

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: Antuérpia, 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

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES

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 RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
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.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Festas Centenárias, Exposição do Mundo Português, Tôrre do Pavilhão dos Portugueses no Mundo. — A Companhia da Beira Alta em 1939, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Linhas Estrangeiras. — «O Camarão Azul». — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Ateneu Ferroviário. — Teatros e Cinemas. — Os Caminhos de Ferro através do Mundo, pelo Dr. JAMES O. GORRS. — Publicações recebidas. — Caminhos de Ferro Coloniais. — :: :: :: :: :: Imprensa.— Parte oficial :: :: :: :: ::

A Companhia da Beira Alta em 1939

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

ANALISÁMOS o relatório de 1939 da C. P. É tempo de proceder a igual estudo do da Companhia da Beira Alta, ao qual são aplicáveis as considerações genéricas por aquêlê suscitadas.

As receitas de 1939 líquidas de impostos e reembolsos somaram 11.236.038\$65 ou mais 94.092\$10 que em 1938. Os impostos somaram 1.255.309\$. A receita por quilómetro foi de 44.738\$. O aumento da receita deu-se apesar de ter findado em 30 de Setembro de 1938 o adicional de 10 0/0. As despesas atingiram 10.620.659\$ ou mais 43.404\$ que em 1938, do que resultou o produto líquido de 709.521\$, mais 50.687\$ que no ano anterior.

Pondera com razão o relatório que as receitas foram insuficientes para ocorrer às exigências da exploração apesar da compressão excessiva das despesas e do atraso no serviço das obrigações.

Lembra o relatório que a concorrência do automóvel e a guerra de Espanha ocasionaram de 1925 a 1937 uma perda de 11.319 contos, como foi demonstrado no relatório de 1937.

A guerra actual ocasiona dificuldades novas nas aquisições de carvão e certos materiais.

Por isso a exploração é forçosamente defeituosa.

A crédito da Conta de Ganhos e Perdas figura o produto líquido, encontrado no débito com 4.695\$ de serviço de títulos, 60.547\$ de perdas de câmbio, 171.855\$ de juros pagos, 22.449\$ de aplicações previstas no art. 25.º dos Estatutos ficando 440.974\$ para serviço de obrigações e trabalhos de 1.º Estabelecimento.

E todavia há que prosseguir no reforçamento das pontes.

* * *

Vejamos como se decompõem as receitas:

Passageiros — 4.007.312\$, mais 19.392\$ que em 1938;

Grande velocidade — 1.029.095\$, menos 86.767\$;

Pequena velocidade — 6.133\$, mais 179.980\$;

Receitas fóra do tráfego — 159.827\$, menos 18.513\$.

O número de passageiros por classes e as respectivas receitas foram:

Classes	1939		1938		Diferenças	
	Quantida- des	Receitas líqui- das	Quantida- des	Receitas líqui- das	Quantida- des	Receitas líqui- das
1.ª classe.	14.821	332.465\$	14.101	317.286\$	+ 720	+ 15.179\$
2.ª »	45.490	960.294\$	43.552	873.280\$	+ 1.938	+ 87.014\$
3.ª »	578.815	2.369.923\$	591.028	2.450.389\$	- 12.213	- 80.466\$
Cobranças suplementares	—	344.629\$	—	346.965\$	—	- 2.336\$
Totais.	639.126	4.007.311\$	648.681	3.987.920\$	- 9.455	+ 19.392\$

É digna de nota a diminuição de 12.000 passageiros e 80 contos na 3.ª classe.

E' também interessante a estatística do exíguo movimento internacional:

Anos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Totais
Em 1935.	2.678	6.939	—	9.617
Em 1936.	2.952	6.278	—	9.230
Em 1937.	1.145	3.563	—	4.708
Em 1938.	1.673	5.372	—	7.045
Em 1939.	2.358	7.566	1.301	10.955

O seguinte mapa permite comparar o movimento nacional com o internacional:

Classificação	1939				1938			
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total
Serviço Nacional.	12.463	37.924	577.784	628.171	12.428	38.180	590.483	641.091
» Internacional	2.358	7.566	1.031	10.955	1.673	5.372	545	7.590
Totais.	14.821	45.490	578.815	639.126	14.101	43.552	591.028	648.681

O *Sud-Express* foi restabelecido em 1 de Agosto de 1939.

Vejamos agora como se decompõe a grande velocidade.

Classificação	1939		1938		Diferenças	
	Toneladas	Importâncias	Toneladas	Importâncias	Toneladas	Importâncias
Bagagens e cães	1.320	107.066\$	1.266	94.520\$	+ 54	+ 12.546\$
Recovagens	11.888	904.507\$	12.566	1.003.720\$	— 678	— 99.213\$
Armazenagens	—	12.425\$	—	13.527\$	—	— 1.102\$
Diversos	—	5.098\$	—	4.096\$	—	+ 1.002\$
Totais.	13.208	1.029.096\$	13.832	1.115.863\$	— 624	

Houve nas bagagens o aumento de 12.565\$, mas em compensação a recovagem deu menos 99.213\$, provavelmente devido ao aproveitamento da pequena velocidade.

Eis o desdobramento da estatística de pequena velocidade:

Classificação	1939		1938		Diferenças	
	Toneladas	Importâncias	Toneladas	Importâncias	Toneladas	Importâncias
Mercadorias.	197.780	5.768.402\$	189.830	5.630.766\$	+ 7.950	+ 137.636\$
Armazenagens.	—	31.563\$	—	40.043\$	—	— 8.480\$
Diversos	—	333.981\$	—	283.158\$	—	+ 50.823\$
Totais.	197.780	6.133.946\$	189.830	5.953.966\$	+ 7.950	+ 179.180\$

O aumento de cerca de 8.000 ton., resulta da diferença entre 20.000 de aumentos e 12.000 de diminuições.

As despesas decompõem-se nas seguintes verbas:

Administração de Lisboa	312.919\$
Comité de Paris.	134.406\$
Exploração	805.767\$
Movimento e tráfego	1.967.358\$
Material e tracção	5.500.943\$
Via e obras	1.899.267\$
Total.	10.620.660\$

O coeficiente de exploração elevou-se a 0,94.

Vê-se assim quanto é precária a situação da Companhia apesar da sua económica administração e dos esforços para atrair o tráfego pela criação de multiplas paragens e pelos serviços combinados com as camionagens afluentes.

Cada vez se impõe mais o auxílio do Estado às empresas ferroviárias e a coordenação nacional dos transportes e revisão de tarifas para a crise poder ser superada.

A Caixa de Aposentações do Pessoal tem o seu capital elevado a 7.181 contos.

* * *

São sabidas as infelicidades do traçado da linha da Beira Alta, que é das de via larga a de menor rendimento quilométrico.

Em vez de sair de Coimbra, onde teria termo razoável, destacou-se da linha do Norte na Pampilhosa e afastou-se da zona do Vale do Mondego, tornando mais tarde justificável a construção da linha de Arganil.

O trôço da Pampilhosa à Figueira construído sob a obsessão de tornar êsse pôrto o natural termo da linha não contribuiu para lhe avolumar o tráfego e teve um concorrente no trôço paralelo Alfairos-Figueira. Longe das povoações da beira-serra, a sua zona tributária entre o Mondego, o Dão e o Vouga ficou estreita e sem probabilidades de tráfego intenso. O movimento internacional foi miragem a que a realidade não correspondeu.

Por isso impunha-se uma exploração económica sem horizontes esperançosos e foi essa a que a Companhia realizou, mantendo a via em bom estado e o material circulante esmeradamente conservado.

Ultimamente tem-no fabricado em excelentes condições nas suas oficinas.

Infelizmente são numerosas e importantes as pontes metálicas feitas para condições diversas de peso das locomotivas e por isso o problema da renovação ou reforçamento dos taboleiros e para a Companhia sério pesadelo.

E todavia uma linha que transporta anualmente cerca de 640.000 passageiros e de 210.000 toneladas de mercadorias em grande e pequena velocidade é um factor poderoso e indispensável da economia regional. Há pois que olhar por ela de modo que possa desempenhar cabalmente a sua importante função.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

A Inglaterra e o seu esforço

O sr. general Freitas Soares, numa das suas interessantes crónicas militares, para «O Comércio do Porto», ao examinar as forças de que dispõe a Inglaterra em sua defesa, traz a opinião dum alemão — Graf C. E. Pückler, expressa nos seguintes termos: A potência da Grã-Bretanha repousa sobre dois fundamentos: a força militar e a riqueza da sua economia.

Ninguém ignora que a sua força militar aumentou, poderosamente, nestes últimos anos, e que, no que respeita ao valor da sua economia, ela não declinou também. Por outro lado, sob o ponto de vista agrícola, os ingleses têm encaminhado a sua atenção para o problema da auto-suficiência.

O ilustre cronista de «O Comércio do Porto» termina as suas considerações com este comentário:

«A Grã-Bretanha é ainda a nação mais rica do mundo e é uma grande potência militar; mas por detrás da sua riqueza e da sua potência militar está a política externa, que é quem há-de decidir sobre o emprego destes factores da sua potência.»

É por isso que a par da preparação intensiva e admirável da sua poderosa máquina de guerra, a Grã-Bretanha continua a desenvolver, talvez como nunca, uma extraordinária actividade diplomática. Não é para admirar. O vasto império da Inglaterra abrange a quarta parte da superfície do globo.

Fabrica de papel

DIZEM os jornais que a Espanha aflita com falta de papel está lançando mão de todos os meios para conseguir fabricá-lo. Em Valência começou a ser aproveitada a palha de arroz para a fabricação do importante producto que, segundo consta, dará um grande impulso à indústria nacional.

Um jornal da Alemanha, a propósito do novo sistema do emprego da celulose extraída da rama da batata para o fabrico de papel, diz que todas as experiências empreendidas nesse sentido datam de há pouco tempo. As extraordinárias condições climáticas do ano transacto não consentem que se anuncie já acerca do assunto uma conclusão definitiva. A guerra tem influido consideravelmente no impulso dado à cultura dos campos de batata. Por outro lado o Outono demasiadamente húmido e o inverno rigoroso provocaram também sérios efeitos. Calcula-se contudo que regularmente um campo de batatas com um hectare de extensão produza cerca de uma tonelada de rama de batata; na Turingia chegaram alguns hectares a produzir 1.600 quilogramas. Em conjunto poderá a Alemanha portanto obter

3 milhões de toneladas. Estes números não dizem respeito à rama verde mas sim depois de seca, isto é, quando apenas conserva 15 a 16 % de humidade.

* * *

Acêrca do grande êxito que está obtendo na Alemanha o novo processo de fabrico de papel de rama da batata e do aparacimento da revista económica «O Plano Quadrienal» já impressa naquele papel, diz a «Frankfurter Zeitung» que a primeira vez que no Reich surgiu uma publicação impressa naquelas folhas de «papel-solanum», como foram denominadas, foi em Agosto de 1939. Tratava-se de uma revista política e regional da Turingia. Seguidamente, o Chefe do Estado Alemão, por ocasião do seu aniversário natalício, recebeu a oferta de uma caixa de papel de cartas e uma caixa de cartões, fabricados também com o mesmo papel-solanum. Logo de início se reconheceu que a impressão sobre esse papel era de molde a satisfazer os mais exigentes.

As eleições administrativas

PELO Ministério do Interior vai ser publicado um diploma ordenando que as eleições dos corpos administrativos, que este ano deviam realizar-se, sejam adiadas para 1941, pelo facto de não estar concluída a redacção definitiva do novo Código Administrativo. Assim até que as eleições se façam, manter-se-á o mandato dos vogais dos referidos corpos administrativos.

Enquanto não for publicado o novo Código, a exclusão do lugar, a declaração da perda do mandato e bem assim a substituição dos vogais eleitos, quer dos corpos administrativos, quer dos conselhos provinciais, municipais e paroquiais, são da exclusiva competência do titular da pasta do Interior.

A resistência do ferro

O enviado especial do Jornal «Universul» diz que o facto de resistir a tantas centenas de anos, o ferro empregue na Idade-Média, constitue um verdadeiro milagre, para o qual agora se tenta encontrar uma explicação. Dentro desse plano, a Sociedade de Pesquisas das Fábricas de Aço Reunidas e principalmente a sua delegação em Düsseldorf, decidiu empreender a análise de algumas peças de ferro da Catedral de Colónia, que contam entre 200 a 600 anos de existência. Deste modo se pretendia descobrir não só o processo de fabricação, como também, pela análise de composição, as características que permitiriam a descoberta do mistério desta excepcional resistência. Devido a tais pesquisas chegou-se à conclusão de que as peças de ferro da Catedral de Colónia teriam sido forjadas pelo processo «Rennfeuer», cuja voga data do ano de 1450. A boa conservação das peças de ferro que foram objecto de análise é todavia atribuída à lenta formação de camadas protectoras de ferrugem muito espessas, em contacto com o ar outrora bastante puro.

A quem pertence o «récord»

DURANTE seis anos o «récord» absoluto de velocidade, pertenceu ao piloto italiano Cap. Agello, que atingiu os 709,2 quilómetros à hora. Em 30 de Março de 1939, foi este «récord» ultrapassado pelo alemão Dieterle, que alcançou com um avião de caça He 112 U a insignificância de 746,7 quilómetros à hora. Pouco depois o Cap. de aviação Wandel, também alemão, estabeleceu um novo «récord» absoluto de 755,11 quilómetros à hora, com um aparelho Me 109 R, êxito que até agora ninguém ultrapassou. Para que se possa fazer uma pálida ideia do que significa essa velocidade bastará dizer-se que equivale a um deslocamento de 210 metros por segundo.

Esta notícia é fornecida pela Agência Alemã de Informações.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA

O Boletim Cultural de Informações querendo fazer a propaganda dos caminhos de ferro alemães diz no seu n.º 29, de Agosto, a propósito das novas carruagens metálicas estreadas em Portugal, o seguinte:

A inauguração em Portugal das novas carruagens metálicas, nas viagens Lisboa-Pôrto, constituiu um acontecimento digno de menção. O conforto, a velocidade e a segurança são qualidades características daqueles salões volantes, de que o público presentemente poderá dispôr nas suas viagens para o norte.

Os caminhos de ferro alemães, tal como a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, planearam melhorar consideravelmente o seu material nos próximos anos. Claro é que os números sobre que êstes planos assentam não têm relação possível. Mas ninguém poderá esquecer que a Alemanha conta hoje cerca de 100 milhões de habitantes. De 1940 a 1941, serão postas em circulação, naquele país, duas mil carruagens novas, em que foram introduzidos os mais recentes conhecimentos técnicos, ensinados pela prática. Estas carruagens, devido à sua forma aerodinâmica, não exigem um tão grande potencial mecânico como até agora tem sido necessário. Em virtude destas modificações, apresentam elas duas apreciáveis qualidades principais: 1) Considerável redução no peso; 2) Aumento da segurança dos passageiros. Com as carruagens portuguesas também a grande velocidade é devida à redução do peso e não a um maior potencial de maquinismo. Na reta de Albergaria atingiram elas 132 quilómetros à hora.

Nas novas carruagens alemãs foram suprimidos todos os cantos e ângulos da parte externa, afim de que oferecessem ao vento, durante a deslocação, uma superfície absolutamente plana. As experiências que têm sido efectuadas demonstram que se deve evitar, durante o andamento, que o ar fortemente impellido pela deslocação penetre nos compartimentos. O «chassis» das carruagens, com as respectivas rodas, é resguardado por um «avental», tal como acontece nos vagões dos antigos combóios rápidos, para evitar o atrito que o turbilhão dos ventos ali provocaria. A redução no peso de cada carruagem é importantíssima. Nas carruagens antigas tinha já sido feita uma ligeira redução, devido à substituição do sistema de aquecimento que passou a ser eléctrico e ainda as outras modificações de somenos valor. Esta redução, a que se pode chamar ligeira, orçou apesar disso por 8 toneladas. E assim as carruagens de 48 toneladas, passaram

a pesar somente 40, e agora, depois das profundas modificações que sofreu a técnica da sua construção, pesam elas unicamente 28 toneladas. Conseguiu-se portanto que mais de 40 % do peso tivesse sido reduzido.

BRASIL

Por iniciativa do Presidente da República, que o prometeu quando da sua recente visita a Goyaz, a cidade de Goiania, capital daquele Estado, vai ser ligada à rede geral ferroviária do país.

O assunto está a ser estudado pelas repartições competentes. A linha terá, entre outros, o papel importante no transporte de minérios.

ESPAÑA

As dificuldades na importação de gasolina obriga a certas restrições no seu consumo e contribui para estabelecer uma nova modalidade no transporte ferroviário. Conforme já se havia previsto, foram já suprimidos os serviços de estrada paralelos aos caminhos de ferro e certamente dentro em pouco os transportes por estrada diminuirão até que tenham de limitar-se a fazer serviços de pequenas distâncias e a realizar apenas transportes complementares de «terminus» de linhas. E a dar-se êste facto veremos de novo os caminhos de ferro de posse do monopólio de transportes terrestres, ou seja obrigados a desempenhar condignamente tal função, de interesse transcendente para a economia do país.

As condições, porém, não serão, certamente, as mesmas dos anos anteriores à perca do Monopólio, porquanto há já reconhecida insuficiência de capacidade de transportes da rede nacional, devem juntar-se as muitas perturbações produzidas pela Cruzada Espanhola, as grandes perdas de material e as dificuldades em obter materiais necessários à conservação das vias.

Para interesse da Nação, os serviços de transporte ferroviário continuam a exigir de todos e especialmente do seu pessoal o máximo esforço, e isto apesar da medida provisória adoptada pelo Governo que, para completar as reservas de carvão nos depósitos, destinou ao abastecimento dos caminhos de ferro 40 % da produção total da hulha.

"O CAMARÃO AZUL"

No típico Bairro Comercial da Grande Exposição de Belém, inaugurou-se um interessante «retiro» de tipo popular mas de ambiente moderno e que conta já numerosa clientela: o «Camarão Azul», recanto agradável onde os visitantes encontrarão excelentes aperitivos os melhores refrigerantes, mariscos fresquíssimos e deliciosos vinhos.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXIII

DA IMPRENSA:

Foram dirigidas várias salvas de bombas de altos explosivos contra o cais ferroviário, em Schoenberg, principal entroncamento que fica perto do distrito de Charlottenburo.

— No ataque contra o aeroporto de Tempelhof foi lançada uma salva de bombas sobre a parte Norte do aeródromo, assim como contra as vias de caminho de ferro que lhe ficam próximas.

— Foi bombardeada a fábrica de alumínio em Lauta, onde foram provocados grandes incêndios. Foram atacadas vias de comunicação ferroviária nesta região, em vários pontos e nas cercanias de Dresden, onde foi atingido um comboio de mantimentos.

— Unidades da Real Fôrça Aérea atacaram o sistema de comunicações ferroviárias em Ehrang, Hamm, Mannheim e Osnabruck.

— Os alemães destruíram as instalações ferroviárias de Dover e de Folkestone.

— Novos focos de incêndio se juntaram, nos objectivos de importância militar, aos que já existiam, junto do Tâmis, a Sueste de Hyde Park e

nas imediações do caminho de ferro de Kensington. Na zona Dover-Folkestone-Ashford, foram destruídas numerosas instalações ferroviárias.

— Em França prevê-se a reconstrução de 2.500 pontes e de 1.000 outras obras importantes, bem como de numerosas vias navegáveis e a reparação de linhas férreas, telegráficas e telefónicas. Estas obras importarão em 5.500 milhões de francos.

— O entroncamento ferroviário que fica a Leste da central eléctrica ocidental de Berlim foi bombardeado.

— Foram bombardeadas as comunicações ferroviárias no Norte da Alemanha e vários aeródromos.

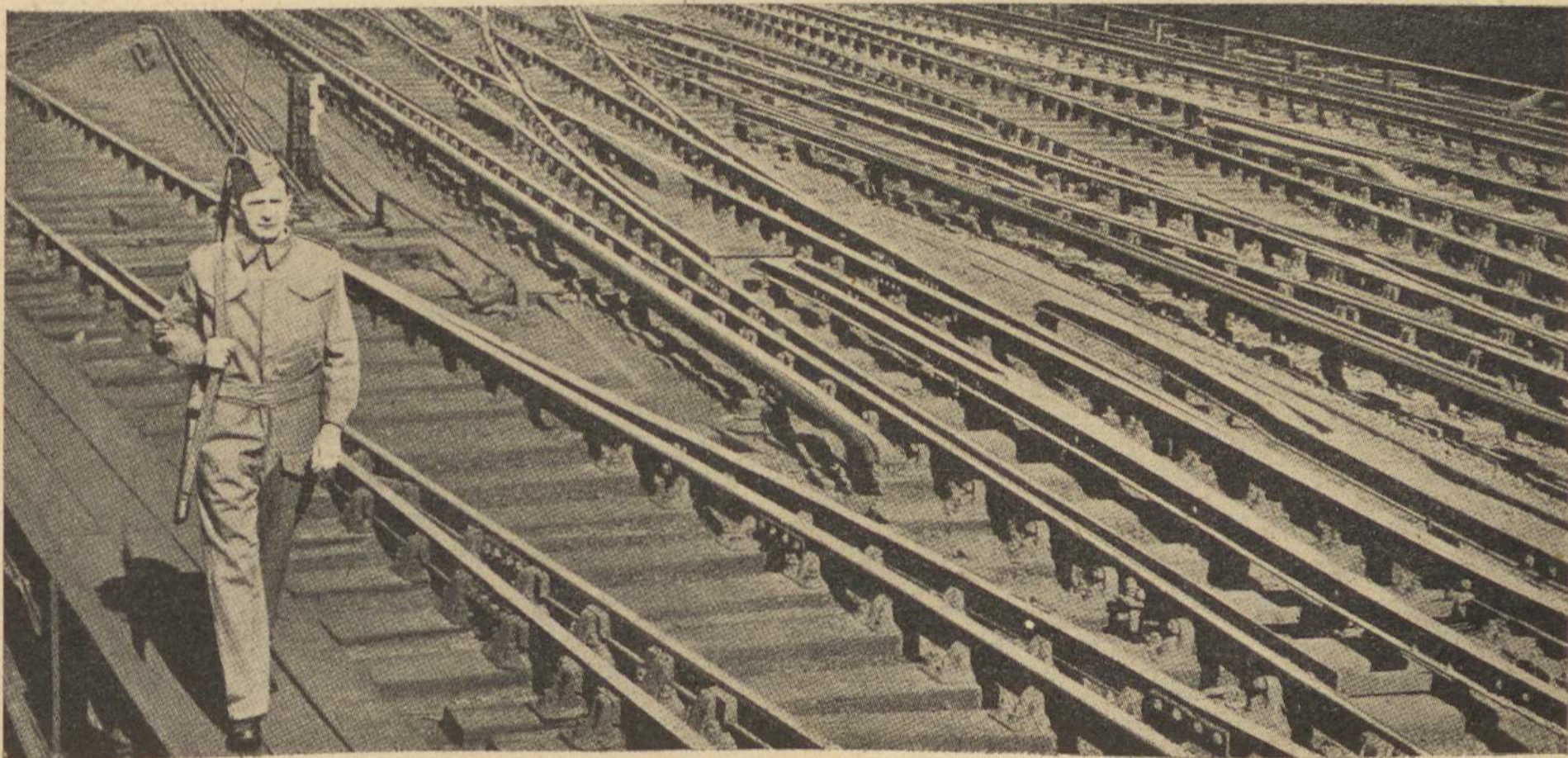
— No Sudão anglo-egípcio, aviões italianos bombardearam acampamentos e carros blindados em Ponta Butana, e as estações ferroviárias de El Hagiz e de Aroma, destruindo vagões carregados.

— Sabe-se que, além de determinadas posições fixas de artilharia, funcionam entre Calais e Boulogne baterias móveis, que se deslocam sobre linhas férreas construídas para esse fim e que vão entroncar no sistema ferroviário entre aquelas duas cidades.

— Formações da R. A. F. concentraram os seus ataques contra ligações de caminhos de ferro alemães, onde foram atingidos em cheio o entroncamento de Hamburgo e a principal estação de Hannover.

— Foram atacadas linhas e estações ferroviárias e aeródromos alemães, bem como os portos de onde pode partir a invasão.

— As vias e cais ferroviários de Munster, Hamm, Colónia e Mannerheim foram objecto de ataques. As explosões que se registaram em Colónia duraram dez minutos.



Um soldado da Guarda Nacional Britânica, em serviço de vigilância às linhas férreas

ATENEU FERROVIÁRIO

Este prestimoso organismo de feição cultural, que marca, entre as agremiações similares, um lugar de seguro destaque, não descarta dos seus interesses associativos e, numa constante afirmação da actividade bem dirigida que a si próprio se impoz, prossegue magistralmente na notável obra associativa em que está integrada, desenvolvendo-se com justo equilíbrio nos diversos aspectos da função recreativa e de ordem cultural que a caracteriza.

Não cabem, nestas resumidas linhas, apreciações de molde a realçar a acção da referida colectividade que, desde o seu início e a par da incontestável dedicação dos seus dirigentes, só triunfos conta no seu activo, para gáudio de todos os devotados componentestres do considerado Ateneu Ferroviário.

Assim, prosseguindo, com evidente acêrto, na série de passeios, que, com o aplauso da digna direcção da C. P., vem organizando, já há anos, realizou, no dia 15 do passado mês, um magnífico passeio fluvial no Tejo, o qual decorreu, como era de antever, no meio de um ambiente ordeiro, cor-deal, simpático mesmo e de absoluta confraternização.

Por gentil cedência da C. P. serviu de transporte para os excursionistas o magnífico vapor «*Traz-os-Montes*», que liga Lisboa com a margem Sul, para serviço do tráfego da Linha do Sul e Sueste.

Efectuou-se o embarque na ponte do Terreiro do Paço e às 10,20 seguiu, engalanado, com rumo à barra, levando a bordo umas centenas de pessoas, alegres, divertidas e contentes não só pelo passeio que se lhes antevia agradável, como também pela feliz organização do mesmo, pois não fôra esquecida a circunstância de conduzirem a bordo grupos musicais para que os circunstantes pudessem dançar durante o percurso.

Chegado o «*Traz-os-Montes*» à foz do Tejo, voltou de rumo, nas alturas de Oeiras, e, sereno como num quieto e imenso lago, foi singrando rio acima até alcançar o sítio da Azambuja, atingindo mesmo um ponto pitoresco, mas de difícil acesso na vala grande, onde se ficou uns momentos parado e à vista dum desmantelado casarão — conhecido pelo nome da Estação Velha — na margem esquerda, que atesta ainda o local onde outrora era o ponto *terminus* da carreira fluvial de Lisboa à Azambuja, quando os comboios eram desconhecidos em Portugal.

O regresso, que decorreu no mesmo ambiente de franca cordealidade e de idêntica alegria, deveras comunicativa e respeitadora, serviu para igualmente confirmar a capacidade sociável de todos os componentes do Ateneu, firmando-lhe mais ainda os créditos de gente ordeira, alegre e considerada.

Durante o passeio o grupo cénico do Ateneu Ferroviário,

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

MARIA VITÓRIA — 20,50 e 25 — «Bailarico».
APOLO — 20,45 e 25 — «Toma lá cerejas!».

CINEMAS

EDEN — 21,50 — «Fui uma aventureira».
POLITEAMA — Filmes de grande agrado.
TIVOLI — Estupendos programas.
SÃO LUIZ — Filmes de categoria.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
ODÉON — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — Programas de grande classe.
TRINDADE — Extraordinárias sessões cinematográficas.
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
PARIS — Filmes excelentes.
OLIMPIA — Desde as 14,50 — Sessões contínuas.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
CINEMA ROSSIO — Programas variados.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — R. Bartolomeu Dias.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

dirigido pela ilustre artista D. Enita Correia e tendo como prestigioso elemento, entre outros, D. Maria de Lemos, deliciou os excursionistas com a audição de agradáveis números de canto e recitações, não desmerecendo também gerais aplausos os componentes do «Rádio Peninsular» que gentilmente cooperaram nesta simpática festa e onde se incluiu, em *charge* perfeita, de bem observado efeito, o Sr. Vieira — funcionário da C. P. que se apresentou com farta dose de graça castiça dum cómico-perfeito-sério-burlesco.

Seria ingratidão não citar os nomes dos principais organizadores do interessante passeio, à frente dos quais está o nosso presado amigo Sr. Mário de Sousa Diniz, Presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário e como valorosos elementos os Srs. Jacinto de Almeida, Raúl de Magalhães, Matos e Ferreira Martins, os dois últimos incansáveis nas improvisadas funções de vendedor e distribuidor da saborosa caldeirada que a bordo foi preparada e vendida a preço deveras módico.

O digno presidente da mesa da Assembleia Geral e funcionário superior da C. P., Sr. Félix Perneco e sua esposa honraram com a sua presença a bordo este encantador passeio.

Bem haja a Direcção da C. P. em proteger de maneira tão desinteressada os esforços dignos de louvor, que o Ateneu Ferroviário vem desenvolvendo para uma melhor aproximação entre a numerosa e bemquista família ferroviária.

OS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DO MUNDO

Viagem à volta das grandes linhas férreas internacionais

Pelo Dr. JAMES O GORRS

I

A CONQUISTA DO TRANSIBERIANO

FRIEDRICHSTRASSE, a gare silesiana de Sten-tseh, depois Varsóvia, Negoreloje, Moscovo, Mandchuli, — dez dias de combóio até entrarmos na Mandchuria. À medida que nos afastamos da Europa as distâncias entre as estações vão-se tornando progressivamente maiores: os minutos que as separavam no percurso até à Rússia europeia, contam-se depois por horas. Pouco a pouco, as cidades afastam-se intervaladas por dias inteiros de trajecto. Cansa os nervos dum latino, — mas o jornalista não esquece um momento, para cumprir o melhor que pode os deveres da sua profissão, que é na paciência, que tempera a inevitável obrigação de se adaptar à índole de todas as raças, ao panorama particular de todos os costumes, ao clima espiritual de todos os povos. Habitua-nos assim aos grandes espaços. Suavisam esta monotonia áspera os mil pormenores que a observação recolhe da curiosidade — e umas horas de cachimbo.

A paciência e a pertinácia da alma humana tomam espantosas configurações no nosso cérebro quando pensamos nos formidáveis recursos que ambas puzeram à prova para levar a cabo a construção da mais gigantesca linha ferroviária do globo — fabulosa serpente que se estira do velho mundo da Europa à milenária Ásia, cujo continente desempenha um papel tão importante na história da humanidade.

Passa-se no Oriente um drama de que são protagonistas a China, a Rússia e a Mandchúria, quasi

transformada numa província japonesa. Há uma luta tremenda de idealismos? Uma batalha sem tréguas — de domínio e de independência, pela liberdade duma geração democrática ou pela expansão dum império imperialista? Há um choque brutal entre dois povos que pertencem, — apesar de remotas influências em tal herança étnica, — quasi à mesma

raça? Há uma civilização de tipo europeu na Ásia amarela que tenta absorver uma legendária e tradicionalista China, anarquizada pelo bolchevismo eslavo? Há tudo isto, mas assim como o fulcro duma guerra que começou a destruir a Europa se pode procurar na luta pela conquista do petróleo, também a espinha dorsal do conflito asiático se deve ir buscar à luta pela conquista

do transiberiano. O maior dos caminhos de ferro do mundo é o nervo-motor da tragédia do Oriente. Não se trata dum conflito local que possa deixar indiferente a Europa. As suas repercussões podem ser enormes. Já sabemos como a guerra influe na vida económica dos povos — mesmo os neutrais que se encontram demasiado longe dos países beligerantes.

Quando viajamos, dias infindáveis, a um canto duma carruagem que atravessa uma inexpressiva vastidão onde as paisagens não variam, preenche-se o tempo reflectindo nestes problemas — tão grandes como a extensão do território que o combóio percorre. Impossível lêr jornais, um livro sequer. A alfândega russa de Negoreloje priva-nos deste entretenimento, guardando avaramente toda a espécie de publicações — periódicos, revistas, mesmo obras literárias — que só nos permite lêr quando passamos a longínqua fronteira chinesa. A travessia da Sibéria decorre na mais melancólica das monotonias...

Até Moscovo o combóio leva poucos passagei-



A estação de Mandchouli entre a Rússia e a China, à chegada do Transiberiano

ros. Através das janelas do comprido corredor dois americanos contemplam a serenidade da planície. O céu é dum cinzento triste. Há qualquer coisa de sinistro na expressão silenciosa da planura sob a sombria imensidade dêsse céu onde não sorri vestígio de luz, como se o sol tivesse adoecido. Os arredores de Moscovo surgem na bruma. Descortinam-se os primeiros bairros da cidade, como que envolvidos num nevoeiro fantástico.

Saímos na gare Alexandre onde o combóio se demora algumas horas. A capital russa oferece-se à curiosidade do jornalista com as suas ruas movimentadas por autóbus e tranways. Do automóvel de que nos servimos para esta visita rápida, observamos filas de homens e de mulheres deante dos estabelecimentos onde se vão fornecer de calçado, pão ou água-ardente. A *vodka* deixou de ser um vício para ser uma necessidade.

Certos prédios têm uma côr dura de tijolo — janelas herméticas, que parecem nunca se abriram; nas taboetas dos botequins, as letras exóticas parecem bailar num estranho «sabbat» de lendas terroristas; embrulhados em capotes de pele, uns velhos, chupam os seus cachimbos numa das praças onde se ergue um monumento — que é um verdadeiro cartaz de propaganda política.

As cabeleiras loiras dêstes homens que dir-se-iam figuras arrancadas a alguma estampa moscovita do tempo de Nicolau, as suas barbas tolstoianas, o seu ar profético de vagabundos de Gorki, tudo isto grita no nosso espírito, no momento de instantâneo fotográfico em que lhe lançamos um olhar: a eterna fatalidade, a submissão indolente, o desdém de altivez, a inconsciência rude, quasi viscosa da alma russa — mistura de crueldade e orgulho tártaro com preguiça moral eslava. Volto à estação com oito *kozecks* gastos e um apetite devorador capaz de transformar as salchichas alemãs — preciosas no preço como artigos de luxo quasi inacessíveis — no melhor dos «caviars». Se me perguntassem onde principia a Ásia, naquele momento não hesitaria em responder: «Na gare do Norte de Moscovo».

Porquê? Responde-lhe a multidão que se vê entrar e sair todo o dia da estação. Êste vai-vení dá-nos uma larga visão profundamente asiática que nos faz pressentir a Mongólia, a Mandchúria e tôda a China... Estamos a dois passos dêsse mundo estranho cuja pulsação lateja na velocidade do transiberiano.

A partir de Moscovo as carruagens enchem-se. Funcionários de entrepostos, delegados e inspectores, agentes que o governo soviético envia ao Extremo Oriente. Os meus companheiros de carruagem são um camarada do «Der Welt Spiegel», um negociante búlgaro que se dirige a Shanghai e um italiano pálido e fransino de óculos de tartaruga — o professor Calabresi. O correspondente do jor-

nal alemão fala-nos das suas aventuras, da sua vida eriçada de perigos e de audácias, das suas impressões de reporter do Mar Negro, das suas viagens pela Austrália e Américas.

Durante dias inteiros o combóio desliza através a planície siberiana. Vem-nos à memória o «Miguel Stragoff», de Júlio Verne; a estranha aventura do correio do Tzar caberia em meia dúzia de páginas se a sua missão tivesse sido facilitada por um transiberiano que faz duzentos quilómetros horários... Lá fora, a neve cai suavemente, embranquecendo tudo, poeirando duma finíssima farinha as árvores, as casas, os campos. Dois homens com grossos casacos de pele de cabra, as cabeças resguardadas por gorros forrados de pêlo, colocam grades de cada lado da linha férrea para a proteger da neve. Calculo mentalmente quanto tempo seria necessário a dois homens para ladear com estas barragens os 7.500 quilómetros de linha férrea: trezentos anos, a oito horas por dia...

— Se na Rússia houvesse desocupados, o problema do desemprego estava resolvido — diz-me o jornalista alemão, acendendo no meu cachimbo o seu cigarro loiro como se estivesse recostado numa daquelas poltronas vermelhas do «Café Bauer» em Unter den Linden. Os viajantes russos que encontramos no corredor, compram de vez em quando jornais. Uma rapariga cujos olhos azuis na brancura quasi imaterial dum rosto romanticamente emoldurado por uma cabeleira loira fora de moda, me lembram os de certas figuras de mulheres, pintadas pela pena magistral de Tourgeneff, — traduz-me as últimas notícias que são também transmitidas pela rádio de Moscovo. Á maneira que as estações se sucedem com a rapidez com que um hábil prestidigitador embaralha as cartas das suas prodigiosas habilidades, vamos tomando conhecimento da luta que se trava entre russos e chineses ao longo das últimas léguas do transiberiano. O professor Calabresi está mais pálido... De facto até onde podemos ir? Onde ficamos, onde a mão do destino cortará o galope frenético e metálico dum combóio que talvez não chegue ao seu destino? Em Swerdlowsk sabemos que o general Ma foi morto em combate; em Tjuinen noticia-se que os japoneses atacam as tropas sino-russas; em Vordseten Udinsk o rádio comunica que os chineses reorganizam o seu exército para retomarem Tsitsikar.

Chegamos a Omsk. O professor italiano abandona-nos. Prefere ficar. Aguardará duas semanas para regressar no combóio que o reconduzirá a Moscovo... Mais calmo que um inglês, o correspondente alemão entretém-se a fazer conjecturas:

— Esta complexa questão da Mandchúria não se resolve tão facilmente como nós os europeus costumamos resolver os... assuntos mais difíceis. Chineses e japoneses bater-se-ão com entusiasmo...

— Até que as tempestades de neve e os grandes

frios comecem a tornar insuportáveis as operações — interrompe o búlgaro.

Os russos que viajam no comboio mostram pouco entusiasmo pelo progresso japonês. Evocam a neutralidade da Rússia e é com arrogância que falam do grande porto oriental de Vladisvostok onde os soviets instalaram importantes bases navais e aéreas. Sem o porto de Vladisvostok tornar-se-ia extremamente difícil o desenvolvimento da Sibéria. E sem o transiberiano o que seria de Vladisvostok?

Ao céu cinzento da Rússia sucede-se o claro céu asiático. O sol é um poema d'ouro sobre o verde tumultuoso da floresta siberiana. E nessa confusão de opulentos arvoredos há um optimismo luminoso...

Revestidos de pele de urso, olham-nos com curiosidade alguns mongóis que parecem admirados dos europeus não morrerem de frio... O comboio retomou lentamente a marcha após uma curta paragem. Os mongóis conduzem os trenós que deslizam na neve, ao longo da via férrea, como a tentar vencer a velocidade que o comboio pouco a pouco adquire. Ladram à entrada das míseras choupanas cães esmagriçados de pernas enormes. São nessas choupanas que a gente primitiva do «deserto de neve» se refugia nas noites glaciais do inverno sem fim... Nas grandes «gares» a propaganda do famoso plano quinquenal mostra-nos grandes cartazes com estatísticas onde os números vermelhos saltam à vista. O comboio segue agora veloz como o vento. São curtos os dias, intermináveis as noites. Estamos próximos de Irkoustk — a dois dias do teatro das operações sino-japonesas.

* * *

É com um atraso de seis horas que o transiberiano chega a Mandchouli, onde se demora toda a tarde. São duas horas. O comboio só retomará a marcha às sete da noite. Cada passageiro russo é objecto dum «contrôle» particularmente minucioso: verifica-se com o maior cuidado a sua bagagem, os soldados inspeccionam tudo, sob o olhar severo dum oficial que por vezes interroga os passageiros. Um ou outro que lhe parece suspeito é revistado. Os estrangeiros são tratados com uma delicadeza um tanto fria... As malas são abertas na «gare». Examinam-se cuidadosamente as máquinas fotográficas dos passageiros. Como passar estas longas horas de espera? Visitando Mandchouli, para o que é necessário, visto que se trata de estrangeiros em percurso, uma autorização especial. A pequena cidade parece adormecida num silêncio letal...

Tem uma história curiosa, a nova capital da Mandchúria. Deve a sua origem ao Caminho de Ferro do Oeste-Chinês que os russos começaram a construir no princípio deste século. Desenvolveu-se rapidamente e tornou-se um posto de fronteira importante. Algumas construções, este ou aquele

edifício, denotam a imitação do estilo europeu, e na enorme «gare», formidáveis instalações: um grande bufete, secções telefónicas e telegráficas, armazéns alfandegários, filas de moradias onde vivem os empregados superiores dos caminhos de ferro. Quando da revolução russa Mandchouli, seriamente ameaçada, representou importante papel. Depois a luta entre russos e chineses que deixou vestígios: cercam a cidade os fossos das trincheiras e há casas demolidas pelo canhão, e ainda por reconstruir. Foram os próprios chineses que provocaram estas destruições para que os russos ao entrarem na cidade só encontrassem ruínas. É aqui que vivem, num estranho conjunto, russos brancos e russos vermelhos... Em estreito contacto encontramos mongóis, japoneses e chineses, como que indiferentes à guerra. As residências dos vermelhos erguem-se a Este da via férrea; as dos russos brancos a Oeste; o bairro japonês fica um pouco afastado e os chineses e os mongóis habitam nas ruas que o circundam. Vêm com os seus «joneys» oferecer peles ou mantas de lã, que trocam por sal, peixe ou chá. É o povo nómada, a gente da «estepe», de rostos encarquilhados pelo frio, olhos pequenos mas perscrutadores. Roçam por eles chineses que ostentam uma certa elegância nos seus trajes, as mãos cruzadas sobre o peito como velhos mandarins. No Hotel Nikitin saboreamos algumas chávenas de chá, ouvindo uma grafonola que roufenha antigos discos europeus. Fazemos a nós próprios esta pergunta: onde estão os soldados japoneses e chineses? Dir-se-ia que não estão em guerra duas nações. O ambiente tranquilo está em absoluta contradição com aquilo que entendemos por um grande conflito entre dois povos...

É já noite cerrada — sete horas prefixas no gigantesco relógio da estação — quando o comboio se põe em andamento. Um vento gélido assobia pelas frinças das janelas. Entro no «wagon-lit». Brilham luzes ao longe, através das vidraças embaciadas pela neve que começou a cair. E julgando que vou, sem dúvida, sonhar com bandidos e massacres, preparo-me para dormir. O transiberiano segue impassível e apressado o destino de Kharbine...

(Continua)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

Publicações recebidas

**Companhia do Caminho de Ferro de Benguela —
Relatório e Contas, relativo ao ano de 1939**

Recebemos o Relatório e Contas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, relativo ao 36.º exercício, isto é, ao ano 1939.

Extraímos o seguinte:

No apuramento líquido da exploração, em relação ao ano de 1938, houve uma baixa de 2.100 contos.

Nas receitas há um aumento de 40.285 contos; sendo as despesas superiores em 1939, pois atingiram 32.212 contos, cifra esta, nunca atingida.

O tráfego de passageiros deu a receita de 3.178.815.60.

As mercadorias transportadas em grande velocidade renderam 1.388.128\$08, sendo 619.310\$26 por 628.068 quilos de bagagem; 555.212\$95 por 2.362.898 quilos de mercadorias; 179.157\$41 por 1.525.381 quilos de carruagens e gado; 34.447\$46 por diversos.

O tráfego em pequena velocidade rendeu 32.656.996\$78 sendo 14.876.049\$44 por 44.341.638 quilos de mercadorias; 286.733\$27 por 830.026 quilos de carruagens e gado; 183.642\$29 por 67.392.125 quilos de transportes de serviço; 10.937.576\$85 por 42.465.428 quilos de minério; 5.614.987\$44 por 29.569.145 quilos de tráfego internacional; e 758.007\$49 variado.

Revista dos Industriais de Panificação

Com um número único, associou-se às Comemorações Centenárias a Cooperativa dos Industriais de Panificação. Este número apresenta uma colaboração técnica e bom aspecto gráfico.

**Separatas das «Memórias», Classe de Letras,
Tombo III, do Comandante Quirino da Fonseca**

Pela Academia das Ciências de Lisboa foram editadas as obras póstumas do Comandante Quirino da Fonseca, que são «O conhecimento das línguas africanas e orientais, auxiliando a expansão do Império Português» e «Particularidade da antiga cartografia portuguesa atribuída a cartógrafos estrangeiros».

Die Gutenbergstadt 1440-1940

Dos Caminhos de Ferro Alemães recebemos um interessante trabalho sobre o V Centenário da Arte de Imprimir, obra curiosa e artisticamente realizada. Agradecemos os exemplares oferecidos.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foi publicado, officiosamente, na colónia de Angola, um novo regulamento geral de transportes, com as tarifas gerais unificadas, para ser adoptado em todos os caminhos de ferro do Estado.

— Para os Caminhos de Ferro de Mossamedes foram nomeados para prestarem serviço na Missão de Estudos e Construção do mesmo Caminho de Ferro os engenheiros srs. Albino da Silva Aroso (chefe da Missão), Renato de Sousa Paz, Joaquim Gomes, António José Garcia de Miranda Guedes e Evaristo da Silva; topógrafo António de Mesquita Castro Cabrita; condutor José Joaquim Jorge de Lino; desenhadores Eduardo Simão e Fernandes Marques da Silva; escriptorário Paulo da Silva Mateus, e apontador Amilcar Barca.

MOÇAMBIQUE

Foi aberto à exploração o trôço da linha de Manjacaze do quilómetro 0 ao quilómetro 28, da rede de Inhambane, pertencente ao Caminho de Ferro de Moçambique.

Imprensa

«PORTUGAL, MADEIRA E AÇORES»

Com o seu número de 8 do corrente entrou em novo ano de publicação o quinzenário «Portugal, Madeira e Açores», que se publica em Lisboa e tem sido, durante mais de meio século, um dos mais esforçados e honestos defensores dos interesses das nossas Ilhas Adjacentes.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» deve a «Portugal, Madeira e Açores» repetidas e inequívocas provas de elegante camaradagem. Não podíamos, portanto, deixar de registar com alegria o seu novo aniversário e de endereçar à sua distinta directora, D. Adelaide Bettencourt Pereira e aos seus colaboradores os nossos cordiais cumprimentos de felicitações.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 204, II série, de 2 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 26 do mês findo:

Salazar da Conceição Ferreira Palma, fiscal de 1.ª classe do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Lourenço Pereira Taveira, fiscal contratado — idem, idem, idem.

Por portaria de 22 de Agosto, anotada pelo Tribunal de Contas em 26:

Emílio Barbosa Estácio, terceiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — desligado do serviço para efeitos de reforma, a contar de 14 do corrente, data em que foi julgado incapaz do serviço pela junta médica. (Não são devidos emolumentos).

Por despacho de 28 do mesmo mês:

Fernando Araújo Alegria, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se declara que se mantém como definitiva a lista publicada no «Diário do Governo» n.º 187, 2.ª série, de 13 do corrente, dos candidatos admitidos provisoriamente ao concurso a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 130, 2.ª série, de 6 de Junho findo.

O «Diário do Governo», n.º 206, II série, de 4 de Setembro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 22 de Agosto, o aditamento à classificação geral de mercadorias reduzindo de 10 para 7 toneladas a carga mínima de vagão completo ou pagando como tal das rubricas «Cobertores», «Mantas (cobertores)», e «Mantas de viagem», conforme projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome de todas as empresas ferroviárias do País.

Por portaria de 22 de Agosto, visada pelo Tribunal de Contas em 28, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 23.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

DA RÉDE DO SUL E SUESTE

Francisco Valério, chefe de 2.ª classe — 544\$89.
Manuel Florêncio (1.º), condutor de 1.ª classe — 642\$45.
Isidoro Mendes, maquinista de 2.ª classe — 734\$85.

DA RÉDE DO MINHO E DOURO

Luiz Alves da Costa, maquinista de 1.ª classe — 960\$24.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo», n.º 206, II série, de 4 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja ampliado por mais cento e oitenta dias, a contar de 25 de Julho do ano corrente, o prazo a que se refere a portaria de 14 de Dezembro de 1939, já prorrogado pela de 2 de Maio do ano corrente, para a firma Sanfer, Limitada, apresentar o projecto definitivo de uma linha férrea funicular entre a vila de Sintra e o Parque da Pena.

Por despacho de 30 de Agosto:

Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Raúl Guedes de Matos, desenhador de 2.ª classe, idem — idem, idem.

Raúl Mesnier de Ponsard, idem—idem vinte e oito dias.

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 5 de Setembro, publica o seguinte:

Por contrato de 16 de Julho findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações e visado pelo Tribunal de Contas em 30 de Agosto findo:

Egas de Fontes Pereira de Melo Monteiro de Barros, engenheiro civil — nomeado, mediante concurso documental, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Ceral, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com osso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Dirija-se à

Praça do Chile, 14—LISBOA

ENTREGA AO DOMICILIO

Telefone: 4 9 0 0 2

decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 209, II série, de 7 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 2 do corrente:

Júlio José dos Santos, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Henrique de Albuquerque Ramos, adjunto de inspecção de exportação — idem, idem, idem.

Alberto Pereira Lima, idem — idem, idem, idem.

Alfredo Moreira do Amaral, condutor de exploração — idem, idem, idem.

Por despacho de 3 do corrente:

Francisco José Nobre Biscaia, segundo official do quadro permanente — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 215, II série, de 14 de Setembro, publica o seguinte:

De harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos candidatos aprovados no concurso para o preenchimento de lugares de escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral:

1.º, Beatriz Herculano Amado Trindade Horta; 2.º, João Mesquita da Cunha; 3.º, Preciosa Piedade Madureira de Oliveira Teixeira; 4.º, Max Pereira Fernandes; 5.º, Maria Luíza Nunes; 6.º, Manuel João Sá Alcântara; 7.º, José António da Gama Barata; 8.º, Artur Vieira Filipe; 9.º, Maria Carolina Canha Boleia; 10.º, Agílio da Silva e Sousa Castilho; 11.º, Aníbal José da Cruz; 12.º, José Diogo Guerreiro Júnior; 13.º, Lucette Alves Veloso Gomes de Barros; 14.º, Joaquim Francisco Lemos Pereira; 15.º, António Pereira Rodrigues; 16.º, Manuel Vidal de Almeida Lima; 17.º, Maria Bertini da Cruz Ventura; 18.º, Joaquim Francisco Matos Gomes; 19.º, Carlos Costa Cabral; 20.º, António Maria Janeiro; 21.º, Alberto Lamas Gomes Coelho Duarte Silva; 22.º, José Barbosa Miranda Vasconcelos; 23.º, Noémia Jesus Rodrigues; 24.º, João Lopes Hernândes; 25.º, Alberto Monteiro; 26.º, Joaquim Francisco Dias Patacho; 27.º, Joaquim Luiz Vieira Júnior; 28.º, Joaquim Maria Galvão Júnior; 29.º, Álvaro Reis Passos; 30.º, Mário Campos Aguiar; 31.º, Manuel Viegas Farinha; 32.º, Maria Júlia Moraes Ribas; 33.º, José Luiz Marques Cabrito, e 34.º, António Ribeiro Alves.

Estas classificações são válidas pelo espaço de dois anos, a contar da publicação da presente lista no «Diário do Governo», nos termos do artigo 3.º do citado decreto n.º 27:236.

O «Diário do Governo», n.º 216, II série, de 16 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 10 do corrente:

Caetano Augusto de Matos, segundo official do quadro permanente — concedidos seis dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Por despacho ministerial de 13 do corrente:

António Eduardo Botelho de Moraes Sarmiento, engenheiro electrotécnico de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — concedida autorização para se ausentar para o estrangeiro, pelo espaço de oito dias, durante o período da licença graciosa que lhe foi concedida por despacho inserto no «Diário do Governo» n.º 198, 2.ª série, de 26 de Agosto findo.

O «Diário do Governo», n.º 217, II série, de 17 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 11 do corrente:

José Gromwell Camossa Pinto, engenheiro chefe da Repartição dos Serviços Gerais — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

António Moreno Lagarto Júnior, fiscal de exploração e via e obras de 1.ª classe — idem de vinte e um dias, idem.

Por despacho de 12 do corrente:

Eugénio Marques, fiscal de exploração e via e obras de 1.ª classe — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 227, II série, de 28 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 23 do corrente:

Jacinto Duarte, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Códigos: A. B. C. 5.^a e 6.^a Ed.
Ribeiro

Telefone: 27086
Telegramas: MARAIVA

Guerreiro Galla

L'ÉCLAIR ET FRANCO-PORTUGAIS-RÉUNIS
(NOMES REGISTADOS)

AGÊNCIA DE TRANSPORTES MARÍTIMOS E TERRESTRES
DESPACHOS, TRANSITOS, SEGUROS, EMBALAGENS

RUA DA MADALENA, 171 (Largo do Caldas) — LISBOA

SERVIÇOS REGULARES DE GRUPAGENS ENTRE:

França, Inglaterra, Bélgica, Alemanha, Itália,
Suíça, Espanha, América do Norte e Portugal

Vagões intermudáveis directos entre
FRANÇA e PORTUGAL e vice-versa

AGENTES EM:

Paris / Lyon / Marselha / Bordeus / Lon-
dres / Liverpool / Bruxelas / Anvers / Ba-
sileia / Zurich / Génova / Milão / Florença
/ Nápoles / Hamburgo / Rotterdam / New
York / Madrid / Barcelona / Irun / Va-
lência de Alcântara / Badajoz e em todas as
principais cidades e portos de mar importantes

AGENTE DO TRÁFEGO INTERNACIONAL DA COMPANHIA DOS CAMI-
NHOS DE FERRO PORTUGUESES / AGENTE COMERCIAL DA COMPA-
NHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA
/ AGENTE COMERCIAL DA SOCIEDADE ESTORIL

AGÊNCIA NO PORTO: 5, RUA DA FÁBRICA

A MILITAR E POLICIAL

OFICINA DE BONÉS E ARTIGOS MILITARES

DE

JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA JÚNIOR

Pede aos Ex.^{mas} Chefes das estações, e mais pessoal, que não mandem fazer os seus bonés sem primeiro verem os nossos preços e os feitos executados nesta casa, que são do que melhor se fabrica e os mais baratos. Também agradece aos Srs. Carregadores, Guardas, Agulheiros, etc., que visitem esta casa, onde existe um grande sortido de bonés, pois não comprem mais barato noutra parte.

F O R N E C E D O R D A C . P .

Rua da Palma, 42-1.º — LISBOA — Telef. 2 9455

A MOBILADORA NOVIDADE
DE**ALBINO MARQUES**

COM

OFICINA DE MARCENARIA

ENCARREGA-SE DA CONSTRUÇÃO DE
TODOS OS TRABALHOS DE MOBILIÁRIO

VENDA DE MOBILIAS COMPLETAS E MÓVEIS SOLTOS

2-A, Rua de Entre Campos, 2-B — Telefone 4 8305 — LISBOA

Telefone 58-261

Telegramas: UNITRAPOS

União de Trapos e Desperdícios, L.^{da}

GERENTE

MANUEL NEVES MARTINS

SEDE E ARMAZÉNS:

AZINHAGA DA FONTE, 17

(A CARNIDE)

LISBOA**SOCIEDADE UNIÃO DOS****VENDEDORES DE CEBO, L.^{da}**

Fábrica: Estrada das Amoreiras, 17, 23 — LISBOA

TELEFONE 4 1647

Depósito: Rua Arco Marquês Alegrete, 71 — LISBOA

TELEFONE 2 7836

FORNECEDORA DA C. P.FÁBRICA DE SIRGUEIRIA
E PASSAMANARIA**RIBEIRO & CRUZ, L.^{da}**

Executam toda a espécie de trabalhos da sua especialidade, tais como: Franjas, Cordões, Borlas, Embrasses, Galões, Requifes, Suspensões de Candieiros, Cordões para Abat-jour, etc.

Calçadinha do Tejolo, 58 (Porta 13) — LISBOA — Telef. 2 5089

Telefones 2 8166 das 9 às 19 horas
4 7531 das 19 em diante**JOSÉ JORGE**

Rua da Verónica, 16 (a Santa Clara) — LISBOA

**COMPRA
E VENDE**

Sucatas de Ferro, Metal, Cobre, Bronze, Chumbo, Zinco, Alumínio; Automóveis e Camiões para desmanchar; Solda fina e para massarico; Máquinas e ferramentas, bem como todos os artigos que digam respeito a este género de comércio, em qualquer quantidade :: :: :: :: :: :: ::

JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA, L.^{da}FÁBRICA DE BONÉS E TODA A QUALIDADE
DE

ARTIGOS PRÓPRIOS PARA FARDAMENTOS

LISBOA — Rua da Mouraria, 48 — Telefone 2 7467

Bonés, emblemas, galões, botões e todos os artigos próprios para os fardamentos de pessoal superior e jornaleiro dos CAMINHOS DE FERRO, bem como de todas as corporações que usem fardamento tanto militar como civil.

CUSTÓDIO J. ASSUNÇÃO

COM

SERRALHERIA MECANICA E CIVIL

Fabricante de moldes diversos para Garrafas, Frascos, Copos, Sabonetes e todas as ferramentas para vidragem. Moldes para a Indústria Cerâmica — Única Casa Especializada no País

22, TRAVESSA DOS MASTROS, 24 — TELEFONE 6 2647

(AO CONDE BARÃO)

L I S B O A

**ARQUITETOS, ENGENHEIROS,
CONSTRUTORES E DESENHADORES**

Reproduções de desenhos (mariones), Papeis vegetais, cenográficos e heliográficos. Tela, fitas de debruar. Lápis Carvão, Minas, etc.

ANTÓNIO ALVES — L. BIBLIOTECA PÚBLICA, 13
TELEFONE 27.420 — LISBOA



O Chefe do Estado recebe os cumprimentos do Duque de Kent, que representou a nossa velha Aliada nas festas do Duplo Centenário