

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

Queluz, Jardim de Neptuno. — Publicações Re-
cebidas. — Teatros e Cinemas. — Ecos & Comen-
tários, por SABEL. — Os Nossos Caminhos de
Ferro e a Guerra Europêa, pelo Eng.º J. FER-
NANDO DE SOUZA. — Uma iniciativa louvável.
— A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Vida
Ferroviária. — Crónica Internacional, por PLÍNIO
BANHOS. — Há Quarenta Anos. — Parte Oficial.

1 9 3 9

ANO 51.º

1 DE OUTUBRO

NÚMERO 1243

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
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	2\$50
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

Recordar... para viver

DE regresso da sua viagem a Madrid, aonde foi em missão especial, o sr. conselheiro Fernando de Souza transcreveu nas colunas de A Voz as suas impressões de viagem. Critério uno e sensato, desperta sempre à sua roda um movimento de curiosidade quando dá largas ao seu superior julgamento. Assim, o seu artigo «Notas da viagem a Madrid», de 14 de Setembro findo, é mais um produto do seu inteligente critério, e pena temos não o transcrever; porém, a falta de espaço atraiçoa os nossos desejos. Contudo, vamos transcrever alguns pedaços. Referindo-se ao ex-rei Afonso XIII diz:

O Rei desertou do seu posto sem sombra de resistência, deixando a Família Real exposta a todos os perigos, procedimento bem diferente do de El-Rei D. Manuel por êle criticado.

* * *

«...o visionário Unamuno, que num comício na praça de touros albejou livremente a Família Real com os mais grosseiros insultos».

* * *

«Pouco tempo passou até que as capitulações, para não dizer traições, de governos maionizados tornaram possível a queda vergonhosa da Monarquia, perante o alvoroço republicano provocado pela vitória esquerdista nas eleições municipais das cidades, contraposta ao resultado contrário da grande maioria dos «ayuntamientos».

* * *

«a multiplicação dos crimes sangrentos corajosamente verberados em plena Câmara por Calvo Sotelo, cuja sentença de morte foi logo intimada e executada, e por fim, o movimento redentor capitaneado pelo grande Caudillo Franco, antecipando-se ao golpe comunista que se preparava.»

* * *

Finalizando:

«Pouco depois da chegada tive o grande prazer de abraçar o meu bom amigo, dr. Xara Brasil, digno Consul de Portugal em Madrid, cargo hoje laborioso e de difícil exercício. Pessimamente alojado, o Consulado vai ser mudado para local decente e central. Resta instalá-lo convenientemente e dotá-lo com o pessoal preciso.»

Assim se deve pensar, assim se deve escrever!...

O valor dos barcos

LÊMOS há dias num jornal — resposta a uma pergunta — a maneira de sabermos aproximadamente o valor de qualquer barco de carga, de passageiros ou de guerra.

As companhias de seguros para efeito do seguro contra todos os riscos avalia os primeiros em 50 libras por tonelada; os segundos em 300 libras e os terceiros entre 200 a 300 libras. Basta pois multiplicar o número de toneladas de um barco por qualquer destas importâncias e saber-se-há imediata e aproximadamente o seu valor em libras que depois se converterá em escudos ao câmbio.

Razão de peso

A acreditar numa afirmação vinda a lume, em certa revista estrangeira, de medicina, o uso do tabaco leva-nos a contrair uma doença apelidada de ambliopia. O efeito dessa doença é a cegueira.

Meditando em face desta doença, achamos este raciocínio — como em todo o Mundo, a maioria é dos que fumam, logo, compreendemos a razão porque nêsse Mundo de Deus abaixo, há tanta cegueira...

Os Nossos Caminhos de Ferro e a Guerra Europeia

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Que era objecto de graves receios, tornou-se matéria de pungentes preocupações. Desencadeou-se a guerra europeia e não se sabe que extensão tomará, nem qual será a sua duração. Se há manifestação da actividade nacional que possa ser afectada pelo estado de guerra, é a exploração dos caminhos de ferro, cuja situação se tem agravado de ano para ano durante o decénio decorrido, desde que a crise geral económica se fez sentir nas suas receitas.

Acentuou-se e cresceu a concorrência da camionagem, inevitável em algumas das suas modalidades. Contrapoz-se-lhe um regulamento relativamente eficaz no que respeita ao tráfego de passageiros. Não sucedeu o mesmo com o da mercadoria rica, desviada em proporções crescentes pelos caminhões de aluguer, movidos a óleos pesados.

Tributação quasi nula, fiscalização insuficiente, ausência de tarifas, abusivos excessos de peso, tornam considerável o desvio de mercadorias, sem que providências há muito estudadas e propostas se tenham tomado, apesar de anunciadas de tempos a tempos.

Os resultados são palpáveis. A quebra de receita de mercadorias cresce de ano para ano e chega a tornar deficitária a exploração em linhas que até agora tinham saldo positivo, como sucede às do Vale do Vouga.

A Companhia Nacional e a do Norte, além dessas causas de ordem geral, sofrem as consequências dos contratos lesivos de arrendamento das linhas de via estreita tributárias das do Douro, cujos deficits de exploração de modo algum deviam recair sobre as empresas arrendatárias, que prestaram relevante serviço ao Estado pela economia da exploração.

Sairam as empresas ferroviárias mal feridas da grande guerra, que as obrigou ao emprêgo de lenha e não lhes consentiu largas renovações de material e obras complementares necessárias. As reparações alemãs, que permitiram a aquisição de algum material circulante a preços onerosíssimos, só ao Tesouro público aproveitaram, em vez de se pôr à disposição das empresas material que ficava per-

tencendo ao Estado, quando muito mediante o pagamento de pequeno juro.

Sem reservas avultadas, nem material suficiente, depauperadas nas receitas, viram-se obrigadas a reduzir ao mínimo os trabalhos de conservação e renovação, as obras complementares necessárias. Assim, não poudes a C. P. executar o seu projecto de electrificação das linhas urbana, de circunvalação, de Sintra e de Leste até Vila Franca, transformação capital para melhoria da exploração, comodidade do público e considerável incremento do tráfego suburbano.

* * *

Entretanto a terrível conflagração revolucionária em Espanha suspendia quasi totalmente as relações ferroviárias com o país vizinho e eliminava assim correntes de tráfego, que, por não serem avultadas, não deixavam de oferecer interesse. Essa desapareição do tráfego internacional foi mais um factor de perturbação da nossa economia ferroviária.

A custo se restabeleceram algumas relações. Os estragos sofridos pelas linhas e material da Companhia del Oeste no itinerário Madrid-Valência de Alcântara não permitiram ainda o restabelecimento das relações entre as duas capitais.

* * *

Acastelaram-se as nuvens no horizonte da política internacional, até que sobre a Europa, quicá sobre o mundo, caiu a tempestade, que já vitimou a Polónia, esmagada e retalhada pelos seus seculares inimigos, abriu caminho fácil ao bolchevismo para os Balkans e a Europa central.

A Inglaterra e a França, justamente receosas dos planos expansivos do pangermanismo, expostos por Hitler no seu livro *Mein-Kampf* e gradualmente realizados em relação à Austria, à Checoslováquia, a Dantzig, à Polónia, em contrário das formais afirmações diplomáticas, resolveram pôr termo a essa ameaça constante. Prometeram auxílio à Polónia surpreendida pela agressão alemã em meio da sua mobilização, o que facilitou o esmagamento, pois esse auxílio não podia tornar-se eficaz a tempo de contrastar a agressão. Com

feito, a Dinamarca, a Holanda, a Bélgica, a Suíça, caminhos para o ataque à Alemanha, proclamaram a neutralidade e prepararam-se para a defender energicamente de qualquer violação.

Além da guerra marítima e económica, viram os dois inimigos de Reich limitada a sua frente de acção a um tróço pouco extenso da linha Siegfried.

Era para nós motivo de ansiosa expectativa a atitude, perante a guerra, da vizinha Espanha, presa por laços de amizade e gratidão à Alemanha e à Itália. Após alguns dias veio finalmente o Generalíssimo Franco proclamar a estreita neutralidade da Espanha, consoante o interesse nacional.

O nosso Governo, dirigindo-se ao País logo em 2 do corrente, definiu em solene manifesto, admiravelmente redigido, a situação nacional perante a guerra que *«incansáveis esforços de eminentes Chefes de Governo e da intervenção directa dos chefes de muitas nações»* não lograram evitar. Queria a Alemanha esmagar a Polónia, e a Inglaterra e a França haviam declarado que no caso de agressão se punham ao lado desta.

Da guerra havia que temer graves consequências: *«não só se lhe não pode ficar estranho pelo sentir, como ha de ser impossível evitar as mais duras repercussões na vida de todos os povos»*.

A situação de Portugal foi clara e iniludivelmente definida nos termos seguintes, que importa lembrar:

Felizmente os deveres da nossa aliança com a Inglaterra, que não queremos eximir-nos a confirmar em momento tão grave, não nos obrigam a abandonar nesta emergência a situação de neutralidade.

A seguir manifesta patrioticamente o Governo o seu veemente desejo de manter a paz sem quebra de dignidade nem infracção de obrigações.

O Governo considerará como o mais alto serviço ou a maior graça da Providência poder manter a paz para o povo português e espera que nem os interesses do País, nem a sua dignidade, nem as suas obrigações lhe imponham compromete-la.

Como bom português ufano-me de ver definida com tanta dignidade e clarividência a situação.

Neutros, mas fieis aos tratados de aliança e amizade. Sujeitos às dificuldades e às privações que da guerra derivam para todos por inevitáveis repercussões.

Essas dificuldades deve a Nação aceitá-las resolutamente e colaborar para que se vençam ou pelo menos se atenuem quanto possível.

Nem recriminações estereis, nem vãs lamentações, porque em muito ou pouco fique prejudicada a obra de renascimento a que meteramos ombros.

Que é preciso em tôdos nesta conjuntura?

O Governo o diz na chave de ouro com que fecha a sua proclamação:

Diante de tão grandes males faz-se mister ânimo forte para enfrentar as dificuldades — e da prova que ora der, sairá ainda maior a Nação.

Varonil exortação que deve cair no terreno fecundo do patriotismo!

A declaração subsequente de neutralidade da Espanha, que se colocou em situação idêntica à nossa, vem desfazer apreensões e tornar mais seguro o pacto de amizade com ela celebrado, sem risco de colisão de deveres.

* * *

Que situação resulta da guerra para os nossos caminhos de ferro, se ela se prolongar?

Com segurança se pode prever deficiência na aquisição do carvão, óleos e metais em bruto ou fabricados.

Teremos que voltar ao uso da lenha?

Haverá que reduzir o percurso dos combóios e resignarmo-nos à penúria de material circulante?

E hão de coincidir essas dificuldades com a recrudescência da circulação que das festas centenárias era legítimo esperar?

Continuará a apatia perante os desvios ilegítimos e nocivos de tráfego pela camionagem e a ausência de legítimas providências que os contrastem?

A despeito da viva luz projectada em quatro conferências sobre o carácter de serviço público dos caminhos de ferro e a situação jurídica das respectivas empresas concessionárias ou exploradoras, persiste-se em considerá-las meras entidades particulares sujeitas aos azares da indústria que exercem, sem jus a auxílios do Governo.

É assim, desamparadas, sem reservas, com as receitas cerceadas, que elas vão defrontar com a grave crise trazida pela guerra!

É caso para repetir a conhecida advertência: *Caveant Consules!*

Uma iniciativa louvável

da Firma Manuel B. Vivas, Limitada

VAGÕES-FRIGORÍFICOS

A exemplo do que se faz já no estrangeiro, a firma Manuel B. Vivas, L.^{da} de comum acôrdo com a C. P. acaba de pôr a circular, nas linhas férreas portuguesas, vagões-frigoríficos, destinados ao transporte de peixe para as regiões mais distantes.

As vantagens desta iniciativa, será escusado inumerar, pois é do domínio geral a falta de higiene com que êsses serviços eram feitos no País.

Embora êste melhoramento constitua um ramo de comércio, devemos acarinhá-lo, pois trata-se da segurança da nossa saúde.

No próximo número daremos um artigo sobre êste assunto, no qual se fará a justa apreciação desta importante iniciativa da Agência Internacional Aduaneira.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

III

Atendendo às circunstâncias actuais, a C. P. a partir dos dias 2 e 3 do corrente, deliberou suprimir os seguintes combóios:

ANTIGA RÊDE

Desde 2 — N.º 5, que parte de Lisboa-R às 17 horas; n.º 6, que parte do Entroncamento às 19 e 41; n.º 10, que parte de Alfaiões às 11 e 5; n.º 13 e 19, que partem de Pombal, respectivamente, às 16 e 40 e 17 e 36; n.º 83, que parte de Coimbra-B às 16 e 40; n.º 84, que parte de Coimbra às 16 e 25; n.º 134, que parte de Alferrarede às 19 e 12; n.º 303, que parte do Setil, às 15 e 5; n.º 304, que parte de Vendas Novas às 11 e 10; n.º 508, que parte de Coimbra às 18 e 10; n.º 511, que parte de Figueira, às 22 e 30; n.º 2.205, que parte de Braço de Prata às 19 e 5; n.º 2.262, que parte de Serpins às 14 e 3 e n.º 2.263, que parte de Coimbra-B às 11 e 53.

Os combóios n.ºs: 55, que parte de Lisboa-R às 18 e 6; 91, que parte de Coimbra-B às 21 e 38; 92, que parte de Coimbra às 21 e 20; 205, que parte de Lisboa-R às 12 e 50, e 252, que parte de Alfaiões, às 21 e 20, passam a efectuar-se apenas aos sábados; os n.ºs 201, que parte de Lisboa-R às 7 e 38 e 206, que parte de Caldas às 12 e 18, passam a efectuar-se apenas aos domingos e quintas-feiras; o n.º 208, que parte de Caldas às 16 e 58, passa a efectuar-se apenas aos domingos, e o n.º 132, que parte de Alferrarede às 6 e 17, passa a efectuar-se apenas nos dias úteis.

É estabelecido o combóio n.º 250, que partirá de Alfaiões às 20 e 48, não circulando aos sábados.

Desde 3 — São suprimidos os combóios n.ºs 131, que parte de Entroncamento às 4 e 10 e 2.202, que parte de Torres Vedras às 2 e 35.

Os combóios n.ºs: 52, que parte do Pôrto às 8 e 25; 71, que parte de Coimbra-B às 10 e 38, e 72, que parte de Coimbra às 10 e 25, passam a efectuar-se apenas às segundas-feiras.

O combóio n.º 164, efectuará paragem nas estações entre Setil e Lisboa-R sempre que o n.º 306 conduza passageiros para essas estações.

MINHO E DOURO

Desde 2 — São suprimidos os combóios n.ºs 606, que parte de Viana às 10 e 11; 631, que parte do Pôrto às 0 e 38; 643, que parte de Viana às 12 e 28; 644, que parte de Valença às 12 e 41; 676, que parte de Braga às 10 e 49; 731, que parte do Pôrto às 9 e 20; 734, que parte de Marco às 14 e 15; 751, que parte do Pôrto às 8, e 752, que parte de Barca de Alva às 16 e 55.

Os n.ºs 605, que parte do Pôrto às 10, e 645, que parte de Nine às 16 e 40 são suprimidos entre Nine e Viana.

É limitado na 3.ª classe o serviço de passageiros em todo o percurso dos combóios n.ºs 2.351, que parte de Campanhã às 0 e 5, e 2.352, que parte de Régua às 0 horas.

São modificadas as marchas dos combóios n.ºs 608, que passa a partir de Monção às 13 e 30, chegando a Pôrto às 17 e 50 (hora actual), e 2.301, que parte de Ermezinde às 4 e 45 e passa a chegar a Valença às 16 e 12.

SUL E SUESTE

Desde 2 — São suprimidos os combóios n.ºs 803, que parte de Pinhal Novo às 9 e 21; 804, que parte de Sines às 18 e 40; 825, que parte de Ermidas-Sado às 22 e 15; 826, que parte de Sines às 22 e 2; 918, que parte de Montijo às 21 e 52; 919, que parte de Pinhal Novo às 22 e 43; 923, que parte de Torre-da-Gadonha às 22 e 5, e 935, que parte de Castro Verde-Almodovar às 15 e 25.

O n.º 805, que parte de Lisboa-T. do Paço às 18 e 25, é suprimido entre Praias-Sado e Funcheira.

Os combóios n.ºs: 844, que parte de Lagos às 13 e 20; 847, que parte de Tunes às 15 e 10, e 951, que parte de Lisboa-T. do Paço às 9 e 20, passam a efectuar-se apenas aos sábados.

O n.º 952, que parte de Vila Real de Santo António às 16 e 5, passa a efectuar-se apenas aos domingos.

Desde 3 — São suprimidos os combóios n.ºs: 821, que parte de Ermidas-Sado às 9 e 20; 822, que parte de Sines às 7 e 30; 920, que parte de Montemor-o-Novo às 10, e 930, que parte de Aljustrel às 0 e 25. O combóio n.º 802, que parte de Funcheira às 7 e 50, é suprimido entre Funcheira e Praias-Sado.

★ ★ ★

A C. P., ao suprimir os referidos combóios, procurou não prejudicar nem o público nem a economia nacional.

— No mesmo sentido a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, supre os seus combóios, a partir da mesma data, n.ºs 303, 304 e 306, na linha de Santa Comba a Viseu; n.ºs 151 e 152, e aos

domingos, n.ºs 121 e 122, na linha da Régua a Chaves; n.ºs 223 e 224 na linha de Pocinho a Duas Igrejas (Miranda).

DA IMPRENSA:

Praga continua a comunicar pelo telefone com Lodz, onde está o Governo, mas as comunicações terrestres estão provisoriamente interrompidas, porque as linhas de caminho de ferro estão cortadas e as estradas destruídas pelas bombas dos aviões alemães.

— Regressou um grupo de búlgaros que fôra à Polónia viajar. Contaram que viram bombardear Varsóvia. Disseram que, durante 40 minutos, 70 aviões alemães despejaram sobre a cidade toneladas de bombas. Há muitos incêndios. O comboio em que vieram foi, por diversas vezes, atacado pelos aviões alemães.

— Perseguindo o inimigo, as tropas alemãs passaram o caminho de ferro de Varsóvia em Bialystok, e a vanguarda já passou a linha férrea de Varsóvia a Siedlce.

— Os aviões de reconhecimento franceses verificaram que algumas linhas ferroviárias que ligam com Zweibrücken foram, em parte, destruídas.

— Os «*wagons-lits*» e os vagões restaurantes recomeçam a circular na rede de caminhos de ferro do Reich.

— Os alemães fizeram ir pelos ares, em frente de Schengen (localidade luxemburguesa), o caminho de ferro que ligava Tréves a Metz. Pedacos de ferro vieram cair em Schengen, mas felizmente não feriram ninguém.

— A aviação alemã atacou com êxito as estradas e linhas férreas a leste do Vístula. Foram incendiados 3 comboios na estação de Krystynopo.

— Importantes unidades passaram, por leste e sul de Varsóvia, a estrada e a linha ferroviária de Varsóvia a Siedlce.

— As linhas férreas Wolkowycz-Czeremcha, Pulacoy-Kowel e Lublin-Lwow foram atacadas, e os comboios polacos que conduziam tropas tiveram de parar. As estações de Kowel, Lukow e Skobal ficaram parcialmente destruídas e a de Osowiec destruída por completo. Os transportes em caminhos de ferro tornaram-se impossíveis.

— As linhas férreas de Wolkowycz e Czeremcha, Pulacoy-Kowel e Lublin-Lemberg foram atacadas e os comboios polacos obrigados a parar. Foram destruídas, parcialmente, as estações de caminho de ferro de Kowel, Siedlos, Lukow e Slodawa. A estação de Osowiec foi completamente destruída. Os transportes por via férrea estão praticamente cortados.

— A linha férrea que vem da Polónia para a Roménia está cortada em diversos pontos pelos bombardeamentos aéreos.

— As posições mais elevadas estão todas ocupadas por baterias de 7,5, as estradas e vias férreas que levam às linhas Siegfried estão todas ocupadas.

— Apesar do mau tempo, a aviação bombardeou com êxito as linhas férreas e estações, apoiando com pleno êxito a acção terrestre das tropas alemãs contra o exército polaco cercado perto de Kutno.

— Ao bater em retirada, o inimigo destruiu, na maior extensão que lhe foi possível, a via férrea ao longo do Mosela.

— Canhões de grosso calibre estão alvejando Zweibrücken, importante centro alemão de comunicações ferroviárias. Alguns troços de via já foram destruídos.

— Devido ao avanço das tropas soviéticas três comboios de fugitivos, que haviam chegado aos arredores de Kolomea, não puderam atingir a fronteira.

— Sabe-se por outro lado que a ponte de caminho de ferro de Zaleczki foi destruída pela aviação alemã.

— Encontram-se tropas soviéticas, nas proximidades de Molodeczno, na junção do caminho de ferro de Minsk-Vilna.

Vida Ferroviária

ATENEU FERROVIÁRIO

Reuniu-se no dia 27 do mês findo, pelas 22 horas, a assembleia geral ordinária do Ateneu Ferroviário, que tratou de vários assuntos de ordem administrativa e elegeu os novos corpos gerentes, com o resultado seguinte:

Assembleia Geral — Félix Fernandes Perneco, José Júlio Ferreira, Amadeu Cândido Deniz de Barros, Joaquim Simões Branco, António dos Reis e Joaquim José Costa Júnior.

Direcção — Efectivos: Delfim de Lemos, Duarte Avelino da Silva Matos, Jacinto Fernandes de Almeida, José Alexandre de Lima Duarte, Manuel Joaquim Mota, Mário José de Sousa Deniz e Raúl Mário de Sena Magalhães. Suplentes: Carlos Duarte Nunes, Fernando Pereira Pinto, José Maria Pereira Gomes e Júlio Carlos Freitas de Oliveira.

Conselho Fiscal — Efectivos: António Gonçalves Ribeiro, Francisco Carlos David Gouveia da Silva e João Vasques Russell. Suplentes: Joaquim da Silva Martinho e José Ferreira Ervilha.

Comissão Consultiva e de Recursos — Suplentes: José Ferreira Branco Grandela Júnior e José Luiz de Sousa.

Delegado à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo: Vitor Manuel Amorim Pinto. Suplente: Diamantino Dias.

Crónica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

O novo Governo Francês

Para enfrentar os amargos momentos que se avizinham da França, e conseqüentemente da Europa, pois a História aponta-nos a relatividade existente entre elas, acaba de constituir-se o novo gabinete francês, o qual ficou assim constituído:

Presidência, Guerra e Negócios Estrangeiros	Daladier
Educação Nacional	Yvon Delbos
Marinha Mercante	Alphonse Rio
Pensões	René Besse
Bloqueio	Pernot
Armamentos	Raul Dautry
Justiça	Georges Bonnet
Interior	Sarraut
Aeronáutica	Guy La Chambre
Marinha de Guerra	Campinchi
Agricultura	Quenille
Colónias	Mendel
Comércio	Gentin
Finanças	Paul-Reynaud
Transmissões	Jules Julien
Higiene	Rucart
Trabalho	Pomaret
Obras Públicas	De Monzie
Ministro sem pasta	Chaumetemps
Subsecretário dos Negócios Estrangeiros	Champetier de Rives
Subsecretário da Defesa Nacional e da Guerra	Ducos
Director do Gabinete da Presidência do Conselho, para a parte diplomática	Coulondre

É um governo de união nacional, constituído por altas figuras da França, quer no campo político, quer no técnico.

Há um nome que nos fere a mente — Raul Dautry — é o novo ministro dos armamentos e grande economista. Nas colunas da *Gazeta*, tivemos ocasião de gravar palavras suas, quando duma entrevista inserta no nosso número 1199, de 1 de Dezembro de 1937, e que por acharmos interessante transcrevemos:

«Poucas vezes o espaço de duas horas me pareceu tão curto, tão breve, como esta tarde, na companhia proveitosa e encantadora de Raul Dautry, antigo Director Geral dos «Chemins de Fer du Nord» e dos «Chemins de Fer de l'Etat» e agora, mau grado a *Frente Popular*, Director da «Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses», empresa

englobando toda a rede ferroviária da França, recentemente nacionalizada. É Director dessa Sociedade a título de serviços prestados; quasi por imposição da França inteira, que, praticamente, assim o exigiu do Governo. É que, felizmente para ela, a França sabe quanto a economia e a organização ferroviárias devem a Raul Dautry, homem de acção duma ténpera e duma inteligência invulgares, verdadeiro chefe, cujo character desassombrado e cujo espirito finíssimo fazem lembrar o príncipe dos grandes obreiros franceses contemporâneos: Liautey.

Todas estas razões são mais do que suficientes para que eu atribua às palavras que a Raul Dautry escutei uma excepção importância, e para que nelas guarde, a-par da lembrança espiritual de raro sabor, uma das mais profundas e inesquecíveis impressões de orgulho nacional por mim até hoje sentidas: prazer que gostosamente reparto com todos os portugueses, como eu sensíveis à alegria de pertencer a um país já hoje exemplar.

Poucas vezes, na verdade, o meu orgulho de português foi tão grande como há instantes, ao ouvir o espirito singularmente esclarecido de Raul Dautry, buscar e fundamentar



RAUL DAUTRY

a solução única dos grandes problemas económicos e administrativos da torva era em que vivemos na obra governativa de Oliveira Salazar, cuja visão e cujas doutrinas de Homem de Estado não teme proclamar «as únicas verdades verdadeiras», e cuja acção governativa classifica de modelar, perfeita e preciosa lição.

Mussolini e Hitler não possuem, aos olhos treinados de realidade quotidiana de Dautry, aquele *génio do bom senso* que faz de Salazar um mestre das coisas possíveis e, conseqüentemente, o mais seguro e o mais precioso dos chefes. Aquele que não engana, porque se não engana; que não tropeça, porque não corre; e que acerta, de maneira quasi matemática, por visar longa e pacientemente, num visível e salutar horror do acaso e da aventura. Porque a aventura, declara Dautry, mesmo a mais bela, só é lícita quando fôr absolutamente individual; quando se gere o que é dos outros, quando se dirige o que é alheio, a aventura é um crime grave, um crime de que Salazar jámais poderá ser acusado.

É por isso que Ele é o primeiro dos estadistas de hoje, continua Dautry, aquele que todas as nações e todos os chefes de empresas e até os simples particulares, deveriam ouvir, estudar e conhecer — para proveito de cada país, para proveito de cada empresa, para proveito de cada homem. Salazar é uma pura lição cívica e social, portanto uma nobre lição política, visto a política não ser, não dever ser outra coisa senão o harmonioso equilíbrio desses dois sentimentos,

pelos quais o indivíduo se liga à colectividade; é aquele *A Bem da Nação* que é hoje a nossa divisa...

Quando lhe falo na recente nacionalização dos Caminhos de Ferro Franceses, encolhe os ombros, sorri. *«C'est la manie du gigantesque...»* e o gigantesco é incompatível com a perfeição; não permite o culto meticuloso do detalhe, essencial em administração; não permite aqueles *coups de pouce* constantes, quotidianos, que Salazar tão bem conhece, e são o segrêdo de tudo. E acrescenta: «Quando eu era Director da Companhia do Norte, dos Caminhos de Ferro do Estado, aparecia às 3 horas da manhã numa passagem de nível, apresentava-se súbitamente numa qualquer estação, ia ajoelhar-me junto dum *rail* para verificar isto ou aquilo. Detalhes? Sim, detalhes, pequenas coisas. Mas quando os detalhes estão certos, quando as pequenas coisas estão certas, o conjunto é perfeito. Um só mau parafuso basta para um descarrilamento. Em política também, creio eu. E o chefe tem, deve ter, a responsabilidade total de tudo e de todos e, portanto, o direito total de tudo, a tôda a hora e em tôda a parte, no território ou na empresa que chefia ou gere».

Conversámos longamente sobre o seu livro admirável, *Métier d'Homme*, título belo e altivo, que exactamente convém às páginas másculas e profundas do volume que o grande e subtil Paul Valery enobrece com um primoroso prefácio. É então que Raul Dautry me diz, sorrindo sempre:

«Devo muito a Salazar. Muito. É a admiração que por ele afirmo nesse livro a que devo a hostilidade dos extremistas franceses; é por via dessa admiração, cada dia mais profunda, que por aí me chamam *sale fasciste*». Segue-se um silêncio que não ousa interromper, antes o aproveitamento para discretamente estudar-lhe a fisionomia móbil, expressiva, tôda em remexidos morosos; irrequieta e, ao mesmo tempo, exprimindo uma grande serenidade. O seu olhar lúcido, penetrante, onde brinca qualquer coisa de manhoso, de irónico, de *petillant* — passe o francês — poussa no meu. E, acompanhando as palavras de um gesto que bem pode traduzir um desalento, diz-me, pausadamente:

«*Voici*: Os Caminhos de Ferro Franceses, nacionalizados ou não, — os caminhos de ferro e o mais — hão-de ressentir-se sempre, absolutamente sempre, de um mal de que Portugal se libertou: a Democracia. *Elle ne laisse rien faire*».

Na lareira de mármore a lenha alegre crepita. A igreja próxima badala as cinco horas. Mais de duas horas de conversa! Mas não tenho remorsos, antes sinto uma grande, uma rara satisfação, um íntimo contento.

Levanto-me Mas Raul Dautry, do fundo da sua poltrona, dispara-me um *ecoutez* que me imobiliza. É uma pergunta sobre coisas de Portugal, a que se seguem outras e outras, sobre isto e aquilo, este e aquele. Afinal conhece tudo e todos. Limito-me a confirmar certas opiniões e a compreender certos apreços. Surgem nomes técnicos, por assim dizer: Ruy Ulrich, o Conselheiro Fernando de Souza e o dr. Branco Cabral, para quem Dautry tem palavras de especial simpatia. Chegamos à entrada, à saída... Algumas palavras. Um aperto de mão e um *à très bien tôt*. — Paris, 1937».

* * *

Sabem os leitores quanto despendeu a Alemanha com a construção da linha Siegfried? Diz-se que essa série de fortificações, presentemente em plena ordem do dia, custou ao Reich a bonita soma de 400.000.000 de dolares. Ora o dolar está hoje a 27\$50. A formidável defesa que a Alemanha ergueu ao longo da sua fronteira com a França e em oposição à não menos formidável linha Maginot dos franceses, ficou-lhe, por consequência, em moeda nossa, pela verba aproximada de 11 milhões de contos!

O bloco Anglo-Franco-Polaco dispõe de 1.096 unidades navais contra 220 alemãs

Parece-nos interessante apresentar neste momento o quadro — actualizado e compreendendo já as unidades entradas em serviço nos últimos meses — das forças navais em guerra.

Esse quadro diz-nos o seguinte:

Categoria das unidades	INGLATERRA (Sem incluir os Domínios)	FRANÇA	ALEMANHA	POLÓNIA
Navios de batalha de 33.000 ou mais toneladas . . .	3	—	—	—
Navios de batalha de 22 a 30.000 toneladas . . .	12	7	2	—
Cruzadores pesados e ligeiros	65	20	13	—
Porta-aviões	6	1	1	—
Condutores de flotilha, contra-torpedeiros e torpedeiros	160	87	34	9
Submarinos.	70	88	49	6
Navios auxiliares de todas as categorias.	352	181	121	29
TOTAIS. . .	668	384	220	44

Este quadro abrange apenas os navios em serviço sem contar com os que se encontram em acabamento ou construção.

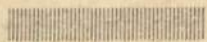
Verifica-se desta maneira que o bloco anglo-franco-polaco dispõe no mar de uma superioridade enorme: 1.096 unidades contra 220 ao serviço da Alemanha.

Se atendermos a que a produção nos estaleiros aliados, especialmente nos britânicos, se desenvolve numa proporção, para com a dos alemães, idêntica à das forças actualmente em serviço, e ainda a que o Reich não dispõe de submarinos de grande cruzeiro, pode-se concluir que, no mar, a guerra não trará dificuldades de maior para o bloco aliado.

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

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1899



Fiscalisação de Caminhos de Ferro

Foi publicada a nova organização dos serviços de fiscalisação dos caminhos de ferro, que veio substituir-se á organização de 1893.

Traz, como a anterior, uma grande redução no pessoal. Na verdade, tinha havido tamanha largueza nos quadros da fiscalisação, tão exaggerado era o pessoal de agentes fiscaes, que se tem podido varias vezes fazer cortes sem que se sinta a falta.

Este pessoal foi utilizado em outros serviços do estado, geralmente como amanuenses em diversas secretarias e repartições do ministério das obras publicas ou de outros ministérios. Alguns desempenham funções importantes nos novos serviços em que se tem tornado muito competentes, e d'onde mesmo não desejariam nem conviria que fossem retirados.

É licito presumir que os empregados da fiscalisação excedentes aos quadros continuarão a desempenhar serviço n'essas secretarias, preenchendo as vagas que ocorrerem, o que quer dizer que não serão prejudicados com a nova organização nem padecerão por culpas alheias, pois «não lhes cabe a responsabilidade de haverem sido admittidos ao serviço publico» como diz o relatorio.

A reforma, que amputou do corpo da fiscalisação uma multidão de funcionarios que só nominalmente pertenciam a este serviço, foi não só conveniente mas logica.

Outras se promettem e algumas ha realmente necessarias n'alguns quadros e serviços.

Em tempo fizeram-se nomeações de conductores e de desenhadores que recahiram em funcionarios que não entendem uma planta, nem nunca desenharam, embora sejam aptos para outros serviços. E o melhor é que alguns já tem tido promoções n'estes quadros, em que entraram como Pilatos no credo.

Entre o quadro de 30 de junho de 1893 e o actual, que é de 99 empregados, ha uma differença para menos, de 80 funcionarios, que deixam de pertencer a este serviço mas continuam com os vencimentos que percebiam.

Houve evidentemente a preocupação de reduzir o pessoal, preocupação que chega a ser exaggerada no que toca o pessoal tecnico, pois apenas se julgaram necessarios 4 engenheiros, dois dos quaes engenheiros chefes. Parece-nos que não seria excessivo que houvesse um engenheiro subalterno adjunto a cada uma das tres divisões, para a substituição dos engenheiros chefes de divisão nos seus impedimentos legais, para os auxiliarem no desempenho do serviço, e até para que se fizesse escola, pois não se pode suppor que um engenheiro que tenha a sua carreira em obras hy-

draulicas ou estradas, esteja nas melhores condições para exercer ou dirigir a divisão de via e obras quando chegar á cathogoria de engenheiro chefe.

Foi extinta a classe de chefe de circumscripção cujas funções o engenheiro inspector considerou inuteis; ficou apenas um inspector do movimento; reduziram-se 40 logares de fiscaes do movimento e trafego, 6 fiscaes de via e obras, um chefe de zona de tracção; supprimiu-se a classe de machinistas fiscaes; dispensaram-se 12 amanuenses, 3 serventes e um pagador.

Foi um corte fundo, dado com as precauções sufficientes para que se não torne doloroso.

*

O sr. ministro no relatorio promette fazer outras reformas. Deve presumir-se da sua actividade que cumprirá a promessa, sendo legitimo esperar que os serviços industriaes que se enkystaram na sua inutilidade, ao ensino tecnico que bem precisa d'um olhar esclarecido e alheio a preocupações de symetria e tradições lyceaes.

Linhas Portuguezas

Lourenço Marques. — Na estação de Ressano Garcia foi inaugurado o systema de agulhas como o que está montado e em exercicio na estação de Lourenço Marques.

Ha uma guarita d'onde manobram 14 agulhas podendo chegar-se a 18, com 4 semaphoros dois dentro do recinto da estação e dois a 200 metros das primeiras agulhas.

Installou-se tambem ahi um reservatorio de agua para alimentação das locomotoras, que tem a capacidade de 350 metros cubicos. É de alvenaria.

Algarve. — Foram a Portimão examinar o traçado d'este caminho de ferro os engenheiros Mattos Pires e Sequeira. O engenheiro Parreira que elaborou o projecto vae prestar algumas informações sobre o assumpto.

Parece que se introduzem algumas modificações entre Lagos e Portimão.

Humbe. — Constituiu-se em Londres um syndicato para os estudos, construcção e exploração d'esta linha ferrea no districto de Mossamedes em harmonia com a portaria publicada no «Diario do Governo» de 4 do corrente. A denominação do syndicato é Trans-African Railway Sindicat Limited.

A brigada de estudos vae partir brevemente. Oxalá se realise depressa este importante melhoramento.

Benguella ao Bihé. — Consta que a construcção d'este caminho de ferro começará no proximo mez de janeiro de 1900.

A estação principal será no Lobito, onde devem principiar os trabalhos, bem como em Benguella, estação principal do ramal entre aquella cidade e a praia do Lobito, proximo de Catumbella.

Para Benguella já tem ido algum material, devendo em breve ser contractado o pessoal para dar começo aos trabalhos.

Minho e Douro. — Foram concorrentes ao concurso para o fornecimento de 11.000 taboas e 200 barrotes para estes caminhos de ferro os srs. Rodrigo Fernandes dos Santos & Irmão por 1:457\$600 réis; José Ribeiro por 1:480\$000 e Filippe Fernandes Braga & C.^a por 1:468\$800 réis.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 178, II série, de 2 de Agosto, 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 da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 164^{m²},50 e 230^{m²},50, a primeira à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 10,805.34 e 10,855.38, e a segunda do lado direito da mesma linha, entre os quilómetros 10,795.19 e 10,866.90, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar de Algoços, freguesia de Rio Meão, concelho de Vila da Feira, distrito de Aveiro, e confrontam: a parcela A, ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com Maria de Sá Pereira e ao poente com o caminho de ferro; e a parcela B, ao norte, sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Maria de Sá Pereira.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 55 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 1,547.86 e 1,565.76, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Silvalle, concelho de Espinho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Aurora Gonçalves Rocha Guimarães, ao sul com caminho, ao nascente com Aurora Gonçalves Rocha Guimarães e ao poente com o caminho de ferro.

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

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 502 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 217,724.20 e 217,760.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Cruz, concelho e distrito de Coimbra, e confronta ao norte com a Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia, ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com a estrada municipal.

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

O «Diário do Governo», n.º 157, III série, de 8 de Julho, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida à falecida pensionista n.º 461 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Maria da Conceição Correia, aos quais se habilita, nesta data, José António dos Santos Correia, irmão da mesma.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 162, III série, de 14 de Julho, 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido guarda reformado n.º 349/M. D., António Manuel de Azevedo, provenientes da pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Albina Taveira Vilela, Carminda dos Prazeres e Maria da Luz, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 174, III série, de 28 de Julho, 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:867 dos Caminhos de Ferro do Estado (S. S.), empregado de 2.ª classe Augusto António Rebêlo, provenientes de pensão até à data do seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Augusta Magalhães Rebêlo e Aurora, viúva e filha do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 184, III série, de 9 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido empregado principal, reformado, do Minho e Douro, Manuel Joaquim de Sousa Durão, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Palmira da Silva Durão, viúva do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido chefe de distrito, reformado, do Minho e Douro, José Gonçalves de Azevedo, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, António Lopes de Azevedo, Maria, Manuel, António, Alberto e Félix, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido serralheiro principal reformado, do Minho e Douro, José de Azevedo, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Martins de Jesus, Miquelina, Antero, Almerindo, Lucinda e Diamantina, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido Inácio Cardoso, guarda reformado do Minho e Douro, provenientes de reforma do mês de Julho de 1938, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Angelina da Conceição, Maria da Assunção, Alberto Cardoso, Elvira da Conceição e Laurentina da Conceição, filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido agulheiro, reformado, do Minho e Douro, Marçal Rodrigues da Costa, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Francelina da Costa Azevedo, António Rodrigues da Costa, Maria Amélia Rodrigues da Costa, Serafim Rodrigues da Costa, Conceição da Costa Azevedo, Cândida Azevedo da Costa, Armandina Rodrigues da Costa e Armino Rodrigues da Costa, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

«O Diário do Governo», n.º 186, III série, de 11 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido carregador, reformado, do Minho e Douro, Lino Alves Ferreira, provenientes de reforma do mês de Janeiro último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Lucília Correia de Araújo, Maria Alves Ferreira, António Alves Ferreira e Joaquim Alves Ferreira, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida à falecida pensionista, do Minho e Douro, Teresa Rodrigues Malho, provenientes de pensões de sobrevivência de Março e Abril do ano corrente, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, José Malho dos Reis, Levy Rodrigues Malho, Teresa de Jesus Rodrigues Malho e André Malho, filhos da aludida pensionista.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido revisor de material ajudante, reformado, do Minho e Douro, Porfírio Marques da Silva, provenientes de reforma do mês de Dezembro de 1937, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Luiza da Conceição Silva, Mário Marques da Silva e Rolinda da Conceição Marques da Silva, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido torneiro reformado, do Minho e Douro, Joaquim Maria Marques, provenientes de reforma do mês de Abril último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Joaquim Maria Marques Júnior, Filomena de Jesus Marques, filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido capataz reformado do Minho e Douro, António da Costa Fagundes, provenientes de reforma de Novembro de 1935, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Fernandes, Maria da Conceição Fagundes, Maria Fagundes, Vera Fernandes Fagundes e Rosa Ferreira, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 189, III série, de 15 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:023 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), faroleiro Manuel Miguel (1.º), provenientes de pensão de reforma que não recebeu até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Emilia do Carmo, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 197, III série, de 24 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2:140 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), agulheiro de 1.ª classe Joaquim dos Santos Botas, provenientes de pensão por pagar até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria de Oliveira e Delfina de Oliveira, viúva e filha, viúva, do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 200, III série, de 28 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 incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:501 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), revisor de material António Guerreiro Camacho, provenientes de pensão por pagar até ao dia 11 de Abril de 1939, em que faleceu, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Joana, Constança, António e Genoveva, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 160, III série, de 12 de Julho, 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 Carlos Conde, chefe da fábrica de bilhetes, contribuinte n.º 2.010, residente em Lisboa, falecido em 6 de Junho de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Fernanda Adelaide de Brito Conde, viúva.

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.

O «Diário do Governo», n.º 163, III série, de 15 de Julho, 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 Domingos António, que também usava e era conhecido por Domingos António Zuzarte, sub-chefe de distrito, reformado n.º 710, residente em Assumar, falecido em 27 de Maio de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Francisca do Rosário Morganho Zuzarte, que também usa e é conhecida por Francisca do Rosário Morganho.

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.

O «Diário do Governo», n.º 187, III série, de 12 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 Hilário da Silva Rosário, que também usava e era conhecido por Hilário da Silva, telegrafista de 1.ª classe, reformado n.º 974, residente em Verride, falecido em 24 de Abril de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Ester Augusta Geral Pereira da Silva Rosário, que também usa e é conhecida por Ester Pereira da Silva, e Ausenda Pereira da Silva Rosário, viúva e filha solteira.

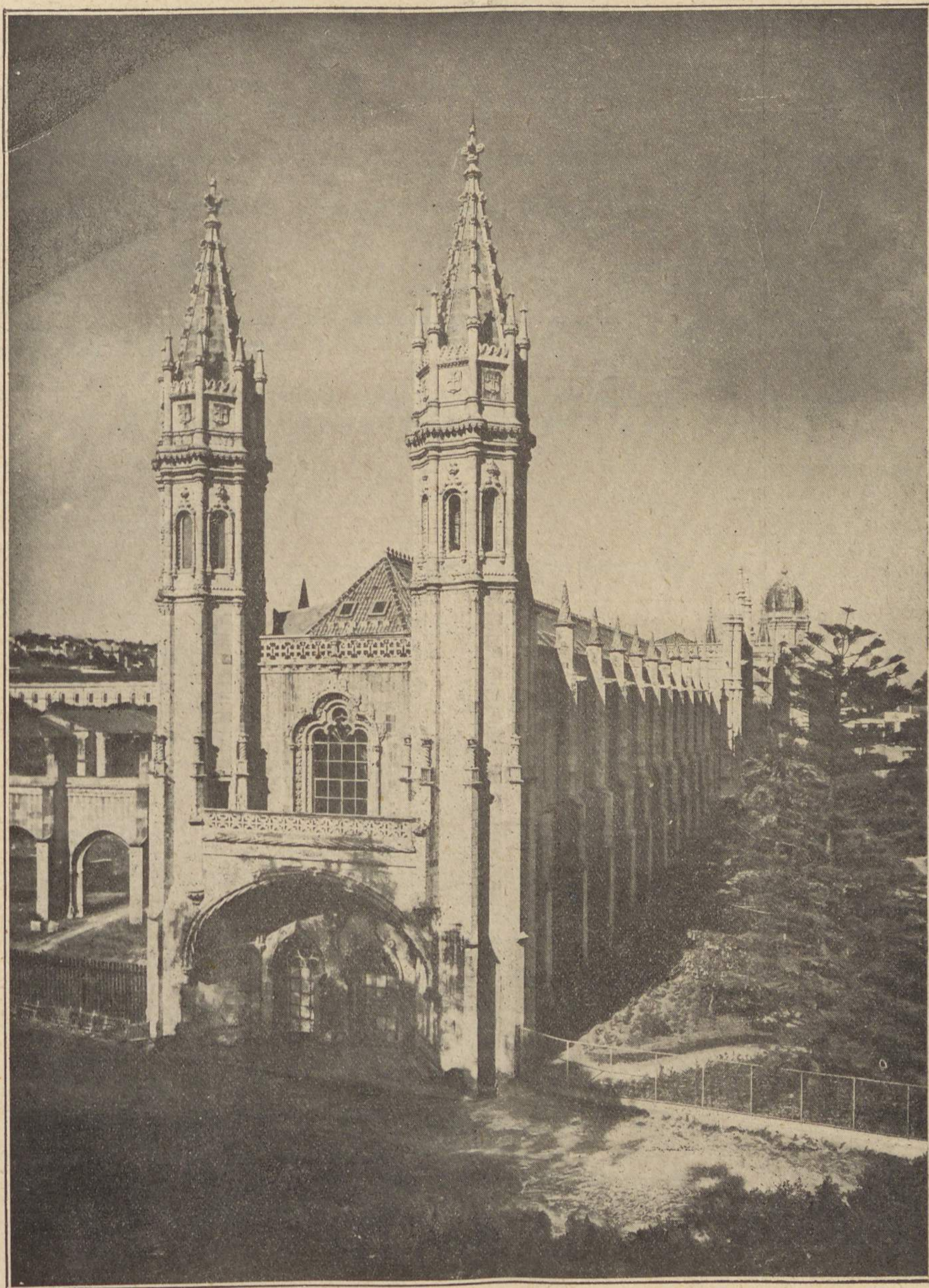
Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 17, III série, de 29 de Julho, 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 Henrique de Freitas, chefe de lanço, reformado n.º 1:119, residente na Praia do Ribatejo, falecido em 2 de Abril de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Joaquina Grilo de Freitas, 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.



LISBOA — Parte monumental do Mosteiro dos Jerónimos