

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luíz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Figueira da Foz, Esplanada e Práia de banhos. — Tea-
tros e Cinemas. — A Sociedade Nacional dos Caminhos
de Ferro Belgas, pelo Eng.º AVELAR RUAS. — Por-
tugal Turístico. — Crónica galante, por REBELO DE
BETTENCOURT. — Espectáculos. — Ecos & Comen-
tários, por SABEL. — Crónica Internacional, por PLÍ-
NIO BANHOS. — Há quarenta anos. — Robert Wil-
liams. — Parte oficial. — O que todos devem saber.
— Imprensa. — Linhas Estrangeiras. — Caminhos de
:: :: :: :: Ferro Coloniais. :: :: :: ::

1 9 3 8

ANO 50.º

1 DE SETEMBRO

NÚMERO 1217

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA
Engenheiro AVELAR RUAS

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES { P B X 20158
Direcção 27520

TEATROS E CINEMAS

GENTÉ DE TEATRO

O camarim do actor Carlos Leal



Actor Carlos Leal

laríssimo actor Carlos Leal é um centro de cavaco dos mais célebres e freqüentados de Lisboa.

Carlos Leal não é o actor cómico vulgar. É o perfeito tipo de gentleman, culto, espirituoso, que tem a noção exacta e digna da sua profissão, e que só representa dentro do palco, ao contrario de muitas pessoas que não tendo nenhum geito para actores, *representam* admiravelmente na rua, nos cafés e até em casa.

Carlos Leal é actor cem por cento, mas só no palco. Nem mesmo no camarim, a que preside a distinção de sua esposa, êle quer ser actor.

Carlos Leal tem, pela sua enorme sinceridade, uma grande roda de amigos, que o visitam quasi diáriamente, ou melhor nocturnamente, pois só de noite é que êle trabalha.

Jornalistas, escritores, diplomatas, artistas e críticos gostam de visitar o seu camarim. E porquê? Porque ali não se conspira, nem se pratica a má lingua.

E Carlos Leal sabe escolher os seus amigos, e se é, pela sua profissão 100 % *compère*, é, também, pela sua educação 100 % *gentleman*.

Estas palavras não constituem um réclamo, nem nos foram enviadas pelo secretário da Empresa do teatro em que o ilustre artista trabalha actualmente, escrevemo-las como simples mas sincera homenagem a um homem do palco, que sabe honrar, com nobreza e talento, a sua profissão.

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas

Pelo Engenheiro AVELAR RUAS

EM 1835, poucos anos depois de constituída em Estado independente, a Bélgica inaugurou o seu primeiro caminho de ferro ligando Bruxelas a Malines. A construção da rede ferroviária progrediu rapidamente, havendo, em 1870, 3.136 quilómetros de linhas em exploração.

A orientação seguida na construção da rede variou com as épocas. Assim, até 1844, a construção foi feita, exclusivamente, pelo Estado que construiu as linhas principais. De 1844 a 1870 a construção foi levada a efeito, quasi exclusivamente, por Companhias concessionárias que lhe deram um grande desenvolvimento. Depois de 1870, receando a influência estrangeira, o Estado belga não fez mais concessões e tomou conta de várias linhas concedidas.

Chegou-se assim a 1924, ano em que a rede explorada tinha a extensão de 9.390 quilómetros, dos quais 5.031 de via normal e que eram explorados pelo Estado na sua quasi totalidade (4.728 quilómetros).

quadrado) e com um porto importantíssimo — Antuérpia — cujo movimento precisa defender, a Bélgica, encravada entre a França, Alemanha e Holanda, é, essencialmente, um país de trânsito. Esta circunstância junta à importância da indústria metalúrgica e a grande massa de operários que vivem nos arredores dos grandes centros industriais, dá, aos caminhos de ferro, uma importância excecional, que se traduz no seu grande movimento, quer de mercadorias, quer de passageiros e que referido ao quilómetro explorado, é dos mais importantes, se não o mais importante, dos caminhos de ferro da Europa.

Estas condições especiais que concorrem para que o tráfego seja excecional, originam, porém, certas dificuldades na exploração, pela necessidade de manter tarifas baixas para as mercadorias em trânsito, afim de não prejudicar o porto de Antuérpia, e para outros produtos industriais, como o carvão.

Pelo que se refere a passageiros, à grande massa operária transportada diariamente, só podem ser aplicadas tarifas reduzidas.

Com uma superfície pequena, uma população densa (242 habitantes por quilómetro

Com a exploração dos caminhos de ferro

do Estado dava-se, na Bélgica, o que geralmente se dá nos outros países, e especialmente nos países pequenos, em que o Estado faz a exploração directa dos caminhos de ferro.

A acção política era grande e prejudicial, citando-se o caso de, num ano, ao discutir-se o orçamento, no Parlamento, as emendas apresentadas, a terem sido aprovadas, aumentarem a despesa com pessoal de 40 %.

As razões de ordem política sobrepunham-se às de ordem técnica, donde resultava que os traçados das linhas nem sempre eram os mais aconselháveis, que a construção se arrastava, que as estações eram por vezes desproporcionadas e enfim todos aqueles inconvenientes bem conhecidos entre nós.

Os resultados financeiros da exploração pelo Estado nunca foram bem conhecidos em virtude da confusão que havia entre finanças do caminho de ferro e do Estado.

*
* *

Em 1912 tentou o governo belga dar autonomia aos caminhos de ferro do Estado, e em 1918, depois do armistício, foi o assunto novamente estudado mas sem resultado. Só em 1926, devido à crise financeira do Estado, se conseguiu, e rapidamente, modificar o regimen dos caminhos de ferro belgas, constituindo a Sociedade Nacional.

Nesta altura o Estado tinha necessidade de se aliviar da parte da dívida flutuante reembolsável a curto praso e representada por bilhetes de tesouro e, também, do encargo que para elle representava a exploração dos caminhos de ferro que, ainda em 1925, trabalhavam com um coeficiente de exploração de 93,33, devido, em parte, é bom esclarecer, à lei das 8 horas de trabalho e à alta dos salários e do combustível.

A Sociedade Nacional tem uma organização muito especial em que se nota a preocupação de a livrar da influência directa do Parlamento e tornar impossível a sua desnacionalização.

Os caminhos de ferro continuaram sendo do Estado que deu à Sociedade o direito de os explorar durante 75 anos, mediante a entrega

de 11 biliões de francos, representados por duas categorias de ações — ordinárias e privilegiadas.

As ações ordinárias, em número de 10 milhões, e do valor nominal de 100 francos, são nominais e inalienáveis. As ações privilegiadas, em número de 20 milhões e do valor de 500 francos, são ao portador. Estas ações, destinadas a ser trocadas pelos bilhetes de tesouro, tem um juro fixo, indicado quando da sua emissão, e direito a um dividendo variável com os resultados da exploração dos caminhos de ferro.

Cada ação ordinária dá direito a 1 voto para o qual são necessárias 10 ações privilegiadas. Tem assim o Estado supremacia nas assembléias, 80 % dos votos, mas não contente com isso reservou-se ainda o direito de nomear 18 dos 21 administradores da Sociedade, sendo os 3 restantes nomeados pelo pessoal.

*
* *

A Sociedade começou a funcionar em 1 de Setembro de 1926.

Dos estudos feitos anteriormente à sua constituição, chegou-se à conclusão que eram de esperar os seguintes lucros líquidos da exploração.

1.º ano . . .	240 milhões de francos
2.º e 3.º . . .	450 » » »
4.º e seguintes	500 » » »

*
* *

Vejamos quais os resultados obtidos até 1937.

Os dois gráficos juntos mostram a variação do tráfego, das receitas e das despesas, de 1928 a 1937, verificando-se terem os caminhos de ferro belgas, sentido, como os outros, o efeito da crise começada em 1931. Para apreciação dos resultados obtidos pela Sociedade podemos considerar 2 períodos — um de 1927 a 1930 e outro de 1931 a 1937.

Período de 1927 a 1930

Nêste período procurou a Sociedade atualizar as tarifas tendo em vista a grande depreciação do franco.

Houve, assim, um aumento em 1927, novo aumento em 1929 e ainda, em 1930, um novo aumento médio de 6,83 %.

Ao mesmo tempo procurou reduzir as despesas com pessoal, licenciando o de carácter provisório e facilitando a reforma e saída voluntária dos agentes aos quais assegurava o vencimento total durante um certo período, seguido de outro com salário reduzido e de duração dependente dos anos de serviço.

Conseguiu assim uma redução de 10 % baixando a despesa com pessoal para 61,08 % da despesa total de exploração, apesar do aumento de vencimentos, salários e pensões concedido em 1929 e posteriormente em Janeiro de 1930, sendo êste último de 6 %.

Tomando conta da exploração a Sociedade tratou de classificar o material circulante e de tracção em tipos determinados e pôr de parte o que era antiquado.

Resolveu assim demolir:

736 locomotivas
375 carruagens
4.284 vagon

A camionagem desenvolveu-se bastante nêste período. O número de veículos automóveis, de tôda a natureza, passou de 96.858 para 155.000. Até 1930 só estava regulamentado o transporte de passageiros, fazendo-se o de mercadorias livremente.

Para fazer face à concorrência automóvel a Sociedade tomou, entre outras, as seguintes providências:

Organização de transportes mistos em combóio e automóvel;

Aumento do número de combóios a preços reduzidos;

Redução de preços para grupos e famílias numerosas;

Bilhetes fim de semana;

Combóios especiais para festas de recreio, etc.;

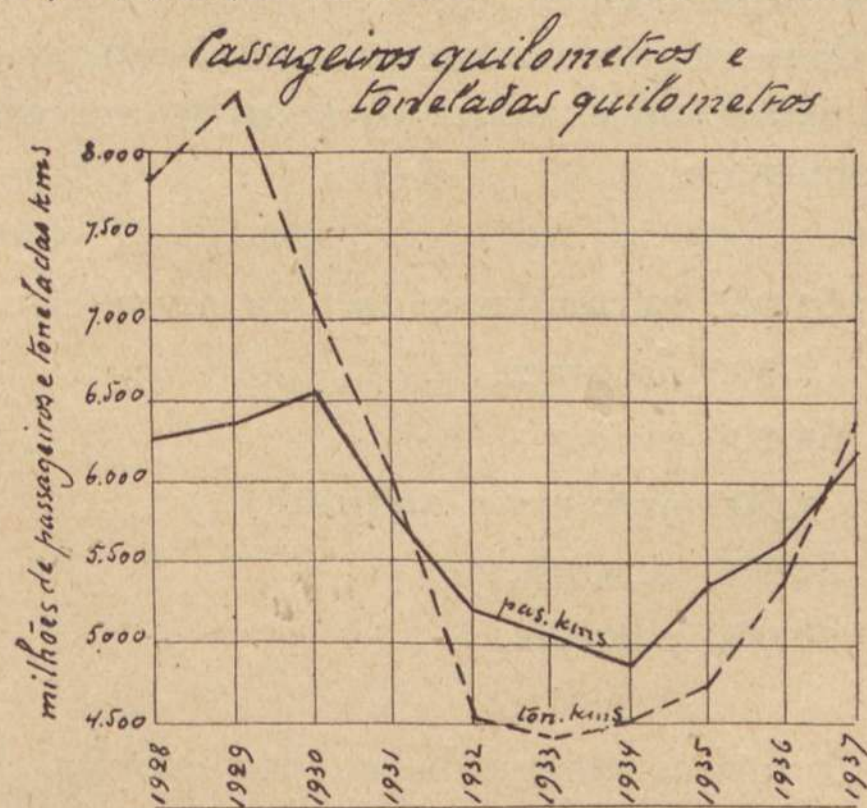
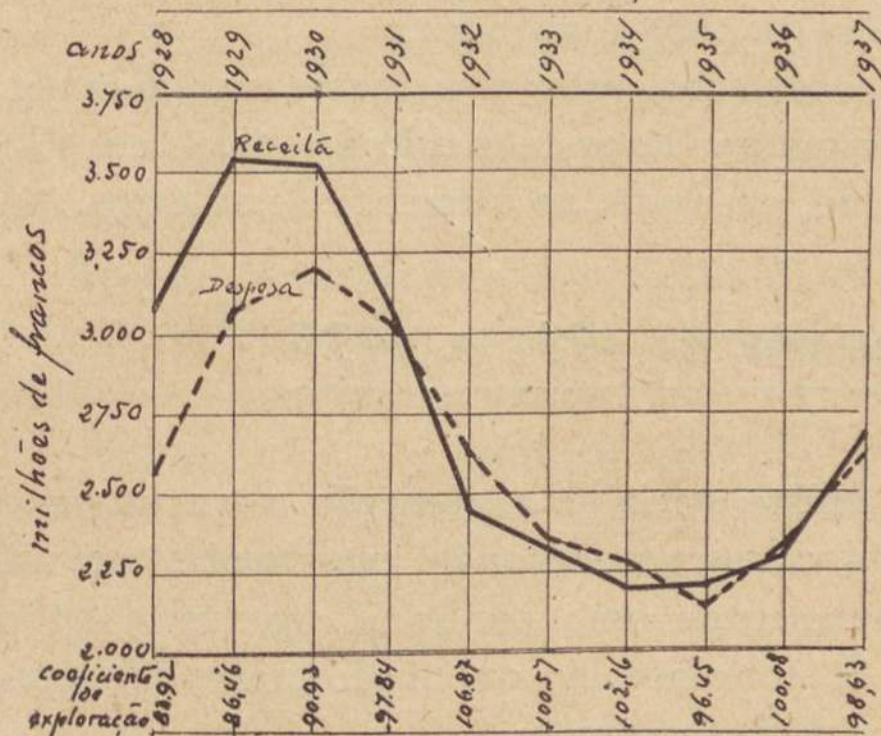
Assinaturas entre duas estações;

Redução nas assinaturas de 5 e 15 dias;

Diminuição dos prazos de transporte das mercadorias de detalhe;

Simplificação das formalidades de despacho;

Resultados da exploração



Desconto de 25 % aos expedidores de vagon completo que façam transportes diários durante 3 meses;

Desenvolvimento do transporte de porta a porta para o que tinha 97 camions em 1930;

Emprêgo de automotoras cuja existência em 1930 era de 6.

Os resultados da exploração neste período foram:

Anos	Milhões de francos			Coef. ^{te} expl. ^o
	Receita	Despesa	Saldo	
1926-1927				
16 meses	3.806,7	3.134,6	672,1	82,34
1928. .	3.609,9	2.756,3	493,6	83,92
1929. .	3.546,7	3.066,8	479,9	86,46
1930. .	3.528,5	3.208,3	320,2	90,93

As despesas do primeiro estabelecimento somaram 1088,3 milhões.

Assim, as previsões foram excedidas nos 3 primeiros anos mas não atingidas em 1930, devido, em falta, ao aumento de salários.

Período de 1931 a 1937

Neste período a situação agravou-se até 1934, conservou-se quasi estacionária até 1936 e apresentou uma melhoria sensível em 1937.

A concorrência da camionagem aumentou extraordinariamente.

Dum relatório referente a 1933 conclue-se que nesse ano existiam os seguintes veículos automóveis:

161.000 particulares de toda a espécie
7.000 de praça
64.000 motos
1.900 autobus e autocars
52.000 caminhetas
18.000 camiões.

O tráfego inter-urbano, por estrada, foi calculado, neste ano, em 2.000 milhões de passageiros quilómetros e 617 milhões de toneladas quilómetros. Como concorrência há ainda a contar com o transporte fluvial, importante no que se refere a mercadorias.

A queda brusca das receitas levou a Sociedade a tomar providências no sentido de aumentar o seu tráfego, quer de passageiros quer de mercadorias.

Assim, e pelo que se refere a tarifas, ainda houve um aumento geral de 1 %, em 1933, mas

em 1935, e por indicação do governo, que se responsabilizou pelo prejuízo que resultasse, fez-se uma redução de 10 % nas tarifas gerais.

Puseram-se em vigor várias tarifas especiais, umas destinadas a atenuar a crise da indústria e outras a proteger o tráfego do caminho de ferro.

Entre outras providências podem citar-se as seguintes:

Organização de combóios ligeiros e frequentes e serviço de automotoras nas linhas onde a concorrência era grande;

Aceleração dos combóios;

Ampliação do serviço de containers e dos serviços de porta a porta que ficaram assegurados em 300 estações;

Aceleração dos transportes de mercadorias;

Facilidades na construção de ramais particulares;

Aquisição de material circulante e automotoras cuja existência em 1937 era de 32 unidades;

Electrificação da linha Bruxelas-An-tuérpia.

Para reduzir as despesas diminuiu ainda a quantidade de pessoal, suprimiu o aumento de salários de 10 % anteriormente concedido e fez, mais tarde, uma nova redução de 5 %.

Simplificou a exploração em várias linhas que, em 1935, somavam 1180 quilómetros e nalgumas substituíram-se os combóios de passageiros por carreiras automóveis.

Apesar destas providências e de neste período se ter regulamentado o transporte de mercadorias por estrada, os resultados da exploração não foram satisfatórios por a despesa não ter reduzido como seria para desejar devido, em parte, ao estabelecimento de escala móvel dos salários.

Os resultados da exploração, neste período, foram os seguintes:

Anos	Em milhões de francos		Saldo da Expl.	Coef. ^{te} de expl. ^o
	Receita	Despesa		
1931 . .	3.090,7	3.023,9	66,8	97,84
1932 . .	2.451,8	2.620,5	— 168,7	106,87
1933 . .	2.329,7	2.343,2	— 13,5	100,57
1934 . .	2.215,2	2.263,2	— 48,0	102,16
1935 . .	2.213,6	2.134,9	78,7	96,45
1936 . .	2.287,1	2.304,6	— 17,5	100,76
1937 . .	2.688,8	2.652,0	36,8	98,63

O resultado financeiro dos exercícios passou a acusar *déficit*, que até 1933 foi coberto pelo fundo de reserva.

Em 1934 o *déficit* do exercício foi de 156,2 milhões, coberto apenas em 28,3 milhões pelo fundo de reserva, que ficou esgotado.

*
* *

As medidas adotadas pela Sociedade não deram grande resultado. Efetivamente o número de passageiros quilómetros foi de 4.873 milhões em 1934 e 6.173,7 em 1937, havendo assim um aumento de 26,69 %.

Por seu lado as receitas de passageiros passaram no mesmo período de 711,5 milhões para 827 apresentando portanto um aumento de apenas 16,23 %.

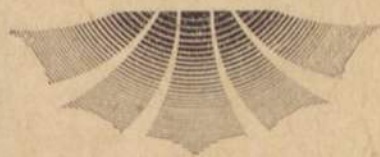
Quanto às mercadorias o caso ainda foi peor pois que tendo havido de 1933 a 1937 um aumento de 44,29 % da tonelagem quilométrica as receitas aumentaram apenas de 17,32 %.

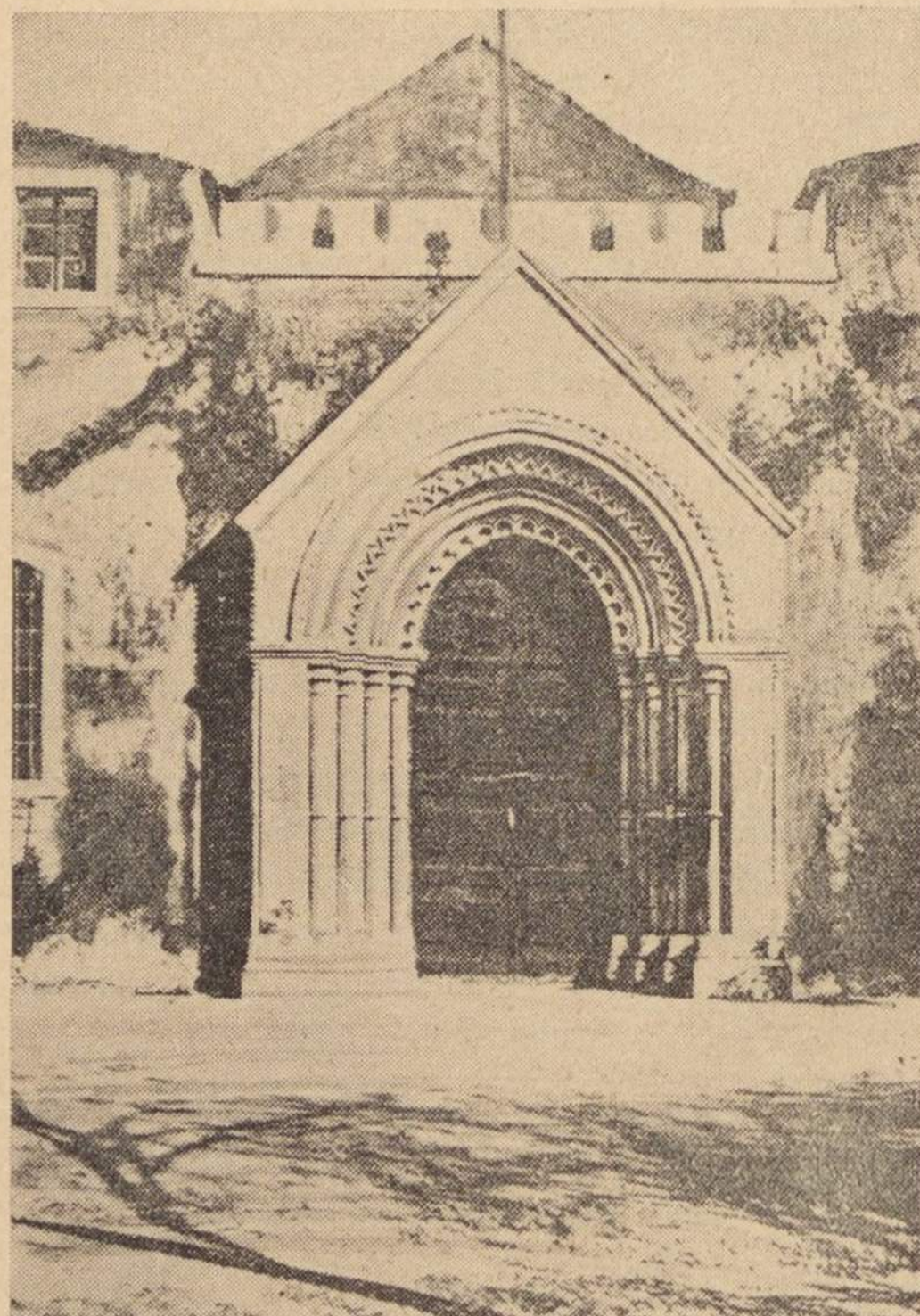
No conjunto, para um aumento de, aproximadamente, 35 % nas unidades de tráfego (passageiros quilómetros mais toneladas quilómetros) o aumento das receitas de exploração foi apenas de 17 %.

Em compensação, as despesas, de 1934 para 1937, aumentavam de 17 %, sendo uma parte importante dessas despesas, 65 %, absorvidas pelo pessoal.

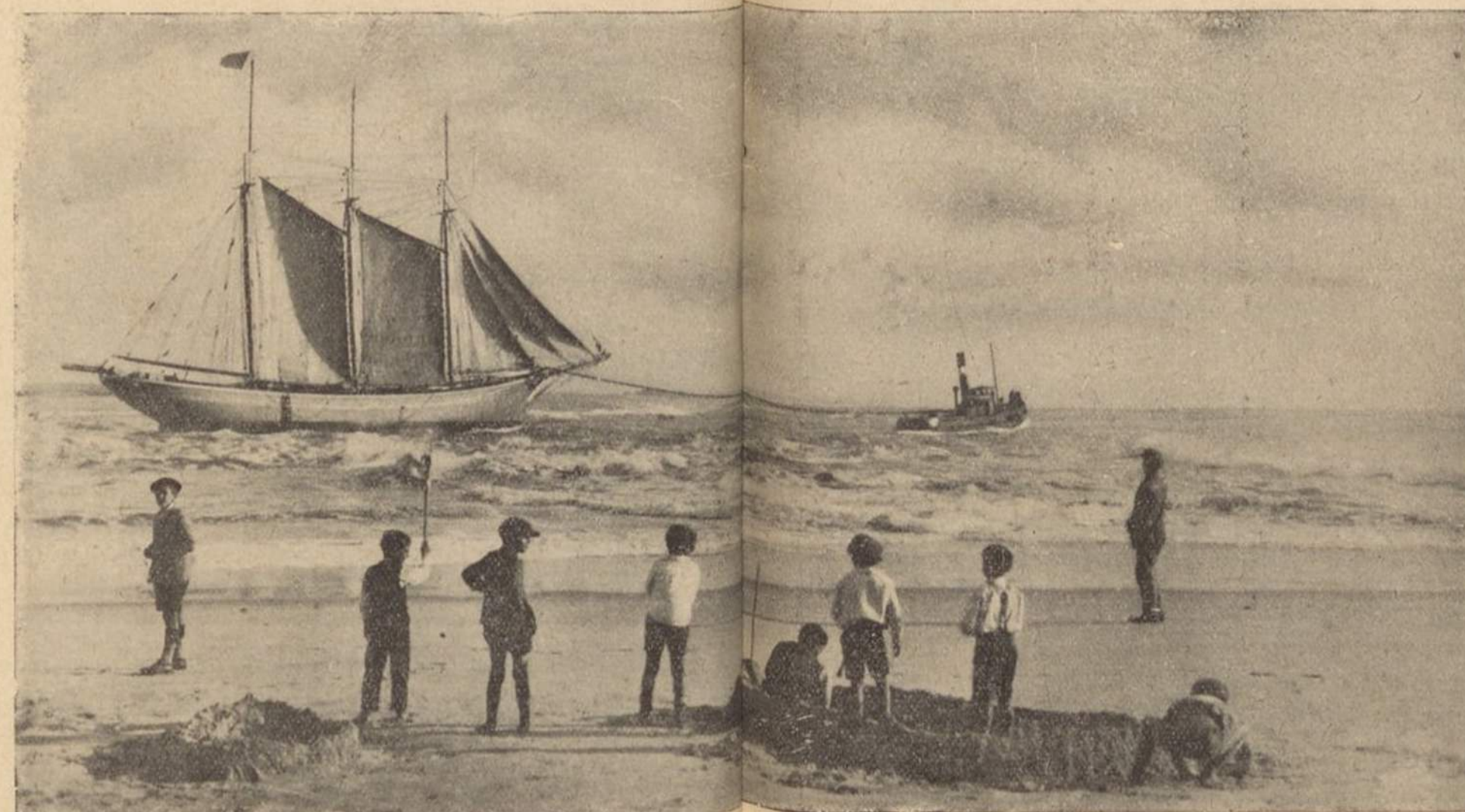
Assim, as várias medidas postas em prática para melhorar os resultados da exploração, deram como resultado um aumento de tráfego nos últimos 3 anos, aumento devido, certamente, em grande parte, a uma melhoria de situação da indústria metalúrgica, mas sem que se obtivesse melhoria apreciável no coeficiente de exploração.

Deve daqui concluir-se não trazer vantagens apreciáveis a concessão de certas facilidades — como aumento do número de combóios e reduções dos preços de transporte — quando essas facilidades vão além de certos limites.



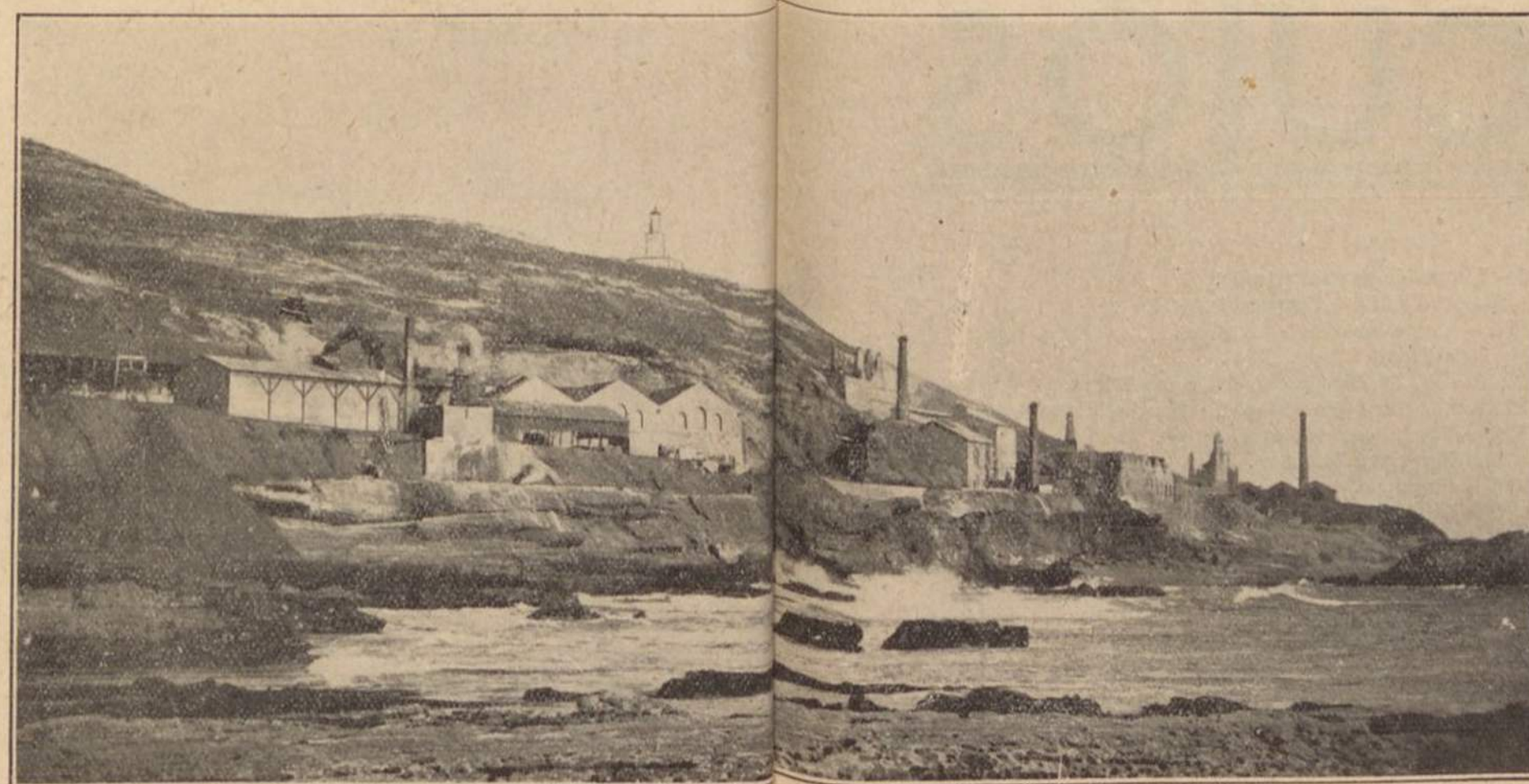


SANTARÉM Porta principal do Convento de S. Francisco



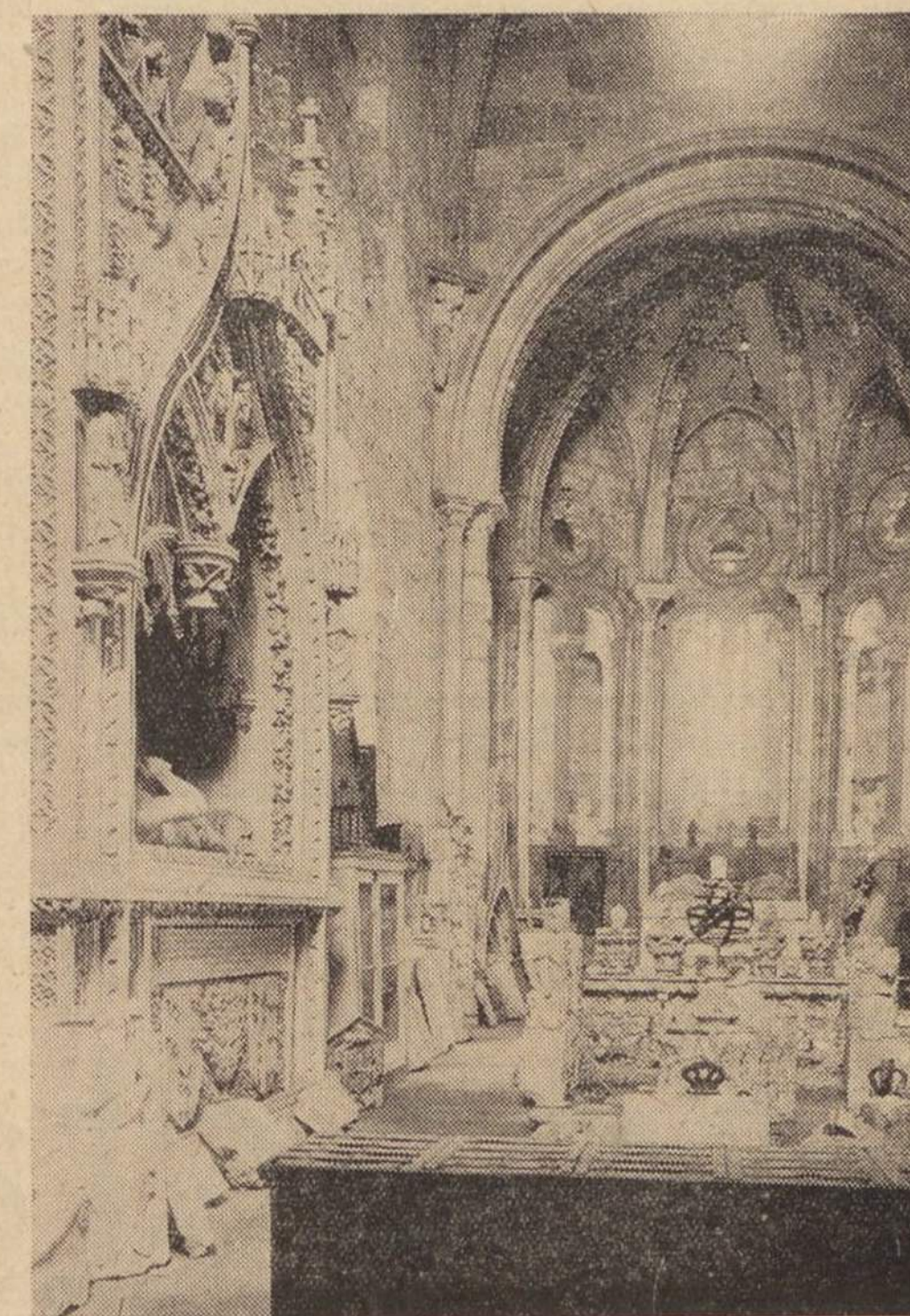
FIGUEIRA DA FOZ

Portugal Turístico



FIGUEIRA DA FOZ

A Barra



SANTARÉM

Museu Arqueológico

Cabo Mondego

Crónica galante

Por REBELO DE BETTENCOURT

O mistério voluptuoso de certas cartas anónimas...

Tenho aqui, em minha frente, sôbre a minha mesa de trabalho, duas cartas de mulher. Há quinze dias que me foram enviadas pelo correio, uma após outra, assinadas com o mesmo pseudónimo, garantidas pela mesma pena.

É visível o estudado e procurado disfarce da letra. A pessoa que mas dirigiu, deve ser astuciosa e prudente como todas as mulheres bonitas e inteligentes. E a inteligência desta mulher que eu não conheço, que eu talvez não chegue nunca a conhecer, não só me é revelado pelo disfarce caligráfico, é-me, principalmente, confirmada pela escolha do seu pseudónimo de *Miss Desilusão*, de sabor literário e romântico.

Quero crêr que não cometo uma indiscrição, nem atração um segredo, revelando aqui êsse pseudónimo, que tanto me tem intrigado, que me perturba ainda agora o espirito com o seu voluptuoso mistério.

Miss Desilusão vai perdoar-me, não é verdade? *Miss Desilusão* não deixará de continuar a torturar-me, deliciosamente, com as suas cartas?

Julio Dantas, que é, depois de Ovidio, o mestre mais completo e elegante da *Arte de amar*, aconselha-nos a inutilizar todas as cartas de mulher, principalmente as cartas de amor.

Não são de amor, felizmente, as lindas cartas que *Miss Desilusão* me enviou. Posso, por isso, conservá-las entre os meus papeis mais queridos. Posso, sempre que queira, revê-las, aspirar-lhes o perfume inédito de mocidade, de elegância, de malícia, e também de humorismo, daquele humorismo encantador, que constitue a maior fôrça das mulheres bonitas, que por o saberem ser, são fatalmente inteligentes.

Para que me escreveu essas cartas, *Miss Desilusão*? Eu vivia feliz e tranqüilo, e as suas palavras atiraram-me para o inferno do amor, dum amor que não posso amar, e que será grande pelo mistério que o envolve, e eterno, porque impossível.

Gosto de ler as suas cartas, *Miss Desilusão*. Lendo-as, ponho-me a imaginar uma mulher excepcional, única, em cuja boca, vermelha como uma rosa e ardente como uma chama, floresce e palpita a flor deliciosa e divina dum sorriso, que eu só entenderei e que, ai de mim!, talvez seja para outro.

O sonho é ainda a melhor coisa da vida. E a Beleza e o Amor só estão naquilo que não atingimos.

E não teria sido para construir também o seu sonho que *Miss Desilusão* me escreveu essas duas cartas, que me torturam pelo seu mistério e me atraem, diabólicamente, como um pecado?

Espectáculos

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA - 21,45 - «A velha rabujenta».
 APOLO - 21 e 23 - «Isas com elas».
 POLITEAMA - 21 e 23 - «Rosa de Alfama».
 MARIA VITÓRIA - 21 e 23 - «Cigarro forte».
 CAPITÓLIO - 21 e 23 - «Pega-me ao colo!».
 COLISEU - 21 - Luta.
 COLETE ENCARNADO - Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Vigilantes do Mar».
 CHIADO TERRASSE - 15 e 21,15 - Filmes de grande metragem.
 CENTRAL - Restauradores.
 PARIS - 21 - Sempre bons filmes.
 LYS - 21 - Programas variados com filmes escolhidos.
 ODÉON - 21,30 - Programas de bom agrado.
 PALÁCIO - 21,30 - Estupendos programas.

REX - 21,15 - Filmes de grande agrado.
 PAVILHÃO PORTUGUÊS - Parque Mayer.
 PROMOTORA - Largo das Fontainhas, 19.
 PALATINO - Rua Filinto Elísio, C. V.
 CINE BELGICA - R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
 SALÃO IDEAL (Loreto) - Das 18 às 24 - Sempre novos programas
 CINE ROSSIO - Programas variados.
 IMPERIAL - Rua Francisco Sanches.
 CINE-LISBOA - Mouraria.
 MAX-CINE - Rua Barão de Sabrosa, 27.
 SALÃO PORTUGAL - Travessa da Memória.
 ROYAL - Rua Direita da Graça, 100.
 SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
 EUROPA - Rua Almeida e Sousa, 63.
 EDEN-CINEMA - Alcântara.
 CINEMA RESTAURADORES - Restauradores.
 CINE ORIENTE - Avenida General Roçadas.
 JARDIM-CINEMA - Avenida Pedro Álvares Cabral.
 BELEM JARDIM - Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

Um desordeiro de fama

O semanário «Humanidade» publicou num dos seus últimos números uma entrevista com o título «Um desordeiro de fama». A entrevista é nem mais nem menos com o celebre «Pintor», arruaceiro, «político», segundo diz o mesmo semanário, o que não é difícil de confirmação, haja em vista a série de «feitos gloriosos» que esse homem praticou durante um período de 10 anos antes e apoz a Grande Guerra.

Hoje, o célebre «Pintor» está num hospital, doente, velho, desgostoso e cheio de rugas motivadas pelas facadas, pranchadas da policia, com as costelas partidas, etc., etc.

Ao ser entrevistado fala, no falecido coronel Galhardo a quem durante muito tempo serviu como soldado da «causa»; fala nas suas desordens que acabariam no hospital ou na prisão; fala nos conflitos que teve com a Guarda Municipal e depois Guarda Republicana, e ainda com a policia.

Recordamos ainda da entrevista os seguintes periodos curiosos:

«Dias depois, voltava à rua, à discussão apaixonada, à politiquice em torno dos homens da época. E às duas por três, ei-lo de novo enrodilhado com a Guarda, com a Policia, com os monárquicos, com os republicanos contrários, em pancadaria rija, daquela que amolga ossos e não endireita o mundo. Durante quarenta anos Lisboa foi feira varrida pelo desordeiro mais acêso nos tempos que antecederam e seguiram a implantação da República. Finalmente, domado pelos anos e a vida, o caceteiro destemido, o têsso das bernardas no Rossio, o político da rua, confessa-se vèlho, insiste em que se saiba que já antes do 7 de Fevereiro estava no seu canto do Cartaxo, diz-se doente, ameaçado de gangrena, uma amputação em vista...»

«— É que eu quando vim de Oliveira do Hospital, fui protegido pelo dr. Garcia Diniz, prior da Encarnação. Tinha 9 anos. Êle ensinou-me a ler. Depois empregou-me na construção civil. Trabalhei nas reparações da Misericórdia. Pinteí umas portas, umas janelas... Sei lá porquê, chamaram-me o «Pintor»!...»

«— Sempre fui republicano.

Insisto:

— Mas já então andava às turras com a Policia, nessas desordens que davam brado?

Responde como quem põe os pontos nos i i:

— A Policia é que embirrava comigo. Ver-me, era ver o diabol! E eu não tinha feítio para me esconder. De maneira que andava tudo em polvorosa, e vinha a Guarda para a rua, interrompia-se o trânsito, e ia gente para o hospital...

— Foi ferido a tiro?

— Agora a tiro! Nesse tempo não se davam tantos tiros como parece. A gente quando tinha uma arma, escondia-a em casa para uma ocasião. Eu nunca ferí ninguém a tiro, nem apanhei tiros. Mas pranchada, mas cutilada, mas bordoadada de cego — isso era dar e levar por gôsto. Tiros! Se a gente tivesse armas como êsses lá da França, êsses dos Capuzes, então sim, veriam o que a gente era capaz de fazer!»

— Mas o senhor pertencia a alguma associação secreta?

Abre os olhos, espantado.

— Eu? O meu grupo era às claras. Grémio Fraternidade Republicana. Tivemos dois presidentes têsos: o visconde da Ribeira Brava e o coronel Galhardo. Depois, cada um de nós foi para seu lado. Agora temos lá uma escola.

— Conheceu muito o visconde da Ribeira Brava?

Anima-se. Vê-se que lhe falo no seu homem.

— Ora se conheci! Estive seis anos com êle na ilha da Madeira.

— E lá... também fez politica?

— Não. Era empregado público. Descansava. Que eu queria ir para o Brasil...

— Então abandonava a sua República?

— Estava farto. Passava na cadeia tanto tempo como em casa. Nessa época eu era vendedor ambulante. Arranjei dinheiro e comprei passagem para o Brasil. Mas ao passar na Madeira o visconde disse-me para ficar. Estive lá seis anos. Voltei uma vez a Lisboa, com o visconde quando êle veio para governador civil. Tornei, depois, mais êle, para o Funchal.

— E o coronel Galhardo?

— Isso era um valente! E que amigo! Empregou-me no Parque Mayer. Quando se esperava bernarda (bem se sabe, dantes era dia sim dia não), dizia-me logo: Matos, ráspe-te para o Cartaxo!

Falava mansamente, deitado de lado, evocando sem pavor essa época em que os chanfalhos da Policia caíam deliciados sobre as suas costas. E eu sentia em torno dêle marulhar a agitação terrível da rua demagógica, essa rua em que o valentaço de bengalão no ar, era ídolo do povo e bode espiatório da força pública.

— Oiça cá. É verdade que o senhor deitou abaixo um ministério?

Encosta a barba sobre a roupa e ri com gôsto. Brilham-lhe os olhos, acesos, faiscantes.

— A gente era republicanos! E o Bernardino queria entregar isto aos monárquicos. Eu, e dois cá dos meus, do centro António Maria Batista, tínhamos pistolas e resolvemos salvar a República. Fômos ao Terreiro do Paço. Tudo cheio de cavalaria, as espadas ao sol, aquilo já era festa de reis! Entrámos pelo Ministério e ninguém nos disse nada. Fômos à procura do Fernando Costa e dos outros. Tratavam já de tomar posse e de meterem a República no papo. Mas estava cá eu! Dei uma punhada na mesa e gritei-lhes: Rua! Já daqui ao Bernardino, para demissão!

— E apontaram as pistolas?

— Não foi preciso. Disseram logo que sim. Um dos ministros só lamuriava: Não me façam mal! Não me façam mal!

— Esteve na Grande Guerra?

— Quiz-me oferecer. Era cá uma idéa, a ver se descansava. Mas a minha mulher tinha-me queimado a caderneta militar. Estava na mala, com as cartas duma rapariga, e ela apanhou tudo e botou-o ao fogo.

Volta a sorrir, deliciado. Lembra-se da mulher ou da rapariga? Não sei. Mas agora evoca, seguramente, um momento deslumbrante do passado.

Eu conheci dêle esta história:

Entrara pela redacção de O Século, sanhudo, de grande bengala na mão.

— Quem é êsse Esculápio, que lhe quero partir um braço?

Latação, moreno, de grande bigodeira era o prototipo do valentaço. Um redactor atendeu-o.

— Pois não o posso servir. O Esculápio não está aqui. Mas enfim, não se parte um braço a um homem sem qualquer razão. Qual é essa razão?

— É que cada vez que eu sou preso, êsse Esculápio fala no meu cadastro! Anda todos os dias à baila com o meu cadastro. Êle não pode falar no que me acontece sem ir buscar o que me aconteceu? Nem que eu seja algum cadastrado!

Para findar a entrevista perguntei-lhe:

— Então... ainda está o mesmo republicano de sempre? Ainda julga o Rei um malvado e os homens da República uns benfeitores do povo?

Pensa um bocado e respondeu-me:

— Lá isso é verdade, a gente era mais feliz no tempo do Rei. No Governo Provisório também foi bom. Ah! Que rico tempo! Depois começaram com as vaidades e cada um a querer ser mais que os outros...

A entrevista que a distinta escritora e jornalista Maria Archer publicou na «Humanidade» é curiosa e pedimos que continue ou faça uma série de entrevistas com outros colegas e amigos dos homens de aquêl tempo.

Crónica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

A heróica valentia dos «Viriatos» e Portugal aclamado em Espanha

As forças legionárias portuguesas continuam a evidenciar, gloriosamente, a sua valentia em terras de Espanha, combatendo ao lado das tropas de Franco contra a influência dos vermelhos, que pretendiam retalhar a península e enfraquecê-la.

Há poucas semanas os «Viriatos» bateram-se intrépidamente, ao defender as posições nacionalistas de Peñas del Aolo, Tremp e Sort.

O generalissimo Franco, reconhecido e admirado de tanta bravura, louvou-os na «Ordem do Dia».

O soldado português é um dos melhores do mundo. Já Napoleão o tinha dito. E os portugueses de hoje continuam a prolongar a heróica tradição dos seus antepassados.

Querem maior prova de valentia do que aquela que os nossos «Viriatos» deram no sector de Sort, quando defendiam uma importante posição? Apesar desta posição estar sendo atacada por forças numericamente muito superiores, o seu comandante recusou-se, terminantemente, a receber os reforços que lhe eram oferecidos pelo alto comando das tropas franquistas, alegando que os referidos reforços «não lhe faziam falta».

O general Solchaga felicitou, pessoalmente, o comandante dos legionários portugueses pela sua heróica bravura.

Entre os nacionalistas espanhóis e os nacionalistas portugueses, existe, como não podia deixar de ser, um forte e inabalável espírito de fraternidade.

Quando em Julho último se celebrou o 2.º aniversário da revolução nacional espanhola, o capitão D. Rodolfo Fernandes Rojas, que não deixa perder o ensejo de exaltar Portugal, organizou em Talavera um almôço legionário, no qual se encontraram e confraternisaram todas as forças da «Legião» concentrados naquela vila, e que constituía mais uma impressionante manifestação da sólida amizade luso-espanhola.

Foi cantada em cântico a «Cancion del Legionário», terminada a qual D. Rodolfo pronunciou uma alo-

cução patriótica, que foi interrompida frequentes vezes por vibrantes aclamações.

Seguiu-se-lhe o major «viriato» António Arsénio de Rosa Bastos, cuja alocução provocou calorosas ovações. As suas palavras eloqüentes electrificaram os assistentes, que proromperam em vivas entusiásticos aos legionários e a Portugal. Pela sua voz de soldado combatente passaram clareiras de epopeia; por ela falou a própria voz da raça invencível e imortal.

Quando terminou a sua vibrante oração todos se puzeram de pé para saudar o ilustre e heróico português e para aclamar também o General Carmona e o Dr. Oliveira Salazar.

E se pela voz do major Rosa Bastos falou a voz eterna de Portugal, nas aclamações dos espanhóis palpitou, comovidamente, agradecidamente a alma peninsular, a alma e a voz da Espanha tradicionalista.

Fez-se ouvir «A Portuguesa» e nos olhos dos «viriatos» assomaram lágrimas de comovida ternura.

Depois, celebrou-se missa no Campo del Prado, pelo capelão «viriato» rev. padre Almeida Coelho, a que assistiram milhares de soldados, e todas as autoridades civis e militares.

Terminada a missa um capelão espanhol da «Legião» pronunciou algumas palavras de homenagem a Portugal e a seus heróicos filhos, às quais respondeu o reverendo Almeida Coelho, que saudou os libertadores da Espanha.

A essas saudações respondeu a grande multidão com vivas a Portugal e a Salazar.

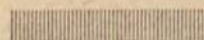
Os Estados Unidos fabricando

Nos últimos dias a imprensa estrangeira fornecia uma interessante estatística do material de guerra que os Estados Unidos vão entregar a vários países, e para os quais já obteve as respectivas licenças de entrega.

A França ficou colocada em primeiro lugar entre os países estrangeiros com a bonita soma de 5.003.000 de dólares para aviões. As exportações efectuadas de facto durante o mês de julho totalizaram 5.514.916

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1898



Linhas portuguezas

Minho e Douro. — Pelo ministerio das obras publicas foram pedidos, com toda a urgencia, a esta direcção, mappas detalhados do movimento e productos d'aquella rede, os quaes já, pelo sr. engenheiro director, foram entregues em Lisboa, por occasião da sua ultima vinda á capital.

Vendas Novas a Sant'Anna. — Na ultima sessão do conselho superior de obras publicas foi approvada a prorrogação do praso para a construcção d'este caminho de ferro.

Pedido de concessão. — O sr. Raymundo Fausto Sousa Netto requereu licença para construir um caminho de ferro de via reduzida que, partindo da herdade de João Teixeira, freguezia de Orada, concelho de Serpa, vá até á estação de Pias.

Outro pedido. — O sr. marquez de Liveri, proprietario da mina da Serra da Caveira, requereu ao governo licença para construir e explorar um caminho de ferro de via reduzida, que, partindo d'esta mina, vá até ao rio Sado, perto do sitio da Pousada, servindo as villas de Grandola. Alcacer do Sal e outros pontos, para transporte de mercadorias e passageiros.

Central do Porto. — Ficou fechado no dia 20 o arco do tunnel D. Carlos, que mede 17^m,70 de largura por 12^m,50 de taltura.

Ao trabalho do fecho assistiram os engenheiros do Minho e Douro, srs. Gualberto Povoas, Alves de Sousa e Flavio Paes.

O engenheiro d'esta grandiosa obra é o sr. D. Benito Curval.

Desistencia. — Monsenhor Serrano, prior de Bellas, pediu desistencia da concessão que lhe fora feita, no anno passado, para a construcção de uma linha de systema de tremvias entre Bellas e Queluz.

A ideia nunca nos pareceu viavel, porque o movimento de passageiros sendo só no verão, não era bastante para sustentar o serviço.

Ramal de Montemor. — O nosso collega *O Meridional*, de Montemor-o-Novo, pugna denodadamente pela construcção de um ramal que ligue a estação á villa e offerece á camara ou aos influentes que queiram occupar-se d'esse melhoramento todo o serviço gratuito da sua publicidade.

É uma sympathica resolução a do nosso collega e desejamos ver coroada de bom exito a sua propaganda.

Incendio em Campanhã. — No dia 26 manifestou-se incendio na casa de arrecadação, do lado sul da estação de Campanhã, casa que servia de cocheira de carruagens do Minho e Douro e Companhia Real, e outras arrecadações e depositos, taes como mercadorias abandonadas, encerados,

massaroquinha, cebo, azeite, petroleo e alguma madeira aparelhada.

De carruagens havia lá dentro tres salões, duas carruagens de 1.^a classe e tres de 2.^a classe do Minho e Douro, duas de 1.^a, tres de 2.^a, um fourgon e um wagon da Companhia Real.

D'este material arderam duas de 2.^a do Minho e Douro e duas de 2.^a e um fourgon da companhia real, salvando-se o resto assim como a parte do edificio mais proxima da estação.

O fogo ameaçava communicar-se aos predios da rua da Estação, que lhe ficam sobranceiros, especialmente quando o telhado abateu formando uma enorme cratera; mas conseguiu-se, não sem custo, circumscrevel-o ao local onde se manifestou.

Deu-se pelo incendio ás 4 horas da madrugada quando os operarios entravam para o trabalho. Se o fogo tomasse maior incremento durante a noite, o desastre teria bem graves consequências.

Garantia de juro. — Já foram approvadas as liquidações das garantias de juro do 2.^o semestre de 1897-1898, das linhas da Beira Baixa e Torres-Alfarellos. As portarias serão publicadas no nosso próximo numero.

Sul d'Africa. — Afim de assistirem á conferencia sobre os caminhos de ferro do sul africanos que se realiza na cidade do Cabo, nos dias 6 a 9 de setembro, para o que recebeu convite o governo portuguez, foram escolhidos para nossos representantes o consul de Pretoria, sr. Demetrio Cinatti e o sr. Albers, director do caminho de ferro de Lourenço Marques.



Robert Williams

Por notícias recentemente recebidas sabe-se que a Câmara Municipal de Lobito deliberou, numa das suas últimas sessões e sob proposta do seu presidente, mandar colocar um busto de «sir» Robert Williams no largo que fica em frente ao Hospital do Caminho de Ferro de Benguela, da mesma cidade.

Esta justíssima homenagem a quem deu grande impulso aos Caminhos de Ferro de Benguela foi secundada por muitas organizações coloniais e pessoas de destaque que nas colónias portuguezas não olvidam o nome do grande trabalhador que foi «sir» Williams.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

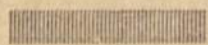
dólares. Seguem-se pormenores quanto à importância das expropriações em Julho: Japão, 1.083.277 dólares de aviões; Holanda e Ilhas Noerlandesas, 1.154 de bombas de avião; China, 837.499 de aviões; Brasil, 418.475 de aviões; U. R. S. S. 313.861 de aviões; Canadá, 195.409 de aviões; Turquia, 191.318 de armas automáticas; Suécia, 173.859 de motores de aviação; México, 115.099 de aviões; Estónia, 92.480 motores de aviação; Cura-

cao, 88.200 de aviões; Argentina, 83.161 de bombas de aviação; Colombia, 72.649 de aviões; Sião, 72.644 de aviões; Bolívia, 61.736 de aviões; Nova Zelandia, 60.892 de aviões; Honduras, 57.100 de aviões; Bélgica, 50.363 de armas automáticas; Guatemala, 41.250 de aviões.

Como se nota, não há que temer uma nova guerra. Estas preparações são única e simplesmente para meter susto.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 188, II série, de 15 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 5 do corrente, o projecto da nova tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade — bilhetes para combóios trâmueis — proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Programa do concurso para fiscais de exploração, via e obras de 1.ª classe

PARTE GERAL

Numeração decimal. Adição, subtracção, multiplicação e divisão. Provas destas operações. Fracções. Noções gerais sobre números complexos. Pesos e medidas. Proporções. Regra de três simples, de juros e descontos.

Linhas: recta, quebrada, curva, horizontal, vertical, oblíqua. Linhas paralelas, perpendiculares, abliquis. Ângulos: recto, agudo, obtuso. Bissetriz. Polígonos. Triângulos e quadriláteros. Superfície dos polígonos. Circunferência, círculo. Centro, raio, diâmetro, tangente, secante, corda. Divisão da circunferência. Medida de ângulos. Comprimento da circunferência e dos arcos. Sector, segmento, coroa. Superfície do círculo, sector, segmento, coroa.

Movimento uniforme, velocidade. Unidades corrente de tempo e de comprimento em que é expressa a velocidade. Movimento variado. Movimento uniformemente variado. Velocidade, aceleração.

Portugal continental. Fronteiras, rios, montanhas, portos. Distritos, cidades, vilas mais importantes. Praias e termas. Principais produções e principais centros de produção.

Noções gerais de material circulante e de tracção. Locomotivas, carruagens, vagões. Sua classificação. Leito, caixa, eixos, rodados, cintas, molas de suspensão, caixas de lubrificação. Tampões e engates. Freios manuais e contínuos. Intercomunicação. Iluminação e aquecimento. Sinais de alarme.

PARTE ESPECIAL

a) EXPLORAÇÃO

Organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Leis e regulamentos sobre a exploração e polícia dos caminhos de ferro. Atribuições dos diferentes agentes da fiscalização. Suas relações com o pessoal das companhias. Código Comercial (título X).

Rêde dos caminhos de ferro de Portugal. Companhias de caminhos de ferro. Organização dos serviços das companhias.

Estações. Sua classificação. Disposições gerais. Disposições especiais da grande e pequena velocidade. Linhas, plataformas, cais. Instalações telegráficas e telefónicas. Sinalização das estações. Manobra das agulhas e sinais. Encravamentos.

Horários, gráficos. Sua organização. Rotações do material e pessoal. Serviços especiais. Serviço combinado. Circulação dos trens em via única e dupla. Sinalização e protecção dos trens.

Carga dos vagões. Composição dos combóios. Formação e decomposição dos combóios, manobras. Distribuição e utilização do material circulante.

Serviço de *gare* à chegada e partida dos combóios. Polícia das estações.

Tarifas. Diferentes espécies de tarifas. Tarifa geral de grande e pequena velocidade. Tarifas especiais. Soldadura. Multiplicadores. Aplicações.

Armazenagem das mercadorias. Retenções de vagões. Reservas à expedição e à entrega. Reclamações. Volumes sobbrantes. Abandonos. Leilões. Escrituração das estações.

Revisão de bilhetes.

Agências aduaneiras.

b) VIA

Noções gerais

Superestrutura: elementos que a compõem. Largura normal da via. Bitolas usadas em Portugal: via larga e via estreita. Via simples e via dupla; entre-via. Esforços suportados pela via à passagem dos combóios: esforços verticais, transversais, longitudinais. Alinhamentos rectos e curvos: concordâncias circulares e parabólicas, traçado e sua necessidade. Trainéis: patamares, rampas, declives; concordância dos trainéis Piquetagem e nivelamento preparatórios para o assentamento da via.

Material de via corrente

Material usado em Portugal: carris, *éclisses*, travessas, *tirefonds*, parafusos de *éclisses*. Balastro: de saibro, de areia, de escórias, de brita; sua necessidade e condições a que deve obedecer um bom balastro. Travessas: normais e especiais: creosotagem das travessas; sabotagem; fixação dos carris às travessas, chapins de ferro ou de feltro alcatroado; pregação simples e reforçada. Relissagem dos carris, juntas em falso e juntas apoiadas. Cunhas Barberot: sua necessidade e aplicação. Deslocamento longitudinal da via (caminhamento dos carris): meios de o evitar; grampos de ferro.

Assentamento de via

Em alinhamento recto. — Colocação das travessas e dos carris. Quadramento dos carris. Folga das juntas; sua necessidade e sua variação com a temperatura. Farelhas. Colocação das travessas na sua posição definitiva em relação aos carris; furação e colocação dos *tirefonds*. Verificação da largura da via e da inclinação dos carris; apêrto definitivo dos *tirefonds*. Espalhamento e ataque do balastro; levante da linha. Rectificação do alinhamento e ripagem da linha. Apêrto definitivo dos parafusos de *éclisses*. Regularização dos banquetes.

Em alinhamentos curvos. — Fila interior e fila exterior. Carris curtos: sua necessidade e distribuição. Sobreelevação nas curvas (escala) e sua variação com o raio e com a velocidade. Concordância dos alinhamentos curvos com os alinhamentos rectos em planta e em perfil (concordâncias parabólicas e disfarce da escala); sua necessidade. Sebrearguras a dar nas curvas; sua necessidade.

Estações e apeadeiros

Linha directa, linhas secundárias e desvios. Plataformas, cais, armazéns, tomas de águas. Cocheiras de carruagens e de máquinas. Placas e pontes de inversão. *Chariots*. Discos e semáforos. Pára-choques.

Acessórios e aparelhos de via

Aparelhos de mudança de via. Sua utilização e partes de que se compõe. Transversais simples: rectas e oblíquas. Transversais de junção: simples e duplas. Ligação de vias paralelas (SS de ligação). Triângulos de inversão.

Ferramenta do assentador

Seu conhecimento, emprêgo e nomenclatura.

Conservação e inspecção da linha

Por reparações parciais (em locais determinados). Defor-

mações que aparecem mais vulgarmente; parafusos e *tirefonds* largos, garrotes, saltos; modo de corrigir estas deformações.

Revistas metódicas: operações de que constam e modo de as efectuar.

Ripagens: em alinhamento recto e em curva; modo de as efectuar. Nivelamento longitudinal e transversal de via. Substituição de carris e de travessas.

Desgaste e deformações dos carris: carris fendidos, torcidos ou selados. Desgaste das *éclisses*. Correção da inclinação da via e folgas. Distribuição dos carris, quadramento das juntas e regularização das dimensões das folgas. Emprêgo dos fechos de carril na redução das folgas. Balastragem de via; perfil transversal do balastro. Conservação dos materiais que fazem parte de aparelhos de mudança.

O «Diário do Governo», n.º 191, II série, de 18 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 11 do corrente, o projecto do 3.º aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, modificando os preços dos bilhetes no percurso Cais do Sodré à Cruz Quebrada, proposto pela Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», n.º 192, II série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 16 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 12, de grande velocidade, aplicando às remessas de frutas secas destinadas às estações compreendidas entre Oliveira de Aseméis a Paços de Brandão e Águeda a Eixo, inclusive, os preços e condições fixados naquela tarifa para as estações de Aveiro-Espinho, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 16 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 15, de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, relativo à aplicação dos preços da tabela n.º 12, da tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, para o transporte de água-rás, em substituição dos da actual tabela n.º 9, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Vale do Vouga.

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 13 de Agosto publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 28 de Julho findo, visada pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos

de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários da rede do Minho e Douro, dos mesmos Caminhos de Ferro, abaixo indicados, ficando com as pensões adiante mencionadas:

Francisco dos Santos Guerra, chefe de estação de 3.ª classe — 408\$51.

José Pinto, condutor principal — 693\$57.

José Pinto Fernandes, condutor principal — 693\$57.

José Gonçalves Solha, guarda-freio de 2.ª classe — 226\$44.
(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Agosto 9

Arnaldo Júlio Xavier da Fonseca, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo» n.º 188, II série, de 15 de Agosto publica o seguinte:

Determino que o júri do concurso para a promoção a fiscais de 1.ª classe de exploração e de via e obras do quadro transitório desta Direcção Geral, a que alude o artigo 63.º do decreto-lei n.º 26.117, de 23 de Novembro de 1935, seja constituído da seguinte forma:

Presidente engenheiro civil de 1.ª classe Hermínio Soares da Costa e Sousa, chefe da 2.ª Repartição.

Vogais:

Engenheiro civil de 3.ª classe Ricardo Pinto da Costa Leite.
Sub-inspector dd exploração José Maria Marques de Almeida.

AVISO

Faz-se público que nos termos dos artigos 2.º, 3.º e 10.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto concurso de provas práticas, pelo prazo de trinta dias, a contar da publicação deste aviso no «Diário do Governo», para o preenchimento das vagas de fiscais de 1.ª classe de exploração e de via e obras existentes no quadro transitório desta Direcção Geral e das ocorrentes durante o prazo de dois anos, contados da data em que fôr publicada no «Diário do Governo» a lista dos candidatos aprovados.

A este concurso são considerados opositores obrigatórios os actuais fiscais de exploração e de via e obras de 2.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral e as respectivas provas serão prestadas de harmonia com o programa aprovado por despacho de 4 do corrente mês de S. Ex.ª o Sr. Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações e que a seguir se publica.

O «Diário do Governo», n.º 191, II série, de 18 de Agosto publica o seguinte:

Agosto 10

José Gromwell Camossa Pinto, Chefe da Repartição dos Serviços Gerais — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por parecer da junta médica oficial de 8 de corrente mês, homologado por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações:

Ernesto de Oliveira Rocha, engenheiro chefe da 3.ª repartição — concedidos trinta dias de licença para tratamento, ao

abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931. (São devidos emolumentos).

Em harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a relação dos segundos oficiais aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto no «Diário do Governo» n.º 224, 2.ª série, de 24 de Setembro de 1937:

- 1.º Hélio Rodrigues Gonçalves.
- 2.º João Veríssimo de Sousa Neves.
- 3.º José Ferreira.
- 4.º Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira.
- 5.º José Amorim Pinto Serra.
- 6.º Francisco José Nobre Biscaia.

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 20 de Agosto publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente mês:

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil de 3.ª classe, autorizado, ao abrigo do disposto na portaria n.º 7:513, de 19 de Janeiro de 1933, a gozar no estrangeiro a licença graciosa de trinta dias que lhe foi concedida no corrente ano. (São devidos emolumentos).

Agosto 15

José Ferreira, segundo oficial do quadro permanente — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Agosto 16

Carlos de Castro Pereira Pais, engenheiro mecânico de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

ANÚNCIOS

O «Diário do Governo», n.º 188, III série, de 15 de Agosto publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Tomaz Curraz Rivas, condutor principal, Divisão de Exploração, reformado n.º 1:692, falecido em 13 de Julho de 1938, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Manuela Cid Fernandez Rivas, Maria Pilar Curraz Rivas Cid e Irene Curraz Rivas Cid, viúva e filhas solteiras.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto

da Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José de Oliveira, revisor de material de 3.ª classe n.º 9:348, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 5:563, falecido em 20 de Junho de 1938 entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Ana Inácia de Oliveira, Olívia Inácia de Oliveira, Maria Ivone de Oliveira, Ermelinda de Oliveira e Judite Velez de Oliveira, viúva e filhas solteiras.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Silvestre, fogueiro de locomóvel n.º 8:127, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 3:626, falecido em 14 de Maio de 1938, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Virgínia da Conceição Silvestre, Maria da Conceição Silvestre, Domingos Silvestre e José Silvestre, viúva, filha solteira e filhos menores.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1908, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo» n.º 192, III série, de 19 de Agosto publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel de Almeida, maquinista de 3.ª classe, Divisão do Material e Tracção, reformado n.º 1:471, falecido em 7 de Abril de 1938, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Rosa de Oliveira Almeida, viúva, e Maria Rosa de Oliveira Almeida, filha solteira.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António dos Santos Fé, chefe de 3.ª classe, Divisão da Exploração, contribuinte n.º 2:151, falecido em 14 de Julho de 1938, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Eduarda Ferreira Noronha Fé e Maria Alice de Noronha Fé, viúva e filha solteira.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E INDÚSTRIA

II.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

O «Diário do Governo», n.º 152, I série, de 4 de Julho publica o seguinte:

Decreto n.º 28:810

Com fundamento nas disposições do artigo 2.º do decreto-lei n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1935, e mediante proposta aprovada pelo Ministro das Finanças, nos termos do mesmo artigo;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É aberto no Ministério das Finanças, a favor do Ministério do Comércio e Indústria, um crédito especial da quantia de 128:934\$16, destinado a ocorrer ao reembolso de parte do imposto ferroviário, conforme o preceituado no decreto n.º 27:441, de 31 de Dezembro de 1936, pela exportação de toros de pinho para Inglaterra efectuada durante o ano de 1937, devendo a mesma importância constituir a alínea b) do n.º 1) «Restituições» do artigo 87.º «Encargos administrativos», capítulo 7.º «Direcção Geral do Comércio», do orçamento respeitante ao corrente ano económico de 1938 do segundo dos mencionados Ministérios, sob a rubrica «Reembolso de imposto ferroviário pago pelos toros de pinho exportados para Inglaterra».

Art. 2.º É anulada a importância de 128:934\$16 na alínea b)

«Inquérito industrial», n.º 3) «Outros encargos», do artigo 56.º «Encargos administrativos», capítulo 5.º «Direcção Geral da Indústria», do orçamento respeitante ao corrente ano económico do Ministério do Comércio e Indústria.

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o § único do artigo 36.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 4 de Julho de 1938. —
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Mário Pais de Sousa* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Duarte Pacheco* — *Francisco José Vieira Machado* — *António Faria Carneiro Pacheco* — *João Pinto da Costa Leite* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

O QUE TODOS DEVEM SABER

Disposições respeitantes aos cursos de oficiais milicianos

O sr. ministro da Guerra mandou cumprir o seguinte:

«1.º — Os soldados cadetes das classes anteriores a 1938 que, por qualquer razão, incluindo doença, não concluírem com aproveitamento o 1.º ciclo do Curso de Officiais Milicianos que frequentem ou para que foram convocados, perderão imediatamente a designação de cadetes e serão convocados pelos comandantes das unidades a que pertencerem, para receberem a instrução de recruta e prestarem um ano de serviço no quadro permanente da respectiva arma ou serviço, ficando sujeitos às obrigações normais do serviço militar, nas mesmas condições das restantes praças da sua classe.

2.º — Os soldados cadetes das classes anteriores a 1938 que, por qualquer razão, incluindo doença, não concluírem com aproveitamento o 2.º ciclo do C. O. M. que frequentam ou para que foram convocados, perderão imediatamente a designação de cadetes e serão considerados prontos da instrução de recruta e convocados pelos comandantes das unidades a que pertecerem, para servirem nas fileiras durante seis meses, após o que passarão à situação de disponibilidade, ficando sujeitos às obrigações normais do serviço militar, nas mesmas condições das restantes praças da sua classe.

As praças com graduação, das classes anteriores a 1938, que, por qualquer razão, incluindo doença, perderem o ciclo do C. O. M. que frequentam ou para que foram convocados, perderão a designação de cadetes e serão convocados pelos comandantes das respectivas unidades, para prestarem seis ou doze meses de serviço no quadro permanente, conforme possuam ou não o 1.º ciclo do C. O. M.».



O tempo passa...
...mas os saltos GALO ficam!
prefira pois os saltos GALO
Leacock (Lisboa), L.ª
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

A ILUMINADORA DA ESTEFANIA, L.ª

Instalações Completas para Água,
Gaz e Electricidade — Niquelagem
e Cromagem em todos os metais

Rua Pascoal de Melo, 77 — Telef. 4 4354 — LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Publicações Recebidas

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro — Relatório e Contas

Recentemente publicado, recebemos o Relatório e Contas da Gerência, no ano económico de 1937, da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Nessa publicação, juntamente com os mapas, apresenta-se o balanço, encerrado em 31 de Dezembro de 1937, do Fundo especial de Caminhos de Ferro, pelo qual se podem apreciar os valores do activo que representam valorização do Património Nacional dos Caminhos Ferro do Estado, em que foram investidas algumas verbas das dotações orçamentais, administrados por aquela ilustre e dedicada Comissão, desde a vigência do decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1937.

Pela análise das verbas que figuram neste balanço verifica-se que o Património Nacional ficou enriquecido com valores na importância de 309.320.413\$16.

Aos ilustres membros da Comissão Administrativa, presidida pelo sr. Engenheiro Rogério Vasco Ramalho, apresentamos vivas felicitações pelos brilhantes resultados da sua notável gerência.

«O Livro incompleto», por Joaquim Fernandes

A «Livraria Académica», da Calçada do Sacramento, 16, Lisboa, enviou-nos um exemplar de «O Livro incompleto», com que o jovem escritor, sr. Joaquim Fernandes, se apresenta ao público pela pri-

meira vez, cremos nós, pois não se indica neste volume qualquer outra obra já publicada.

O autor possui imaginação, escreve com espontaneidade, revela já apreciáveis qualidades de estilo e sabe dar interesse a tudo quanto escreve.

«Um povo em marcha»

Saído das oficinas da Sociedade Astória, L.^{da}, temos presente um belo album de publicidade, intitulado «Um povo em marcha», da propriedade e direcção do ilustre jornalista Armando Vieira Pinto e do inteligente comerciante R. C. de Oliveira e Silva.

«Um povo em marcha» é uma publicação de alto interesse comercial, que nos põe em relação com as principais firmas comerciais e industriais do país, e, ao mesmo tempo, nos dá o panorama da nossa política nacional, tendo reservado um espaço largo à actividade mental da nova geração.

Abre o album com meia dúzia de palavras de Salazar, em que o Chefe põe toda a esperança, que é já certeza, do ressurgimento económico e moral desta nação, que tendo vivido desalentada, se sente hoje remozada no sangue e na alma de todos os portugueses.

Três poetas, dos mais representativos da nossa geração: Fernanda de Castro, José Régio e Mário de Sáa, não foram esquecidos neste luxuoso album, que é, por tudo, pela arte da sua impecável feitura e pelo espírito nacionalista que o anima, um livro de louvor e exaltação a um povo, que tem o seu lugar marcado na história.

As nossas felicitações e os nossos agradecimentos.

Manuel Pereira Junior

Redes e Fios de Pesca - Boias
de Cortiça - Arames e Arcos de Ferro

Sede Rua Bernardino Costa, 41 - LISBOA - Telef. 2 2711

Filiais (Matosinhos - Avenida Serpa Pinto, 150 - Telef. 303
(Setúbal - Avenida Todi, 422 - Telef. 101 e 558

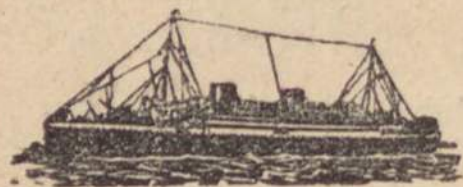
Já se vende em Lisboa a verdadeira FARINHA DE SOJA

«SOYAK»

preparada sob a direcção do Dr. Berczeller, da Universidade de Oxford
Alimento natural, completo, rico em matéria azotada, em vitaminas e lecitina. A venda nas boas casas. Pedidos aos únicos representantes

L. CALDEIRA, L.^{da}

Trav. Nova de S. Domingos, 34, 1.º - Telefone 2 7968 - LISBOA



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X. - 2 8082, 2 8083 e 2 8084

139, RUA DOS BACALHOEIRO
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA