

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; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (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

Guarda, Átrio da Câmara Municipal. — Teatros
e Cinemas. — Figuras que passam, por C. O. —
O Fundo Especial de Caminhos de Ferro, pelo
Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O monu-
mento a D. Nuno Álvares Pereira. — Uma carta.
— Linhas Estrangeiras. — Passagens de Nível. —
Viagens e Transportes, Linha do Tua a Bragança.
— Obras em curso. — Vida Ferroviária. — Ecos &
Comentários, por SABEL. — Venézia, pelo Dr.
ARMANDO NARCISO. — A Guerra e os Cami-
nhos de Ferro. — Efemérides. — Publicações Re-
cebidas. — Há Quarenta Anos. — Parte Oficial.

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE SETEMBRO

NÚMERO 1242

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 PIÑA
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
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (sêmostre) . .	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

FIGURAS QUE PASSAM

António Santos

UMA notícia recente dá-nos um golpe de tristeza — morreu António Santos. Há muitas pessoas com êste nome mas o jornalista monárquico com quem nos encontrávamos nas horas de perigo é êsse que desapareceu e a quem o Cor-



António Santos

reia Marques, no «Um dos Dois», presta inteira justiça às suas qualidades.

Conhecemo-lo há uns bons vinte anos na «avô-zinha» a quem chamavam A Nação e em O Dia, onde enfileiravam em postos de combate João Franco Monteiro e o dr. Moreira de Almeida.

Acabou O Dia e o António Santos entristeceu e veio o «azar». Há sempre um «azar» na vida do homem.

Eu não era dos amigos íntimos dêste admirável jornalista, nem com êle muito privei; conhecia-o há uns bons vinte anos, no tempo em que os homens tinham uma só côr e guiavam as suas ideias políticas conjuntamente com os seus princípios e qualidades.

António Santos, jornalista monárquico, esteve sempre no seu pôsto avançado, pensando sempre num ideal e caminhando numa vida em desalinho até que a morte o levou.

Faltou-lhe a vista nos últimos meses e não conseguiu êle vêr as pessoas esquecidas de tudo e de todos que perto lhe passavam.

Encontrei-o nos Restauradores há pouco tempo e falámos 5 minutos. O seu tom alegre e galho-feiro havia desaparecido.

Já não era o António Santos jornalista dos nossos tempos; era o jornalista António Santos que tentava desaparecer, esquecendo que ainda deixou dez pessoas que o acompanharam à sua última morada. Que Deus o tenha em bom logar.—C. O.

O Fundo Especial

de Caminhos de Ferro

RELATÓRIO DE 1938

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

(Do jornal *A Voz*)

TEMOS presente o Relatório e Contas da gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro em 1938. Como é sabido, foi êsse fundo criado pela lei de 14 de Julho de 1899, por iniciativa minha para ocorrer às despesas de estabelecimento dos Caminhos de Ferro do Estado e era alimentado pelos excessos das receitas líquidas e impostos de aquelas linhas sobre cifras fixadas na lei.

Mais tarde o Decreto n.º 13.829, de 1927, também da minha iniciativa, remodelou profundamente o fundo especial atribuindo-lhe parte da receita de impostos de todas as linhas do país e alargou o seu emprêgo ao desenvolvimento de tôda a rede.

Segundo a lei, as receitas do fundo especial são aplicadas aos fins nela previstos como capital ou como anuidades de empréstimos e complementos de garantias de juro.

A gerência é confiada a uma Comissão administrativa presidida pelo director geral de Caminhos de Ferro e a Contabilidade foi cuidadosamente organizada pelo sr. engenheiro Trigo.

Os relatórios anuais, superabundantes em mapas justificativos na maior parte consagrados à estatística das receitas, são deficientes no que respeita às construções efectuadas, como veremos.

As receitas de impostos para o fundo especial, orçadas em 27.500 contos foram apenas de 26.462.646\$ a que se juntou um subsídio de 300 contos pelo desemprego e 556.817\$35 de venda de materiais retirados da renovação de via e pontes.

Mercê da crise que atravessa a exploração dos caminhos de ferro, agravada pela falta de providências há muito propostas para reprimir os abusos da camionagem, as receitas impostas têm diminuído de ano para ano.

Até 1929-1930 o imposto atingiu a quantia sensivelmente constante de 31.631 contos nessa gerência.

Veio depois decrescendo até 1936 em que desceu a 28.624 contos e baixou em 1937-1938 respectivamente para 27.198 e 26.540, a-pesar-do illusório adicional de 10 % autorizado em 1938.

Esta queda tão sensível de 2.000 contos em dois anos corresponde exactamente ao incremento do transporte concorrente de mercadoria rica pela camionagem chamada de aluguer com óleos pesados.

Quanto à despesa efectiva, abrange os encargos certos e os eventuais.

Comparam-se nos mapas as dotações orçadas com as despesas efectivas. Há divergência entre o mapa geral do Orçamento e a conta analisada de págs. 20 a 24, como se vê pelos resumos seguintes:

DESPESA ORÇADA		
Mapa		Contas
Pessoal.	2.598.900\$00	2.598.200\$00
Material	10.704.576\$02	9.558.331\$07
Serviços	53.000\$00	53.000\$00
Diversos encargos	14.300.223\$98	15.331.194\$95
Anos findos	—\$—	115.273\$98
	27.656.000\$00	27.656.000\$00

No mapa do orçamento figuram 1.146.244\$95 a mais no material e 1.030\$970\$97 a menos nos encargos diversos e 115.273\$98 de anos findos, no total de 1.146.244\$95 igual à diferença a mais no material.

A despesa efectiva somou 27.197.103\$01, o que deu lugar ao saldo de 458.896\$99, mas como na receita houve um *deficit* de 330.292\$65, o saldo real do orçamento foi de 128.604\$34.

Vejamos como se distribue a despesa efectuada:

Pessoal	2.339.480\$71
Material	9.533.493\$09
Serviços	33.473\$56
Diversos encargos	15.175.381\$07
Anos findos	115.273\$98
Total.	27.197.103\$01

Agrupemos a despesa por forma que melhor elucide.
Agruparemos sob a rubrica Direcção Geral tudo quanto com ela se gastou incluindo a parte respectiva do material e serviços:

DIRECÇÃO GERAL

Pessoal — Remunerações certas	2.176.543\$41
Pessoal — Remunerações accidentais.	13.808\$70
Pessoal — Outras despesas.	149.128\$60
Material — Utilização permanente	11.713\$00
Material — Conservação	23.042\$00
Material — Consumo corrente	52.909\$56
Serviços — Higiene	27.876\$36
Serviços — Comunicações	4.014\$20
Serviços — Diversos	1.583\$00
Congressos e assinaturas	50.604\$64
Total.	2.511.223\$91

DESPESAS DA CONTA DE ESTABELECIMENTO

Estudos de linhas.	18.764\$05
Construções.	4.774.823\$23
Material circulante	51.449\$22
Oficinas do Barreiro.	1.604.803\$50
Obras complementares	2.975.888\$69
Passagens de nível	20.000\$00
Total.	9.445.728\$69

As despesas de construção de linhas abrangem as seguintes parcelas:

Circunvalação	3.037.498\$66
Lamego	20.707\$04
Lima	107.388\$10
Portalegre	769.727\$77
Sabôr.	446.977\$01
Sines	153.743\$26
Sul (trôço Seixal-Cacilhas)	1.115\$15
Tâmega	237.666\$24

A despesa em obras complementares decompõe-se pela forma seguinte:

Linha do Côrço	105.040\$56
» do Douro	460.011\$37
» de Évora	15.613\$21
» do Guadiana	545\$51
» do Minho	452.859\$91
» de Móra.	53\$07
Ramal de Portimão	546.201\$85
Linha do Sabôr	1.346\$35
» do Sado.	8.875\$93
» de Sines.	15.003\$64
» do Sueste	42\$45
» do Sul	1.367.099\$14
» do Tâmega.	3.295\$70

Avultam nestas despesas a balastragem no ramal de Portimão (513 contos), renovação nas linhas do Douro e do Sul (346 e 744 contos), pontes na linha do Sul (288 contos), edifícios de estações na linha do Sul (214 contos).

* * *

Uma deficiência notarei no relatório: dão-se por concluídas as linhas de Miranda e de Circunvalação do Pôrto e não se indica o seu custo, a sua extensão, as obras de arte principais nelas construídas, a data exacta da abertura à exploração.

Acentuarei também uma afirmação em antinomia com os preceitos legais:

O Decreto-lei n.º 18.190 que aprovou o plano da rede enumerou os troços a que deve ser dada preferência na construção.

No respectivo programa (mapa n.º 4) o trôço da linha do Sabôr a construir vai de *Mogadouro a Vimioso* e não a Miranda. Enquanto se não construir o trôço de Miranda a Vimioso, não se pode dar a linha por concluída.

O mesmo direi da linha de Portalegre que figura nêsse mapa como sendo de *Souzel a Portalegre (cidade)*. Não se pode, pois, dar por concluída quando chega à linha de Leste.

Refere-se o Relatório à ligação da Régua com Viseu por Lamego que estima em 45.000 contos, à construção da linha do Sorraia e conclusão da do Guadiana, estimadas em 69.000.

A linha do Sorraia, de grande utilidade, supõe previamente construída a ponte do Montijo, obra que pelo seu elevado custo e pelas dificuldades que oferece não será feita em futuro próximo.

São também estimadas as seguintes obras:

	Contos
Renovações e melhoramentos nos antigos C. F. E.	30.000
Conclusão das Oficinas do Barreiro	10.000
Modificações de passagens de nível.	25.000
Total.	65.000

Vejamos com que disponibilidades se pode contar.

Os encargos certos do Fundo especial atingiram, em 1938, 17.000 contos a saber:

Direcção Geral	2.511
Encargos de empréstimos.	11.160
Garantias de juros	3.845
Diversos encargos e exercícios findos	225
Total.	17.741

Arredondemos para 17.800 contos esta soma e computemos as receitas do impôsto ferroviário em 26.000 apenas. Haverá a disponibilidade de 8.200 contos que reduzirei a 8.000.

Ora o Fundo especial foi criado para ocorrer a encargos de empréstimos.

Há, portanto, possibilidade de emitir novo em-

O monumento

a

D. Nuno Álvares Pereira

Um amável officio do ilustre Presidente
da Câmara Municipal de Abrantes

Para a glorificação da grande figura de Nuno Álvares Pereira, como soldado, visto a Igreja o ter já feito, erguendo-o aos seus altares, propõe-se a Câmara Municipal de Abrantes, elevar-lhe um monumento condigno em terras abrantinas. Da justiça desta ideia, já a imprensa se pronunciou quando da visita dos jornalistas a Abrantes, onde foram a convite do mesmo Município a que demos a devida referência nesta Revista.

Porém, não é de mais fazê-lo, deve-se acentuar cada vez mais a importância desta iniciativa, que não é local, mas sim de carácter nacional. Para Portugal, D. Nuno Álvares Pereira é a personificação máxima do nacionalismo.

É o português de ontem, de hoje e de sempre.

Do nosso presado amigo e Presidente da Câmara Municipal de Abrantes, sr. Henrique Augusto da Silva Martins, recebemos um amável officio, agradecendo a nossa modesta intervenção, a qual embora simples, é plena de entusiasmo e fé patriótica.

As colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, estão ao seu dispôr e bem assim, de tôdas as causas justas.

préstimo de 120.000 contos, pelo menos, para ocorrer a construções, aquisição de material e obras complementares, isto mesmo sem auxílio do Tesouro previsto na lei.

Há, pois, margem para activar as construções. Deve-se concluir as linhas do Sabor levando-as a Vimioso e de Portalegre, prolongando-a até à cidade e continuar a construção da linha da Régua a Viseu, pelo menos, de Santa Comba a Vila de Ponte numa primeira etapa e concluir rapidamente a linha do Tâmega.

* * *

Apenso ao Relatório vem o Decreto n.º 28.880 de 25 de Julho de 1938 que estatue as bases para a reforma dos contratos da Companhia do Norte de Portugal.

Em artigo publicado no ano passado, mostrei quanto eram injustas e inadequadas essas bases. Ocioso é, pois, analisá-las de novo.

Uma carta

Em referência à entrevista que o sr. Tenente de Engenharia Alexandre Nobre dos Santos concedeu a esta Revista, recebemos do sr. João Soares (?) uma carta que passamos a transcrever:

Lisboa, 21-8-1939.

Ex.^{mo} Senhor Carlos d'Ornellas
Director da «GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

LISBOA

Ex.^{mo} Senhor Director:

Li com vivo prazer a entrevista publicada na sua conceituada Revista, com o Sr. Tenente de Engenharia, Alexandre Nobre dos Santos sobre o desvio de Loulé, na linha férrea do Sul.

Concordo plenamente com a exposição feita, pois é de inteira justiça o que Loulé reclama, visto ser a mais populosa terra do Algarve, mesmo ligeiramente superior a Faro.

O encargo para o Tesouro com o desvio pouco representa diante do benefício que d'ele resultaria para Loulé, que ficaria com o caminho de ferro à porta, como Vila Real, Tavira, Olhão, Faro, Portimão e Lagos, com as quais passaria a ter ligação directa, assim como com Lisboa.

Permita porém que discorde na parte em que o Sr. Tenente Nobre dos Santos se refere às auto-motoras extra-rápidas que, a exemplo do estrangeiro, poriam o Algarve a poucas horas de Lisboa, etc., etc..

É sina nossa, Senhor Director, sonhar com grandezas. Lá fora é assim, lá fora é assado. E como lá fora (segundo Eça de Queiroz é a França) deixe que lhe diga o que sobre a questão notei em França, d'onde regressei há dois mezes. Acabaram as auto-motoras rápidas, Paris-Havre, Paris-Lyon, Paris-Bâle, Paris-Liège, Paris-Bruxelas, Paris-Boulogne e parece que as duas que ainda restam entre Paris-Lille e Paris-Nancy, vão também desaparecer.

Isso pode V. Ex.^a verificar no Guia Chaix, nos Wagons-Lits, na Rua do Carmo. E porque acabaram as auto-motoras rápidas? Porque eram caras e não davam o rendimento desejado. Há, é certo, pequenas auto-motoras de serviço local, mas cada vez menos.

Veja V. Ex.^a o que disse dêsses engenhos o Director Geral dos Caminhos de Ferro no *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, Julho de 1939, págs. 306 e 309.

O problema para o Algarve é bem simples. Restabelecimento do rápido pela linha do Sado (foi para isso que ela foi feita) com circulação diária, com as três classes e sem taxa de velocidade, como nos rápidos do Douro, do Minho e da Póvoa.

Assim teríamos não só um rápido diário de Lisboa para o Algarve e vice-versa, mas também de Lisboa para Sines, aonde só se pode ir e voltar no mesmo dia tomando-se a camioneta. Isto é o que nos convinha a nós algarvios, o resto é canto celestial.

Também se fala com frequência na supressão de linhas férreas, que em França... isto é aquilo. Pois saibam os entusiastas do levantamento dos carris que em França havia caminhos de ferro a mais, um quilómetro por cada 10 quilómetros quadrados, em Portugal há um por cada 25.

Perdoe V. Ex.^a esta impertinência e creia-me,

De V. Ex.^a
M.^{to} At.^{to} e Ven.^{dor}
João Soares (?)

Linhas Estrangeiras

BRASIL Os caminhos de ferro da União, renderam em 1938, a soma de 315.509.394\$300, sendo a despesa de 545.628.268\$000, apurando-se portanto, de «deficit» 232.172.873\$700. Da análise desmedida destes rendimentos, chegou-se à conclusão que os caminhos de ferro de menor receita, são proporcionalmente os que dão maior «deficit».

BULGÁRIA O Rei Boris inaugurou a nova linha de caminho de ferro de Tehrping-Yakoronda-Belitz, que tem a extensão de 60 quilómetros atravessa as regiões meridionais.

ESPAÑA Pelo Ministério das Obras Públicas, foi decretada a continuação das obras de electrificação das linhas férreas de Madrid-Ávila e Madrid-Segóvia.

Trata-se duma obra que já havia sido orçada antes do movimento e cujas despesas rondam por 80 milhões de pesetas.

INGLATERRA Cêrca de 45.000.000 de libras estão sendo actualmente gastas pela Comissão Londrina de Transporte de Passageiros — vulgo London Transport —. Esta, controla o sistema de transporte subterrâneo, e também, os «onibus» e carruagens eléctricas de Londres, servindo dêste modo, uma população de 9.000.000 da pessoas. Ainda no mês de Julho do corrente ano, com a extensão duma via férrea do Norte de Londres, foram gastas 1.222.0000 libras. Porém, a extensão completa para êste ponto da capital inglesa, custará um mínimo de 6.750.000 libras, pois são necessárias mais 20 milhas de trilhos, a reconstrução de oito grandes estações e inauguração de mais quatro. Assim, servirá uma população de 232.000. Os passageiros que usam desta Companhia avaliam-se fazer por ano 600.000.000 de viagens. A eloquência dos números dispensa comentários.

JAPÃO O Chefe das Estradas de Ferro, sr. Noboro Yumoto, obteve aprovação para organizar uma empresa, destinada a desenvolver, na China do Norte, uma linha transcontinental. Teria 16.000 quilómetros e ligaria Tóquio a Berlim. Partirá de Pao Tow passando por Parlanschow aonde cruzará com a linha já existente, em direcção a Berlim. O seu custo até ao cruzamento é de 1.100.009.000 yens.

Passagens de Nível

A C. P. liga com telefone as suas estações com as barracas dos guardas das passagens de nível

A C. P. está montando, nas suas linhas, telefones destinados a ligar as estações com as passagens de nível de forma a dar a estas últimas uma posição quanto possível exacta da marcha dos combóios. Assim, o guarda passa a ter conhecimento do movimento extraordinário, atrasos e mais informes imprevistos, através do telefone e com aquela brevidade tão necessária nestas circunstâncias.

Viagens e Transportes

LINHA DO TUA A BRAGANÇA — 1.º Aditamento ao Cartaz-Horário C. H. 34 — A partir de hoje, são suprimidos os combóios n.ºs 51 e 52 (rápidos) cuja circulação estava anunciada até 15 de Outubro próximo futuro.

Obras em curso

ESTRADA MARGINAL LISBOA - CASCAIS

Em conformidade com o decreto publicado, no «Diário do Governo», destinado à execução do projecto de supressão de passagens de nível, na Linha do Estoril, começou já o arranque das árvores no trôço da Avenida da Índia, de forma a proporcionar a deslocação da linha férrea em alguns sítios.

Vida Ferroviária

CONVITE AO PESSOAL REFORMADO

A C. P. convida o pessoal reformado, a quem foi retirado o passe, a enviar as requisições respectivas, com o fim de ser-lhes de novo fornecido o bilhete de identidade, concedendo 75 por cento de desconto nos combóios.

ESTATÍSTICA

Segundo dados estatísticos oficiais, durante o mês de Maio, as companhias ferroviárias venderam os seguintes bilhetes:

C. P., 1.273.909; Beira Alta, 50.586; Vale do Vouga, 48.121; Norte de Portugal, 282.532; Nacional, 29.696 e Sociedade Estoril, 402.807.

Referente ao mesmo mês, as referidas companhias ferroviárias transportaram 311.121 toneladas de mercadorias, pertencendo à C. P. 265.843.

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

Desvairo

SEGUNDO notícias vindas a lume na Imprensa, Norma Sharer, a grande artista do cinema, visitou há pouco a França. Para se precaver dos efeitos da popularidade, viajou incógnita, mas na sua visita ao Castelo de Versalhes alguém a reconheceu e logo uma multidão de malucos, assim se pode classificar, enigmáticamente, cercam a artista exigindo-lhe autógrafos, retratos e rasgando-lhe pedaços do vestuário para recordação. Só a polícia a salvou, talvez até de ficar desnudada.

Ora, factos como estes são deveras lamentáveis, como o são também aquêles em que se relegam para páginas interiores assuntos de interesse nacional, para publicar, em seu lugar, reportagens de minuciosa descrição, que enchem páginas e páginas dum jornal.

Mas não fica por aqui o desvairo.

Há dias tivemos o caso do rapaz do foot-ball, que foi raptado; não seria bem este o termo, mas sem dificuldade de maior quasi se consegue chegar lá. É triste, que se faça a compra dum homem, se negocie, se explorem casos familiares, mas mais triste é mandar reporter em serviço especial, publicar gravuras e encher colunas dum jornal, colunas essas úteis ao serviço de causas justas e não de manifestações de fraquesa de espírito.

Sonhos nossos... realizados por outros

SEGUNDO notícias de La Paz, o governo aprovou a Caixa Nacional de Pensões, Aposentadoria e Montepio de Jornalistas. Mas o bom e o bonito é que o Governo concedeu um milhão de bolivianos, a pagar em cinco anuidades. Os profissionais da Imprensa concorrerão com 5 % dos seus ordenados, e as empresas dos jornais, com igual quantia. Têm direito a reforma os jornalistas com vinte anos de serviço e as suas regalias subsistem na aposentação.

Não há um profissional da nossa Imprensa, que não sinta inveja desmedida, ao lêr tal notícia... Se lhe parecem!

A música e o trabalho

UMA fábrica suíça de cigarros instalou nas suas oficinas um serviço de radiotelefonía, permitindo assim aos operários ouvir música enquanto trabalham. Segundo a mesma notícia, os resultados foram magníficos passando as ditas oficinas a produzir quasi o dôbro do rendimento.

Leva-nos a crer esta notícia, que não existem na Suíça postos emissores, como alguns em Portugal, pois se assim fôsse, o rendimento dessa fábrica passaria a ser nulo, atendendo ao sono profundo em que cairiam os infelizes operários...

Com inveja

O Planeta Marte na sua aproximação ao seu confrade Terra, originou algum alvoroço. Assim, o planeta surgiu muito pouco acima do horizonte, dificultando imenso o trabalho dos astrónomos. Pelo observatório inglês de Headeey, o telescópio, devido a tal facto, encontrava sempre umas tôrres vizinhas que o impossibilitavam de

focar de objectivo. Que fez o Director? Mandou arrazar tôdas as tôrres que dificultavam a visão, ficando apenas a do telescópio. Decisão e espírito elevadamente práticos.

Era magnífico que Portugal convidasse esse sr. Director, para organizar um observatório na Torre de Belém, pois se assim fôsse, há muito que tinha desaparecido o maldito gasómetro. Era um ápice...

Porque não seguem o exemplo?

A fazer fé numa notícia vinda nos jornais, uma senhora japonesa, que tinha casado há poucos meses, resolveu suicidar-se por não saber coser bem as peugas do seu esposo. A vida nada representava para ela, pois não sabia cumprir com os seus deveres domésticos.

E foi porque não sabia coser bem... que faria se não soubesse coser, como infelizmente há casos dessa natureza? Nêstes casos não é difícil arriscar uma profecia. Desapareciam 45 % das mulheres. O diabo seja surdo... cego e mudo!!!

Tien-Tsin a Berlim

PELO Ministério dos Caminhos de Ferro, (vê-se logo que não é notícia nacional...) do Japão, foi fornecida à Imprensa o projecto duma linha férrea que ligaria Berlim a Tien-Tsin. Terá o nome de Caminho de Ferro Anti-Komitern. Atravessa o Planalto do Pamir, Gabi, Kabul e Bagdad.

Repatriamento de crianças espanholas

A «Sociedade de Protecção à Infância» do Brasil, a Cruz Vermelha do México e diversas sociedades de beneficência da Argentina, da Inglaterra e dos Estados Unidos escreveram ao Delegado extraordinário do Caudilho para a repatriação das crianças enviadas pelos «vermelhos» para o estrangeiro durante a guerra civil, oferecendo o seu auxílio. Ainda há umas 20.000 crianças espanholas dispersas pelo mundo. Em Julho foram repatriadas 400 da Bélgica, 70 da Inglaterra e 100 da França. Pensa-se em repatriar todas as crianças no prazo de 5 meses.

Pretensa humanidade

ALGUNS jornais dedicaram umas linhas, exaltando a França por ter proibido as execuções capitais em público. Porém, fazem-no duma maneira exagerada, a tal ponto que escrevem: «Medida que dignifica o homem. Foi uma verdadeira medida de Justiça, medida humaníssima, que se impunha a uma nação da grandeza espiritual da França».

Perante estes rasgados elogios, será difícil traçar o louvor dos países, onde nem sequer existe, esse erróneo e bárbaro processo de fazer Justiça. Ainda há pouco, uma outra notícia deu-nos a conhecer os pormenores da execução de dois jovens americanos, um de 19 e outro de 22 anos, os quais sucumbiram após numerosas descargas eléctricas, levando a execução dum destes, 42 minutos... Mas não contentes com isto, o outro condenado foi colocado na famigerada Casa da Morte, donde presenciou a infeliz odisseia do seu companheiro. Ora, visto que não houve uma execução em público, estará este processo dentro dalgum princípio humano, ou dignificará o país e o Homem Criador deste abominável modo de executar a Justiça dos Homens?! Nunca!

A medida que pode dignificar o Homem é abolir a pena de morte. Só essa. O resto, são processos mais ou menos hediondos de mascarar essa infame e pretensa Justiça.

A grandeza espiritual da França, nem sequer devia ser apontada num capítulo destes, porque leva-nos a descrer da existência dessa espiritualidade, enquanto reinar a pena de morte nas terras gaulesas.

Venécia

Pelo Dr. ARMANDO NARCISO

HÁ três dias que vagueio nos canais da velha Veneza. Depois de perto de um mês de trabalho no Império Germânico, êstes dias de turismo puro são bem saborosos. Budapest deixou-me enamorado dos seus primores. Depois foi o Lago Balaton, por onde passei há dias, que bem merece o nome de Mar Hungaro, que lhe dão os guias de viagem, pela sua vastidão e fundo panorâmico.

Durante uma hora se desenrolou, diante da janela do combóio em marcha, êsse painel de linda paisagem. Na outra margem levantam-se panos de floresta, trepando os primeiros contrafortes dos Alpes, e junto da água bosques dispersos, onde vivendas e estâncias de prazer saem do arvoredo. Na margem de cá são as praias de banhos, com raparigas a pigmentar ao sol e crianças brincando na areia. E sobre o lençol verde das águas correm barcos à vela, como se fôsem levar uma boa nova, e passam pequenos vapores cheios de gente em festa.

Disseram-me que é ali o paraíso dos pescadores de água doce, que apanham as grandes e gordas sandras, a que os húngaros chamam fogas. Durante o inverno o Lago gela as suas águas pouco profundas e o desporto da patinagem e do trenó à vela é uma verdadeira loucura de entusiasmo. Esta visão do Lago Balaton foi das mais gratas desta viagem e deixou-me como que a saudade dum amor só principiado.

Mas paguei bem êste prazer, durante todo o resto daquele dia, ao atravessar a Carniola da Jugoslávia, debaixo dum calor ardente, parando aqui e além, em estações de nome bárbaro, entre gente de falar incompreensível. E' verdade que à noute tive nova compensação, diante do panorama de Trieste, iluminada, no fundo do seu golfo. As luzes, aos milhões, sobem pela colina e os faróis atiram os seus potentes jactos de luz sobre as águas adormecidas do Adriático.

E agora admiro a Ponte dos Suspiros e a Ponte de Rialto, a Torre de S. Marcos e a Côte dos Doges, a Igreja della Salute e a Ilha de S. Jorge, os palácios do Canal Grande e os do Cá d'Oro. Já vi os bandos de pombos mansos em frente da Catedral Bizantina, passei na Avenida do Império e perdi-me no dédalo estreito das velhas e sombrias calles, passando sobre os pontões dum só arco, que ligam as cento e tantas ilhas, que servem de pedestal a esta grande povoação lacustre.

Corro pois, como bom turista, a bela via sacra dêste doce calvário e na verdade nada mais pitoresco, nada mais belo do que tôda esta velha arquitectura, que vem do bizantino ao gótico e do renascimento ao baroco, saindo das águas e espelhando-se na superfície enrugada dos Canais e da Laguna. Mal suspeitavam os romanos da decadência,

quando vieram procurar refúgio nas Ilhas de Veneta, que davam origem à mais forte potência marítima do Mediterrâneo medieval e ainda menos suspeitavam os mareantes da Laguna, quando faziam o comércio do Oriente e combatiam os infieis, que estavam construindo a mais estranha cidade de turismo que até hoje viu a luz do sol.

Apesar de todo êste deslumbramento de arte e pitoresco, parece que os turistas desejam alguma coisa mais. Êste ano, os rumores de guerra afastaram grande parte dos turistas destas paragens. Mas os poucos que chegaram não se satisfazem só com pitoresco, quer êle provenha dos monumentos de arte, quer dos painéis panorâmicos. Os turistas querem também divertir-se.

Ora, para se divertirem os turistas, têm aqui o Lido, estância de prazer, estirada sobre a língua de terra que abraça a Laguna. Ali há de tudo, desde a praia de banhos até ao cabaret e ao casino. Durante o dia é a exposição plástica das banhistas, que coram ao sol. À noite são a dança, a música e as roletas, que giram no seu doido girar. E nos salões iluminados passam as vestais da alegria, tronco nu, penteado cinéfilo, unhas em sangue.

Ao pequeno cais de mármore acosta longa e negra gôndola de proa doirada. Embarcamos os dois e a gôndola desliza lenta e altiva sobre as águas da Laguna, onde milhares de luzes se refletem e tremulam. Atraz de nós fica o Lido, com os seus renques de lâmpadas, de várias côres, riscando o escuro da noite, desde o nível da água. Vogamos por entre as boias luminosas da sinalisação, dum lado verdes, doutro vermelhas, que vão balisando caminho sobre as águas quietas. Passam outras gôndolas, algumas bem mais ruidosas do que a nossa. Vão enfeitadas com lanternas de papel e deixam atraz de si o som da música e o canto da serenata.

Entramos no Canal de S. Marcos. A cidade resplandece como um céu estrelado. Ao fundo a Campanila e as cúpulas da Catedral desenham-se no escuro, batidas pela luz forte dos projectores. Agora no Canal Grande, os palácios rendilhados saem da água, onde reflectem as luzes das suas janelas e terraços, como cenografia de teatro, iluminada pelo fundo do palco. Embrenhamo-nos no labirinto escuro dos pequenos canais, ladeados de arruinados palácios, e voltamos ao Canal Grande. Olímpia cicia-me ao ouvido, apontando uma casa gótica:

— Ali viveu e morreu Desdemona.

O gondoleiro principia a cantar, conduzindo o barco para os lados da Giudecca. A sua voz é doce e arrastada. Não compreendo o seu dialecto, mas Olímpia vai traduzindo. Êle canta as desditas da infeliz veneziana a quem o mouro deu a morte, por ciumes infundados. Estamos novamente na Laguna. A lua sobe no céu e espalha sobre as águas seu reflexo prateado. E o gondoleiro canta sempre. Passam outras gôndolas, onde também os gondoleiros cantam e os pares sonham abraçados.

Pois é verdade, estando hospedado no Europa Britania, acordei esta manhã no Albergo della Luna. E o mais grave é que acabo de verificar que ontem gastei perto de quatrocentas liras. O turismo, quando bem organizado e aproveitado, é uma indústria famosa...

Veneza, 24 de Julho de 1939.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

DA IMPRENSA:

Os caminhos de ferro alemães tomaram posse dos caminhos de ferro dantzigotas.

— A rádio polaca anuncia que foi retomada a estação de caminho de ferro fronteiriça de Zbatzin.

— Anuncia-se oficialmente que as tropas polacas, depois de um violento contra-ataque, recuperaram a estação ferroviária de Plessov, que havia caído em poder das tropas alemãs.

— As comunicações ferroviárias de Kutno-Varsóvia-Cracóvia-Lemberg-Kielce-Varsóvia-Thorn-Deutscheylau foram cortadas. Os aviadores alemães puderam verificar uma série de descarrilamentos e incêndios e explosões. A «gare» de Hohensalza ficou destruída.

— Todos os serviços ferroviários com destino a França foram suspensos até nova ordem. As encomendas destinadas já não são aceites.

— A cidade de Kalisz que foi inteiramente destruída pelos alemães em 1914, foi bombardeada. Duas bombas rebentaram na estação de caminho de ferro, matando 10 pessoas.

— As forças alemãs atacaram a estação ferroviária de Zbatzin, que fôra reconquistada pelos polacos. Os alemães foram repelidos com baixas.

— Chegou à estação fronteiriça holandesa de Oldenzaal o comboio que trouxe da Alemanha o embaixador Coulondre e membros da Embaixada de França em Berlim. Este mesmo comboio conduzirá à Alemanha o embaixador do Reich, von Welczek. Por sua vez, sir Neville Henderson chegou à estação de caminho de ferro alemã de Rheine, de onde, provavelmente, só partirá depois de ter chegado a águas territoriais holandesas o encarregado de negócios do Reich, em Londres.

— Um comboio que seguia de Lwow para Varsóvia foi bombardeado.

— Um dos Ministros, que votou na União Sul-Africana, a neutralidade, foi o dos Caminhos de Ferro, Sir T. N. Fourie.

— Segundo as melhores informações até agora obtidas, verifica-se que a invasão da Polónia, por sete pontos distintos, foi primeiramente marcada para o sábado, 26 de Agosto, mas teve de sofrer uma demora de cinco dias na concentração das

tropas e do material de guerra, devido às precárias condições em que se encontram os caminhos de ferro alemães.

— Há notícias de que chegam, constantemente, às cidades da retaguarda alemã numerosos comboios repletos de feridos.

— As tropas alemãs ocuparam Kielce, importante nó de linhas férreas e de um cruzamento de estradas, junto da Lissa-Gora.

— Ao sinal de alarme, em Londres, os auto-omnibus, eléctricos e automóveis pararam imediatamente, mas os comboios e o metropolitano continuaram a funcionar.

— Dizem de Roma que, segundo uma informação oficial, ficam restabelecidas, as comunicações ferroviárias directas com a França e a Suíça. Assim, o «Simplon-Orient-Express», que desde há dias só se organizava em Milão, recomeçará a fazer o antigo percurso, Paris-Iztambul, ida e volta.

— Restabelecendo as comunicações ferroviárias franco-italianas, o «Simplon Express» partiu de Paris com quatro carruagens, uma das quais para Milão e Roma. Devido à importância de tal acontecimento, o Ministério francês fez-se representar por um membro do gabinete.

— Informam, oficialmente, que haverá, diariamente um comboio expresso entre Roma e Viena.

— Em consequência dos bombardeamentos aéreos, ficou bloqueada a estrada e o caminho de ferro que partem de Varsóvia para leste e sudoeste.

— Os serviços ferroviários entre as fronteiras francesa e espanhola encontram-se suspensos. Por esse motivo, a estrada e a ponte internacionais têm retomado extraordinário movimento de peões e de veículos.

— O Governo romeno conta com a possibilidade de alguns membros do Governo polaco atravessarem a fronteira romena. Entre 6 e 9 de Setembro passaram a fronteira 3 comboios especiais com franceses que regressaram à sua pátria por Constanza, onde tomam lugar a bordo de navios.

Conselheiro Fernando de Souza

Regressou de Madrid o nosso Director, sr. engenheiro Fernando de Souza, o qual foi ali tratar da entrega do altar de Santa Isabel, ao ilustre Bispo de Madrid.

O nosso Director, foi alvo de inúmeras manifestações de carinho e apreço, das mais categorizadas individualidades espanholas.

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

EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1936

- 1 de Janeiro.* Vão ser directas as novas carruagens que circularão no Sud-Express entre Lisboa e Hendaia.
- No bairro de D. Carlota (Puente de Vallecas) inaugura-se o serviço de assistência social, que a Companhia de Madrid, Zaragoza & Alicante instalou na Colónia de El Hogar Ferroviário.
- 16 de Janeiro.* Computa-se em 200 o número de crimes que estão impunes, por apedrejamento de comboios.
- 1 de Fevereiro.* É transferida da Société Anonyme Belge des Mines d'Aljustrel para Société Anonyme de Produits et Engrais Chimiques du Portugal o direito de propriedade e exploração do ramal de caminho de ferro entre Praia-Sado e o Rio Sado, construído pela primeira destas Sociedades.
- 16 de Fevereiro.* Vai ser julgado em Berne o pleito relativo à questão entre os Governos português, americano e inglês com respeito à linha de Lourenço Marques.
- 1 de Março.* O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações assinou uma portaria remodelando a legislação que regula os serviços de caminhos de ferro, actualizando-a e adaptando-a às necessidades da vida actual.
- 16 de Março.* Os empregados de todas as categorias da Companhia Portuguesa expõem, no salão nobre da estação do Rossio, curiosos trabalhos fotográficos, desenhos à pena e vários modelos profissionais.
- 1 de Abril.* Inaugura-se solenemente a electrificação do novo tróço ferroviário Victória — Salinas de Vasconavarro, propriedade do Estado Espanhol.
- 16 de Abril.* Foram estabelecidas em Shangai, com um grupo britânico, negociações relativas à construção de uma linha férrea que, partindo de Hang-Chou, e atravessando o vale de Yang-Tsé, vá terminar em Chantung.
- 1 de Maio.* A Direcção do Ateneu Ferroviário tem levado a efeito uma série de concertos mensais pela sua Banda-Orquestra, que é composta de 70 figuras.
- 16 de Maio.* Está em estudo o projecto referente ao prolongamento do caminho de ferro de Amboim até Gabela.
- A Direcção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques contrai com o Governo um empréstimo, destinado à construção de casas para o seu pessoal.
- 1 de Junho.* Estuda-se o projecto da construção do ramal do Bembe e o prolongamento do Caminho de Ferro de Mossamedes.
- 16 de Junho.* Confirma-se a notícia de que a Itália é, depois da Alemanha, o país que possui a maior quantidade de material moderno nos seus caminhos de ferro.
- 1 de Julho.* Inaugura-se o caminho de ferro de «Trinta e Três» a Rio Branco, na fronteira do Brasil com o Uruguai.
- A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela tem já concluído o ante-projecto para a construção duma estação definitiva.
- 16 de Julho.* Sepulta-se o sr. Visconde do Marco, amigo íntimo da «Gazeta», e cujo funeral constituiu uma significativa manifestação de saúde e homenagem à sua memória.
- 1 de Agosto.* O director da Companhia Sleepingcar, no Congo Belga, vai a caminho do Lobito para organizar um serviço de trânsito para a Rodésia pela linha do Lobito que é a mais curta.
- 16 de Agosto.* Estão adiantadíssimos os trabalhos de construção do tróço da linha férrea entre Santiago do Cacém e Sines.
- 1 de Setembro.* Os Caminhos de Ferro do Estado na França estão a fazer com bom resultado o emprêgo de gás pobre nas estações das automotoras de potência média.
- 16 de Setembro.* Projecta-se na Suécia uma fusão de rede ferroviária do Estado com quarenta e três companhias exploradoras de caminhos de ferro, somando assim uma rede total de cinco mil quilómetros.
- 1 de Outubro.* Por motivo dos acontecimentos da Espanha que degeneraram uma guerra civil as

Publicações Recebidas

Feira Internacional de Bruxelas

Terminada a Feira de Bruxelas, a Direcção Geral da mesma apresentou um Relatório, através do qual se pode ver quanto de útil e interessante foi essa manifestação de actividade belga. Os seus resultados foram de tal modo positivos, que se encontra já aberta a nova inscrição para a Feira de 1940, a realizar na mesma cidade.

Relatório e Contas da Gerência no Ano Económico de 1938

A comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro publicou o relatório e contas da gerência do ano económico de 1938. Trabalho de interesse e que se presta para o estudo dos caminhos de ferro e da sua crise actual. Agradecemos o exemplar.

linhas férreas estão em grande parte destruídas.

—A Alemanha, Inglaterra, França e Holanda organizaram até agora linhas aéreas intercontinentais servidas quer por aviões quer por dirigíveis.

16 de Outubro. Festejam-se solenemente os melhoramentos ferroviários na estação do Sabugo.

—Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano progridem na adaptação das vias férreas e obras de arte (Pontes e Viadutos).

1 de Novembro. Procede-se, com toda a intensidade, à renovação dos tramos metálicos das pontes da linha de Sintra entre Alcântara e Campolide.

16 de Novembro. O sr. Ministro das Obras Públicas concede uma importante verba para a construção de casas destinadas ao pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado, do Minho e Douro.

1 de Dezembro. São mandadas activar as construções das novas linhas ferroviárias de Nampula (Angola).

16 de Dezembro. São abertas definitivamente ao público a ponte sobre o Rio Zambeze e as vias férreas que dão acesso.

—Os trabalhos de montagem eléctrica no caminho de ferro de Nampula estão muito adiantados.

(Continua)

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Setembro de 1899

Imposto do sello

A par da elevação das taxas, em quasi todas as verbas e da incidencia sobre novas materias até agora não collectadas, um ponto ha em que a nova lei diminue o imposto n'uma proporção notavel e benefica para o publico, redução perfeitamente justa e que dará em resultado um augmento de receita para o thesouro a par de certos beneficios para o paiz.

Referimo-nos á diminuição das taxas nos annuncios em cartazes ou quadros fóra de Lisboa e Porto.

Foi exclusivamente devido aos esforços da Empresa de Annuncios nos Caminhos de ferro que se conseguiu esta verdadeira conquista de um beneficio para todo o commercio e outros ainda chegaram a ser obtidos, mas que, por motivos, que não conseguimos ainda apurar, deixaram de figurar na letra da nova lei.

N'esta questão de publicidade por meio de cartazes, os *sabios* da nossa terra teem sempre considerado que todo o paiz é Lisboa e Porto. Um annuncio affixado n'uma parede de Lisboa entendiam elles que devia pagar tanto como o collocado em qualquer logarejo da provincia.

Resultado é que só nas duas cidades ha annuncios affixados, e se alguns ha nas estações deve-se isto á tenaz e effectiva propaganda d'aquella Empresa que, prestando ao commercio um grande serviço de publicidade, reparte os seus proventos com as instituições de beneficencia das administrações dos caminhos de ferro.

Para se ver até onde chegava o disparate da lei que até hoje tem vigorado, basta pensar que por um cartaz, supposmos, posto em 500 exemplares na provincia cobrava a Empresa pelo trabalho de affixação, agentes, correspondencia, tudo 25\$000 réis, enquanto que o sello era de 100\$000 réis. O quadrupulo.

Agora pela nova lei, passou a pagar-se por aquelle numero de cartazes 25\$000 réis de sello, isto é, cada um paga 50 réis em vez de 200 réis, o que é supportavel, posto que ainda violento comparado com os outros paizes onde se paga *menos de metade*.

Para destruir esta violencia a Empresa d'Annuncios resolveu tomar a seu cargo o sello de todos que por ella sejam postos nas estações fóra de Lisboa, de fórma que os annunciantes gosam hoje da *completa isenção do sello*, o que certamente augmentará os annuncios e portanto, os proventos do thesouro.

E para se ver ainda a enormidade dos dispartes que cerebro esquentado introduzira no projecto de lei que foi a base da lei actual, citaremos este facto:

Como é sabido os theatros, quando teem peça de effeito, fazem, além dos seus cartazes diarios, uns outros, puros reclames, em que annunciam que teem essa peça em scena de uma forma effectiva, todas as noites.

Pois houve cabeça de... vento que imaginou taxar esses reclamos a 1\$000 réis cada um. De fórma que esses cartazes que nunca são menos de 200, nem vale a pena fazel-os para menor quantidade, pagariam, só de sello, o producto liquido de uma recita, e com casa cheia!

Note-se que o disparate subsiste para Lisboa e Porto pontos sobre os quaes a outras empresas que não àquella a que nos referimos competia reclamar, salvando-se apenas a provincia, na qual estes annuncios pagarão apenas 100 réis.

Realmente exigir 1\$000 réis de sello n'um cartaz que a chuva ou a garotagem, arrancam, muitas vezes minutos depois de ser posto, só em Portugal se imagina!

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 3 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, relativo às rubricas «Cacau, café, cevada torrada e chicória», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 10 de Julho, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 29 de Maio próximo passado, visada pelo Tribunal de Contas em 3 de Junho, foi determinado que ao representante de Portugal na Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, engenheiro Raúl da Costa Couvreur, e ao delegado técnico extraordinário, Rogério Vasco Ramalho, que vão assistir à reunião anual a realizar em Bruxelas, seja abonada a ajuda de custo diária de 330\$, durante os dias reputados necessários para o desempenho dessa missão.

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 20 de Junho, visada pelo Tribunal de Contas em 3 do corrente foi nomeado o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vasco Ramalho, para promover, em Espanha, as diligências necessárias ao restabelecimento do «Sud-Express», com a ajuda de custo diária de 440\$ e o direito ao reembolso das despesas de transporte.

O «Diário do Governo», n.º 174, II série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 24 do corrente, o projecto de aditamento ao 1.º complemento à tarifa especial n.º 22 de grande velocidade, estabelecendo a venda de bilhetes de banhos em serviço combinado com as centrais de Mafra, Sabugal e Torres Novas, 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 de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 24 do corrente, o projecto do 3.º aditamento à tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade, estabelecendo o prazo de trinta dias de validade para os bilhetes vendidos ao abrigo desta tarifa, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 175, II série, de 29 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta

Direcção Geral de 26 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias modificando o tratamento da rubrica «Óleo de fígados de bacalhau», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 179, II série, de 3 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 27 do mês próximo passado, o projecto de aditamento ao 1.º aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, suprimindo os dois últimos escalões de bónus da concessão especial estabelecida no citado 1.º aditamento, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 12 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 8 do corrente o projecto de aviso ao público elevando o posto de despacho Leixões-Serpa Pinto à categoria de apeadeiro, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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

Repartição dos Serviços Gerais

Secção de Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despachos de 1 de Julho:

Carlos Augusto de Almeida, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Isaura Amália Vieira Côrte Real, dactilógrafa — idem, idem, idem.

Manuel das Neves, contínuo de 1.ª classe — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 158, II série, de 10 de Julho, publica o seguinte:

Por portaria de 22 de Junho findo, visada pelo Tribunal de Contas em 30 do mesmo mês:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 26.º, 27.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, aos agentes dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

José Estanislau, empregado de 1.ª classe — 535\$74.

Da rede do Minho e Douro

António Albertino Alves Guimarães, chefe de estação de 1.ª classe — 586\$96.

José da Silva Azevedo, maquinista de 2.ª classe — 750\$53.

Manuel Luiz, fiel de 2.ª classe — 400\$53.

José Augusto Correia, fiel de 2.ª classe — 302\$24.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 4 de Julho:

Aníbal Simões Pedro, escriturário de 2.^a classe do quadro permanente — concedidos treze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

Alfredo Maria dos Santos, idem, idem — trinta dias.

João Gomes Cardoso, fiscal contratado, idem, idem — trinta dias.

Por despacho de 5 de Julho:

Luiz César das Neves, chefe de secção do quadro permanente — concedidos vinte e seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

Jaime da Costa Simões, escriturário de 1.^a classe, idem, idem — trinta dias.

José Ferreira da Silva Amorim Júnior, servente, idem, idem — trinta dias.

Joana da Silva Amorim, idem, idem, idem — trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 160, II série, de 12 de Julho, publica o seguinte:

Por despacho de 8 de Julho:

Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, engenheiro chefe da 4.^a Repartição do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

Luiz da Costa, engenheiro de 2.^a classe — idem, idem, idem.

Manuel Furtado Garcia, fiscal de 1.^a classe de exploração, via e obras — idem, idem, idem.

Eliseu Piteira de Almeida Martins, escriturário de 1.^a classe — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 172, II série, de 26 de Julho, publica o seguinte:

Por portaria de 19 do corrente mês, visada pelo Tribunal de Contas em 24 do corrente mês:

Adriano Lopes de Abreu Castelo, contínuo de 2.^a classe do quadro permanente — colocado num lugar de contínuo de 1.^a classe do mesmo quadro, nos termos do § único do artigo 7.^o do decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho de 22 do corrente:

Raúl Guedes de Matos, desenhador de 2.^a classe do quadro permanente — concedidos vinte e seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

Francisco da Cruz Rafael Malhado, fiscal de 1.^a classe de exploração, via e obras do quadro transitório — idem trinta dias.

José Pereira Serra, condutor de obras públicas, contratado — idem trinta dias.

João Afonso Dias, fiscal contratado — idem trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 175, II série, de 29 de Julho, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, a contar de 1 de Dezembro de 1938, foi demitido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.^a do artigo 15.^o do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de

Março de 1927, o pedreiro da extinta Direcção do Sul e Sueste, Cláudio da Encarnação, que à data do referido arrendamento era artífice de 2.^a classe, em virtude de ter sido condenado no Tribunal Militar por motivos políticos.

O «Diário do Governo», n.º 177, II série, de 1 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 27 do corrente:

António Pereira Pinto Bravo, arquitecto de 3.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

António Bergano Fialho Pregó, fiscal de 1.^a classe de exploração, via e obras — idem, idem, idem.

João da Silva Álvaro, fiscal de 2.^a classe de exploração, via e obras — idem, idem, idem.

Francisco António José da Silva, fiscal contratado — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 180, II série, de 4 de Agosto, publica o seguinte:

Por portaria de 20 de Julho findo, anotada pelo Tribunal de Contas em 22 do mesmo mês:

José Filipe, escriturário de 2.^a classe do quadro permanente — desligado do serviço, nos termos do artigo 5.^o do decreto n.º 16:669, de 27 de Março de 1929, para efeitos de aposentação, a contar de 1 do corrente mês.

Por despacho de 29 de Julho de 1939:

Lourenço Pereira Taveira, fiscal contratado — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 182, II série, de 7 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 31 de Julho:

Raúl Esteves dos Santos, adjunto da Inspecção de Exploração, do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

Francisco José Pulido, escriturário de 2.^a classe do quadro permanente — idem, idem.

Vivaldo Augusto Casanova, desenhador, contratado — idem, idem.

O «Diário do Governo», n.º 184, II série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 2 do corrente:

João de Matos Rodrigues, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de ferro — concedidos vinte e quatro dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

José Gonçalves Vaz, médico — idem, trinta dias, idem.

Eugénio Marques, fiscal de exploração, via e obras, do quadro transitório — idem, idem, idem.

Por despacho de 3 do corrente:

Joaquim de Araújo Franqueira, engenheiro civil de 3.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

José Ferreira, primeiro official — idem, idem, idem.

Arnaldo Eugénio Moreira, fiscal contratado — idem, vinte e oito dias, idem.

Manuel Alexandre Paixão, escriturário de 2.^a classe do quadro permanente — idem, trinta dias, idem.

O «Diário do Governo», n.º 189, II série, de 15 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 25 de Julho findo:

Julietta Laura Veiga Guimarães Sarmento, dactilógrafa contratada — rescindido, a contar de 12 do corrente mês, nos termos da cláusula 3.^a, o contrato celebrado em 24 de Maio de 1937, para prestar serviço nesta Direcção Geral e inserto no «Diário do Governo» n.º 129, 2.^a série, de 4 de Junho do mesmo ano.

Por despacho de 9 do corrente mês:

Hélio Rodrigues Gonçalves, primeiro official do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Alfredo José da Luz, fiscal de 1.^a classe de exploração, via e obras, do quadro transitório — concedidos nove dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho de 11 do corrente mês:

António da Silveira Ferreira Sarmento, pagador de 1.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Declara-se que, por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 5 do corrente mês, foi autorizado o engenheiro civil de 2.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral, José Júlio Martins Nogueira Soares, a exercer em comissão extraordinária de serviço público, nos termos do disposto no § 3.º do artigo 7.º do decreto-lei n.º 28:417, de 17 de Janeiro de 1938, as funções de director dos serviços de obras e urbanização na Câmara Municipal do Porto. (Não necessita de anotação ou visto do Tribunal de Contas).

Por portaria de 27 de Julho findo, visada pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente:

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 26.º, 27.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, aos funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

João Afonso dos Reis, inspector — 1.134\$22.

Da rede do Minho e Douro

Guilhermino Marques Ponte, maquinista de 2.^a classe — 823\$50.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 193, II série, de 19 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 12 do corrente:

José Chedas Bogarim, engenheiro civil 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, de 18 de Março de 1931.

Manuel Jesus da Silva, desenhador contratado — idem, idem, idem.

Por contrato de 7 do corrente mês, aprovado por S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 10 e visado pelo Tribunal de Contas em 16:

José Ferreira da Silva Amorim Júnior, servente do quadro permanente — nomeado contínuo de 2.^a classe do mesmo quadro, nos termos do § 1.º do artigo 6.º do decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro de 1935, e artigo 14.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 160, II série, de 12 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de um edifício para armazém de víveres a construir na estação do Entroneamento, conforme desenhos n.ºs 11:468, 11:469, 11:470, 11:685 e 11:793, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja aprovado o auto de recepção definitiva da empreitada da construção de uma plataforma e cave para a instalação dos quadros e aparelhos da sub-estação, das fundações de dois grupos convertidores e das obras necessárias ao funcionamento da mesma sub-estação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, pela importância de 53.500\$, e bem assim declarar a adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do contrato de 18 de Junho de 1936.

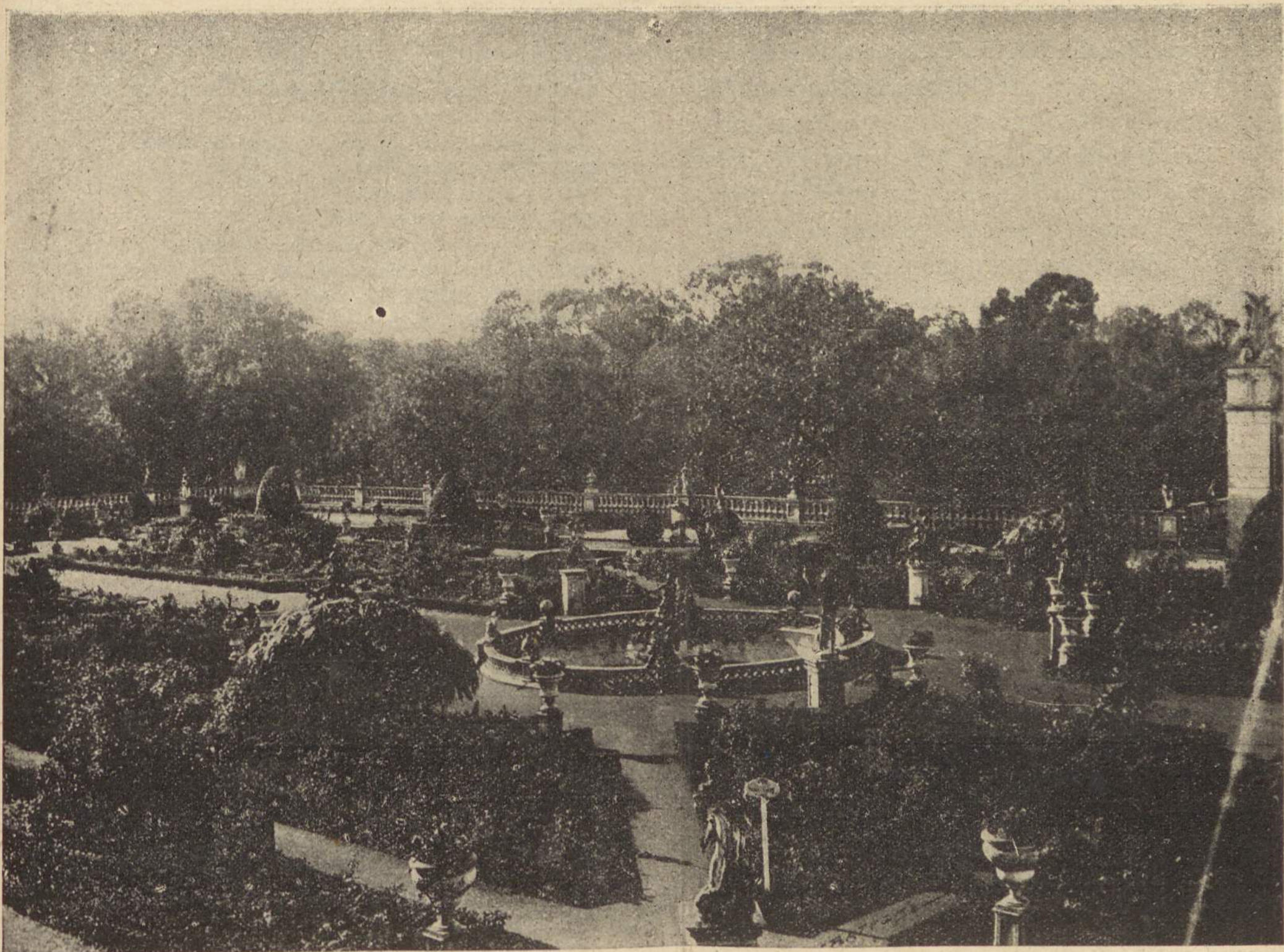
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

**Rua do Amparo, 51
LISBOA**

Sempre Sortes Grandes!



QUELUZ — Jardim de Neptuno

Publicações Recebidas Teatros e Cinemas

Costa do Sul — Almada — O Tejo
Apontamentos e Alvitres —
1.º caderno, 1939.

O sr. Agro Ferreira, a quem a propaganda da Costa do Sul deve valiosos serviços e alvitres, acaba de reunir em um opúsculo alguns dos seus artigos publicados em *A Voz*, *Diário de Notícias*, *Gazeta do Sul* e *Diário de Lisboa*. É com exemplos como este de persistência e de fé que se chegam a realidades e se dignificam as boas campanhas jornalísticas. E como Lisboa não está isolada no Tejo e tem diante de ela uma outra margem — donde, globalmente, se avista a formosa capital — a valorização dessa margem reveste-se de duplo interesse turístico para Almada e para Lisboa.

O sr. Agro Ferreira transcreve no seu 1.º caderno a opinião valiosa do sr. engenheiro J. Fernando de Souza em *A Voz*, de 17-6-938:

«Preferível à auto-estrada de Cascais reputo mil vezes a estrada marginal de Cacilhas e Almada pela Trafaria à Costa de Caparica, tão inteligentemente alvitrada e defendida pelo nosso prezado amigo Agro Ferreira, maravilhoso passeio que valoriza toda a margem, tão propícia a recreio dominical económico da população de Lisboa e da qual se disfrutam os mil aspectos encantadores do panorama de Lisboa.»

E como em geral os problemas turísticos resolvem também problemas económicos — os alvitres do autor do caderno presente virão um dia trazer o progresso e a prosperidade da região do sul.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

VARIEDADES — 20,15 e 22,15 — «Na ponta da unha».
COLISEU — 21 — Companhia de variedades.

CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Golem, o monstro».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — Sessões continuas.
TIVOLI — Sempre estreias.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.
PALÁCIO — Estupendos programas.
ODÉON — Programas de bom agrado.
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
PARIS — Filmes excelentes.
REX — Filmes de grande agrado.
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
BELEM JARDIM — R. Barlomomeu Dias.
CINEMA ROSSIO — Programas variados.
CINE PÁTRIA — Rua do Grilo.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

MANUAL

Telefone 20158

DO

VIAJANTE

EM

PORTUGAL

A 7.ª edição a sair

em 1940

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

AOS
FERROVIÁRIOS

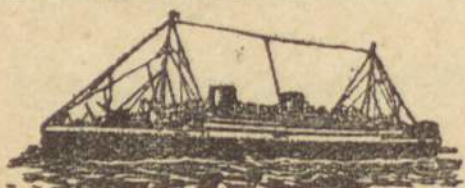
DO CONTINENTE
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, 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: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.