

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, Don Ramón de la Cruz, 83 - Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 893

S U M Á R I O

Lisboa, Parte do Mosteiro dos Jerónimos. -
Ecos & Comentários, por SABEL. - A situação
dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNAN-
DO DE SOUZA. - D. Eugénio del Ricon. - 2.º
almôço comemorativo de «A Charada». - Vida
Ferroviária. - Caminhos de Ferro. - A Sociedade
«A Voz do Operário» e o 60.º aniversário do seu
jornal. - Empréstimos às Empresas Ferroviá-
rias. - Notas de viagem, por JOSÉ DA NATIVI-
DADE GASPAS. - Linhas Estrangeiras. - Rela-
ções ferroviárias luso-espanholas. - O abaste-
cimento de géneros no país e os excelentes servi-
ços da C. P. - Os Açores, centro de turismo. -
Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. -
Publicações Recebidas. - Imprensa. - Hora le-
gal. - Teatros e Cinemas. - Choque de combóios
na Alemanha. - Efemérides. - Caminhos de
Ferro Coloniais. - Os nossos mortos. - A Guerra
e os Caminhos de Ferro. - Feira no Fundão. -
: : Há Quarenta Anos. - Parte Oficial. : :

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE OUTUBRO

NÚMERO 1244

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

Essas & Comentários

Por SABEL

Tipos populares

ESTA Lisboa, que nos conhece através das suas vielas, bairros populares e arrabaldes, onde em tempos idos rolaram nas suas pedras as velhas tipoias com seus afamados batedores, diz-nos, por vezes, tristes notícias que amolgam este sentimentalismo, por vezes piegas, de pessoas que, aproveitando o seu bom humor, souberam passar a mocidade, acompanhando os homens da velha guarda.

Num período de dois mezes, soubemos ter desaparecido duas mulheres, que também foram raparigas no seu tempo. Não lhes faltou nunca a alegria e boa disposição, predicados importantes para se vencer mais alguns anos de vida; uma, cantadeira fadista, moça garbada nos seus tempos, desafiando a cantiga da mais fina à mais grosseira, e mulher admirada e conquistada pelos rufiões, pelos seus gestos, feições provocantes e desafios, que lhe originaram, mais tarde, o nome de Fadista. Chamava-se Alzira essa cantadeira que tanto boémio disputou e que foi morrer miseravelmente a um desses hospitais de Lisboa; outra mulher que desapareceu e que nos deixa saudades foi a Ti Jaquina, figura típica e bastante popular, que na Calçada de Carriche possuía uma casa de comes e bebes, funcionando dia e noite. Joaquina dos Anjos Correia da Silva era o seu verdadeiro nome, que, com a sua simpatia e boa e permanente disposição, conseguiu uma popularidade conhecida por todos esses lisboetas amantes das patuscadas fora de portas.

Comboios apedrejados

A saída do túnel entre as estações de S. Bento e de Campanhã, foi mais uma vez apedrejado o «rápido» Pôrto-Lisboa, sendo atingida uma carruagem de primeira classe, cujos vidros ficaram partidos. Também no mesmo local foi apedrejado o comboio 707, sendo atingido com um estilhaço de um vidro o passageiro de 2.ª classe sr. Olímpio Pinto Morais.

E, continua!...

O marido perfeito

OUTRA grande americanisse! Os senhores nova-yorquinos inventaram, agora, nada mais, nada menos do que o marido perfeito.

Foi reconhecido num concurso realizado por um jornal americano.

Os requisitos que possuía são:

- 1.º — Está de bom humor pela manhã.
- 2.º — É exacto à hora das refeições.
- 3.º — Deixa à esposa a direcção da casa, sem nunca fazer observações.
- 4.º — Diz que a mulher cosinha muito bem e ainda melhor que a própria mãe.
- 5.º — É generoso e dotado de excelente caracter.
- 6.º — Gosta mais do seu lar que do club.
- 7.º — É amável em sociedade.
- 8.º — É bom julgador em matéria de belesa feminina.

Este homem-modêlo não foi certamente fabricado com a argila que deu o sêr ao seu semelhante!...

A situação dos

CAMINHOS DE FERRO

PROVIDÊNCIA INEFICAZ

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O decreto-lei n.º 29.957, que noutra logar publicamos, tem por fim facilitar às companhias o recurso ao crédito para aquisições de material circulante e formação de reservas de material para consumo na exploração, e propõe-se substituir o material circulante, que não pode ser penhorado, pelas receitas brutas de exploração até o limite de 20 % das mesmas no prazo menor de duração das concessões de linhas. A falta de pagamento é suprida pelo Estado, que se apodera para isso das receitas necessárias e encontra as quantias entregues por conta da empresa com as que tenha que lhe pagar no fim da concessão pelo material circulante.

Salvo adiantamento do Estado, a eficácia do decreto é illusória para quasi todas as empresas, com excepção da C. P..

Teve esta na rede própria a receita líquida de 20.928 contos em 1938. Nas antigas linhas do Estado, que lhe estão arrendadas, houve o prejuizo de 14.111 contos.

As receitas líquidas da rede própria representam apenas 13 % de receita bruta.

Dessa receita líquida applicaram-se a encargos diversos (obrigações, caixas do pessoal, etc.) 14.669 contos e a material circulante e obras complementares 6.180 contos. Deve-se notar que os encargos em 1938 compreendem 857 contos de prejuizo na liquidação do crédito sobre a Companhia do Norte de Portugal. Não contando com essa verba ex-

traordinária, reduzem-se os encargos a 13.812 contos.

Para receita igual o saldo disponível é pois 7.117 contos para anuidade de empréstimo amortizável no prazo de 19 anos, pois tantos faltam para termo de concessão das linhas do Norte e Leste.

A Companhia da Beira Alta teve apenas, de receita líquida de exploração, 659 contos absorvidos pelos encargos obrigatórios de juro e amortização das obrigações do 1.º grau e amortização das do 2.º grau.

Resta, das empresas de via larga, a Sociedade Estoril, que não é concessionária e sim arrendatária.

* * *

Quanto às empresas de via estreita, a do Vale do Vouga teve em 1938 4.493 contos de receita bruta e 369 de receita líquida cativa dos encargos das obrigações.

A diminuição de receitas pode dar logar ao déficit de exploração, o que até agora não sucedera.

A Companhia Nacional tem déficit de exploração nas linhas próprias e nas arrendadas. Como pode distrair para encargos de novos empréstimos 20 % das receitas brutas, se estas não chegam para ocorrer à despesa de exploração e encargos financeiros anteriores?

O mesmo podemos dizer da Companhia do Nor-

D. Eugénio del Ricon

Por notícias recentes, tivemos o prazer de saber que se encontra, felizmente, bem, o nosso devotado amigo e delegado em Madrid D. Eugénio del Ricon, que durante a guerra civil de Espanha sofreu várias contrariedades originadas pelos «vermelhos».

Daqui lhe enviamos o nosso abraço de rija amizade e firme camaradagem.

te de Portugal com exploração deficitária, quer nas linhas próprias, quer nas arrendadas.

Nenhuma das três empresas pode pois dar por penhor parte das receitas de exploração, nem o Estado se pode apropriar delas sem tornar impossível a regularidade da exploração.

Outra e bem diversa tem que ser a providência que se adopte e que seja eficaz.

Lembrarei mais uma vez o caracter do serviço público da exploração regular dos Caminhos de Ferro, necessária à vida económica e administrativa do país e que o Estado tem de amparar suprimindo as suas deficiências em receitas, como ocorre às de outros serviços públicos.

O facto de se confiar a essa gerência a empresas mediante contrato não altera a sua natureza íntima, pois não são meros empreendimentos industriais sujeitos às aleas da exploração e que tem de prover aos encargos com as receitas próprias. O Estado lucra em confiá-las à acção privada de concessionários seus associados, mas os contratos têm de ser revistos, sempre que as circunstâncias o exijam, de modo que se assegure a regular e perfeita exploração. O Estado — ao qual pertence a linha incorporada no domínio público e cobra 12 % da receita bruta sob a forma de imposto ferroviário, sem falar no considerável aumento de matéria tributária provocado pela acção de fomento do caminho de ferro, e que faz os seus transportes de toda a espécie por preços reduzidos — tem que auxiliar a empresa quando as receitas do tráfego são insuficientes.

Há uma forma especial de auxílio que pode e deve ser prestada: é a aquisição de material circulante, que, se é adquirido pela Empresa, lhe fica pertencendo e é pago pelo Estado no fim da concessão. Se a empresa não tem recursos para comprar o que é necessário para a exploração, adquire-o o Estado directamente ou por intermédio d'ele, e fica desde logo com a propriedade, podendo

2.º almoço comemorativo de "A Charada"

No domingo 22 realiza-se num restaurante dos arredores de Lisboa o 2.º almoço de «A Charada», para comemorar a passagem do seu 5.º ano de publicação. Estão inscritos mais de 60 convivas sendo de esperar que atinja uma centena o número de simpatizantes com o único jornal da especialidade charadística que se publica no nosso país.

Agradecemos o convite enviado ao nosso Director.

cobrar módico aluguer se as circunstâncias o permitirem.

Quanto às obras complementares, que se incorporam logo no domínio do Estado, a êste incumbe custeá-las, se as receitas líquidas das linhas o não comportam.

Uma linha em exploração pode dar maior ou menor rendimento ou ser deficitária. Há que ver se essa exploração é necessária à vida económica e administrativa do país na região servida. No caso afirmativo, os dois associados: Estado e empresa, ocorrem aos encargos e se a segunda o não pode fazer, ao primeiro incumbe o encargo, como em todos os serviços públicos.

É de justiça que êsse encargo compreenda o dividendo razoável do capital-acções invertido de facto na construção e com jus a remuneração.

A aplicação dêstes princípios de justiça e conveniência pública deve revestir modalidades diversas conforme as circunstâncias de cada caso.

Deve-se ainda notar que a concorrência desordenada do automóvel, sem a justa regulamentação, nem a coordenação de transportes, que suprime os anárquicos desvios de tráfego, arruina as empresas e priva as linhas de recursos necessários à exploração. Sucede assim quando o Estado abdica da sua função reguladora e prática e cegue a máxima do liberalismo económico: *laissez faire, laissez passer*.

Não acontece assim nos diversos países empenhados em manter viável a exploração dos caminhos de ferro.

É de esperar que não suceda entre nós e se acuda resolutamente e com larguesa de vistas à crise dos caminhos de ferro, que os ameaça de impotência do desempenho da sua importante função.

O decreto que analizámos não resolve o problema e é na maior parte dos casos paliativo ineficaz por não defrontar resolutamente com o problema.

Vida Ferroviária

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

No próximo dia 21, pelas 21 horas, reúne-se a assembleia geral extraordinária do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide (Escola Profissional «António Vasconcelos Corrêa»), afim de a direcção dar conhecimento das causas do afastamento solicitado pelo sr. José Geraldo Lopes do cargo de tesoureiro e da impossibilidade de continuar esta instituição mantendo em funcionamento o curso técnico profissional.

Caso não haja número bastante para a assembleia funcionar naquele dia, realizar-se-á oito dias depois, nos termos dos estatutos, à mesma hora.

Está despertando grande interesse esta assembleia geral em virtude do sr. José Geraldo Lopes, fundador do Grupo, ter à sua volta grande número de amigos e admiradores da sua grande obra em prol duma instituição tão simpática.

Montepio Ferroviário

Realizou-se, na noite de 15 do mês passado, sob a presidência do sr. Francisco Gouveia da Silva, secretariado pelos srs. Júlio César Amaro e António Gomes, a assembleia geral extraordinária do Montepio Ferroviário, para apreciação e voto do relatório conjuntamente com o ante-projecto da reforma dos estatutos. Este ante-projecto é da autoria duma comissão, de que fazem parte os srs. Felix Perneco, António Sebastião Ribeiro, Alfredo Júlio dos Santos e Luiz António Ferreira. Compõe-se este trabalho de vinte e sete capítulos e seis tabelas, nas quais são abordadas as modalidades de subsídio.

A assembleia decorreu de forma agitada, mas correcta, falando os srs. Carlos Ventura, Jorge Teixeira, os quais criticaram o ante-projecto; merecendo o mesmo elogios interessantes.

* * *

Continuando na discussão sobre o ante-projecto de reforma dos estatutos do Montepio Ferroviário, voltou a reunir-se, na noite de 22 do mês passado, a Comissão em Assembleia extraordinária. Presidiu o sr. Francisco Pinto Boal, usando

da palavra primeiramente o sr. Alfredo Júlio Santos, o qual analisou a fusão da Providência do Ferroviário Reformado com o Montepio Ferroviário e Providência do Ferroviário Português, ideia esta nascida em 1931.

Seguidamente falou o sr. Felix Perneco, o qual como presidente da Comissão de Reforma, expoz permenorizadamente os trabalhos em curso, destacando as interessantes modalidades introduzidas.

* * *

Voltou a reunir-se em assembleia geral extraordinária, na noite de 26 do mês passado, o Montepio Ferroviário, prosseguindo assim a discussão da reforma dos estatutos e fusão das três mutualidades ferroviárias.

A presidir encontrava-se o sr. Gomes da Silva, que após a abertura da sessão deu a palavra ao sr. Jorge Teixeira, o qual fez várias propostas, sendo aprovada a que dizia respeito à apresentação, às entidades oficiais, do ante-projecto, após a sua aprovação pela assembleia e redacção definitiva. Nesta discussão intervieram os srs. Felix Perneco, Francisco Boal, Guilhermino Mendes e mais, aprovando-se a nomeação dum relator, cargo para que foi escolhido o sr. Jorge Teixeira, assistido pelos srs. Felix Perneco e João Russel.

Finalmente, entrou-se na discussão da especialidade, sendo aprovados os artigos 1.º e 2.º, e outras alterações a alguns restantes.

Caminhos de Ferro

Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses dizem-nos que, apesar das dificuldades resultantes do excesso dos transportes que tem havido nas últimas semanas, não tem sido descurado o transporte de adubos. Todos os vendedores de adubos têm sido satisfeitos, na medida do possível, nomeadamente a Companhia União Fabril que, desde 1 de Agosto a 26 de Setembro, expediu, só da estação do Barreiro, 25.425 toneladas, quando nos mesmos períodos de 1937 e 1938 expediu, respectivamente, 21.189 e 20.996 toneladas.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Já principiaram os trabalhos de construção do novo edifício da estação ferroviária da Beira, obra esta adjudicada a uma firma inglesa e orçada em 47.000 libras.

— Foi aberto à exploração o novo trôço da linha férrea, ramal de Majacaze, com uma extensão de dezoito quilómetros.

ANGOLA

Está aberto concurso público para executar em empreitadas parciais os trabalhos de terraplanagens, assentamento de via, construção de edifícios, obras de arte, linhas telegráficas e balizagem do trôço do ramal de Cassoalala — de Cassoalala a Dondo — dos Caminhos de Ferro de Loanda.

OS NOSSOS MORTOS

MACÁRIO DA ENCARNAÇÃO COSTA

Na rua D. Luiz de Noronha, 33, faleceu no dia 7 o sr. Mário da Encarnação Costa, de 80 anos de idade, natural de Alvor (Portimão), um bondoso coração de velhote e um nacionalista de verdade e dos que acompanharam de perto os preparativos para o 18 de Abril e 28 de Maio.

Deixou viuva a sr.^a D. Mariana da Paz Melo de Oliveira Costa e era pai do nosso presado amigo e colaborador capitão de Engenharia sr. Mário de Melo de Oliveira Costa, administrador da C. P.; e do engenheiro da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e vereador da Câmara Municipal de Lisboa, sr. Luiz da Costa. O funeral a cargo da Agência Barata saiu no dia seguinte às 16 horas, da referida morada para jazigo no cemitério dos Prazeres.

JÚLIO DE FARIA

Faleceu, há semanas, em Lisboa, o sr. Júlio de Faria, natural de Vila Franca de Xira. Modesto e bom, nacionalista sincero, trabalhador honestíssimo, estimado por todos os seus correligionários e admirado até pelos seus adversários políticos, Júlio de Faria foi um raro modelo de virtudes cívicas, foi um bom exemplo de bom português à antiga.

Todos que tiveram o prazer do seu convívio sentiram a sua morte. Paz à sua alma.

Empréstimos às Empresas Ferroviárias

DECRETO-LEI N.º 29:951

Considerando que determinadas disposições das leis reguladoras das concessões de caminhos de ferro, relativas à impenhorabilidade do material circulante das companhias ferroviárias afecto à exploração das linhas, constituem sério embaraço a que as empresas concessionárias possam recorrer ao crédito, para promover novas aquisições de material circulante e o necessário aprovisionamento de matérias primas fundamentais, e satisfazer assim uma manifesta e importante necessidade pública;

Considerando que, sem prejuízo daquele princípio da impenhorabilidade do material circulante, se reconheceu ser possível permitir às empresas ferroviárias a realização de empréstimos, em certos estabelecimentos de crédito, com base nas receitas brutas ferroviárias, e em condições de suficiente segurança para o Estado e para aqueles estabelecimentos de crédito.

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Mediante autorização do Governo, poderão as companhias concessionárias de caminhos de ferro contratar em institutos de crédito do Estado, com as garantias descritas nos artigos seguintes, empréstimos ou outras operações de crédito, destinados ao pagamento dos encargos e fornecimentos relativos à exploração das linhas férreas a seu cargo, designadamente à aquisição de material circulante e reforço das reservas de provimentos indispensáveis à circulação dos combóios.

§ 1.º A autorização será dada com o acôrdo do Ministro das Finanças, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, por via de despacho, procedido de informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 2.º As operações de crédito serão sempre amortizáveis em período não superior ao menor dos prazos das concessões ferroviárias outorgadas à companhia a que respeitem.

Art. 2.º Os encargos dos empréstimos, ou outras operações de crédito, realizados nos termos do artigo anterior serão escriturados em relação a cada ano, a que digam respeito, sairão das receitas brutas da companhia devedora, e serão satisfeitos com a maior pontualidade.

§ único. Em caso de inobservância do disposto neste artigo, o Governo tomará, a solicitação do estabelecimento credor, as providências necessárias ao seu rigoroso cumprimento, podendo, para tanto, apropriar-se de parte das receitas brutas da companhia devedora, no montante dos encargos em dívida.

Art. 3.º Os encargos anuais das operações de crédito realizadas nos termos deste decreto-lei, adicionados aos encargos financeiros das empresas à data em que forem autorizadas aquelas operações, não poderão exceder 20 por cento das receitas brutas das linhas férreas que as companhias explorem.

Art. 4.º Se houver rescisão ou resgate das concessões, na vigência dos empréstimos ou outras operações de crédito, o Estado substituir-se-á, directa ou indirectamente, à companhia devedora, nas responsabilidades respectivas e deduzirá o correspondente às importâncias em dívida ao montante do que lhe tiver a pagar pela aquisição de material circulante e provimentos, nos termos dos contratos das concessões.

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

Paços do Governo da República, 2 de Outubro de 1939.
— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — João Pinto da Costa Leite — Rafael da Silva Neves Duque.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Notas de viagem8.000 quilómetros de Lisboa a Lisboa

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

PREÂMBULO

As sinceras e desapassionadas impressões, que, com este título, começamos hoje a publicar, foram colhidas pelo nosso prezado colaborador, sr. José da Natividade Gaspar, no decurso duma viagem realizada semanas antes da eclosão da actual guerra. Vêm agora a lume, sem a alteração duma vírgula, embora a rápida e alucinante mutação no palco europeu lhes dê, todavia, um ar obsoleto, como se essas linhas houvessem sido escritas há muito tempo atrás.

O seu maior pitoresco, todavia, reside precisamente no contraste que, à distância de curto lapso de tempo — entre uma época de receio de guerra e outra de positiva realidade bélica — as linhas, que seguem, oferecem sugestivamente.

A CHO bastante analogia entre uma viagem e uma ópera, isso talvez pela particular razão de que aprecio muito uma e outra. Na ópera e na viagem os cenários sucedem-se, os ambientes variam, a acção encadeia-se. Um expresso é uma grande orquestra de ferro e ritmo, ora no «alegre vivace» de 100 à hora, ora na melopeia monótona do «omnibus» mastigando raile quando através duma paisagem insípida, nua de vegetação, lisa de ondulações como o corpo duma sufragista.

Mas logo no horizonte verdejam bosques e ondulam serranias. A paisagem enriquece-se. A melodia volta. A Beleza ressurgue. E, da orquestra tilintante de ferragens, parece que se erguem alaeres e arrebatadores acordes.

A viagem que planeei e executei foi uma ópera em cinco actos, digna de Wagner ou Meyerbeer. O primeiro acto decorreu na Península Ibérica, o segundo em França, o terceiro na Itália, o quarto na Suíça, o quinto novamente em França. Ponhamos-lo um epílogo com cenário igual ao do primeiro acto. E façamos preceder, a ópera, da usada sinfonia ou prelúdio que, para a nossa comparação, serão os numerosos e fastidiosos preparativos em que

a coragem e tenacidade do turista é rudemente experimentada.

Sabido é que, quem se proponha sair fronteiras, em demanda de um pouco de novidade e de civilização de última moda, passa pelos mesmos transees do noivo que, para mudar de estado, tem que avolumar variado processo burocrático. Isso é muito mais absorvente do que o enxoval que o turista, como o aspirante a marido, igualmente é forçado a organizar. Mas, em geral, no primeiro caso, o viajante limita-se a emmalar o indispensável, já que sai de casa com a premeditada intenção de regressar fornecido de bragal estrangeiro e passado aos direitos com a forte desculpa de ser de uso pessoal.

Com a documentação é que sucede uma série de pequenas arrelias, que começam no Quartel General, onde se solicita a licença militar, tanto mais difícil quanto o turista é devedor de mais anuidades de taxa militar, continuam depois com o passaporte, em que há que improvisar duas testemunhas bastante idóneas e bastante estabelecidas que se responsabilizem pela nostalgia do turista e pelo seu conseqüente regresso à pátria, o que sempre acontece pois tal nostalgia sempre se verifica sob diversas formas: fim das férias concedidas pela entidade a cujas ordens o viajante normalmente trabalha; adelgaçamento crescente dos capitais de que vai munido; expirar do prazo de validade dos bilhetes com que tem de voltar à estação de partida, etc., etc..

Depois ainda no prólogo da partida há os amigos que garantem que é necessário o visto da Embaixada de Espanha; outros que afirmam que basta o da Polícia Internacional. Têm razão os últimos quando se trata apenas de atravessar o país vizinho, entre duas fronteiras. A pretensão de parar, por mais ou menos tempo, em qualquer localidade da pátria de Franco, é que só se verá deferida ao cabo de formalidades em que nem por um momento pensei, já que, na presente viagem, a Espanha se limitava a ser inevitável país apenas para trânsito por via terrestre.

Com respeito aos bilhetes, não deixou isso também de me coleccionar uma série de preocupações,

já que, ou porque o português viaje pouco e dê reduzido aso às agências turísticas para praticarem de forma a evitar arrelias aos que a elas recorrem, ou por qualquer outra razão, o certo é que, só nas vésperas de partida, tive na algibeira os bilhetes que, com mais de um mês de antecedência, requisitara.

Por exemplo, os lugares na carruagem directa a Irun, e que a agência que me estava tratando das passagens disse ser de tóda a conveniência fazer marcar, com muita antecipação na sucursal dos Wagons-Lits, a única que tem o direito de dispôr dessa carruagem que aliás é propriedade sua, tais lugares foram à última hora entregues, e em condições bem diferentes e bem inferiores àquelas com que tinham sido pedidos. Wagons-Lits e a outra agência limitaram-se a declinar reciprocamente as responsabilidades de uma para a outra, e eu só conseguí melhorar a situação no combóio já em marcha, graças aos bons esforços do condutor da carruagem e à amabilidade de alguns passageiros.

Como é sabido, o «Sud-Express», do após-guerra de Espanha, limita-se a uma carruagem mista, que o rápido do Pôrto leva a reboque até a Pamplhosa, que o rápido da Beira Alta puxa até Fuentes d'Oñoro, que o rápido de Fuentes d'Oñoro arranca até Medina, que finalmente outro rápido da companhia espanhola do Norte conduz até Irun, onde se passa para o verdadeiro «Sud» — as luxuosas e elegantes carruagens cinzentas e azul do «Pullman» francês, que corre até Paris.

Mas antes que punhamos pé nessas ansiadas e aceadas carruagens prometidas, que série de provações a paciência dos peregrinos tem de sofrer para entrar e sair de Espanha!

Em Fuentes d'Oñoro, guardas de alfândega amáveis visitam-nos discretamente as malas e só se interessam pela máquina fotográfica que é imediatamente amarrada e selada a chumbo. Já prevenido de que qualquer livro, jornal ou papeis escritos são objectos de preocupações, pedi que também me selassem a mala em que transportava vários guias turísticos e horários. Os guardas amáveis disseram-me não ser necessário tal e garantiram-me que em Irun não encontraria qualquer dificuldade por causa do que levava. Fiquei tranqüilo e convencido de que tal amabilidade era devida ao facto de eu ostentar na lapela a bandeirinha portuguesa de que me munira para evitar, no estrangeiro, a habitual confusão de sermos de nacionalidade espanhola.

Depois, na estação, outro funcionário amável perguntou-me quanto dinheiro eu levava. Contou as moedas e notas, de várias nacionalidades, que transportava comigo, assentou em impresso próprio, o resultado das suas verificações e passámos a outro aposento, onde novo cavalheiro amável me pediu para despejar as algibeiras. Enchi uma mesa

com o lenço de assoar, caneta, lapiseira, carteira, acendedor, cigarreira, pente, papeis, etc.. Depois, as mãos sempre amáveis do funcionário passearam ao longo das minhas ilhargas, desceram pelas ancas e terminaram a viagem nos tornozelos.

As senhoras, em aposento à parte, eram submetidas, por uma apalpadeira também amável, a operação parecida.

Uma hora depois, deixávamos Fuentes d'Oñoro, quando o combóio meteu, pela noite já próxima, através da Espanha.

Quem imagine ir entreter os olhos com a visão invulgar de ruínas, assinalando os três anos de guerra, pouco ou nada verá. Ao longo da linha, o que porventura fôra atingido, está hoje completamente consertado. As recordações da guerra estão muito mais nos seres humanos do que nos inanimados. Em todas as estações, vê-se ainda numerosa e variada tropa, cujas fardas bem explicam as provações, que aqueles que as vestem têm estampadas nos róstos macilentos, embora jovens. Quási todos os soldados calçam alpargatas. As botas são raras. A gente deluto é muita. Também, em muitas estações, alongam-se, nas vias de resguardo, extensos combóios sanitários. A cruz vermelha traça-se em numerosas carruagens de várias classes e de diversos tipos, improvisadas em hospitais e muitas delas ainda habitadas.

As primeiras horas da manhã, vinte minutos de paragem na estação de Alsasua são aproveitados para o primeiro almôço no restaurante da estação. Pobre primeiro almôço! O café, que nunca foi bom em Espanha, agora é péssimo; o leite não é gostoso; o pão é negro, de constituição enigmática, de gosto amargo. Manteiga, não há.

Enganado o jejum, volta-se para o combóio que, dali por diante, foge da monotonia da charneca, que desde a fronteira corre e começa trepando para as pitorescas serranias da Biscaia. Assim como a locomotiva a vapor, que deixámos em Alsasua, onde foi trocada pela automotora eléctrica que celeremente nos reboca, ficou para trás o fumo que nos enfarruscava, assim a Natureza agora é mais limpa, mais bela, a cada novo quilómetro que vencemos em direcção a França. O combóio, em curvas e contracurvas, contorce-se pelo edênico vale de Urola, todo êle vegetação e água. Em Besain, o espírito eleva-se-nos comovido para os dois portugueses que, não há muito, áquela mesma hora, ali ficaram no descarrilamento que brutalmente lhes esmigalhou o prazer da viagem. E, contudo, a tragédia dificilmente se reconstitui em tão pitoresco local, com a Natureza tóda em festa, verdejando nas trincheiras floridas, entre as quais corre despreocupadamente o combóio.

Pouco depois, parámos em Tolosa em cujo cemitério os dois pobres portugueses tiveram o inesperado termo da viagem. Depois, segue-se uma boa

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

Os Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, acabam de introduzir melhoramentos importantes nos seus serviços, tais como: um combóio, com partida de Logronho às 9,50 para se combinar em Miranda com o rápido Irun-Madrid, e outro combóio, com chegada a Logronho às 19,40, combinando em Miranda com o rápido Irun-Madrid.

Estabeleceu também um outro serviço entre Reno (M. Z. A.) e Tarragona, com partida de Reno às 7,40 e 21,15 para chegar, respectivamente, a Tarragona às 8,15 e 21,50. O regresso de Tarragona faz-se às 9,30 e às 22,05, para chegar a Reno às 10,10 e às 22,44. Estas automotoras combinaram com os combóios da linha Madrid-Barcelona (M. Z. A.).

As auto-motoras de estes dois serviços possuem 10 lugares de classe reservada e 38 de classe única.

Em breve a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte inaugurará um novo serviço de automotoras entre Madrid-Escorial e Madrid-Segovia.

— Quando da visita do generalíssimo Franco a Orense, o presidente da Deputação Provincial, afirmou que a nova linha ferroviária Zamora-Orense-Corunha, estará acabada dentro do prazo máximo de três anos.

dúzia de tuneis sucessivos, por onde a linha fura as montanhas, direita ao mar. Pára-se na aristocrática S. Sebastian, aparentemente elegante como outrora, mas de estação dantes tão movimentada, agora quasi deserta.

Chega-se finalmente a Irun. Deixa-se a carruagem de Lisboa. Repetem-se as formalidades aduaneiras e policiaes, mais rígorosas, do que em Fuentes d'Oñoro. A apalpadeira, segundo depois nos foi contado levou o seu zelo e desconfiança a ponto de meter as mãos nas cintas e nos «soutiens-gorges» das nossas assombradas companheiras de viagem, que, meia hora mais tarde, no «Pullman» francês, não occultam o seu assombro por aquele imprevisto acréscimo aos respectivos programas de viagem. A minha mala de guias e horários preocupa seriamente o funcionário que a vistoria e que acaba por me censurar o facto de eu não ter pedido para a selar em Fuentes. Digo de minha justiça. Ele ouve-me, mas vai virando por todos os lados, com por cento desconfiado, um mapa da Suíça, que tirou de dentro do guia dos caminhos de ferro helvéticos. Finalmente, lá autoriza que erga a mala do balcão. Mostro outra vez o dinheiro. Troco por

Relações ferroviárias luso-espanholas

Foram restabelecidos os serviços ferroviários de passageiros e mercadorias entre Lisboa e Madrid.

A partida do combóio para a capital espanhola efectua-se diariamente da estação do Rossio, às 13 e 23 e a chegada às 15 e 8.

Igualmente se restabeleceram os combóios 102 e 103, entre Marvão e Valência de Alcântara.

* * *

Após a abertura da fronteira de Valência de Alcântara, na linha de Lisboa a Madrid, abriu também a de Barca de Alva, única que faltava pôr em serviço, e que liga directamente o Pôrto a Salamanca.

Parece que está para muito em breve a inauguração do serviço de passageiros da nova linha Ayamonte a Huelva, já aberta ao transporte de mercadorias. Esta linha é o prolongamento natural da do Barreiro a Vila Real de Santo António.

Há muitos anos que estava em construção e dará ligação directa de Lisboa a Sevilha.

francos as poucas pesetas só autorizadas para uso em território espanhol. Obtenho um salvo-conduto para subir para o combóio francês e tenho que voltar ao funcionário que mo passou para que êle no mesmo acresente que minha espôsa me acompanha, pois o jovem falangista, que, de espingarda em punho, vigiava a entrada de passageiros no «Pullman», não permitia que ela seguisse viagem, pois o salvo-conduto não a mencionava, por esquecimento do funcionário que o passara. Nesta circunstância, o passaporte do nosso Govêrno Civil é inutil...

Parte, finalmente, o combóio. A meio da ponte do Bidassoa, já roçando a fronteira francesa, êle pára alguns minutos, que pareceram horas para a impaciência de todos os que iam na carruagem luxuosa, limpa, elegante, como são quasi todas as dos combóios franceses. A poucos metros, pendem, a meia adriça, as bandeiras tricolores, chorando a catástrofe do «Phenix».

Finalmente, o combóio retoma a marcha. Passámos a ponte. Um minuto depois parávamos em Hendajaia.

Que lindo e festivo dia de sol estava em França!

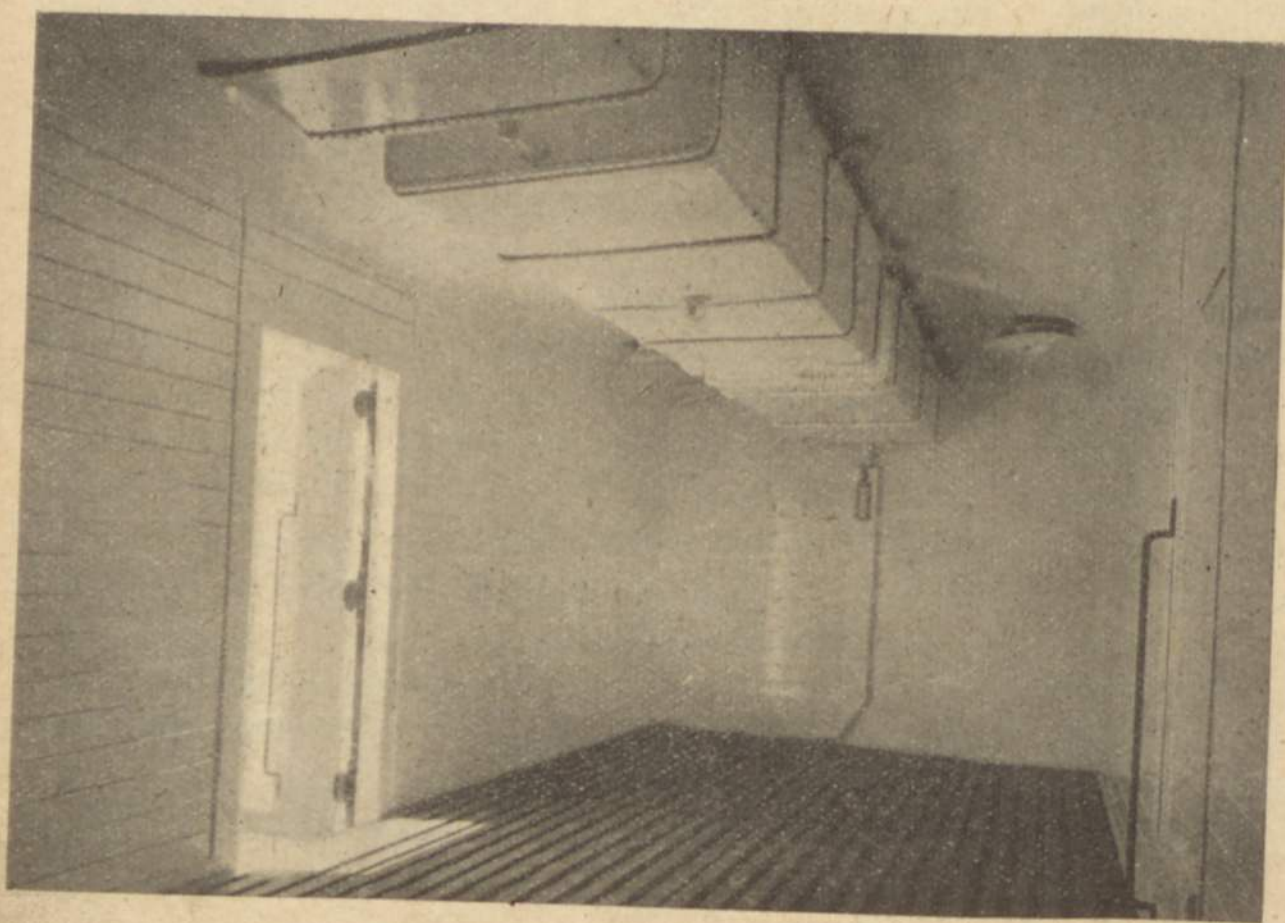
O abastecimento de géneros no país e os excelentes

Estão de parabens as províncias portuguesas, com a recente inauguração, pela C. P., dos serviços de vagões-frigoríficos, justamente classificados pelos técnicos e pelas pessoas mais viajadas tão bons como os melhores do mundo.

E' mais um triunfo dos caminhos de ferro sôbre outra qualquer espécie de transportes.

Tendo-se iniciado, há dois anos, a experiência, que deu os melhores resultados e obteve em vários centros do país o mais lisongeiro acolhimento, os vagões-frigoríficos correspondem já a uma necessidade e constituem uma optima conquista em favor da saúde pública.

Deve-se a iniciativa, como é do domínio de todos os portugueses bem informados, à C. P., cuja illustre Direcção tem posto toda a sua actividade, bem como o seu sentimento patriótico, ao serviço do país. E' uma iniciativa louvável, das que merecem a gratidão de todos os portugueses. Trata-se, nada mais nada menos, de melhorar as condições de transportes de géneros frescos, como peixe, carne, hortaliças, frutas, etc., o que, como se sabe, era feito com bastantes deficiências até então.



Interior dum vagão-frigorífico

serviços da C. P.

Já circulam na rede ferroviária portuguesa VAGÕES-FRIGORÍFICOS

A C. P., como também os interessados não devem ignorá-lo, deu a exploração dêsse serviço à antiga e acreditada firma— Agência Internacional Aduaneira, de Manuel B. Vivas, Limitada, com escritórios montados em Lisboa, Pôrto, Vilar Formoso e Beiram (Marvão), que se especializou em transportes internacionais e se encontra ligada a várias e importantes indústrias. Não se trata, porém, de um rêclamo, aliás justo e oportuno, a esta organização comercial. O nosso objectivo é pôr em evidência o alto benefício que para a saúde pública e para a economia nacional advem da inauguração e montagem dos serviços de vagões-frigoríficos na rede ferroviária do país. Terras aonde o peixe, por exemplo, nunca chegava fresco, recebem-no hoje, não só em excelente estado mas também quasi no próprio dia em que parte de Lisboa, quando, na generalidade, o recebiam com 24 horas de atrazo e até mesmo, nos pontos mais distantes, com 36 horas.

No estrangeiro o problema dos transportes de géneros alimentícios tem merecido a melhor aten-

ção e todo o carinho das autoridades sanitárias. Seria para desejar que em Portugal, país que começa a actualiza-se e a chamar, para muitos dos nossos problemas, a admiração dos políticos, dos jornais e das organizações do estrangeiro, que a Direcção Geral de Saude, bem como a Direcção Geral dos Serviços Pecuários, tomasse de igual modo, com igual carinho e atenção, a iniciativa de auxiliar e patrocinar os novos e excelentes serviços da C. P., afim de que êsses meios de transporte de géneros em vagões-frigoríficos se generalizassem o mais possível, pondo-os a coberto da concorrência a que estão sujeitos por outros meios de transportes, que não são nem recomendáveis nem apropriados para êsse fim.

Os higienistas portugueses não desconhecem o que o problema da alimentação representa e vale em todos os países e a protecção e o carinho que lhe têm dispensado as respectivas autoridades sanitárias.

Em Portugal, onde quasi todas as iniciativas representam ou um esforço ou um sacrificio, ou ainda um acto heróico, a que não se

presta a devida justiça, a montagem dos serviços de vagões-frigoríficos, apesar de constituirem um progresso na indústria ferroviária e de satisfazerem uma necessidade, que se fazia sentir no que diz respeito à garantia da saúde pública, em Portugal, essa inovação magnífica, a que bem podia dar-se a designação de patriótica, porque se preocupa com a saúde da população, não foi ainda devidamente divulgada nem foi, do mesmo modo, olhada com a simpatia e o reconhecimento de certas instâncias superiores.

E, no entanto, trata-se dum material caro, quer pela sua construção quer pela sua conservação, material do melhor, em que se atingem as mais baixas temperaturas— as que, indubitavelmente, são exigidas— e em que os géneros alimentícios não perdem a sua frescura e as suas qualidades.

Todo o país, de norte a sul, é hoje servido pelos vagões-frigoríficos. Quando, como se espera, êstes serviços se desenvolverem mais, não será sómente a saúde pública que ficará ao abrigo de todas as eventualidades, serão também as indústrias piscatórias que hão-de prosperar, será a ri-



Um dos numerosos vagões-frigoríficos

Os Açôres, centro de turismo

O lindo arquipélago dos Açôres — nove ilhas, que, são, como a Madeira, nove pérolas do Atlântico, ou nove jardins floridos em tóda a roda do ano — começa também a ser conhecido e procurado como centro de turismo, quer por nacionais quer por estrangeiros.

Pela suavidade das tintas da sua paisagem tranqüila, quando se desembarca nos Açôres tem-se a impressão de se franquear um dos recantos mais bellos do bíblico paraizo. É uma região de sonho, onde é grato esquecermo-nos das lutas e das ingratidões da vida. Nos Açôres, porém, a ilha que mais se tem dedicado ao turismo é a de S. Miguel, que começou também a ser conhecida por «Ilha Verde». É a maior do Arquipélago e a que possui os mais bellos la-



gos do país, como os das Sete-Cidades e os das Furnas, além de apresentar à curiosidade dos viajantes fenómenos vulcânicos, como as caldeiras da

Ribeira Grande e as caldeiras do formosissimo Vale das Furnas.

A «Ilha Verde» de S. Miguel possui já uma excelente organização da indústria turística, tendo inaugurado, no verão passado, com a presença do milionário norte-americano Mr. Robbins, o campo de golf «Terra Nossa», que é um dos melhores do país e foi dese-

nhado pelo engenheiro escocês Mr. Mackenzie, precisamente o mesmo que organizou também o do Estoril. A gravura que acompanha esta notícia, reproduz um aspecto daquele magnífico campo de golf, no dia da sua inauguração.

queza colectiva do país que encontrará nessa já modelar organização um dos seus mais fortes esteios.

Os Caminhos de Ferro, como os leitores vêm, não só vieram desenvolver em Portugal as relações de cidade para cidade e de vila para vila, não só constituíram um factor da riqueza agrícola ou do progresso industrial, vêm também garantir a saúde do povo português. E a saúde é a base do engrandecimento de todas as nações.

Por isso, todos nós que nos interessamos pelos problemas do país — que não são somente os problemas económicos mas

igualmente os problemas da hygiene pública, esperamos, como portugueses, que a Direcção Geral de Saude, bem como assim a Direcção dos Serviços Pecuários, dediquem aos transportes de vagões-frigoríficos o melhor da sua atenção.

Quantos problemas económicos não virão resolver os vagões-frigoríficos? Eles já trouxeram, para a indústria da pesca, vantagens quer para os pescadores quer para os armadores; para a pecuária, constituirão, igualmente, um factor de desenvolvimento, de riqueza da terra e da valorização do homem.

Crónica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

Lidos os jornais estrangeiros e os portugueses, tiramos por conclusão que a França e a Inglaterra estiveram fazendo os seus preparativos de guerra e que vão agora desenvolver uma actividade de ofensiva.

De Varsóvia não merece a pena falar, porque por muito valentes que fôssem os seus defensores impossível era resistir à avalanche de colunas que a Rússia mandou avançar sobre a pobre Polónia que, bem se segurou com as toneladas de metralha que os alemães lançaram sobre todas as cidades por onde passaram.

Desapareceu a Polónia que foi dividida pela Rússia Bolchevista e pela Alemanha Nazista. Os depósitos de petróleo e tudo o que havia de bom ficou da parte da U. R. S. S. e os destroços, ou seja as cidades incendiadas, o pó, a cinza dos incêndios e as pedras dos desmoronamentos ficaram para a Alemanha.

A Rússia trabalha para absorver os Balkans e a Alemanha prepara-se para a defesa dos seus terrenos, já invadidos pelas tropas francezas.

Esperemos melhores dias.

* * *

As operações da Armada Inglesa estão sendo dirigidas por almirantes.

Transcrevemos uma selecção tal como publicaram os jornais franceses:

1.º Lord do Almirantado (Ministro da Marinha) — Winston Churchill.

1.º Lord Naval, com o comando das tropas aliadas — Almirante de esquadra «sir» Dudley Pound.

2.º Lord Naval — Almirante Little.

3.º Lord Naval — Contra-almirante Fraser.

4.º Lord Naval — Contra-almirante Arbuthnot.

5.º Lord Naval — Vice-almirante «sir» Ramey.

«Home Fleet» — Almirante «sir» Charles Forbes (embarcado no «Nelson»).

Esquadra de cruzadores-couraçados da «Home Fleet» — Contra-almirante Whitworth (embarcado no «Wood»).

Esquadra de porta-aviões — Contra-almirante Wells (embarcado no «Ark Royal»).

Esquadra do Mediterrâneo — Almirante «sir» Cunningham (embarcado no «Warspite»).

Base naval de Malta — Vice-almirante Ford.

Base naval de Gibraltar — Contra-almirante Wodehouse.

Base naval de Singapura — Comodoro Drew.

Estação naval das Índias Ocidentais — Vice-almirante Merwick (embarcado no «Berwick»).

Estação Naval da China — Almirante «sir» Percy Noble (embarcado no «Kent»).

Estação Naval das Índias Orientais — Contra-almirante Leatham (embarcado no «Gloucester»).

Estação Naval da Africa — Vice-almirante Lyon (embarcado no «Neptune»).

Estação Naval da Nova Zelândia — Comodoro Rivett Carnac (embarcado no «Leander»).

Estação Naval da Austrália — Contra-almirante Custance (embarcado no «Camberra»).

Este enunciado mostra como a acção da Marinha inglesa atinge todos os oceanos para fiscalizar as grandes estradas marítimas.

A campanha da Polónia

Da reunião do Reichstag, onde Hittler reclamou as antigas colónias alemãs achamos curioso transcrever este período:

«O Fuehrer agradeceu «aos valentes desconhecidos da Alemanha» e disse que «o sangue derramado ligava agora mais fortemente os homens de todas as regiões alemãs. A nossa força manifestar-se-á não só no ataque, mas também em manter o que alcançámos. As perdas foram menores do que calculávamos».

— As nossas tropas não foram somente capazes de atacar, mas também de aguentar.

Descreveu muitos encontros corpo-a-corpo das divisões alemãs do Vistula com as tropas polacas que combatiam desesperadamente numa frente de mais de trinta quilómetros. Pediu á assembleia que escutasse de pé a leitura que ia fazer das baixas germânicas: 10.572 mortos; 30.000 feridos; 3.400 desaparecidos.

Notou que na campanha da Polónia participaram muitos ex-combatentes da guerra de 1914, condecorados.

— «O resultado — declarou — foi a destruição completa do exército polaco. 644.000 prisioneiros tomaram o caminho da Alemanha.

Publicações Recebidas

«A Paróquia de S. Jorge da Cidade de Lisboa» (*Subsídios para a sua história*) por Roberto Dias Costa.

Lemos com o maior interêsse a excelente monografia do sr. Roberto Dias Costa, agora publicada, contendo subsídios importantes e curiosos para a história da Paróquia de S. Jorge da Cidade de Lisboa.

Começa o autor desta monografia por fazer a



Igreja paroquial de S. Jorge,
no Largo de Arroios

história de S. Jorge, soldado mártir do cristianismo, cujo culto vem do ano de 494, em que foi canonizado, tendo sido a Itália que o consagrou primeiro. A Inglaterra tomou-o por patrono no século XIII e foram sem dúvida os Cruzados ingleses, que coadjuvaram D. Afonso Henriques na conquista de Lisboa, que nos trouxeram o culto pelo glorioso Santo, pois que instituíram uma irmandade em sua honra, na antiga igreja de Nossa Senhora dos Mártires na capela colateral do lado da Epístola, a qual se conservou ali até que, em 1241, se transferiu para a igreja do Convento de S. Domingos.

Em seguida, o sr. Roberto Dias Costa faz a história da freguesia, dando-nos elementos para a reconstituição da sua vida social.

Termina o seu trabalho, que consta de 9 capí-



«Ermida do Senhor Jesus de Boa Sorte,
no Largo das Olarias

tulos, com uma relação de paroquianos ilustres que nasceram ou residiram naquela freguesia de S. Jorge.

Agradecemos o exemplar oferecido.

* * *

A propósito deste livro e com o título «Omissões lamentáveis» inseriu *A Voz*, na sua secção «Bazar», n.º 18, uma por sua vez lamentável notícia censurando o autor do trabalho por êste não mencionar os nomes de algumas senhoras que tão gentil e nobremente têm auxiliado a paróquia de S. Jorge. A esta censura respondeu o sr. Roberto Dias Costa com uma delicada carta, inserta no n.º 24 do «Bazar», afirmando que só fizera referência a pessoas falecidas, para, dado o caso que falasse de pessoas vivas, daquelas pessoas que estão prestando assinalados serviços à Igreja de S. Jorge, não cometer omissões, que não deixariam de provocar censuras.

Grandezas e Misérias de Israel —
pelo Dr. Augusto d'Esaguy.
— 1939

Em excelente edição da «Livraria Portugália», o ilustre escritor e médico sr. dr. Augusto d'Esaguy reuniu em volume dez artigos, aos quais, pela elegância apurada do estilo e pela nobre elevação das ideias — sempre justas e generosas — se pode dar o nome de ensaios, à maneira espanhola, visto que os artigos pertencem mais aos jornalistas do que propriamente aos escritores.

O sr. dr. Augusto d'Esaguy, israelita, mas no

IMPRESSA

«PORTUGAL, MADEIRA & AÇORES»

Com o número publicado em 8 do corrente entrou no seu 55.º ano de publicação este quinzenário, defensor dos interesses dos arquipélagos da Madeira e Açores, fundado por Eduardo Augusto de Sousa Ribeiro.

Desejamos-lhe longa vida.

HORA LEGAL

**Será restabelecida na noite de 18 para 19
de Novembro próximo**

A portaria que adiantou de sessenta minutos a hora em todo o país determinava que a mesma voltasse à normalidade de 7 para 8 do corrente.

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações assinou, porém, um diploma mandando que esse praso seja prorrogado, devendo a hora regressar à normalidade na noite de 18 para 19 de Novembro próximo.

fundo, no sentimento, no amor a estas terras de sol, um bom e enternecido português, não só nos cativa, neste volume, pelo seu estilo magnífico e ao mesmo tempo sóbrio, mas prende-nos, convence-nos, sobretudo, pelo que de humano, de sinceramente humano, deixou nesses dez formosíssimos capítulos. Mesmo nas frases mais veementes, nas apóstrofes mais vivas, não deixou de ser ainda humano... e artista.

Por isso, por essa humanidade e, de igual modo, por esse equilíbrio notável de estilo, por esse sentido de beleza superior, o livro do dr. Augusto d'Esaguy não se dirige apenas ao público israelita mas, também, a quantos, judeus e cristãos, possuem sentimento, coração e consciência límpida, e vibram indignadamente contra as injustiças sociais e as perseguições religiosas. Neste momento em que não só os judeus mas também, principalmente, o catolicismo sofrem os ataques mais violentos dos ateus e dos que querem colocar a religião ao serviço da política, neste momento em que certos filósofos proclamam o Novo Testamento como o «livro infectado pelo espírito do Velho Testamento, e grosseira falsificação do Velho, imbuído do espírito judaico», o volume — «Grandezas e Misérias de Israel», merece leitura atenta e muito embora escrito por um israelita não deve ser ignorado dos católicos.

Agradecemos a oferta do exemplar.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

VARIEDADES — 20,15 e 22,15 — «João Ninguém».
COLISEU — 21 — Companhia de variedades.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Não casarás!»
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — Sessões contínuas.
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. Bartolomeu 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.

Choque de combóios na Alemanha

A agência oficiosa alemã «D. N. B.» informa por via belga que o rápido Berlim-Sassnitz emba-teu na estação de Berlim-Gesundbrunnen com um combóio de passageiros Berlim-Stargard. Os últimos vagões do combóio de passageiros ficaram muito danificados e um incendiou-se. A lista dos mortos e feridos não está ainda organizada, mas contam-se já uns 20 mortos. Está-se procedendo a averiguações sobre as causas do desastre.

EFEMERIDES

1888

(Continuação)

1938

1937

- 1 de Janeiro.* Faz-se a consagração da família ferroviária, numa festa simpática realizada em Santa Apolónia com a assistência do chefe do Estado. Fôram premiados quatro humildes operários portugueses.
- 16 de Janeiro.* Anúncia-se que vão ser festivamente inaugurados os dois troços da linha em Fronteira e Cabeço de Vide, que depois seguirá a Portalegre.
- 1 de Fevereiro.* Encontram-se em construção as linhas do Vale do Sabôr, Vale do Tâmega, Cintura do Pôrto e da Régua a Vila de Ponte.
- 16 de Fevereiro.* O «A B C» de Sevilha publica a dolorosa notícia da morte do sr. Visconde de Escorriaza, assassinado no cárcere de Bilbau, onde há tempos se encontrava prêso. Causou profunda impressão mais êste acto de banditismo dos vermelhos, pois essa figura interessante e bem conhecida em Portugal estava ligado a várias companhias ferroviárias portuguesas.
- 1 de Março.* Acaba a *Gazeta* de perder um dos seus bons e leais amigos: Eduardo Plácido, que foi o grande impulsionador dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.
—Estão sendo feitos grandes e importantes melhoramentos na cidade de Nampula, na sua maior parte por iniciativa dos Caminhos de Ferro de Moçambique.
- 16 de Março.* Com a presença do chefe do Estado, Ministro das Obras Públicas e demais entidades oficiais, inauguraram-se solenemente cinco novas carruagens para passageiros, que se destinam à Sociedade Estoril.
—É promovido ao posto de capitão piloto-aviador o querido colaborador da *Gazeta*, Humberto da Cruz.
- 1 de Abril.* O Governo Francês encomendou a uma importante fábrica da sua nacionalidade a construção da mais importante Emissora de Televisão comercial até agora realizada.
- 16 de Abril.* Mais uma vez foi concedida a participação do Estado de uma avultada importância para a construção de casas para o pessoal dos Caminhos de Ferro de Sul e Sueste.
- 1 de Maio.* Tôda a Imprensa se refere elogiosamente aos serviços explorados pelos caminhos de ferro Britânicos com os combóios rápidos de mercadorias, que já têm uma grande extensão quilométrica.
- 16 de Maio.* É publicado o decreto lei n.º 26.768 que remodela o Concelho Superior de Caminhos de Ferro.
- 1 de Junho.* Segue para Paris, afim de tomar parte no XIII Congresso Internacional Ferroviário o nosso presado director, sr. Carlos d'Ornellas, que teve na «gare» do Rossio uma afectuosa despedida por parte dos seus numerosos amigos e admiradores.
—Fôram abertas definitivamente ao público a ponte sôbre o rio Zambeze e as vias férreas que lhe dão acesso.
- 16 de Junho.* Faz amanhã 15 anos que os ilustres marinheiros portugueses, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, terminaram gloriosamente a primeira travessia aérea do Atlântico Sul.
—No próximo dia 25 é restabelecido o combóio internacional de Lisboa para Irun.
- 1 de Julho.* Os caminhos de ferro da Austrália do Sul fizeram a entrega de uma carruagem de aço inteiramente soldada, para passageiros. É a primeira carruagem dêste género construída na Austrália.
- 16 de Julho.* Encontra-se já em Lisboa de regresso do XIII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro o nosso director, sr. Conselheiro José Fernando de Souza que já assumiu as suas funções nesta «Revista» e no jornal *A Voz* que superiormente dirige desde o início da sua publicação.
- 1 de Agosto.* À média horária de 120 quilómetros à hora, atingindo contudo a máxima real de 165 quilómetros em alguns pontos do percurso da via, partem de Paris para Bruxelas e Liège uns novos combóios que,

embora de grandes velocidades, são dum conforto e segurança inexcedíveis.

- 16 de Agosto.* A pedido da Associação dos Caçadores do Sul de Portugal, a Sociedade Estoril concedeu na tarifa do transporte de cães de caça o mesmo desconto que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficando assim os caçadores com este grande benefício que há muito era sua aspiração.
- 1 de Setembro.* A C. P., concessionária da carreira Barreiro-Portimão, em camionagem, a fim de melhor servir o enorme público que utiliza este serviço, altera o horário daquela carreira, não se poupando assim aos esforços de melhorar, para bem geral, os seus múltiplos serviços.
- 16 de Setembro.* Os caminhos de ferro do Estado Hungaro põem em serviço um vagão coberto, especialmente construído para o transporte de veículos automóveis.
- 1 de Outubro.* Chega a Lisboa o novo ministro da Argentina, sr. dr. Adgardo Perez Quesada.
- 16 de Outubro.* Às madeiras de pinho vulgar, procedentes da Galiza, que transitam por Portugal em expedição directa para as outras regiões de Espanha, é aplicado no percurso da C. P. o preço que, conforme o estado em que essas madeiras se encontrem, corresponde às rubricas da classificação geral de mercadorias respeitantes à madeira de pinho nacional.
- 1 de Novembro.* Estão prestes a começar os trabalhos para a conclusão da linha de Estremoz à Estação de Portalegre, ficando assim ligada a linha de Évora com a de Leste.
- 16 de Novembro.* Parece assente a construção da linha de caminho de ferro de Tete para Maturara. Esta linha ligará depois Tete com o Caminho de Ferro Trans-Zambeziano, da Beira a Blantyre, pondo assim os depósitos de carvão de Tete em comunicação com o porto da Beira.
- 1 de Dezembro.* Por iniciativa das comissões administrativas das Câmaras Municipais de Cadaval, Lourinhã e Sobral de Monto Agraço realiza-se um banquete de homenagem ao sr. tenente-coronel Artur Lobo da Costa, ilustre Governador Civil do Distrito de Lisboa.
- 16 de Dezembro.* No programa de realizações que se vão iniciar na cidade de Lobito, com um dispêndio de três mil contos, está incluída a verba de mil e duzentos contos para a estação do caminho de ferro da referida cidade.

(Continua)

A Sociedade

"A VOZ DO OPERÁRIO"

E O 60.º ANIVERSÁRIO DO SEU JORNAL

Na noite de 11 do corrente, a Sociedade «A Voz do Operário» comemorou, com uma sessão solene, o 60.º aniversário do seu jornal.

A bela sala de espectáculos encheu-se literalmente, vendo-se, entre as famílias de operários, representantes de várias profissões liberais, que,



Raúl Esteves dos Santos

com a sua presença, quizeram testemunhar a sua simpatia por uma organização a quem o país muito deve e a um jornal que não só tem pugnado pelos legítimos interesses dos trabalhadores mas tem sido ao mesmo tempo um dos mais interessantes e úteis instrumentos de cultura popular.

Raúl Esteves dos Santos — um nome que só merece elogios e reconhecimento — fez, num valioso trabalho de investigação, a história do jornal e da sociedade, ligada, como se sabe, à história do tabaco no país.

A parte cultural da sessão foi preenchida por excelentes trechos musicais executados por um quinteto, e pela recitação de poesias pelos ilustres artistas, D. Maria Spranger, Luiz Filipe e Azevedo Moreira, e o nosso prezado colaborador Rebelo de Bettencourt.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

IV

DA IMPRENSA:

A ponte de Posterie, situada na linha de caminho de ferro de Bruxelas a Arlon, entre as estações de Arlon e Stockom, a alguns quilómetros da fronteira belgo-luxemburguesa, foi pelos ares devido a uma violenta explosão.

— Um comunicado da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro belgas anuncia que foi a explosão duma parte das minas colocadas pelas autoridades militares que provocou a destruição da Ponte de la Posterie, perto de Arion.

— As tropas soviéticas ultrapassaram o rio Niemen e foram ocupadas as localidades de Mirmir e Snow, assim como a ponte ferroviária de Baranocize.

— Começou a circular, pela primeira vez, o combóio expresso directo Berlim-Dantzig.

Só terão acesso ao combóio autoridades civis e militares. O combóio irá por Lauenburg (Pomerania) e Dantzig.

— As tropas polacas ao retirar da Silésia inundaram as minas e destruíram as vias férreas, e na região do petróleo de Jaslo obstruíram todos os poços. Quer num como noutro caso, levará muito tempo aos alemães a tirar vantagens dos territórios ocupados.

— O presidente Mosciki e sua família seguiram, em combóio especial, para Dicaz, onde habitarão, um pequeno castelo pertencente à família real romena.

— As tropas soviéticas repeliram o Exército polaco e ocuparam, no norte de Bielo, Rússia Ocidental, Slienciany, Lida, Nowogrodek, Orlia sobre o Niemen, Slonim, Wolkowysk e Jaglewitchi, na via férrea de Minsk-Brest-Litovsk.

— As tropas do exército vermelho continuaram a combater as tropas do exército polaco, ocupando Swienciany, importante centro ferroviário; Slonim; Lyda; Novogrodek; Orlia, sobre o Niemen; Wolkowski e a estação de caminho de ferro de Yaglewici, sobre a linha de Minsk a Brest-Litovsk. Todas estas localidades se encontram na zona norte. Na zona sul, as nossas tropas ocuparam: o centro ferro-viário de Sarny; Luck; Stanislawow; Halick; Krasnoe, e Butchatch.

— O importante centro de comunicações ferroviárias de Zweibrucken continua também sendo batido pela artilharia francesa, que impede ali o tráfego normal. Algumas linhas férreas foram já destruídas e incendiados numerosos vagões com material de guerra.

— Em Paris o movimento nas estações ferroviárias foi colossal, as de Leste e do Norte espediram centenas e centenas de combóios especiais com tropas e as outras não menos atarefadas deram vasão a centenas de milhares de passageiros a caminho do exílio.

— Os combóios franceses não cessam de despejar milhares de toneladas de munições na rectaguarda da linha Maginot, as quais são depois conduzidas para os depósitos subterrâneos de reserva.

— Há combates violentos na via férrea de Varsóvia a Siedlice, na qual os polacos lançaram combóios blindados contra os carros de assalto.

— As tropas soviéticas, atravessando a região pantanosa do Pripet, seguindo a via férrea, conseguiram apoderar-se de Pinsk.

— Em todas as linhas de caminho de ferro, que conduzem a Varsóvia, para o leste, vêm-se os efeitos produzidos pelas bombas dos bombardeiros alemães e dos aviões de caça que picaram sobre as tropas polacas, que batiam em retirada. Os polacos tentaram romper o cêrco e retirar. Uma só bomba, bem visada, tornou o caminho impraticável e o combóio blindado polaco descarrilou em plena marcha. O efeito dêste ataque alemão foi verdadeiramente o de uma faísca. Em vários pontos das linhas férreas para Varsóvia encontram-se bombas lançadas pelos aviadores alemães. Desta forma, os polacos não tinham possibilidade de fugir.

— Um diplomata americano afirmou ainda que não relatara senão os factos de que fôra testemunha ou que pôde verificar pessoalmente. A seguir acrescentou:

«Seidldce, de que muito se falou, é, de facto, um entroncamento ferroviário e pode ser considerado como objectivo militar. Porém, uma vez que os combóios e vagões foram destruídos, os aviadores alemães dedicaram-se a atacar a pequena cidade, até que a deixaram completamente em ruínas. Outro exemplo: As famílias do pessoal do Ministério dos Estrangeiros foram evacuadas em determinado combóio, do qual se esteve muito tempo sem notícias e que chegou a considerar-se perdido, passando a denominar-se mesmo o «Combóio Fantasma».

Quando, finalmente, chegaram notícias, soube-se que tinha sido bombardeado 72 vezes; as mulheres e crianças que nêle viajavam tiveram de se refugiar nos bosques para escapar às bombas, e cada vez que regressavam ao combóio eram perseguidas pelos aviadores a tiros de metralhadora».

— As tropas chinesas retomaram a cidade fortificada de Siu-Shiu, próximo da fronteira das províncias de Hu-nan e Kiang-Si. Assim como as recentes vitórias alcançadas pelos chineses em Kiang-Si, os actuais êxitos em Hu-nan são atribuídos à impossibilidade que têm as colunas japonesas em tomarem contacto entre si, devido à destruição de estradas e de vias férreas, e também à assistência tributada às tropas de Chang-Kai-Chek, pelos habitantes de Hu-nan, que são conhecidos pelas suas qualidades guerreiras.

— A ponte de Posterie, situada sobre o caminho de ferro de Bruxelas a Arlon, entre as estações de Arlon e Stocken, a alguns quilómetros da fronteira belga-luxemburguesa, foi pelos ares.

— Os alemães fizeram saltar a ponte de caminho de ferro entre Treve e Mets. Os destroços caíram em território do Luxemburgo e causaram prejuízos em algumas propriedades.

— Haverá um «rápido» circulando regularmente entre Roma e Viena, segundo uma comunicação oficial.

Feira no Fundão

Vão ser estabelecidos bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos, para o Fundão, por motivo da feira anual que ali se realiza no dia 20 do corrente. Os referidos bilhetes têm validade para a ida, nos dias 19 e 20, e para o regresso, em 20 e 21.

HÁ QUARENTA ANOS

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

Sêllo nos Bilhetes

É um facto desde hontem.

Por uma portaria de 4 do corrente foi posto em execução mais este ataque ás receitas das linhas ferreas do paiz.

Ficam oneradas com um imposto que vae até 10% na maior parte dos casos, as passagens em caminhos de ferro e outros meios de viação terrestre, isenta a fluvial e marítima que por vezes lhes faz concorrência.

A portaria de 4 do corrente (que publicamos hoje na *Parte Official* que, explicando diversos pontos, poz esta parte da lei em vigor onze dias depois (quando, regularmente, só podia sel-o quinze dias depois, na provincia) contém varias disposições novas, algumas até singularmente novas.

Estabelece-se que os bilhetes de ida e volta pagarão duas taxas, mas não se diz que quando o bilhete simples não paga sello tambem não deve pagar-o o de ida e volta.

Esta falta acha-se remediada pelas instrucções que as companhias distribuíram ao seu pessoal, nas quaes se explica que os bilhetes de preço inferior a 200 réis nada pagam, e os de 200 a 800 pagam 20 réis.

O artigo 4.º d'essa portaria, esse vae muito além do que a propria lei determina.

Obrigam quem toma um comboio especial a pagar o sello de quantos logares esse comboio comporta, embora parte d'esses logares vá vazio, é uma extorsão por excesso de zelo do cuidadoso redactor da portaria, que certamente passou despercebida ao intelligente ministro — bem conhecedor, na pratica, do que são caminhos de ferro — aliaz juramos que s. ex.ª não a subscreveria.

Como é sabido muitas associações, operarias especialmente; teem-se habituado nos ultimos tempos a realizar interessantes excursões nas linhas ferreas, tomando comboios completos sob sua responsabilidade e repartindo os bilhetes entre os seus associados.

E' um habito, exclusivamente portuguez, que não nos cançaremos de animar, porque é muito mais louvavel que as classes populares empreguem os seus dias de descanso em agradaveis e instructivas digressões, do que se vão encafiar nas tabernas e outros logares de perdição.

Estes comboios nunca vão completos.

Pois d'oravante, mesmo assim terão que pagar 20 ou 40 réis por logar, segundo sejam de 3.ª ou de 2.ª classé, visto que os comboios são de ida e volta.

Ora sendo, muitas vezes, a lotação de 500 e mais logares, attingirá o imposto importancia superior a 20:000 réis, o que é violentissimo e se transformará em duplo imposto, visto que será pago por logares não occupados ou bilhetes não vendidos.

A condição 8.ª é meticulosa em demasia, e em parte contrária á lei.

Bilhetes mixtos só os ha:

Na Companhia Real para os passageiros de 3.ª que, entre Lisboa-R e Entroncamento, querem aproveitar os comboios que não levam 3.ª classe. Esses bem poucos são, e o producto da differença que o thesouro aufere por esta minuciosa invenção não chegará no fim do anno para... phosphoros na phosphoreira de qualquer inspector do sello, embora este fume poucos charutos e os palitos raros tenham cabeça, como hoje succede.

Nas combinações entre as linhas de via larga e as da Povoia e Guimarães ha bilhetes mixtos, sendo:

a) 2.ª classe na via larga, com 1.ª na via estreita.

b) 3.ª classe na via larga, com 2.ª na via estreita.

Ora, pela portaria, os bilhetes a) devem pagar sello correspondente a 1.ª classe e os b) como 2.ª classe.

Mas a lei, desde a proposta do seu inventor, n'esta parte (pela qual não o felicitamos) diz, de forma bem clara, que n'essas linhas a 1.ª classe é considerada 2.ª e a 2.ª como 3.ª

De maneira que a lei joga o pau com a portaria explicativa; e deve leval-a abaixo porque é mais forte e... maior.

Tambem a portaria nada diz sobre os bilhetes combinados entre as linhas do paiz, quando nenhum dos participantes, ou um só, attingem verba sujeita ao imposto, embora o total dos dois a atinja.

Exemplo: um bilhete de 3.ª, de Gaia para Rio Tinto, custa:

Companhia Real	70 réis (isento)
Minho e Douro	70 » »
Total	140 » »

que sendo o custo do bilhete, superior a 100 réis, já paga sello.

Mas o passageiro não será tolo que o pague, quando saiba que comprando bilhete a Campanhã e d'alli a destino poupa os 10 réis.

Um do Porto a Lousado, 2.ª, quanto paga?

Porto a Trofa	390 (corresponde 10 réis)
Trofa a Lousado	70 (isento)
Total	460 réis

que ultrasassa os 400 réis, portanto quererão que pague 20 réis?

Isto nos prova que a portaria, tendo, aliás, apparencias de ser resultado de profundas cogitações, não é documento que habilite a concurso para fiscal de caminhos de ferro.

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 176, III série, de 31 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 Manuel Alves das Neves, que também usava e era conhecido por Manuel Alves Pires, guarda, reformado n.º 1:134, residente em Moscovide, falecido em 22 de Maio de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Joaquina de Jesus Neves, 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 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 que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Francisco Duarte, chefe de distrito, reformado n.º 1:394, residente em Azambuja, falecido em 11 de Maio de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Laurinda Duarte, 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 158, III série, de 10 de Julho, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

(Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por João António Pinto, chefe de distrito, reformado n.º 2:177, falecido em 18 de Maio de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Francisca do Anjo, António e Ezequiel, viúva e filhos do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim Dias, guarda na estação de Beja, contribuinte n.º 1:003, falecido em 31 de Maio de 1939, à qual se habilita, nesta data, Francisca Pires, viúva do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 170, III série, de 24 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por João da Silva, mestre de rebocadores, reformado n.º 2:185, falecido em 28 de Junho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Perpétua Torrão Silva, Francisco e João, viúva e filhos do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Francisco Barreira Júnior, carpinteiro de 1.ª classe reformado, falecido em 15 de Dezembro de 1938, à qual se habilita, nesta data, Ana Barreira, filha do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 178, III série, de 2 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Augusto António Rebêlo, empregado de 2.ª classe, reformado n.º 1:867, falecido em 4 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Augusta Magalhães Rebêlo e Aurora, viúva e filha do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Bernardino Pereira, marinheiro de 1.ª classe, contribuinte n.º 7:399, falecido em 2 de Novembro de

1938, à qual se habilitam, nesta data, Maria Fernanda Ferreira Pereira, Armindo e Maria de Lourdes, filhos do mesmo (representados por sua mãe, Júlia dos Santos Ferreira).

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 190, III série, de 16 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Miguel (1.º), faroleiro, reformado n.º 1:023, falecido em 28 de Julho de 1939, à qual se habilita, nesta data, Emília do Carmo, viúva do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Carlos Frazão, contribuinte n.º 5:843, fogueiro de locomóvel no depósito de máquinas de Beja, falecido em 3 de Junho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Ramos Frazão, Mariana, Maria Amália, Arnaldo, Almerinda e Ivone, viúva e filhos do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Joaquim dos Santos Botas, agulheiro de 1.ª classe, reformado n.º 2:140, falecido em 6 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria de Oliveira, viúva e filha, viúva, do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 202, III série, de 30 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António Guerreiro Camacho, revisor de material, reformado n.º 1:501, falecido em 11 de Abril de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria Joana e Constança de Jesus Camacho, viúva e filha do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

(Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por António de Almeida, assentador reformado, falecido em 9 de Junho de 1939, à qual se habilita, nesta data, Josefa Coelho, viúva do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 164, III série, de 17 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Júlio de Oliveira e Sousa, empregado principal reformado, falecido em 4 de Junho de 1939, à qual se habilita, nesta data, Maria de Jesus Tavares, viúva do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Ferreira, trolha de 2.ª classe, falecido em 29 de Maio de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Irene Custódia Ferreira e Fernanda da Silva Ferreira, filhas do aludido operário.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 178, III série, de 2 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 comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Amadeu de Magalhães, factor de 2.ª classe, falecido em 21 de Novembro de 1938, à qual se habilita, nesta data, Angelina Rosa de Magalhães, mãe do aludido factor.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 202, III série, de 30 de Agosto, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel António Marques, chefe de serviço, reformado, falecido em 4 de Agosto de 1939, à qual se habilita, nesta data, Cacilda Vieira Lopo Marques, viúva do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Abílio Martins, chefe de distrito, reformado, falecido em 22 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Alcina de Jesus Gonçalves e Arminda Martins Pereira, viúva e filha do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Belmiro Soares, capataz reformado, falecido em 5 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Joaquina Nogueira, Maria Madalena, Eva, José, Emídio e Maria Augusta, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por João Baptista, servente, reformado, falecido em 19 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Maria da Luz, Felisbela e Maria, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

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

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se

julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Gonçalves (1.º), capataz de manobras, reformado, falecido em 19 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Joaquina Rosa, Guiomar Rosa Gonçalves, Maria Alice Gonçalves, António Gonçalves e Manuel Gonçalves, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada pelo fogueiro reformado, do Minho e Douro, Francisco Pereira, falecido em 10 de Julho de 1939, à qual se habilitam, nesta data, Ermelinda dos Santos Neto, Maria Pereira, Florisa da Glória, Maria dos Santos Pereira e João dos Santos Pereira, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

O «Diário do Governo», n.º 168, III série, de 21 de Julho, publica o seguinte :

Previdência do Ferroviário Português

Sede: Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação dêste anúncio no *Diário do Governo*, citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 7:303, José Lucas, falecido em 16 de Junho findo.

O «Diário do Governo», n.º 170, III série, de 24 de Julho, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação dêste anúncio no *Diário do Governo*, citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 10:410, João Nunes Clemente, falecido em 7 do corrente.

O «Diário do Governo», n.º 183, III série, de 8 de Agosto, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação dêste anúncio no *Diário do Governo*, citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 637, Joaquim dos Santos Botas, falecido em 6 do corrente.

O «Diário do Governo», n.º 191, III série, de 17 de Agosto, publica o seguinte :

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da última publicação dêste anúncio no *Diário do Governo*, citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 1:165, Augusto Pires, falecido em 3 de Junho último.



LISBOA — Praça Afonso de Albuquerque