GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

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

SUMÁRIO

Vista parcial de Lisboa: No alto o antigo Castelo de S. Jorge. — Notas soltas, por X. — Os Caminhos de Ferro da C. P. em 1935, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Ateneu Ferroviário. — O que todos devem saber. — General Raul Esteves, por C. O. — O Caminho de Ferro na Exposição Imperial da África do Sul. — A mudança da hora. — Monumentos portugueses. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Viagens e Transportes. — Importação em Itália de pirites de ferro. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Parte oficial. — Linhas estrangeiras. — Os grandes inventos, por PLÍNIO BANHOS. — Crónicas da quinzena, por SOEIRO DA COSTA. — As actuais linhas aéreas inter-continentais. — Crónicas de Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS. — Há quarenta anos, por L. MENDONÇA E COSTA.

1936

ANO XLVIII — 1 DE OUTUBRO — NÚMERO 1171

VISTA PARCIAL DE LISBOA — No alto o antigo Castelo de S. Jorge

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR
L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES
Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO
OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES

EDITOR
FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES
General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL 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
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES
Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .		30$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .		1.00
ESPANHA	(») ps.as	35.00
FRANÇA	(») fr.os	100
ÁFRICA	(») . .	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
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

NOTAS SOLTAS

Por X

COISAS GRAVES E COISAS... PARA RIR...

Foi necessário que o mundo andasse às cabriolas para que nos déssemos a assistir a uma transmudação de direitos que além de nos envergonhar no século que grassa, dispõe mal os que não conseguem a golpes de inteligência e de aturado estudo, o que outros — mercê da lassidão de costumes — veiu permitindo enriqueçam — com a faculdade que têm de fazer do tôrto direito... etc.

Isto, positivamente amachuca, origina o fenecimento no entusiasmo para as coisas em que o cérebro tem particular atenção, pois que nos mercados, feiras, estabelecimentos e fábricas — na maior parte das vezes — com minima ou nenhuma cultura — se consegue o que, em largos anos de aturado estudo e labôr, e rasgada inteligência, dificilmente se obtem.

E isto é a expressão da verdade.

Dois conheci eu, *entre tantos que existem*, que 60 vezes milionários, não sabiam lêr, nem escrever, e instados por mim a que aprendessem ao menos a fazer o seu nome, me disseram sôbre o seu critério utilitário e simplista:

«Nada — que a roda pode desandar».

¿¡ E tantos talentos a finar-se e a sofrer as duras e revoltantes torturas de não poder fazer conhecer as formosas perolas do seu privilegiado talento?!...

De todos os lados tudo se aposta em convertê-los nuns autênticos mártires!

É, — supunhamos, — uma obra a público a expensas do autor: — a casa impressora — que logo de entrada torna quási proíbitiva a publicação; seguidamente o editor que pela venda lhe leva uma comprometedora percentagem e depois o público que copia, empresta, etc.

Tudo isto aniquila o homem de talento.

— Há dias deram-se uns bailes ao ar livre; — apareceram em grande número comerciantes, sapateiros, homens de talho, etc.

E de mistura os valores mentais que não abancavam, enquanto os outros comiam à tripa fôrra, bebiam, dançavam, gosavam a vida, sem preccupações, certos de que tais gastos, em tão lauto banquete, seriam bem cobertos pelo respeitável, mas infeliz consumidor.

Dentre os assistentes — um consumidor, prevendo o encargo que lhe traria tão regalado banquete para os que tem sempre facilidade em se governar, teve êste desabafo para outro consumidor: «Prevendo isto, — já me abasteci com a antecedência de 3 dias».

Tableaux...

(Continúa na pág. 000)

OS CAMINHOS DE FERRO DA C. P. EM 1935

(Conclusão)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

NOS artigos anteriores vimos as variações das receitas e despesas nas linhas exploradas pela C. P. e frisámos a a gravidade da situação, que demanda rasgadas providências.

Vejamos os resultados gerais da exploração em 1935.

As receitas elevaram-se a 246.728 contos, menos 9.513 que em 1934; as despesas somaram 216.937, menos 2.790. A receita líquida atingiu 29.791 contos, menos 6.723 que em 1935, apezar da compressão enérgica de despêsas efectuadas nos últimos anos, por vezes com adiamento de trabalhos que em rigor não conviria ser adiados.

Contando com as receitas fóra do tráfego, os resultados pouco variam, pois a receita líquida foi de 28.980 contos, ou menos 6.494 que no ano anterior.

Os coeficientes de exploração subiram um pouco em 1935, tendo sido de 0,8703 em 1935 a média geral contra 0,8575 em 1904.

Os coeficientes foram os seguintes:

	1934	1935
Antiga rede da C. P. . .	0,8044	0,8227
Antigas linhas do Estado .	0,9617	0,9873

Em situação talreduziram-se, como é obvio, às despesas do primeiro estabelecimento, que tinha somado apenas 1094 contos em 1934 e desceram ainda a 787. A diminuição, que foi de 306 contos, deu-se principalmente em mobílias, utensilios e ferramentas — 542 contos. Gastaram-se pois mais 63 contos em construções e mais 172 em material circulante.

* * *

As receitas das Caixas de reforma e pensões, que tinham sido de 870 contos em 1934, desceram para 824 em 1935.

A Caixa de socorros teve 385 contos de receitas e 892 de encargos. O deficit de 506 contos recaiu sôbre as antigas Caixas.

A companhia contribuiu para a Caixa com 2.725 contos em 1935 ou mais 32 que em 1934.

Os lucros dos Armazens de Víveres subiram a 388 contos, mais 59 que em 1934,

As receitas totais das Caixas subiram a 5.494 contos e os encargos a 3.036, havendo pois o saldo de 2.438.

* * *

Vejamos agora como se liquidou o exercício, em que houve o saldo credor da exploração de 29.236 na rêde própria da Companhia.

As despesas com material circulante, mobílias, ferramentas e novas construções absorveram 2.088 contos.

Os encargos da linha de Vendas Novas somaram 1.220 contos.

A insuficiência das linhas de Lousã, Serpins e Tomar somaram 1.046 contos.

As contribuïções para as Caixas ascenderam a 2.500 contos.

Os encargos das obrigações absorveram 22.376 contos.

Houve pois apenas um saldo de exercício de 7.676$43.

A antiga rêde do Estado teve sómente 1.059 contos de saldo de exploração.

Os encargos de obrigações, a verba para renovação de material, deficit de Caixa, renda fixa e outras verbas somam 9.371 contos.

Houve pois o deficit, a repartir, de 8.312.

* * *

Infelizmente a diminuicão de receitas continua, de modo que a situação se torne insustentável.

Para combater a concorrência da estrada são necessárias melhorias de serviço que demandam aquisições de material. A conservação

de linhas tem que ser feita com o devido esmero, traduzido por despesas inadiáveis.

O problema deve ser encarado pelo Estado com critério largo e judicioso.

Trata-se de um importantíszimo serviço público, prestado mediante a utilisação de uma parte importantíssima de domínio público constituida em boa parte à custa das empresas.

No artigo de 1 de Agosto último versei o problema na sua generalidade.

Mais uma vez me insurgi contra o êrro inadmissível de encarar o problema dos caminhos de ferro como o de empreendimentos meramente industriais, que tem de ocorrer com as receitas próprias aos encargos e são condenados à falência e ao abandono se o não conseguem.

Não é êsse critério aplicado aos edifícios públicos, aos serviços de instrução e assistência, aos correios e telégrafos, às estradas, aos portos.

Não se lhes exige que as receitas próprias igualem os encargos para se deverem manter. Unicamente se lhes pregunta se correspondem a uma necessidade social de satisfação imprescindível. Aproveitam-se-lhes, como é natural, os rendimentos próprios, mas se são inferiores aos encargos, o Estado toma sôbre si a diferença.

O mesmo deve suceder com os caminhos de ferro. Desde que são úteis e necessários à economia nacional, devem-se construir e manter em exploração, incumbindo ao Estado tomar sôbre si os encargos financeiros que não caibam nas receitas próprias, encargos que diminuirão consideravelmente após a amortisação dos capitais invertidos nos caminhos de ferro.

Dizer ás empresas: «mantenham as línhas em exploracão regular e satisfactória; melhorem-nas, ou, se não podem, resignem-se à falência e ao descalabro de exploração. Abandonem-se as linhas, levantem-se os carris e considere-se o caminho de ferro definitivamente suplantado e vitoriosamente substituido pelo automóvel» seria verdadeiro crime de lesa nação.

Não faltam espíritos acanhados e sectários, que encaram o problêma com essa visão asselvajada e menospresam a função insubstituível do caminho de ferro.

O problema tem que ser resolvido a sério e sem delongas.

A política de braços cruzados perante a crise que se agrava é inadmissível e não quere decerto segui-la o actual ministro, ferroviário distinto, conhecedor do assunto em todas as suas particularidades. Têm os seus orgãos consultivos, que por lei deve ser chamados à colaboração, sem esperar que se chegue a uma situação catastrófica, altamente prejudicial para a economia nacional.

ATENEU FERROVIÁRIO

Realizou-se a assembléa geral ordinária para eleição dos corpos gerentes, cujo resultado foi o seguinte: Assembléa geral — Alfredo Júlio dos Santo, Feliciano Pereira Barral, Amadeu Cândido Deniz de Barros, António Alves da Silva, Antero Gonçalves Ribeiro e Carlos de Mendanha. Direcção — António Luís Arrabaça, Bernardino Luís Coelho, Domingos Tomás Piteira, José Júlio Ferreira, Mário Augusto Martins de Oliveira, Pedro da Conceição Peres Sebes e Raúl de Sena Magalhães, Conselho Fiscal — Gabriel Vitor Berard, Pedro Cardoso de Oliveira Matos e Delfim de Lemos. Comissão consultiva e de recursos — Para uma vaga: Reginaldo Camoesas, Carlos Gouveia Cohen e António Gomes da Silva. Para outra vaga: Agostinho Rosa, Júlio Cesar Amaro e Lutero Seixas. Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Heitor de Vilhena.

O que todos devem saber

RELAÇÕES POSTAIS COM A ESPANHA

Todo o serviço de correspondências ordinárias e registadas para Espanha se encontra normalmente restabelecido, por intermédio da fronteira portuguesa, para as seguintes províncias:

Alava, Badajoz, Burgos, Cáceres, Cadiz, Cordoba, Coruña, Granada, Guipuscoa, Huelva, Huesca, Leon, Logroño, Lugo, Navarra, Orense Oviedo, Palência, Pontevedra, Salamanca, Santander, Segovia, Sevilha, Soria, Teruel, Valladolid, Biscaia, Zamora e Saragoça.

As expedições para as províncias de *Albacete, Alicante, Ameria, Avila, Barcelona, Castellon de la Plana, Ciudad Real, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Jaen, Lerida, Madrid, Málaga, Murcia, Tarragona, Toledo e Valência,* realizando-se por via marítima até França, aproveitam das escalas de paquetes estranjeiros pelo pôrto de Lisboa.

General RAUL ESTEVES

POR escolha, o antigo Comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro vai ser promovido ao alto pôsto de General de Engenharia. Poucas figuras há que egualam o Sr. Comandante Raul Esteves pelo relêvo moral do seu carácter, pela sua serena energia de chefe militar, e pela sua figura heroica de soldado.

Foi o homem que durante muitos anos comandou em Lisboa com energia hábil e intrépida de militar uma unidade briosa, chamada a unidade da *Élite* que era então o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro. Ali se conservou durante muitos anos — desde 1915, quando capitão — tendo acompanhado sempre a sua evolução desde Batalhão até Regimento, dedicando sempre uma ternura especial e uma afeição aos seus oficiais, sargentos, cabos e soldados.

General Raul Esteves

O Sr. Comandante Esteves não é uma pessoa vulgar, é um oficial distinto e patrióta que se tem sacrificado pela sua Pátria trabalhando sempre com dedicação em tôdas as conjuras de paz e de guerra.

Pode assentar-se os olhos no seu exemplo, porque o único intuïto do bravo Comandante foi o prestígio do seu país.

Os louros que cabem ao antigo R. S. C. F. foram pela sua bôca distribuídos pelos seus oficiais cooperadores e por todos os seus subordinados.

«O soldado português — disse o bravo comandante — é um explendido elemento para a constituïção de boas tropas e, nos soldados de Sapadores de Caminhos de Ferro, criou-se um espírito de corpo bastante alevantado que nunca desfalece nem mesmo nas circunstâncias mais graves».

Todo êste conjunto justifica bem a tradicional divisa do Regimento: *Sempre Fixe*.

Deve-se ao sr. Raul Esteves a glória que adquiriu o seu antigo regimento pela sua fé de português e pelo seu espírito militar, conseguindo que uma unidade cheia de prestígio se cobrisse de louros, ficando marcados os seus feitos a letras de oiro nas páginas da História Militar Portuguesa. O sr. Comandante Raul Esteves que vai sair general não é apenas uma pessoa que dentro da sua antiga unidade tenha prestado relevantes serviços militares, é também uma pessoa que tem o seu nome vincado pelos importantes serviços prestados ao nosso país. Estimado por quantos reconhecem as suas qualidades, o futuro General Raul Esteves recebeu agora — em hora feliz — o triunfo da sua brilhante carreira militar.

C. O.

Transcrevemos algumas notas biográficas do ilustre oficial, a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta o seu cartão de cumprimentos.

O sr. general Raul Esteves nasceu em 8 de Dezembro de 1878, na freguezia de Santa Izabel, filho do falecido general Augusto Sotero Esteves e de D. Maria Brígida de Azevedo Neto Esteves.

Alistou-se como voluntário no regimento de Cavalaria 4, sendo incorporado em 28 de Setembro de 1897. Em 1 de Novembro de 1903, sendo 1.º sargento cadete da Companhia de alunos da Escola do Exército, foi promovido a alferes.

Teve na Escola Politécnica os 6 prémios em tôdas as cadeiras de matemática.

Na Escola do Exército, alcançou prémios pecuniários em 1900-1901, em 1901-1902 (no 3.º ano do curso de Engenharia militar) e (de 80.000 reis) no 4.º ano do mesmo curso em 1902-1903, terminando êste curso com a alta classificação de 15,2 valores.

Foi colocado como alferes, em 1903, no Regimento de Engenharia e promovido a tenente em 1904.

Exerceu o cargo de professor do curso elementar de construções em várias épocas, desde 1905 a 1909.

Foi encarregado da aquisição no estranjeiro de material para mais duas secções da Companhia de Telegrafistas do Regimento de Engenharia, em 1909.

Em 1910, foi nomeado vogal da Comissão de reorganisação do Exército, entrando nesse mesmo ano no Estado Maior de Engenharia.

Em 1911, foi nomeado adjunto da inspecção do serviço militar de caminhos de ferro e promovido a capitão, sendo depois nomeado vogal da Comissão encarregada de remodelar o regulamento para a promoção aos postos inferiores do Exército.

Em 1915, foi colocado na 5.ª Companhia do Regimento de Sapadores Mineiros e nomeado adjunto da inspecção do serviço militar de caminhos de ferro e, depois, nomeado comandante da Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Em 1916 exerceu o cargo de director da Escola preparatória de oficiais milicianos de caminhos de ferro.

Em 1917, em 11 de Maio, embarcou para França, com o Batalhão.

Em 1918 foi promovido a Major por D. de 16 de Fevereiro para o Estado Maior de Engenharia.

Em 1 de Maio de 1919, regressou a Portugal.

Em 1919, foi promovido a tenente coronel para o grupo de Caminhos de Ferro, sendo nomeado comandante do Batalhão nesse mesmo ano.

Em 1920, foi nomeado director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Em 1924, foi nomeado para a comissão encarregada de apresentar as bases para a reorganisação dos serviços técnicos da arma de Engenharia.

Em 1925, foi colocado no Estado-Maior de Engenharia e nomeado chefe da 1.ª Repartição da Inspecção Geral das Fortificações e Obras Militares.

Em 1926, foi nomeado vogal da comissão técnica de Pioneiros e comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, onde seguidamente passou a Comandante Interino, sendo nêsse mesmo ano, em 25 de Setembro, promovido a Coronel passando a Comandante do Regimento de S. C. F., e nomeado Administrador Adjunto Militar dos Caminhos de Ferro do Estado.

Em 1927, Administrativo Geral Militar.

Em 1928, foi nomeado para a comissão encarregada de estudar os diferentes diplomas orgânicos do Exército.

Em 1929, foi nomeado vogal da comissão técnica da arma de Engenharia, Inspector Interino das Tropas de Comunicação, acomulando com as funções de Comandante de Regimento.

Em 1932 foi aprovado nas provas especiais de aptidão para o pôsto imediato, sendo-lhe aplicável desde Agosto a designação de coronel tirocinado.

Em 1933, Inspector das Tropas de Comunicação.

Em 1934, Vogal de juri para avaliar as provas especiais de aptidão para a promoção ao posto de major dos capitãis de Engenharia.

Em 1935, Inspector Interino das Tropas de Comunicação, acomulando com as funções de Inspector interino das Tropas e Serviço de Pioneiro, Vogal de juri para avaliar as provas especiais de aptidão para a promoção a major dos capitãis de Engenharia.

No desempenho de tôdas estas funções, o sr. comandante Raul Esteves houve-se sempre de forma brilhante.

O reconhecimento do Estado pelos altíssimos serviços prestados pelo ilustre oficial, pelo zêlo notável, grande dedicação, comprovada competência, ilustração invulgar, patriotismo acendrado, por êle revelados no exercício das funções de que tem sido incumbido, constam da sua fôlha brilhante de serviços, em muitos louvores alguns dos quais vamos apontar:

Louvado por se haver distinguido na regência do curso elementar de construção, na organização da secção de telegrafistas de campanha mobilizada, pela elaboração dum regulamento provisório para a instrução do Regimento de Engenharia, por haver sido julgada digna de especial consideração a conferência que realizou sôbre fortificação na defesa do país, pela correcção exemplar com que o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro se apresentou na formatura a seguir ao seu desembarque no regresso de França, por, no C. E. P. ter comandado desde o início êsse Batalhão, pela maneira por que superiormente orientou a instrução dos recrutas, duas vezes por serviços relevantes prestados durante as greves como comandante do Batalhão, pela forma como dirigiu os serviços prestados pelo Batalhão nos transportes referentes à comemoração nacional aos soldados desconhecidos mortos na Grande Guerra, pela forma como desempenhou o cargo de director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

A atestar o valor excepcional do então coronel Raul Esteves como *oficial de élite* — designação que lhe é dada num dos louvores — e a forma brilhante por que se tem desempenhado das funções de que tem sido incumbido, há a acrescentar a êsses louvores muitas outras distinções honoríficas com que os governos de Portugal e os das nações estranjeiras lhe têm testemunhado a consideração em que o têm.

Em 1905, Cruz de 4.ª classe da Águia Vermelha da Alemanha.

Em 1907, Oficial da antiga, nobilíssima e esclarecida ordem de S. Tiago, de mérito científico, literário e artístico.

Em 1908, louvado por se haver distinguido pelo seu notável zêlo, e muita dedicação na regência do curso elementar de construção da escola regimental do R. de Engenharia.

Em 1909, Louvado pelo muito zêlo, dedicação e superior critério que manifestou na organização da secção de telegrafistas da Companhia mobilizada e na direcção dos trabalhos cuja execução foi confiada à mesma secção, louvado pelo inexcedível zêlo e superior ilustração de que deu evidentes provas desempenhando-se da comissão de que foi encarregado, «elaboração de mui regulamento provisório para a instrução do Regimento de Engenharia», trabalho que demandando não só um aturado estudo, mas vastos conhecimentos, por isso que é um fundamentado na racional aplicação ao nosso meio do que há de mais aproveitável nos exércitos estranjeiros; foi como urgia num diminuto espaço de tempo.

Louvado por haver sido julgada digna de especial consideração a conferência que realizou sob o título «A fortificação na defesa do país» no período de instrução de 907-908 tendo produzido trabalho de reconhecido mérito científico-militar concorrendo dessa fórma para o desenvolvimento da instrução profissional do exército.

Em 1911, Medalha Militar de prata de classe de bons serviços.

Louvado pelo muito zêlo, inteligência e dedicação que manifestou durante os exercícios das acções mobilizadas da companhia de telegrafistas de campanha que tiveram logar no mês findo.

Louvado pela muita competência revelada nos trabalhos apresentados e pela dedicação e interesse com que procurou levar a cabo a sua missão como vogal da comissão nomeada para apresentar um projecto de reorganisação do exército.

Em 1918, a medalha militar de prata da classe de comportamento exemplar.

Em 1919, a medalha comemorativa, com a legenda *França 1917--1918*.

Em 1920, Louvado pela correcção exemplar, porte militar com que o batalhão de Sapadores de caminhos de que é comandante se apresentou na formatura a seguir ao seu desembarque de regresso de França.

Agraciado por Sua Magestade o Rei de Inglaterra com a mercê *Distinguished Service Order*.

Comendados da Ordem de Cristo.

Louvado por no C. E. P. ter comandado desde o início do B. S C. F., fazendo sentir aos seus subordinados a sua acção disciplinadora e exemplo de dedicação pelo serviço orientando todos os trabalhos com reconhecida competência, sendo o citado batalhão a unidada portuguesa que com mais persistência e assiduidade cooperou na zona de guerra onde prestou notáveis e assinalados serviços em circunstâncias por vezes difíceis e arriscadas.

Agraciado pelo Govêrno da República Francesa com a «Croix de Guerre avec palma».

Medalha de ouro da classe de bons serviços.

Medalha da Vitória.

Louvado pelo muito zêlo, cuidado e competência desenvolvidos na instrução das praças de engenharia.

Louvado pela maneira criteriosa, como superiormente orientou a instrução de recrutas.

Em 1921, grau de Oficial de Ordem de Torre e Espada de valor, lealdade e mérito, por ter comandado com especial distinção o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro durante tôda a permanência dessa unidade em França, mantendo nela sempre um elevado moral e um espírito de corpo fora do vulgar e conseguindo que êsse batalhão, pelo seu pôsto irrepreensível e pela disciplina e proficiência que constantemente manifestou, gozasse sempre de melhor reputação entre os comandos aliados.

Distintivo especial do art. 43 do D. 6205 da 8 de Novembro de 1919, por ter feito parte nos feitos porque o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro de que era comandante no C. E. P. foi louvado

e condecorado com o grau de comendador da Ordem de Torre e Espada do Valor, Lealdade e Mérito.

Medalha de Ouro da classe de bons serviços.

Louvado pelos relevantes serviços prestados durante a greve como comandante do B. S. C. F., demonstrando o maior zêlo, energia, decisão e são critério, confirmando mais uma vez, os seus créditos de oficial de excepcionais qualidades de inteligência, comando, organisação e decisão.

Em 1922, Louvado pela forma como dirigiu superiormente os serviços prestados pelo pessoal do Batalhão de S. C. F. nos transportes referentes à comemoração nacional dos soldados desconhecidos mortos na Grande Guerra, e que entre outros consistiram nas separações de alguns troços da estrada Leiria-Batalha, no guarnecimento do combóio presidencial do dia 10 de Abril, e no modelar policiamento de gares, sendo mais uma vez comprovado as suas qualidades de *oficial de élite*.

Louvado pela energia desenvolvida ao comando da sua unidade e pelos altos serviços prestados no período agitado das greves a que tem sido chamado a intervir, com as tropas do seu Batalhão, que tem mostrado a mais integra disciplina.

Ordem da Corôa da Bélgica.

Comendador da Ordem Militar de Aviz.

Louvado pela dedicação que sempre mostrou e pelo patriotismo com que desempenhou a missão espinhosa de que foi encarregado de engenheiro director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Ordem de Mérito Militar de Espanha.

Em 1923, Lovado pelo zêlo, competência, disciplina e comprovada dedicação que demonstrou no desempenho da espinhosa missão de dirigente de tôda a instrução dos recrutas.

Oficial da Legião de Honra da República Francesa.

Louvado pela superior competência que imprimiu à instrução da sua unidade.

Louvado como comandante do B. S. C. F., pela inexcedível dedicação, pelo serviço que o guia como a todos os seus subordinados no cumprimento dos seus deveres militares de que resulta para a unidade que comanda um notável espírito de disciplina, de ordem e de firmeza.

Agraciado com a medalha de prata de mérito, filantropia e generosidade.

Condecorado com a Cruz de Cuerra de 2.ª classe «Por no desempenho das funções que lhe competia no Corpo Expedicionário Português a França no comando do B. S. C. F. prestou serviço relevantes demonstrando a mais constante dedicação, energia e decisão, conseguindo com os brilhantes actos da sua acção impulcionadora, manter o moral das tropas ainda após o rude combate de 9 de Abril, fortalecendo a disciplina, concorrendo assim para o levantamento do nome do Exército nobilitação da raça e maior glória da Pátria.

Condecorado com a medalha de ouro da classe de comportamento exemplar.

Em 1930, Agraciado com a Grão-Cruz da Ordem de S. Silvestre por sua Santidade o Papa Pio XI.

Agraciado por Sua Magestade o Rei de Espanha com a Cruz de 3.ª classe da Ordem de Mérito Militar.

Agraciado por sua Magestade o Rei de Itália com o Grau de Comendador de Ordem da Corôa de Itália.

Em 1931, Louvado pelo superior critério, inteligência e dedicação com que se desempenhou da importante missão que lhe foi confiada de organisar e estudar um convénio entre o Ministério da Guerra e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Louvado pela forma criteriosa e modelar como tem comandado o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, revelando a par de invulgares qualidades de comando, muita competência, saber, zelo e dedicação, e sobretudo enexcedível lealdade.

Em 1933, Condecorado com a Medalha Militar de Prata da classe de bons serviços.

Louvado pela muita competência, dedicação, lealdade inexcedível zêlo com que exerceu o comando do Regimento de Sapadores de Caminhos, no qual evidenciou grandes qualidades de carácter e patriotismo, especialmente em momentos de grande risco, para a Pátria e República, pelo que os serviços que prestou naquele comando, e pelos quais é louvado, devem ser considerados como comissão extraordinária e importante de serviço.

Como escritor o querido amigo e distinto colaborador tem dispersos importantes trabalhos pelos jornais portugueses como a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», «Revista Insular e de Turismo», «Século», «A Voz», «Diário de Notícias», «Diário da Manhã» e «Revista Militar», onde publicou uma série de estudos sôbre Assuntos de Organisação Militar, Defesa Nacional e Trabalhos de engenharia.

Tem publicados entre os seus importantes trabalhos «A Função do Exército», 1908; «A Fortificação no Plano de Defesa do País» 1910, «O Problema de Defesa Nacional, 1935; etc., etc.,

A ESTAÇÃO DO CAIS DO SODRÉ

O CAMINHO DE FERRO

NA

EXPOSIÇÃO IMPERIAL DA ÁFRICA DO SUL

Um enviado especial do *Lourenço Marques Guardian* visitou há pouco o recinto de Milner Park, em Joanesburgo, onde em 15 de Setembro próximo será inaugurada a Exposição Imperial Britânica.

Quando a Exposição fôr inaugurada, os trabalhos concluídos terão representado o melhor dos dois anos. A rapidez com que os planos das obras e os trabalhos, foram executados impressionou o jornalista.

Calculou-se a princípio, que o número de visitantes prováveis seria de 1.000.000 mas o apoio, que de todos os pontos do Império Britânico, tem acorrido, manifestado por pedidos de acomodações e de informações e quanto a reservas de passagem em navios, etc., habilita os organisadores da Exposição a preverem que pelas portas registadoras de entradas passarão cêrca de 2.000.000 de pessoas.

As instalações e o recinto da Exposição abrangerão 50 hectares de terreno, e além dessa ficará reservado do lado ocidental um espaço de 15 hectares destinado exclusivamente ao estacionamento dum máximo de 13.000 automóveis, espaço êste que será devidamente demarcado em centenas de talhões numerados, e que ficará sob a fiscalização de pessoal especial.

É simplesmente espantoso — diz o jornalista — o volume dos trabalhos de construção que se estão realizando. Os dois edifícios «G» e «H», cada um com quatro enormes salões, precisam de ser vistos para se poder avaliar a grandeza das suas proporções. Uma das salas do edifício «H» será reservada para os assuntos e mostruários respeitante a «Navegação e Viagens» e será ocupada pela Union Castle Co., a Clan Line, etc.

Quando em 15 de Setembro próximo abrirem as portas da Exposição, todos quantos estão familarizados com o antigo *Show Ground* (Campo para Exposições) ficarão pasmados com a transformação por êle sofrida. Os edifícios antigos ter-se-ão sumido, modificado de maneira a não serem reconhecidos, outras estarão convertidos em séries de lojas, com montras de cristal ou darão a aparência de construções históricas.

Nos próprios terrenos a modificação será grande. Onde antes só havia solo devoluto, cheios de pedras, aparecerão lindos talhões atapetados de relva, que acompanham quási tôda a extensão do recinto, aqui e acolá intercalados de pequenos e mimosos jardins. Têm estado a superintender nos trabalhos desta especialidade o sr. F. Frith, que delineou o célebre jardim em rochedo, de Wembley, em 1924-25, e o sr. Wickens, que foi o autor dos planos para os impresionantes terrenos em volta da *Union Buildings* de Pretória.

Como modêlo simbólico do Govêrno da Rodésia será apresentada uma alegoria das mais misteriosas ruínas de África, as de Zimbabwe, cuja origem nunca foi cabalmente explicada. No mesmo recinto serão reproduzidos o famoso «Templo Ecliptico» e a «Torre Cónica», esta medindo cêrca de 50 metros em diâmetro.

A «Coluna de Ouro» com uma altura de 70 pés, representando a extracção de 200 milhões de libras equivalente à produção do Witwatersrand desde que a União da África do Sul abandonou o padrão ouro, será o principal monumento da Exposição. Atrás da coluna está sendo construído um grandioso edifício, que será utilizado para o Palácio de Exposição dos Minérios ricos.

Em Joanesburgo estão a ser organizadas, conjuntamente com a Exposição Imperial, importantes conferências. Haverá uma sala para congressos, em estilo moderno, com ante-câmaras, salas com secretárias para os delegados e salas para os representantes da Imprensa.

Os caminhos de ferro «London», Midland and Scottish Railways», estão já construindo um restaurante na projecção de terreno pitorescamente situada no Milner Park, onde vão fazer primar em tôda a linha a eficiência dos seus serviços de restaurante. Isto será virtualmente uma réplica à célebre estância de Gleneagles, o centro escocês do *golf*, donde virá o pessoal mais categorizado.

Se as experiências derem bons resultados, o famoso aquário de East London, será transportado para Joanesburgo. Como é natural, será impossivel transferir tudo para tão longe, mas serão transportados alguns tanques em vidro consistente, onde vivem os mais esquisitos e raros habitantes do oceano. A entrada para o aquário irá dar a uma linda cave, cercada duma praia em miniatura. Anémonas marítimas, de côres duma beleza inacreditável, tubarões, raias e cavalos-marinhos.

Pode dizer-se que, no recinto haverá um pavilhão para cada uma das regiões de importância na União, circunstância que promete constituir uma das características mais notáveis da Exposição.

(Transcrito do «Boletim Geral das Colónias»)

NOTAS SOLTAS

(Continuação da pág. 456)

CONCURSOS OFICIAIS...

No jornal *A Voz* — que se ilustra pelas penas de real valôr que o colaboram, e mui principalmente a duas vezes ilustre do seu Director, veiu a talhe de foice algumas apreciações àcêrca de concursos oficiais em que se debateram razões que, por terem um fundo de justiça, possivelmente merecerão a esclarecida atenção superior.

Ora, a verdade é esta, os concursos são relativamente de recentissima criação, ao principio que sempre foi respeitado da antiguidade, enquanto outras necessidades não nasceram, não sabemos, nem cuidamos saber das suas reais vantagens, a quebrar em grande parte um austero princípio consutadinário de direito, — o da antiguidade; que perdurava há séculos.

Os homens poderão ter mudado a face das coisas — mas garantimos em dobrado, sob aposta, que jámais se encontrarão desde que se generalizou a prova em concurso, as afirmações de saber e por vezes de talento que vários diplomas importantíssimos melhor atestam do princípio de antiguidade, acompanhado do prémio da promoção e outros que secundavam o trabalho prestante e que bem garantiam o exercício das funções — enquanto subsistir o princípio de — antiguidade.

Fez-se a verdadeira escola burocrática, — que vem desaparecendo à medida que os concursos vêm dando ingresso e acesso rápidos — a todos, — (em acelerado, como veloz é tudo o que se faz na época presente), — esquecendo-se que direitos e justiça de outrem — foram protelados não respeitando o princípio de antiguidade que estava estabelecida em Lei e que constituia uma garantia para os que à sua sombra deram ingresso na vida burocrática.

Pobres, mas valiosos obreiros do Estado e do bem público — que se viram com anos e anos de serviço — condenados a não mais caminhar na escola burocrática — porque os puzeram *no ocaso da vida*, muitos dêles com serviços estimáveis, mas que por brio, não vão em idade já avançada prestar aquelas provas que de sobejo deram em sua longa vida oficial.

Paciência; o destino é bem atrós e cruel!

¿¡A uma redução de vencimentos que vem de longa data, desde 1918, e que representaria uma fortuna se houvesse escrita oficial a êste respeito, o estagnarem em sua vida oficial que contrariamente os beneficiaria?!

Mas que fazer? Sofrer resignadamente, pois que só nos queixamos do destino, que tão pouco carinhosamente olhou a dedicações, isenções, serviços reais prestados, etc.

COISAS DOS TEMPOS...

Vai-se pela vida fóra trabalhando numa aspiração legitima — de não só poder prevêr ao pão de cada dia, como ainda de na velhice não nos acharmos sem aquele confôrto e bastando-nos, então, do que se conseguiu amealhar em épocas de intenso labôr, quando a vida e o cérebro permitiam uma mais larga actuação, sendo como que também o resultado de economias que se fazem com êsse honesto objectivo.

Para que bem possam respeitar-se direitos estabelecidos, — fazem-se tôda a sorte de sacrificios que justifiquem bem a consideração a que tem jús o honesto e laborioso lutador, esforçando-se para que do seu trabalho não só aproveite, como ainda os organismos em que serve.

E o homem a lutar nos diferentes campos de trabalho em que lhe é dado agir, tem assim, pelo seu esfôrço útil e proficuo, direito a participar do desenvolvimento e progresso, para que concorre.

Aliado a tudo isto aquela lealdade e isenção, filhos dos bons carácteres, — parece-nos que tanto basta para que ao dever cívico de todos impenda envolver o homem de trabalho, em tais casos, daquela aureola de prestígio e consideração, como seja olhado, com enternecedor carinho e amparados moralmente; mas mui particularmente quando atinge aquela idade em que lhe é licito repousar de tão largas fadigas e por vezes, sob grandes inclemências, indiferenças, ou alheamento dêsses periodos em que concorrerá e influenciará o meio, — onde se activam grande número de trabalhadores, — com o seu exemplo, e fruticando e estimulando os anceios do progresso.

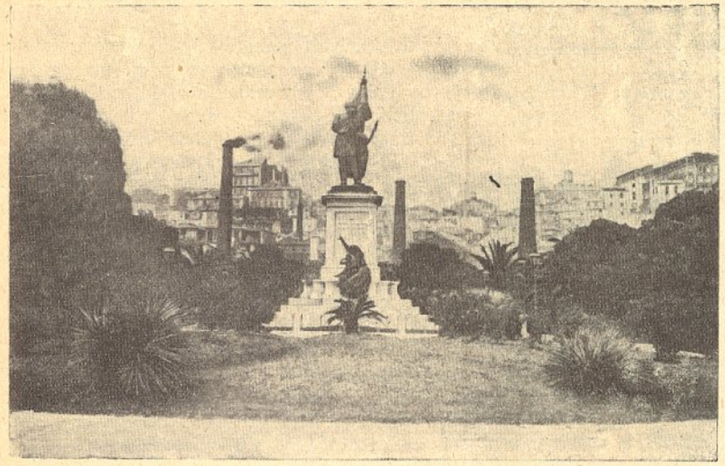
— Têm já sulcos nas faces, a olhar cançados, os cabelos brancos, tudo a denunciar fadiga, esgotamento, a impossibilidade manifesta de continuar a trabalhar; o cérebro, principal agente, não actuando convenientemente, e êste sobretudo se o trabalho é mental; — isto, é tudo assim exigido que outrem o supra, devendo estar-lhe assegurado, o que por direito lhe deve estar garantido.

— Mas pela vida fóra é surpreendido, já quando está prestes a findar a sua honesta tarefa, com direitos que se prostergam; e êle tenta o alanceamento natural, a mágua profunda e pungente, de que o seu labôr fôsse em parte mal compreendido, e inglórios, também, a sua dedicação e esfôrço honesto.

— ¿¡ Dizei-me se, realmente, não é para condoer, o coração mais empedrenido o vêr-se assim premiado, no que, conseguindo seu dever, — não é vulgar no homem: — dedicação, virtude, isenção, lealdade, como outros belos requisitos que, ornam bastas vezes o homem de trabalho?!...

A MUDANÇA DA HORA

O «Diário do Govêrno» publicou no dia 25 de Setembro, um decreto determinando que a hora normal, modificada pelo decreto n.º 26:460, de 26 de Março de 1936, seja restabelecida ás 24 horas do dia 3 do corrente.



LISBOA — Monumento do General Sá da Bandeira

MONUMENTOS

LISBOA — Monumento de D. Pedro IV

LISBOA — Monumen o de Luís de Camões

LISBOA — Monumento do Dr. Souza Martins

PORTUGUESES

LISBOA — Monumento do Duque de Saldanha

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

ANGOLA

O *African Observer* publicou um artigo de Madame Gabrielle Vassala em que esta senhora afirma que o Caminho de Ferro de Benguela poderá ser, um dia, do maior interêsse para a Grã-Bretanha, no caso de ser encerrado por qualquer motivo o canal de Suez, pois aquele caminho é mais curto, para a Índia, do que o do Cabo.

—Foi aberta ao tráfego comercial a nova ponte sôbre o rio Cunene, que liga a importante região de Sambo a Nova Lisboa.

—A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela projecta muito brevemente instalar, ainda êste ano, mais quatro famílias de colonos no planalto, na região servida pela sua via de penetração economica.

MOÇAMBIQUE

Prosseguem activamente as obras de construção das pontes do Caminho de Ferro do Limpopo, indo iniciar-se a construção de casas para o pessoal empregado na via.

—Ao Govêrno da Colónia foram solicitados elementos para dois quadros sôbre motivos da história portuguesa relacionados com a da África do Sul.

Êsses quadros destinam-se à Exposição Imperial, que está sendo preparado em Joanesburgo.

Os serviços privativos de propaganda de Moçambique, incluindo pôrto e o Caminho de Ferro de Lourenço Marques estão preparando impressos de divulgacão turística e historica da zona de Lourenço Marques, para serem distribuídos no certame.

—Segundo publica a imprensa local, tem aumentado sensivelmente no corrente ano o movimento do porto da Vila João Belo, Caminho de Ferro de Gaza, e serviços de camionagem anexos.

Atribui-se o facto à circunstância de ter corrido bem o ano agrícola, que proporcionou maior transporte de produtos; e a algumas explorações industriais da região, nomeadamente a de extração e corte de madeiras, tendo-se intensificado o fornecimento de travessas para os caminhos de ferro da colónia.

MACAU

Foram mandados ouvir as estações competentes àcerca do pedido feito por Lord Roberts Bronwn, para a concessão duma pequena linha férrea para a condução de passageiros e mostruários.

Viagens e Transportes

Os combóios n.os 1:530 e 1:531, que circulam entre Espinho e Pôrto, deixam de efectuar-se, respectivamente, nos dias 1 e 2 do corrente.

—Para as feiras de S. Francisco, em Castelo Branco e na Guarda, há bilhetes especiais, de ida e volta, a preços reduzidos, válidos, para ida, nos dias 3 e 4 de Outubro, e, para volta, até ao dia 5, aos seguintes preços: de Abrantes para Castelo Branco, em 2.ª classe, 31$90, e, em 3.ª, 17$90; para a Guarda, de Castelo Branco, respectivamente, 40$40 e 22$60.

IMPORTAÇÃO EM ITÁLIA DE PIRITES DE FERRO

A importação em Itália de pirites de ferro, nos anos de 1934 e 1935, segundo informações estatísticas oficiais italianas, foi a seguinte:

Países	Toneladas		
	1934	9 meses	
		1934	1935
Espanha	45.528	39.480	15.833
Chipre	45.224	36.573	10.967
Portugal	22.417	17.810	3.636

O abastecimento dêste mineral em 1934 foi efectuado na sua maior parte pelo mercado espanhol e também pelo de Chipre, com quantidades pràticamente iguais (45.528 e 45.224 toneladas), o que dá uma participação de 76,5 por cento do total.

Portugal ocupa o terceiro lugar com notável destaque, tendo as suas remessas para Itália atingido 22.417 toneladas.

Os papeis, chapas e peliculas
GEVAERT
SÃO OS MELHORES
REPRESENTANTES: GARCEZ, L.DA
CHIADO, 88 LISBOA

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

TOLEDO

ESTA venerável parcela, da Espanha dos espanhois, acaba de ser conquistada depois de encarniçados combates entre os comunistas de Madrid e as tropas nacionalistas comandadas pelo General Varela, que conseguiram desalojar as tropas que rodeavam a preciosa cidade e salvar êsse punhado de heróicos «cadetes», que, durante setenta dias se bateram com denodo e altivez, como guerreiros heróicos, defensores da terra que lhes pertence.

Baquearam para sempre alguns companheiros como baquearam para sempre filhos de gente húmilde e respeitosa que defendia, com heroismo aquele recinto glorioso que foi baluarte de Carlos V.

Os soldados de Burgos romperam o cêrco a Toledo, atirando para a vala, numa luta romântica e impressionante tantos homens, que sem comando, se entregaram à prática de crimes repugnantes que encheu de pavor todos os que se presam de ser gente.

Todo o mundo aguardava com anciedade a hora em que essa gloriosa cidade caíria nas mãos das tropas nacionalistas e assim acabava

VIELAS DE TOLEDO

mais um martírio para tôda aquela pobre gente que tão nobremente se sacrificou.

Recordemos nêste momento o poeta de «A Côrte da Saúdade» que foi o nunca esquécido Dr. António Sardinha que nêste seu curioso livro dedica á nobre cidade de Alcazar êste soneto:

MEMÓRIA

Meu coração de lusitano antigo
bateu às portas de Toledo, — a estranha.
Mais rôto e ensaguentado que um mendigo,
só a saúdade os passos lhe acompanha.

Pois a saúdade ali me deu abrigo,
ao pé do Tejo que a Toledo banha.
Levava os dias a falar comigo,
como um pastor com outro na montanha.

Em todo o mundo há terra portuguesa,
desde que a alma a tenha na lembrança
e a sirva sempre com fervor igual.

Talvez por isso, em horas de tristeza,
eu pude à sua amada semelhança
criar p'ra mim um novo Portugal!

Toledo é hoje, como Irun, um montão de ruinas, com grande parte dos seus monumentos mutilados pela grossa metralha, com as suas lindas e pitorescas vielas destruidas, as suas casas arrazadas, os azulejos desfeitos em pedaços, os seus marmores rendilhados pelas balas das metralhadoras, e todo o seu passado de grandeza, tôdas as suas joias, foram consumidos por um fôgo inútil e desnecessário, se êsses homens de Madrid tivessem ao menos bons conselheiros que lhes fizessem vêr que a vitória pertence à gente da ordem, à disciplina, às tropas nacionalistas.

CAMINHETAS DE CARGA

O Ministro das Obras Publicas e Comunicações determinou à Direcção Geral dos Serviços de Viação que a Policia de Fiscalisação das Estradas deve usar do maior rigor para impedir a circulação de passageiros em carros de carga e que não sejam passadas quaisquer autorizações para transportes nessas condições.

Pretende-se, com esta medida, acabar com os abusos que, sob diversos pretextos, vinham sendo verificados, com graves prejuizos para a segurança e comodidade dos passageiros transportados e para os legítimos interesses dos proprietários das caminhetas de passageiros e automoveis ligeiros de aluguer que, pelos maiores encargos a que a respectiva exploração se acha legalmente sugeita, sofrem os perniciosos efeitos da concorrencia dessa rudimentar e inconveniente forma de transporte.

Assim se evitarão tantos desastres que ultimamente têm sido em série.

COISAS DA GUERRA

POR despacho de 13 de Julho do corrente ano: Concedida, nos termos do decreto n.º 3:259, de 26 de Julho de 1917, a pensão da cruz de guerra de 3.ª classe a Francisco José Vieira Monteiro, segundo cabo do distrito de recrutamento e reserva n.º 8, residente na freguesia de Calendário, concelho de Vila Nova de Famalicão, com o quantitativo diário de $60. (Visado pelo Tribunal de Contas em 2 de Setembro de 1936. Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

1.ª Direcção Geral do Ministério da Guerra, 12 de Setembro de 1936. — Pelo Ajudante General, *A. Colen Godinho*, coronel.

A ÁGUA

É um caso sério êste da água que o ano passado nos prometeram não mais faltar.

Chegamos ás 14 horas, abrimos a torneira e a água não aparece.

Um dêstes dias, viemos pelas Caldas da Rainha e resolvemos ir almoçar ao Hotel Central. A primeira pessoa que perguntamos foi pelo simpático dr. Ramos Pinto que havia partido para Lisboa no combóio da manhã.

Qual não foi o nosso espanto quando nos apareceu o sr. Carlos Pereira — Rei das Águas de Lisboa — acompanhado da família.

Inquirimos logo do criado, o que fazia o sr. Carlos Pereira nas Caldas.

Sorridente diz-nos o «mestre» do Hotel Central:

— O sr. Carlos Pereira está a águas nesta cidade.

— Então não lhe chegam as águas de Lisboa, inquirimos?

— Por haver lá falta é que êle escolheu as das Caldas.

O CUMULO DA HONRADEZ

NUM combóio vai um sujeito, que leva ao lado um pequeno de poucos anos. A certa altura, tira o relógio, vê as horas que são e puxa a campainha de alarme.

O combóio abranda a marcha e aparece, espavorido, um revisor.

— Que sucedeu?

— É que meu filho acaba de completar sete anos, e como na estação onde embarquei só lhe comprei meio bilhete, por então só ter seis anos, não quero lesar a Companhia e fiz parar o combóio para pagar o excesso daqui em diante...

OS ANTIGOS VENCIMENTOS MILITARES

SEGUNDO a antiga legislação militar os vencimentos ao exército de terra era regulado pela tarifa de 15 de Novembro de 1707, sendo abonados mensalmente, relativamente os seguintes vencimentos:

Tenente-general	100$00
Marechal de Campo	50$00
Brigadeiro	48$00
Coronel	34$00
Tenente Coronel	28$00
Major	20$00
Ajudante	6$50
Capelão	6$00
Cirurgião Mór	6$00
Capitão	10$00
Tenente	7$20
Alferes	6$00

Ás milícias os vencimentos eram regulados pela tarifa de 20 de Dezembro de 1808 e constavam do seguinte:

Majores	Tendo sido Capitãis, Ajudantes ou Tenentes de tropa de linha.	26$000
	Tendo passado de Alferes dos Corpos de linha para os de milícias.	20$000
	Tendo passado de Cadetes para os corpos de milícias, e servido só nestes corpos.	13$000
Ajudant.	Tendo sido Cadetes-Porta-Bandeiras Sargentos ou Furrieis de tropa de linha	12$000
	Tendo sòmente servido nos corpos de milícias.	6$000

MARROCOS

COMO muitas pessoas ignoram o que é Marrocos, vamos indicar aos nossos leitores uma transcrição:

Nos termos do acôrdo franco-alemão de 4 de Outubro de 1911, do tratado franco-marroquino de 26 de Março de 1912 e da convenção franco-espanhola de 27 de Novembro também de 1912, Marrocos está dividido politicamente em 3 partes: os territórios sob o protectorado francês, a zona espanhola e o porto internacional de Tânger com os seus arredores.

A zona atribuída à Espanha tem uma superfície de 22.000 quilómetros quadrados e uma população de 800.000 habitantes, apròximadamente. Compreende, ao norte uma região costeira sôbre o mediterrâneo; a oeste, uma outra região costeira sôbre o Atlântico, partindo da zona internacional de Tânger. O «hinterland» destas regiões entende-se em uma profundidade de 100 quilómetros.

A Espanha possui, além disso, ao sudoeste de Marrocos, a colónia de Ifni, que lhe pertence desde 1860.

As cidades principais de Marrocos espanhol são Tetuão, Ceuta, Melilla e Larache.

A BARBA DO FIDALGO

EXISTÍA um fidalgo, cuja idade já a rabugisse apoquentava, que era uma pessôa difícil de ficar satisfeito com quem lhe fizesse a barba que não podia deixar-lhe um só cabelo; quando não era um caso sério e ia tudo raso. Os barbeiros novos tinham-lhe medo e quando a barba lhe não ficara em ordem insultava-os e batia-lhes. Mas havia uma compensação que motivava os barbeiros não se virarem para o fidalgo — pagava muito bem o serviço, e o barbeiro, dono da casa, fazia o possível para conservar o freguês, apezar de dificilmente conseguir arranjar um oficial que quizesse fazer a barba ao freguez. Um apareceu que se prestou a isso. O fidalgo perguntou-lhe, se sabia o que êle era de melindroso a respeito da barba. — « Oh! sei, mas eu sou muito mais melindroso do que V. Ex.ª. E, acto contínuo põe-lhe a toalha ao pescoço, estende as navalhas em cimá da mesa, e principia a barbeal-o com uma rapidez extraordinária. De quando em vez parava de barbear, e levantava os olhos para o céu, como se quizesse suplicar alguma coisa a Deus.

O fidalgo, admirado, perguntou-lhe a razão por que fazia êle aquilo? O barbeiro respondeu-lhe que estava com uma grande tentação de lhe cortar o pescoço e então pedia ao céu que lhe tirasse tão infeliz ideia. Que fôste dizer ao velho fidalgo que imediatamente se levantou e queria atirar o figaro pela janela fóra.

«Socegue, socegue, disse o rapaz, já me passou a tentação, já posso acabar-lhe a barba sem inconveniente».

— «Não quero, rua!»

«Bem, disse o rapaz, mas assim V. Ex.ª fica só com metade da barba feita». «É o mesmo, respondeu o fidalgo. Voltando o rapaz para o estabelecimento, disse para os colegas: Vocês diziam que se não podia deixar um cabelo por cortar e eu afinal fil-o mudar de humor, deixando-lhe metade da barba por fazer».

A BLINDAGEM DOS NAVIOS

A Revista franceza *La Science et la Vie* escreve um curioso artigo no qual se nota que há outros materiais que, de preferêncfa ao aço servem para blindagem dos navios de guerra.

E diz:

«As blindagens dos navios de guerra estão em vésperas de sofrer transformações radicais quanto á sua natureza e forma de aplicar. Em vez de se empregarem blindagens de aço com grande espessura como se faz actualmente, há hoje outros materiais tais como ligas de metais leves, a borracha, etc., que o podem substituir com real vantagem pois que poderiam suportar os cascos dos navios assim protegidos á exploração de vários torpedos sem se afundarem. Ganhava-se no pêso o que se poderia aumentar na resistência e perfuração. Desta forma haveria uma verdadeira revolução na técnica da construção naval.

Aguardemos. Com o avanço dos anos avança a ciência.

AO BALCÃO DAS BAGAGENS

UM criado apresenta-se na estação do Rossio (secção de remessas) a perguntar ao empregado.

— Tem cá alguma encomenda para o sr. Fonseca?

— Vem munido da senha que é necessária para a levantar?

— Não, senhor.

Então vá buscal-a.

O criado parte a correr, e volta umas duas horas depois com a senha pedida.

O empregado examina o papel amarelo e como não está assinado diz ao criado para levar a senha ao patrão para assinar.

Êste corre a Alcantara e volta de novo.

— Pronto cá está a senha em ordem.

O empregado examina-a, vai procurar a mercadoria e depois diz com todo o sossêgo.

— Diga ao seu patrão que a mercadoria ainda não veiu.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

PARTE OFICIAL

MINISTERIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Para os devidos efeitos se publica que, em 5 de Agosto findo foi demitido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o auxiliar de máquinas e ferramentas de 1.ª classe, da rêde do Sul e Sueste, José Pedro dos Santos, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de servente de oficina.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Setembro de 1936 — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Para os devidos efeitos se publica que, em 5 de Agosto findo, foi demitido, por abandono de lugar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o montador de 4.ª classe, da rêde do Sul e Sueste, Manuel Firmo, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de aprendiz de oficina.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Setembro de 1936 — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Por portaria de 26 de Agosto findo, visada pelo Tribunal de Contas em 8 do corrente:

Joaquim José Dias, maquinista de 2.ª classe da rêde do Sul e Sueste, ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Manuel da Conceição Faria de Matos Viegas, antigo revisor principal da mesma rêde e actual tesoureiro da Câmara Municipal de Oliveira do Hospital — concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º e 26.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, ficando com as pensões mensais respectivamente de 783$52 e 405$75. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 12 de Setembro de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos.*

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 5 de Setembro:

Augusto César das Neves, terceiro oficial da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 5 de Setembro de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwel Camossa Pinto.*

Adriano Lopes de Abreu Castelo — mandado ocupar, por portaria de 31 de Agosto próximo passado, visada pelo Tribunal de Contas em 7 do corrente, nos termos do disposto no artigo 7.º e seu § único do decreto-lei n.º 26:115, de 23 de Novembro de 1935, a actual vaga de contínuo de 2.ª classe existente no quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, proveniente do falecimento do contínuo de 2.ª classe Manuel Lopes Ferreira. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Setembro de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Por despacho ministerial de 9 de Setembro:

Ricardo Pinto da Costa Leite, engenheiro civil de 3.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — autorizado a gozar a licença que superiormente lhe foi concedida no estrangeiro. (Fica obrigado ao pagamento dos respectivos emolumentos).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 9 de Setembro de 1936. — O Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Rectificação

No *Diário do Govêrno* n.º 204, 2.ª série de 1 do corrente, foi publicado o despacho da concessão de licença de sessenta dias ao fiscal António Duarte da Silva, quando deve ler-se António Duate da Silva Casanova.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Setembro de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto.*

Divisão de Via e Obras

Fundo Especial

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 17 (construção de terraplenagem, vedação e calçada na estação de Paredes, da linha do Douro), adjudicada a António Correia Martins, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Pública e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Repartição de Estudos e Via e Obras

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Hermínio Soares da Costa e Sousa, Luiz da Costa e João Exaltação Cunha, a fim de verificar se o trôço do ramal de Sines, compreendido entre Santiago do Cacém e Sines, pode ser aberto provisòriamente à exploração.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 4 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto da 2.ª fase da ampliação da estação de Contumil, da linha de cintura do Pôrto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e bem assim o respectivo orçamento, rectificado, na importância de 197.951$.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Divisão de Construção

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão, nomeada por portaria de 4 do corrente, que vistoriou o trôço de linha compreendido entre as estações de Santiago do Cacém e Sines, na extensão de 16km,500, que seja aberto à exploração provisória o referido trôço, desde que se observem as restrições constantes do mesmo parecer.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Divisão de Exploração

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre do ano de 1936 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que há mencionada Companhia seja paga a quantia de 8:495$64, complemento desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos, aprovar a conta de garantia de juro da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao 1.º semestre do ano de 1936 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à referida Companhia seja paga a quantia de 28:497$34, como liquidação provisória desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta de garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre de 1936 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 16:512$08, como complemento desta garantia.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Direcção Geral dos Serviços de Viação

Repartição de Exploração e Estatística

Para os devidos efeitos se declara que, em data de 10 de setembro corrente, será cancelada a carreira regular de passageiros entre Évora e Montijo, concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 24 de Fevereiro findo, publicado no *Diário do Govêrno* n.º 50, 2.ª série, de 2 de Março também do corrente ano.

Direcção Geral dos Serviços de Viação, 8 de Setembro de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *José Miranda Coutinho.*

Para os devidos efeitos se declara que em data de 10 de Setembro corrente será cancelada a carreira regular de passageiros entre Vizeu e Vale de Cambra, concedida à Sociedade para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicaçees de 8 de Julho de 1935, publicado no *Diário do Govêrno* n.º 161, 2.ª série, de 15 do mesmo mês.

Direcção Geral dos Sereiços de Viação, 8 de Setembro de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *José Miranda Coutinho.*

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Conselho Superior de Disciplina das Colónias

Em comprimento da portaria ministerial n.º 7:892, de 1 de Outubro de 1934, se publica o seguinte:

Acórdão proferido no processo de recurso interposto pelo engenheiro Manuel Francisco Goulard de Medeiros, capitão de artilharia, ex-director interino do pôrto do Lobito e da fiscalização do caminho de ferro de Benguela, da pena de advertência e de uma indemnização do Estado, imposta pelo govêrno geral de Angola, por despacho de 5 de Junho de 1935, e de que foi relator o Ex.mo Sr. engenheiro Ernesto Júnior Navarro.

Manuel Francisco Goulard de Medeiros, engenheiro civil e capitão de artilharia, foi contratado no Ministério das Colónias para servir em Angola, como engenheiro fiscal das obras do pôrto do Lobito.

Quando ainda em serviço nesta comissão foi convidado para exercer, interinamente, o cargo de director do pôrto do Lobito e da fiscalização do caminho de ferro de Benguela, para o qual foi nomeado, com assentimento do Ministério das Colónias, tendo tomado posse em princípios de Janeiro de 1934.

Por despacho do governador geral da colónia de Angola de 21 de Fevereiro de 1935 (fl. 41) foi mandado fazer um inquérito acêrca do débito, de angolares 49.039,20, à Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, débito contraído pela direcção do pôrto do Lobito, sem autorização superior, sendo director o referido engenheiro civil.

Êste débito era proveniente de estacionamentos de vagões no recinto do pôrto e fundamentado num acôrdo estabelecido entre o director do pôrto e o director da exploração do caminho de ferro de Benguela, acôrdo de que resultou um projecto de Aviso ao público, que não foi superiormente aprovado, tendo no entanto entrado em execução, relativamente a uma parte das suas várias disposições.

O instrutor do processo, depois de ter analisado a documentação relativa a êste assunto e de ter ouvido as declarações das pessoas que nêle intervieram, formulou dez artigos de acusação (fl. 133 a fl. 137 do apenso) que o mesmo instrutor, no seu relatório, dá como provados.

No despacho do governador, punindo o argüido (fls. 31 a 32 *v*), apenas foram considerados os dois primeiros artigos, que a seguir se transcrevem:

«1.º — Ter acordado com a Direcção do Caminho de Ferro de Benguela o estabelecimento de despachos de remessas de vagões completos para Lobito-Cais, nos termos do Aviso ao público e ofício n.º 158, de 28 de Maio de 1934, respectivamente de fl. 17 a 19 e 15 e 16 do processo, sem conhecimento do conselho de administração do pôrto do Lobito e sem autorização superior, como a lei determina.

2.º — Ter, como representante do Estado junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, autorizado a vigência do mesmo Aviso ao público, sem as competentes aprovações superiores, conforme determina o artigo 49.º do decreto de 8 de Abril de 1891, infringindo ainda o determinado no n.º 2.º do artigo 2.º do mesmo decreto».

Nos seus considerandos diz o referido despacho do governador:

«Não posso deixar de reconhecer que o mencionado acôrdo se era vantajoso para a Companhia não o era menos para o movimento do pôrto e conseqüentemente para o seu rendimento. A falta pois, que considero provada, limita-se a um abuso de competência, resolvendo assuntos desta natureza, por si, quando prèviamente deviam ser tratados no conselho de administração do pôrto e confirmados pelo conselho administrativo dos portos e caminhos de ferro de Angola. No entanto, tal acôrdo, se trouxe ao pôrto benefícios, como é de reconhecer, responsabilizou o mesmo pôrto pelos estacionamentos».

E conclue:

«Considerando que ao acôrdo estabelecido sem autorização presidiu o interêsse pelo progresso e desenvolvimento do pôrto, mas considerando que êsse interêsse, que se reconhece, não pode prevalecer perante a ilegalidade de um acto para o qual não tinha competência, aplico ao engenheiro Manuel Francisco Goulard de Medeiros a pena de advertência, mandando que êle indemnize materialmente o prejuizo que ao Estado causou».

Dêste despacho recorreu o interessado, na colónia, nos termos do artigo 260.º da Reforma Administrativa Ultramarina, junto do governador geral, recurso que não está junto aos autos, constando apenas o despacho que sôbre êle incidiu, mantendo a decisão recorrida, o que a colónia transmitiu, em oficio de 14 de Setembro de 1935, que, por cópia, foi enviado ao recorrente (fls. 29 e 30), em 17 de Outubro seguinte.

Nos termos do § 3.º do citado artigo 260.º, fez o interessado subir o recurso, dentro do prazo legal, a S. Ex.ª o Ministro das Colónias, que, por despacho de 29 de Janeiro do corrente ano, o fez enviar a êste Conselho.

Na petição de recursos acentua novamente o recorrente a circunstância de o instrutor do processo estar de relações cortadas com êle, do que não fez prova, enquanto que o instrutor do processo afirma no seu relatório «que não havia corte de relações, mas apenas relações cerimoniosas» (fl. 48).

Argumenta ainda o recorrente contra a incompetência do juizo, como já o tinha feito na sua resposta aos artigos de acusação (fl 154 do apenso), alegando as disposições constantes do artigo 119.º da Carta Orgânica do Império Colonial Português e do § 3.º do artigo 215.º da Reforma Administrativa Ultramarina.

Esta doutrina, aliás já contestada nos autos (fl. 48), no relatório do instrutor, não é de aceitar. O recorrente foi contratado como engenheiro civil, para serviço público civil, em 22 de Junho de 1932, no Ministério das Colónias, estando ainda em vigor o seu contrato, quando exerceu o cargo de director do pôrto do Lobito e da fiscalização do caminho de ferro de Benguela e, nesse contrato, foi determinado que «lhe era extensiva a acção disciplinar estabelecida no regulamento disciplinar dos funcionários da colónia».

Êste regulamento era, ao tempo, o de 15 de Julho de 1930, mas, na ocasião em que o recorrente exerceu o cargo de director do pôrto do Lobito e da fiscalização do caminho de ferro de Benguela, à legislação disciplinar em vigor era a que consta da Reforma Administrativa Ultramarina.

A referência, acima citada, constante do contrato, tinha portanto aplicação às disposições constantes da Reforma Administrativa Ultramarina, relativas à acção disciplinar dos funcionários da colónia.

Mas, mesmo que aquela cláusula contratual não existisse, era de aplicar o disposto no § 1.º do artigo 215.º da Reforma Administrativa Ultramarina, que diz:

Os contratados estão sujeitos à disciplina de serviço público, desde o momento da assinatura do contrato.

A disposição do § 3.º do mesmo artigo, invocada pelo recorrente, deve considerar-se aplicável aos militares não contratados, visto que os contratados, em geral, para serviços civis, foram considerados no § 1.º transcrito.

Na defesa apresentada pelo argüido, ora recorrente, em resposta aos artigos de acusação (fls. 154 a 183 do apenso) e na minuta do recurso (fls. 13 a 27), historia a situação do pôrto quando tomou conta da sua direcção. Os armazéns, construídos pelo empreiteiro das obras do pôrto do Lobito, tinham sido recentemente entregues. Parte das vias que os serviam estavam ainda ao serviço privativo do empreiteiro. No orçamento do pôrto não tinham sido previstas as verbas precisas para ocorrer às despesas resultantes dos novos serviços criados na sua exploração. Os serviços de armazenagens, que anteriormente eram feitas por firmas particulares, passaram a ser da responsabilidade da colónia, por aquelas firmas não puderem competir com as novas taxas estabelecidas.

Todos estes novos serviços estavam ainda por organizar e o recorrente preferiu arrostar com tôdas aquelas deficiências, a ter de suspender os serviços de armazenagem, do que resultaria a fuga das mercadorias para Benguela e o descrédito do pôrto do Lobito, logo no comêço da sua exploração geral, com grande prejuizo para os carregadores.

Êste era evidentemente o objectivo da colónia, que convidou o recorrente a desempenhar aquele cargo, para aproveitar as qualidades de trabalho, competência e honestidade que êle tinha pôsto à prova na difícil e trabalhosa missão que desempenhou junto das obras do pôrto do Lobito, como fiscal da empreitada, que abrangia a construção de duas secções de cais acostáveis, vários armazéns, linhas de serviços e outras obras complementares.

Os vagões de mercadorias vinham então consignados aos representantes dos carregadores, no Lobito, os quais pagavam ao caminho de ferro a taxa de condução desde a estação para o recinto do pôrto. Dentro dêste recinto pagava a mercadoria a respectiva taxa de estacionamento.

Houve reclamações pela aplicação destas taxas, por parte dos carregadores, visto que a responsabilidade dos estacionamentos e da sua demora pertencia única e exclusivamente aos serviços de exploração do pôrto. Assim o compreendeu honestamente o recorrente, como director daqueles serviços, e para atender com justiça as reclamações apresentadas combinou com o director do caminho de ferro a forma de regularizar aqueles serviços, com vantagens para todos: pôrto, caminhos de ferro e carregadores.

O director do caminho de ferro fez um projecto de Aviso ao público, com várias disposições, regulando aqueles serviços (fl. 18 ap.) para a carga em vagões completos destinada a embarque no cais do Lobito.

Nêste Aviso ao público se especificam as condições em que se aceitavam as remessas de vagões completos, directamente para Lobito-Cais e na condição 6.ª se estabelecia o acôrdo com a direcção do pôrto, relativamente à contagem dos prazos de estacionamento e ao pagamento da taxa de estacionamento.

O acôrdo que, de facto, foi estabelecido pelo recorrente, como director do pôrto e o director de exploração do caminho de ferro de Benguela, não tinha a latitude que lhe foi atribuída nos artigos de acusação e que servia de base do despacho do governador geral para a aplicação da penalidade recorrida, pois apenas ficou provado que, das sete condições que constituíam o Aviso ao público, uma só, a 6.ª, foi aplicada. Êste Aviso ao público entrou integralmente em vigor depois da saída do recorrente, aprovado por portaria provincial n.º 1.690, publicada no *Boletim Oficial* da colónia n.º 21, de 1935, e antes desta aprovação e depois da saída do recorrente o acôrdo por êle feito foi igualmente mantido, o que prova evidentemente que êste acôrdo era considerado, oficialmente, vantajoso e o Aviso ao público necessário, tal como tinha sido projectado. É, de resto, a constatação feita no próprio despacho do governador já citado (fl. 80).

Do que fica exposto deve concluir-se também que, tendo

o acôrdo sido vantajoso para todos os interêsses em causa, incluindo os rendimentos do pôrto, cujos aumentos compensaram largamente os encargos provenientes dos estacionamentos, não parece justo que o recorrente seja obrigado a indemnizar a colónia pela importância de angolares 49.039,20, relativamente aos estacionamentos.

A falta praticada pelo recorrente é de facto a constatada no despacho do governador geral (abuso de competência).

O recorrente, logo que recebeu a nota dos débitos do pôrto, por estacionamento, apresentada pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e teve conhecimento da insistência da Companhia para a liquidação daqueles débitos, devia ter exposto o caso ao conselho de administração do pôrto do Lobito, ou, ainda, quando deixou aquela comissão de serviço devia ter pôsto o seu sucessor ao corrente da situação. Foi esta a falta cometida, que, apesar de tôdas as atenuantes e dos bons serviços prestados, não pode deixar de ser considerada em face das obrigações e deveres profissionais dos funcionários, aos quais compete observar e fazer observar rigorosamente as leis e regulamentos.

A pena aplicada (advertência) é a que corresponde à primeira da escala do regulamento disciplinar em vigor na colónia, antes da vigência da Reforma Administrativa Ultramarina, o que, certamente, foi por lapso, visto que a Reforma já estava em vigor.

Pelo que fica exposto e dos autos consta, acordam os do Conselho Superior de Disciplina em se pronunciar no sentido de ser dado em parte provimento ao recurso, sendo aplicada ao recorrente a pena do n.º 1.º do artigo 218.º da Reforma Administrativa Ultramarina (admoestação verbal), não devendo exigir-se a indemnização relativa aos estacionamentos, na importância de angolares 40.039,20.

Lisboa, 9 de Maio de 1936. — *Ernesto Júlio Navarro — Lencastre da Veiga — António José Pereira.*

O presente acórdão foi homologado por despacho de 27 de Agosto de 1936, de S. Ex.ª o Ministro das Colónias.

Está conforme. — Secretaria do Conselho Superior de Disciplina das Colónias, 28 de Agosto de 1936. — O Secretário, *Augusto Cunha.*

Vinho «Madeira IZIDRO»

A MARCA PREFERIDA

AGENTE:

Vilarinho & Ricardo L.da

R. DA PRATA, 230

LISBOA

LINHAS ESTRANGEIRAS

BRASIL O Ministério da Viação comunicou ao Departamento dos Correios e Telegrafos e à Inspectoria Federal das Estradas, ter sido autorizada a mudança de nome nas seguintes estações ferroviárias: «Nova Trento», para «Flores da Cunha»; e «Getúlio Vargas» e «Júlio de Castilhos», na Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, para «Presidente Getúlio» e «Presidente Castilhos», respectivamente.

Quanto ao pedido, daquela mesma Rêde, no sentido de ser mudado o nome da estação de «Artur Bernardes», da linha de Barra Bonita-Rio do Peixe, para «Barra Bonita», dando-se o de «Artur Bernardes» à estação que está sendo construída no km. 90 da mesma linha, o Sr. Ministro da Viação proferiu o seguinte despacho:

«Autorizo a transferência, devendo, simultâneamente, fazer-se a substituïção do nome da actual estação e a inauguração da que receberá o do ex-presidente Artur Bernardes».

ESPANHA Sôbre a concessão de vias de transporte por estrada, feita pelas companhias ferroviárias, saiu ultimamente um decreto, que diz:

«O transporte público de passageiros em autocares pelas estradas espanholas está sugeito a um regimen de concessões que se denominam «serviços da classe A» «serviços da classe B».

Os chamados da classe A gosam dentro de certos limites da vantagem da excluzividade e por conseguinte, ao ser inaugurado um trajecto determinado, devem cessar os denominados da classe B.

As companhias do Norte e M. Z. A. ao abrigo do referido decreto obtiveram umas 60 concessões da classe A que afectavam a 100 serviços da classe B.

— A companhia dos caminhos de ferro do Norte de Espanha, deram a conhecer os resultados do exercício presente, e compara-os com os números obtidos com as precedentes obtidos nos mesmos períodos.

No mês de Março de 1935 as receitas acumuladas elevam-se a 27.832.148,54 pesetas, contra pesetas 24.987.292,08, registadas no mesmo mês do corrente ano. Diferença para menos de 2.844.856,46 pesetas.

Desde 1 de Janeiro até 31 de Março de 1935 as quantias embolçadas ascenderam a 82.124.637,51 pesetas, contra 72.885.492,13 pesetas recebidas em egual período dêste exercício diferença para menos de 9.239.145,38 pesetas.

OS GRANDES INVENTOS

Por PLÍNIO BANHOS

Granadas de balas foi o grande invento do general inglês Itenry Shrapnel que nasceu a 3 de Junho de 1761 e faleceu em 1842, depois de ter sido oficial superior de artilharia a quem o govêrno inglês concedeu uma pensão vitalícia de 30.000 francos, além do soldo, pelos grandes serviços prestados ao seu país. Irmão mais novo duma família de nove filhos, passou a sua juventude rodeado de dificuldades materiais; mas, inteligente e estudioso, abraçou a carreira das armas muito novo ainda e recebeu o pôsto de segundo tenente de artilharia em 9 de junho de 1779. Enviado á Terra Nova no ano seguinte, depressa foi promovido a primeiro tenente, e regressou a Inglaterra em 1784, encetando então, á sua custa, as primeiras experiências de balística que haviam de o tornar célebre.

Até ali, empregavam-se projécteis ôcos, esféricos, cheios de substâncias explosivas, cujas parêdes se dividiam em fragmentos ao chocarem com algum objecto. Ocorreu a Shrapnel pôr nas granadas balas esféricas e pólvora suficiente para provocar a sua explosão. Aglomerava as balas com enxôfre derretido, deixando ficar em cima um espaço livre para a carga explosiva.

Não tardou o exército britânico a adoptar a granada de balas, que apresentava ainda muitas imperfeições, mas cujos efeitos mortíferos os francezes conheceram bem durante a chamada guerra da independência.

Numa carta dirigida em outubro de 1808 a sir John Sinclair, fala o duque de Wellington do grande benefício que trouxera ao exército britânico a adopção dêsses projécteis em dois combates, e pede que Shrapnel seja largamente recompensado «pela sua habilidade e pela sciência de que deu provas no aperfeiçoamento da sua invenção».

Sir William Robe, que comandava a artilharia na península, orgulhava-se do emprêgo dos shrapnels em Torres Vedras, e, por último, o general sir George Wood afirmava que, graças a estas mesmas granadas, a sua brigada tinha podido recuperar a granja da Faia Santa e contribuir muito eficazmente para a vitória dos aliados em Waterloo.

Entretanto, o inventor proseguia brilhante e sucessivamente a sua carreira militar em Gibraltar, nas Antilhas e nas Barbadas, S. Vicente e Granada, e, de regresso a Inglaterra, servia como capitão no exército do duque de York em Flandres, sendo ferido em 1793, no cêrco de Dunkerque.

Entre os seus outros inventos técnicos, podem-se mencionar os importantes aperfeiçoamentos introduzidos nos morteiros com as câmaras parabólicas, um freio para compensar o retrocesso dos canhões e novas espécies de espoletas.

Mas tôdas estas investigações haviam esgotado os modestos recursos do engenheiro artilheiro, e, embora tivesse sido promovido a coronel em 1813, viu-se na necessidade de escrever ao ministro a solicitar algum auxílio, e a direcção de Artilharia lhe respondeu sêcamente que «não tinha fundos á sua disposição para recompensar o mérito». Todavia, em atenção aos serviços prestados pelos shrapnels, o govêrno inglês acabou por lhe conceder uma pensão vitalícia de 30.000 francos, além do sôldo. Desde então, livre de dificuldades, Shrapnel subiu com verdadeira rapidez os últimos degraus da sua gerarquia militar, chegando a tenente general nos príncípios de 1837.

Depois do seu falecimento, foi muito aperfeiçoado o seu invento. Nos shrapnels do modêlo mais moderno, envolvem-se as balas em pólvora e deita-se nesta uma substância especial que evita a rutura do corpo da granada, no momento de disparar. Cada projéctil encerra umas 300 balas de 12 gramas, confeccionadas com chumbo endurecido com antimónio, e recebem da carga interior um aumento de velocidade de 100 metros apróximadamente.

O cinema, é uma realisação industrial dos irmãos Lumiére, de Lyon, que apresentaram a público o seu primeiro filme, em Março de 1895. Foi a consequência de inventos de Masey, Emilio Reynard, Demery, Edison e dos mesmos Lumiére.

Edison foi o creador das imagens estereoscópicas, os irmãos Lumiére, foram quem idializaram projectos numa tela as imagens do Kinetoscópio de Edison e assim foi inventado o cinematógrafo.

O automóvel, foi em 1769 inventado por Cugnet que construiu uma carruagem a vapor cuja roda dianteira era motriz e directriz. As rodas trazeiras eram simplesmente auxiliares. Não obstante a imperfeição do sistema, sobretudo a disposição da caldeira suspensa entre as brijotes de ferro adiante da carruagem, podem considerar-se como o percurso do outomóvel Cugnet, aperfeiçoado, depois por Picques em 1828, Bollu em 1873, Bion Douton em 1883, Serpollet em 1889 e mais tarde Panhard e Levassor. Desde 1900 a indústria automobilista tomou um incremento grande e hoje pode considerar-se extraordinàriamente desenvolvida.

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

CRÓNICAS DA QUINZENA

A música

Por SOEIRO DA COSTA

ENTRE tôdas as belas artes — uma — a música — resalta — sensibilizando e estimulando todos os sentidos humanos!

O ouvido — recebe-a em puro deleite — do cérebro e do coração — o que permite activar e sensibilizar todos os outros órgãos.

Vêde — uma mole formidável humana — que a procura — que passa horas estarrecida — esquecendo-se de si mesma — elevando o pensamento — sentindo-se impressionada pelos mais controversos efeitos que lhe vem despertar, como insensivelmente segue o seu ritmo; — o que é realmente um outro curioso efeito que a música consegue determinar.

Uma marcha — um hino — um ordinário — uma valsa — um fox-trote — um minuete — e outros variadíssimos termos e ritmos diferentes — logo deixam no auditório os seus efeitos; e assim quer na rua ou em local creado a propósito, é interessantíssimo analizar a assistência.

Ninguém consegue furtar-se aos seus efeitos, uma vez que possua o órgão auditivo.

A música é a arte que mais sobrepuja o sentimento e influe no carácter individual.

Consegue levar às lágrimas, como é maior e esfusiante alegria.

Analiza-se uma pintura, um desenho, um objecto, qualquer trabalho de aprimorado gôsto artístico, ao mesmo tempo que ouvimos a música; pois os nossos sentidos deixam-se particularmente arrastar pela sua influência, impedindo-nos por vezes, ou quási sempre, de pormenorizar detalhes sôbre qualquer objecto que nos haja primeiramente impressionado ou interessado.

A música — é a dama das nossas mais belas ilusões dos nossos mais arrebatados sonhos!

Quem a cultive — sôbre ela fantasie — e tenha o supremo poder criador, — não é cá dêste mundo, vive nas regiões do sublime e do belo.

Quanto mais se lhe dedica — e ela lhe absorve o pensamento e o sentimento — entregando-se-lhe em absoluto, — mais lhe acodem felizes e sublimes temas que vão fazer a delícia de tantos, amparando-os, tantas vezes na vida, esquecendo-se dos horrores que esta encerra.

O artista, — compositor musical, — recebe, como um nectar precioso, — o eflúvio divino da música, — que o arrebata, quando compondo uma ode — que contém e extravasa todo o seu sentimento, tôda a sua alma, ascendendo aos paroxismos de um prazer sem igual.

E então, — deixa-o entregue aos seus rendilhados lavores; deixa-o subir bem alto nas elevadas concepções do seu previlegiado espírito; — eis o talento.

O talento, — cria-se no artista pela máxima exteriorização da sua apuradíssima recetividade e formidável concepção do seu alto poder criador.

A música — e o seu dileto filho, — o artista — irmanam-se, então, indo numa aspiral — até junto de Deus, — onde reside afinal — ou se concentra, a maravilha — de que o homem é o intérprete.

Glória a um e a outro, — pelo muito que sublimam a orbe e amenisam a vida, — que, sem ambos, não existiria.

A música e seu intérprete — o artista — são a alma de tôdas as almas que sentem e vibram.

Eis tudo: — vida da própria vida.

Virtudes da mulher

Alicerçados os princípios da nossa educação em sãos e sublimes exemplos paternos e maternos que nos formaram o coração e o carácter, fomos pela vida fóra dando aos nossos próprios actos o influxo de tão belos ensinamentos que vão assim influir em nossos filhos e ainda nos que em nosso redor gravitam.

Foi assim, e é ainda assim que em Portugal um bom número de casais vêm influindo benèficamente na vida de muitos outros casais, de aldeias, vilas, cidades, etc., pelo que se depuraram maus costumes e maus sentimentos.

Portugal, — o nosso cantinho seductor e querido, — conta em seu seio inúmeros e vivos exemplos de virtude, abnegação, dedicação, bondade e tão outras grandes qualidades, que são encarecidas mui justamente pelos sãos caractéres lá de fóra que não se cansam de nos admirar e fazer justiça neste particular.

A história pátria — regista no mais elevado grau, sublimando e glorificando todos os tutores de elevadas e nobilíssimas acções, quer partidas do cidadão ou cidadã, portugueses, e que são cantados e grandemente decantados, atravez tantos lustres, enchendo de orgulho os corações lusíadas, sensibilizando-os e desvanecendo-os.

Sempre que vejo premiados o trabalho prestante, lustra de quem o produziu; a virtude que ilustra quem a possua; a abnegação que beneficia outrem e que obriga o perpétuo reconhecimento; a dedicação que traz o coração sujeito, etc., aos meus olhos sobem as lágrimas que brotam expontaneamente, maravilhados pelas qualidades que nos curvam àquela admiração, devida aos que as ostentam, pelo que melhor dizem do homem e da mulher, ascendendo à perfeição.

E realmente uma nação e o seu povo, mais se afirma, mais se enaltece ou engrandece — com as virtudes de uma sã moral cívica, individual.

Portugal — é das nações, honrosos portugueses, que mais se glorifica e sublima com as virtudes das que mais alto falam as acções nobilíssimas que foram

levadas além fronteiras e tiveram eco na vida e corações estranhos.

A mulher portuguesa, — de peregrina formosura e invulgar virtude, — deixou um rastro tão luminoso que ainda hoje — afirmamo-lo sem receio de desmentido, — tem bela repetição e ela prossegue em tão elevado trilho, que lhe é famitiar!

— Ainda que isto doa aos menos moralistas, aos celibatários e a todos aqueles que não cultivam e não prestam culto à virtude feminina, à mulher portuguesa, em muitos casos, excede a estrangeira em virtudes, abnegação, dedicação e outras belas e invulgares qualidades de que é portadora.

Não foi uma, mas muitas as vezes que em duras questões — demonstrámos e levámos de vencida os que — louvado Deus — queriam sobrepôr à virtude — o arrependimento seguido à falta...

Não, — meus bons contraditores — a quem perdôo como Cristo, — a virtude, particularmente, na mulher — está acima de tudo quanto à humanidade se ofereça, e é deslumbramento dos sentidos das almas sãs, bem formadas.

Olhar — que a mulher que a ostenta como um brilhante de invulgar brilho — está sujeita, digamos mais sujeita, que as outras que, como ela, vivem no mundo — no mar encapelado das ambições e seduções.

Louvemos a virtude e enaltece-mo-la por forma a que ela tenha o culto e o preito — que são devidas — às peregrinas e subidas qualidades humanas.

Pela 1.ª vez o famoso escritor francês

J. KESSEL

É TRADUZIDO EM PORTUGUÊS

Acaba de ser pôsto á venda

o seu notável livro

MERCADOS DE ESCRAVOS

em tradução de José Osório de Oliveira.

O autor que em viagem de inquérito á escravatura viu e conviveu com os escravos e seus traficantes, relata-nos em narrativas impressionantes como são contratados, negociados, transportados e tratados os escravos (homens, mulheres, crianças), nas regiões onde se exerce ainda a escravatura (Arábia, Abissinia, etc.).

1 vol. broc. 8$00. Pelo correio mais 1$00. Envia-se á cobrança para tôda a parte (excepto Angola, Guiné e Cabo Verde).

Edição da PARCERIA A. M. PEREIRA

R. Augusta, 44 a 54—LISBOA

AS ACTUAIS LINHAS AÉREAS INTER-CONTINENTAIS

Quatro nações organizaram até agora linhas aéreas inter-continentais servidas quer por aviões quer por dirigíveis. São elas:

I Alemanha

1.º «Linha Berlim-Buenos Aires», — 14.000 quilómetros de extensão, percorridos em três dias e meio, com 11 escalas, sendo a travessia do Atlântico efectuada por hidro-aviões utilizando como bases intermédias navios-escalas munidos de catapulta para lançamento.

2.º «Linha Friedrichshafens — Rio de Janeiro», 9.000 quilómetros de extensão, percorridos em 90 a 100 horas, por dirígiveis tipo Zepelin.

3.º «Em estudo», linha Lisboa — Açores — Açores Bermudas — Estados-Unidos, servida por hidro-aviões, utilizando navios-escala munidos de catapulta.

O primeiro avião de experiência já efectuou a travessia.

II Inglaterra

1.º «Linha Londres — Cabo da Boa Esperança», totalizando 12.000 quilómetros, percorridos em 10 dias, com 18 escalas. Êste serviço é assegurado por aviões, e semanal.

2.º «Linha Londres — Brisbania» (Austrália), 20.000 quilómetros de extensão, percorridos em 10 dias, com 33 pontos de escala.

III França

1.º «Linha Marselha — Hanoi», 12 quilómetros percorridos em 8 dias, com 21 escalas. Serviço semanal.

2.º «Linha Paris — Santiago do Chile», 14.000 quilómetros percorridos em 6 ou 4 dias, conforme o Atlântico é atravessado, por navios rápidos ou por aviões, tendo 28 escalas. Êste serviço é semanal.

IV Holanda.

«Linha Amsterdão — Batávia (Ilha de Java), 14.000 quilómetros de extensão, percorridos em 5 dias e meio, tendo 21 pontos de escala. Serviço semanal.

CRÓNICAS DE ESPANHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

V

UMA VISITA AOS HOSPITAIS ONDE SE ENCONTRAM OS FERIDOS NACIONALISTAS

SALAMANCA, a-pesar-de ser uma cidade cheia de vida, está transformada num grande centro de actividade militar, preparada hoje para reabastecer a sua «frente» de mantimentos, munições e medicamentos para os hospitais e ambulâncias, que lhe estão subordinados.

Graças à generosidade dos nacionalistas espanhois e portugueses, que de alma e coração estão com êsse movimento, as casas de caridade têm sido abastecidas com os medicamentos necessários, em relação à quantidade dos seus doentes.

Em Fuentes de Oñoro, última localidade espanhola em frente à nossa fronteira de Vilar Formoso, foram instaladas duas ambulâncias, dirigidas pelo dr. Ramon Dominguez y Dominguez, que acumula gratuïtamente as suas funções com as de director do Hospital de Sangue. Aqui se encontram algumas dezenas de soldados que, vêm restabelecer-se dos ferimentos recebidos na frente da batalha.

Prestam ali serviço grande número de senhoras, que gentilmente se ofereceram para tal fim e os doentes são tratados por corações generosos. Alguns portugueses ali estão internados.

Em Ciudad Rodrigo, a distribuïção de medicamentos vindos de Portugal proporciona-nos uma visita a vários estabelecimentos de caridade. Recebidos pelo capitão da Guarda Civil D. Juan Saez Chorot, governador militar, fomos apresentados ao dr. Ernesto Sanchez, director do Hospital de Sangue local, que logo nos foi mostrar o seu modelar estabelecimento, onde se encontram em tratamento cêrca de trezentos feridos.

Num improvisado «copo de Porto» o alcaide de Ciudad Rodrigo, capitão Magin Vieyros, fez uma vibrante saüdação a Portugal e aos portugueses, de Ordem, que tão honestamente têm sabido levantar o

Grupo de assistentes ao almoço oferecido ao enviado especial de "A Voz„ a Espanha. 1.º plano — Dr. Juan Sanchez, capitão Chorot, capitão Magin Vieyros, Diamantino Tojal e Carlos d'Ornellas. 2.º plano — Costa Junior, dr. Ernesto Sanchez, dr. Ramon Dominguez e á direita ao alto com seu braçal, o Marquez de Bayamo

nome dum país que se encontrava afundado, salientando também a imprensa portuguesa, em especial o jornal *A Voz* que, através das suas colunas tão nobremente tem sabido auxiliar os hospitais dos feridos nacionalistas gesto digníssimo que os espanhois não esquecerão.

Seguidamente falou o dr. Ernesto Sanchez, que agradeceu a generosidade, medicamentos oferecidos da comissão pelos que, por intermédio de *A Voz*, acabavam de chegar, para suavizar a sorte dos feridos, que de início não tinham suficientes recursos.

Depois de outras visitas, entre estas ao Hospital da Paixão, foi oferecido um almoço de honra no esplêndido restaurante local, edifício antigo apropriado e apetrechado com um mobiliário de estilo também antigo.

A êste almoço assistiram os srs. Juan Saez Chorot, capitão governador militar; capitão Magin Vieyros, alcaide; Ramon Dominguez, médico de Fuentes de Oñoro; dr. Juan Sanchez, presidente da Cruz Vermelha; Marques de Bayamo, dr. Ernesto Sanchez, di-

rector do Hospital de Ciudad Rodrigo; e os portugueses Diamantino Tojal, que gentilmente se ofereceu para fazer o transporte de material sanitário para o exército nacional e Carlos d'Ornellas.

Êste almoço decorreu com grande animação, usando no final da palavra o comandante militar da velha praça forte, simpática figura de nacionalista, que tem pôsto à prova o seu belo espírito de organização e disciplina. Falou a seguir o Marquês de Bayamo, também figura insinuante e um dos mais abastados lavradores da região.

Aproveito agora a ocasião para contar que o sr. Marquês de Bayamo ofereceu os seus cinco automóveis ao govêrno de Burgos e organizou os seus quinhentos empregados, a quem comprou cavalos suficientes, formando um esquadrão, que mais parece um regimento de cavalaria, que faz o serviço de policiamento entre Salamanca e Fuentes de Oñoro — 125 quilómetros — em defesa da Espanha nacionalista.

Ás provas de simpatia de todos os presentes respondeu o autor destas linhas com algumas palavras de agradecimento.

Terminado o repasto, a gentileza do Marquês de Bayamo chegou ao ponto de nos conduzir num dos seus carros até Salamanca.

Uma volta às muralhas da velha fortaleza de Ciudad Rodrigo que, com as suas brechas, bem demonstra o esfôrço dos seus filhos na expulsão dos franceses, e abandonamos a pequena praça forte em direcção a Salamanca.

Passada hora e meia, chegámos a Salamanca, onde existe a mais célebre das universidades espanholas, com a suas magestosas catedrais, D. Fulgêncio Lozano Garcia, nacionalista puro e amigo dos portugueses, apresenta-nos ao Dr. Francisco Diez Rodriguez, professor de cirurgia e director dos Hospitais de Sangue da cidade.

Ao hospital provincial foi feita a primeira visita. Nota-se que é um estabelecimento de grande movimento. O silêncio é de ouro. Uma maca coberta com um lençol obriga-nos a curvar-nos perante um heroi, defensor da Espanha nacionalista, a quem foi amputada uma perna e extraída um bala, que se alojara no pulmão esquerdo.

De braços ao peito tantos como os que andam de muletas. Um falangista, depois de trinta dias de Guadarrama, recebe dois ferimentos graves e contudo não desanima, querendo alta a-fim de marchar de novo para a linha de combate. Indisciplinou-se, o que de nada serviu, porque o médico de serviço não pode dar alta a quem não esteja em condições de saír. Indisciplinou-se o falangista, chora, quere vingar a morte de seu pai, e, de novo, o médico o obriga a quedar-se, recebendo a promessa de marchar quando puder.

Novo silêncio.

— Que passa?

— Nada.

Ouve-se falar português da Beira. Gemidos de dôr.

Fomos visitar a enfermaria onde se encontram as tropas regulares.

Uns usam brincos na orelha esquerda, outros travessões no nariz. Não querem também descansar no hospital. O seu temperamento é especial e a alimentação especial tem de ser, pois não comem carne morta pelas outras pessoas, mas sim por êles próprios, que a cozinham a seu modo, depois das suas praxes habituais.

Falangistas e tropas do Tércio ocupam grande parte dos hospitais.

Vamos terminar a visita.

Conduzidos ao Comando Militar, o general Cabanellas, doente, fatigadíssimo, com os trabalhos dos últimos dias não nos pode receber, mas nem porisso deixa de saüdar o «simpático jornal católico português que tão admirado tem sido pelos espanhois a quem prestou grande auxílio».

— Que me perdõe *A Voz* não lhe dizer algumas palavras de saüdação, mas, o meu estado de saúde não mo permite.

Foi com estas palavras que o general prestigioso se despediu de nós. Manda-nos servir cerveja e encarrega dessa missão o Comandante de infantaria D. Francisco Jerez Espinozo, irmão do malogrado tenente Jerez, assassinado por um grupo de comunistas que, fardados de falangistas, o feriram mortalmente pelas costas.

Numa das últimas crónicas prestámos aqui homenagem ao irmão dêste oficial, que heroicamente se bateu na frente do Guadarrama. Agora falamos de seu irmão Francisco, um dos herois de África, que galhardamente ganhou a honrosa medalha «Suprimento por la Pátria».

É um oficial destemido com nove ferimentos, sendo seis nas campanhas de África e três no Guadarrama onde ficou sem dois dedos que, presos pelos tendões êle próprio arrancou para poder continuar a combater. Além dêstes ferimentos, recebeu outro no peito e outro num braço. Então não pôde mais continuar a combater e veio para o hospital. Agora diz-se apto a poder marchar de novo para o seu pôsto.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Outubro de 1896

Estatistica do Trafego

Por MENDONÇA E COSTA

Completa o nosso numero de hoje esta estatistica, formulada pela repartição de caminhos de ferro do ministerio das obras publicas, e que portanto constitue um documento da maior importancia, não só pelo seu caracter official, como pelos cuidados e competencia com que é feito pelo digno chefe d'aquella repartição.

No meio do condemnavel abandono a que andam votados os trabalhos estatisticos no nosso paiz, a ponto de, pelo que se refere ao movimento commercial, ainda não termos publicado o respectivo a 1894, e no que diz respeito a finanças, commercio, industria, censo da população e outros indispensaveis elementos d'estudo, nem sabermos desde que anno não se publicam, tal é o atrazo em que se acham; no meio, diziamos d'este desleixo de serviços publicos tão importantes como estes, consola vêr que ao menos nma parte — pequena, não ha duvida, mas não pouco interessante — apparece sem atrazo, regularmente, oito mezes depois do periodo a que se refere, e consola ter que louvar o funccionario distincto e activo que, no desempenho da sua profissão, não se deixa enervar por essa onda de indolencia que se alastra por quasi todas as secretarias, e nos dá elementos de estudo de que tanto necessitamos para apreciar a vida d'uma das mais importantes industrias d'uma nação.

A estatistica a que nos referimos mostra-nos que, no anno findo, o desenvolvimento do movimento e das receitas das nossas linhas ferreas se accentuou mais uma vez.

Uma unica verba se apresenta, no total, em diminuição sobre a sua correspondente no anno anterior: o numero de passageiros em 1.ª classe.

Esta differença que se eleva a 62.374 passageiros, representando quasi 10 por cento dos transportados em 1894, faz-nos ir procurar-lhe a origem, que não é difficil encontrar desde que vejamos este ponto detalhadamente por linhas.

Em Leste e Norte e no Sul e Sueste o movimento foi egual nos dois annos; no Minho, no Douro, Beira Alta, Guimarães, ramais de Coimbra e Cintura, ha mesmo um certo augmento em passageiros de 1.ª classe; a grande diminuição nota-se nas linhas de Cascaes, Cintra, Torres, Figueira e urbana de Lisboa, e não só, excepto na de Cascaes, em 1.ª, como tambem em 2.ª classe a diminuição é bastante forte.

Occorre logo que a creação de comboios tramways e 2.ª e 3.ª classe tem tido uma grande influencia para aquelle resultado, chamando á 2.ª classe os passageiros de 1.ª e á 3.ª classe os, muito mais numerosos, de 2.ª

Mas resalta tambem que um tal decrescimento de utilização dos vehiculos de 1.ª e 2.ª classes na linha de Cintra significa que esta bella villa vae sendo abandonada por grande numero dos seus antigos frequentadores, o que é symptoma de uma notavel decadencia d'aquella localidade.

Demais, posta ella em confronto com a sua rival — Cascaes — dirigidos os negocios d'esta por uma camara presidida por um homem activo e emprehendedor, e aquella e suas vizinhas por municipalidades estacionarias e indolentes, o resultado devia forçosamente ser o abandono da formosa estancia de Byron em favor da sua rival da beira do Oceano.

Grande responsabilidade cabe á camara de Cintra pela falta de actividade e iniciativa com que tem abandonado os interesses d'aquella linda villa.

A mesma observação nos merece a camara de Bellas, que mentém aquella localidade no mesmo estado em que se achava ha dez annos, quando ainda não havia caminho de ferro.

Na linha de Cascaes, se os passageiros de 1.ª clase foram menos 15 %, os de 2.ª augmentarem 33 % e os de 3.ª 77 %, resultando no total cerca de 50 % a mais.

Na linha urbana a diminuição de quasi 25 % em 1.ª classe e 10 % em 2.ª deve attribuir-se tambem áquella causa, mas o augmento na 3.ª classe elevou o total a quasi 10 % mais.

As percentagens de augmento, tanto no movimento como productos das vias ferreas, durante o anno findo foram:

Passageiros	8 %
Grande velocidade	15 %
Pequena »	10 %

Nos rendimentos, liquidos de imposto, o augmento total foi de 6 %.

Nos impostos tambem houve um razoavel augmento.

Em 1895 produziram elles:

Transito	202:709$916	
Sêllo	89:855$680	
Total		292:565$596

Em 1894 haviam dado estes impostos:

Transito	193:059$497	
Sêllo	82:231$800	
Total		275.291$297

Augmento em 1895 6,27 %.

O lucro directo que o thesouro tira, portanto, dos caminhos de ferro foi, no ultimo anno:

De impostos	293 contos
Liquido do trafego do Sul e Sueste	305 »
Fóra do trafego, idem	23 »
Liquido do Minho e Douro	480 »
Fóra do trafego	19 »
Total	1 120 »

E' bom que se saiba isto, e que se não esqueçam tambem os valiosos lucros indirectos que o paiz aufere d'esta industria, e ainda outros directos, na economia dos transportes postaes, militares, etc.

Linhas Portuguezas

Minho e Douro. — O sr. ministro das obras publicas officiou ao Centro Commercial do Porto, communicando que tinham sido attendidas as suas reclamações relativamente á deficiencia das installações da estação de Porto A.

Falta, porém, resolver a questão mais importante: a falta de material que se nota nas linhas do Minho e Douro, contra a qual o commercio está protestando.

— Terminou o concurso para a construcção e exploração de um caes acostavel no Douro entre o caes dos caminhos de ferro e o caes das Freiras. Concorreram apenas os srs. Campos e Moraes, importantes industriaes e constructores do Porto, os quaes reduziram de 80 para 70 réis a taxa de acostagem e de 190 réis para 80 réis a taxa de armazenagem.

Ponte da Cruz Quebrada. — Já está corrido o primeiro taboleiro da nova ponte sobre o Jamor.

Os trabalhos continuam activos para que esta semana fique corrido o outro taboleiro, o da via ascendente, que ainda se acha em acabamento, do lado de Cascaes.

Immediatamente se procederá ás experiencias e ao restabelecimento da circulação pelas duas vias, o que nos asseguram começará no domingo 4.

A ponte devia estar prompta em 6 d'agosto.

Estação da Figueira. — Já está collocada a nova bascula n'esta estação, junto ao caes dos vinhos, melhoramento que tão necessario se tornava e que o commercio reclamava para facilitar o serviço de expedições que mais se avoluma cada dia.

Freios de vacuo. — Foi auctorizada pelo sr. ministro das obras publicas a compra d'estes freios para 10 locomotivas destinadas ás linhas do Minho e Douro, no valor aproximado de 20 contos de réis.