadian Pacific» disse que essa companhia tinha de aumentar o preço dos fretes para cobrir o consequente aumento das custas. Esse aumento deve andar por 15 por cento.

ESPAÑHA

O primeiro centenário do caminho de ferro em Espanha vai ser celebrado com uma realização excepcionalmente eloquente, em 28 de Outubro de 1948, cem anos precisos após ter circulado a primeira locomotiva a vapor de Barcelona a Mataró. Este ano, a celebração da histórica viagem vai fazer-se, não já com uma locomotiva a vapor, como em 28 de Outubro de 1848, mas com uma locomotora eléctrica. Realmente, a Comissão encarregada de fazer as celebrações do primeiro centenário do Caminho de Ferro em Espanha, não podia escolher um melhoramento tão positivo para assinalar a maior revolução operada nos caminhos de ferro, desde a sua criação.

Além da electrificação da linha Barcelona-Mataró, outras inaugurações se anunciam para marcar, com carácter construtivo, as festas do centenário. Entre os novos melhoramentos figuram a substituição do actual traçado sobre a Via Meridiana de Barcelona por um novo traçado em túnel para evitar os perigos e os inconvenientes das passagens de nível; o prolongamento do «Metro» a Sangra e a inauguração da nova estação de Sans.

Em Madrid, as comemorações serão levadas a efeito com algumas visitas às obras da Estação dos Novos Ministérios, túnel da Castellana, ramal das Motas, etc.. Deste modo a capital de Espanha, que com a sua linha a Aranjuez, construiu, três anos depois da linha de Barcelona a Mataró, o segundo caminho de ferro espanhol, se associa às festas centenárias.

Depois de vencidas grandes dificuldades, foi finalmente reconstituído o comboio com que, há cem anos, foi inaugurado o primeiro caminho de ferro espanhol. Dessa reconstituição foram encarregadas as firmas «La Maquinista Terrestre y Marítima» e «Material e Obras».

A fidelidade da reprodução foi grande, tendo-se construído uma autêntica locomotiva antiga, podendo dizer-se o mesmo das carruagens.

Durante os dias da Exposição o comboio fará duas

O 60.º ANIVERSÁRIO

da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

A revista mensal *Ferrocarriles e Tranvías*, que se publica em Madrid, dedica, no seu número de Maio, ao 60.º aniversário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* algumas palavras de magnífica camaradagem, nelas envolvendo, com expressões amistosas, o nosso Director-gerente.

Penhoradamente agradecemos as amáveis referências.

Publicações recebidas

Relatório e Contas do Exercício de 1947 do «Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação»

O «Grémio de Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, com sede na primeira destas localidades tem exercido uma grande actividade. O movimento, no exercício de 1947, foi muito maior do que o do ano anterior, ultrapassando-o num montante de cerca de 300 contos. Este aumento deve-se, em parte, à actividade da Casa da Lavoura de Mação.

Da Direcção deste Grémio fazem parte os srs. João da Costa Andrade, Manuel Alves de Oliveira e Silva e Luís Pimenta Bairrão.

viagens de Barcelona a Mataró, apresentando-se o pessoal uniformizado com os trajes da época, bem como os passageiros no dia da inauguração. Organizar-se-ão outras exhibições do comboio histórico em várias cidades espanholas. Finda a sua missão o comboio irá para o Museu de Transporte, que será inaugurado por ocasião das festas do centenário.

Prepara-se também activamente a publicação, em três volumes, da obra «Cem anos de caminhos de ferro em Espanha».

E, como é óbvio, as festas centenárias incluem no seu vasto programa uma exposição ferroviária. A escolha do local oferecia dificuldades pelas exigências de superfície, mas por fim conseguiu-se, no porto de Barcelona, um lugar amplo.

MONTENEGRO

Encontra-se concluído o primeiro troço do caminho de ferro do Montenegro, numa extensão de 65 quilómetros ligando Nikehitch com Titograd.

CEL

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

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

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}****Rua Nova da Trindade 15-C****LISBOA****C E L**

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem Comentários

O desenvolvimento do porto de Vila Real de Santo António

A renovação e valorização do porto de Vila Real de Santo António, sem dúvida o mais importante do sul do País, tem contribuído largamente para o desenvolvimento económico daquela zona algarvia.

O movimento de navegação e mercadorias registado nos últimos tempos naquele porto, onde estão já a funcionar os novos guindastes, é não só devido aos melhoramentos ali introduzidos, como ainda ao aproveitamento integral das suas valiosas condições naturais.

O tráfego aumentou extraordinariamente em consequência de ser aquele o porto preferido pelos exportadores do Sotavento da província como ainda dadas as suas favoráveis condições de protecção e segurança de carga.

Durante o mês de Abril findo, entraram no porto 24 navios portugueses, quatro italianos, dois ingleses, um irlandês, um finlandês, um panamiano e um marroquino, no total de 34, com 19.042 toneladas. Em Maio, entraram 22 navios portugueses, três italianos, dois ingleses, um francês, um irlandês, um norueguês e outro holandês; no total de 31, com 18.684 toneladas.

(Do Povo Algarvio)

Coisas que deviam acabar

Em Lisboa continuamos a observar diversas pessoas andrajosas e descalças, gaiatos de cara suja, cabelos crescidos e unhas negras, verificando-se até que em determinadas oficinas e trabalhos, alguns homens e rapazes andam esfarrapados, com as carnes à mostra, oferecendo um aspecto deprimente e desagradável. Na construção civil é frequente verem-se homens novos, em serviços de serventia, rasgados e sujos, com tal desprezo por si próprios, que nos causam piedade, e nos fazem pensar em épocas recuadas... Tudo isto constitui um problema de educação e reeducação. A verdade é que alguns desses homens andrajosos ainda se demoram na taberna onde gastam, demasiadamente, o pouco que lhes sobra. E não faltam muitos outros trabalhadores,

felizmente a grande maioria, que se apresentam asseados e correctíssimos, ganhando o mesmo dinheiro, com um apurmo verdadeiramente exemplar.

Esta propaganda a favor do asseio, da higiene, do maior consumo de água deveria ser feita mais intensamente, pelos próprios trabalhadores, até por dignidade própria.

(Da República)

Aventura de um português de 18 anos

As autoridades britânicas recambiaram para o seu país de origem o português de 18 anos, Josué da Silva, que embarcou como passageiro clandestino num avião inglês que fez escala em Lisboa e chegou a Londres.

De acordo com as declarações do comandante do avião, Josué da Silva seria autor de um feito notável: escondeu-se no acanhado alvéolo onde o trem de aterragem encaixa depois do aparelho deslocar arriscando-se, consequentemente, a ser esmagado.

Além disso, como o trajecto Lisboa-Londres se fez à altura aproximada de 5.000 metros, surpreende como é que o rapaz, sem agasalhos, conseguiu resistir, cinco horas seguidas, a temperatura inferior a 0°.

(Dos jornais)

A locomotiva cura a parálisia

Gines Fuentes, paralítico, foi curado por uma locomotiva. A locomotiva entrou no seu quarto de cama.

Fuentes, sofrendo, além da parálisia, de uma grave doença nervosa, estava em tratamento há quatro anos num hospital psiquiátrico de Barcelona.

O hospital fica ao lado do caminho de ferro. A semana passada, um combóio de mercadorias descarrilou e enfiou-se pela parede do hospital. A locomotiva parou mesmo defronte da cama do doente. Este teve tanto medo que se curou súbitamente.

(Do Samedi-Soir — Paris)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 134, II série, de 11 de Junho, 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 28 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo o apeadeiro de Chapa na relação anexa à mesma tarifa e alterando a redacção do seu artigo 4.º sobre conteúdo de telegramas.

O «Diário do Governo», n.º 136, II série, de 14 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 desta data de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual, a partir de 15 do corrente mês, são acrescidas do adicional de 10 por cento todas as cobranças, nas linhas exploradas por aquela Companhia, relativas ao tráfego de passageiros, não previstas na tarifa geral de transportes (título 1 — passageiros).

O «Diário do Governo», n.º 143, II série, de 22 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa de camionagem em Coimbra, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é aberto ao serviço um novo despacho central na cidade de Coimbra, que se denominará Coimbra Calhabé — Central.

O «Diário do Governo», n.º 148, II série, de 28 de Junho publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 19 do corrente mês, o projecto de anexo à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens, pelo qual são alterados os partícipes portugueses e espanhóis do transporte de bagagens.

O «Diário do Governo», n.º 151, II série, de 1 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é fixado em \$33 por passageiro-quilómetro o preço dos bilhetes de 1.ª classe para utilização dos comboios e automotoras em circulação nas linhas de via estreita.

O «Diário do Governo», n.º 155, I série, de 6 de Julho, publica o seguinte:

PORTARIA N.º 12:478

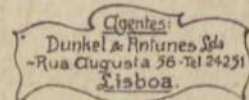
Tendo-se reconhecido haver conveniência em tornar extensivo aos contentores particulares que estejam matriculados em empresas estrangeiras o regime previsto no § único do artigo 2.º do regulamento anexo à Portaria n.º 11:507, de 7 de Outubro de 1946, para os contentores que sejam de propriedade destas empresas, pelas facilidades que proporcionará no câmbio de contentores no tráfego internacional:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que a redacção do § único do artigo 2.º do Regulamento para a admissão à circulação e exploração na rede ferroviária nacional de contentores re-



*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



comendados e condições técnicas a que estes devem satisfazer, aprovado pela Portaria n.º 11:507, de 7 de Outubro de 1946, seja alterada como segue:

§ único. Sem prejuizo de serem considerados «recomendados», é dispensada a verificação e consequente comprovação por aposição de qualquer sinal para os contentores que sejam propriedade de empresas ferroviárias estrangeiras ou de propriedade particular matriculados nestas empresas e que satisfaçam os requisitos ditados pelo organismo internacional competente a que tenha aderido qualquer das empresas ferroviárias nacionais.

O «Diário do Governo», n.º 156, II série, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1947, foram aprovados, por despacho de 29 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, de aditamentos às classificações gerais de mercadorias em vigor nas linhas que exploram, pelos quais são estabelecidos preços para o transporte de cloreto de amónio segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 162, II série, de 14 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no Decreto n.º 31:232, de 28 de Abril de 1941, foi aprovado por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas as disposições do aviso ao público A. n.º 976, segundo a redacção constante do aviso A. n.º 985, de 22 de Abril último, relativas ao tráfego de mercadorias entre Portugal e França.

O «Diário do Governo», n.º 163, II série, de 15 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 7 do corrente mês, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidas disposições sobre os transportes de ou para a instalação de Leixões-Docas.

O «Diário do Governo», n.º 147, II série, de 26 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que

foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos com as superfícies, respectivamente, de 121 e 480 metros quadrados, situados entre os quilómetros 60,440.75 e 60,471.35 e 61,353.48 e 61,450.68 da linha férrea do Vale do Vouga, declarados sobranes pela portaria do Ministro das Comunicações de 11 do corrente mês, publicada no *Diário do Governo* n.º 118, 2.ª série, de 22 do mesmo mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro pertencentes a Albano Gomes Ferreira e Francisco Coelho da Silva e cujas áreas são de 38,000-31,000 e 253,50 metros quadrados.

O «Diário do Governo», n.º 149, II série, de 29 de Junho publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranes uma parcela de terreno, com a superfície de 26^{m²},32, à esquerda da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, entre os quilómetros 41,722.00 e 41,756.18, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Sapataria, concelho de Sobral de Monte Agraço e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com Amadeu da Silva Santos e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 20 de Abril último, publicada no *Diário do Governo* n.º 97, 2.ª série, de 27 do mesmo mês e ano.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - Às 15,30 e 21,30 - «A espiã da Irlanda».

OLIMPIA - Às 15 e 21 - Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.



MOTOR RAIL, Ltd.
BEDFORD - Grã Bretanha

Locomotivas (Drezines) a Diesel e a Gasolina
Carros para transporte de terras (Dumpers) a Diesel

EM EXCLUSIVO: **F. NOBREGA DE LIMA**
LISBOA: Avenida 24 de Julho, 1-2.º PORTO: R. Sá da Bandeira, 562-3.º
Park Street, 115 - LONDRES

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

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

G
L
Y
C
O
L

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

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

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & PenaRUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA
Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50** em selos do correio, nome e morada

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 2632 — Escritórios 2 2331
Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Tel. 2 2332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telef. 117

Endereço Telegráfico: PELPRADO



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES****LISBOA — Rua dos Douradores, 222**

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

LISBOA