

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, 1954; —MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

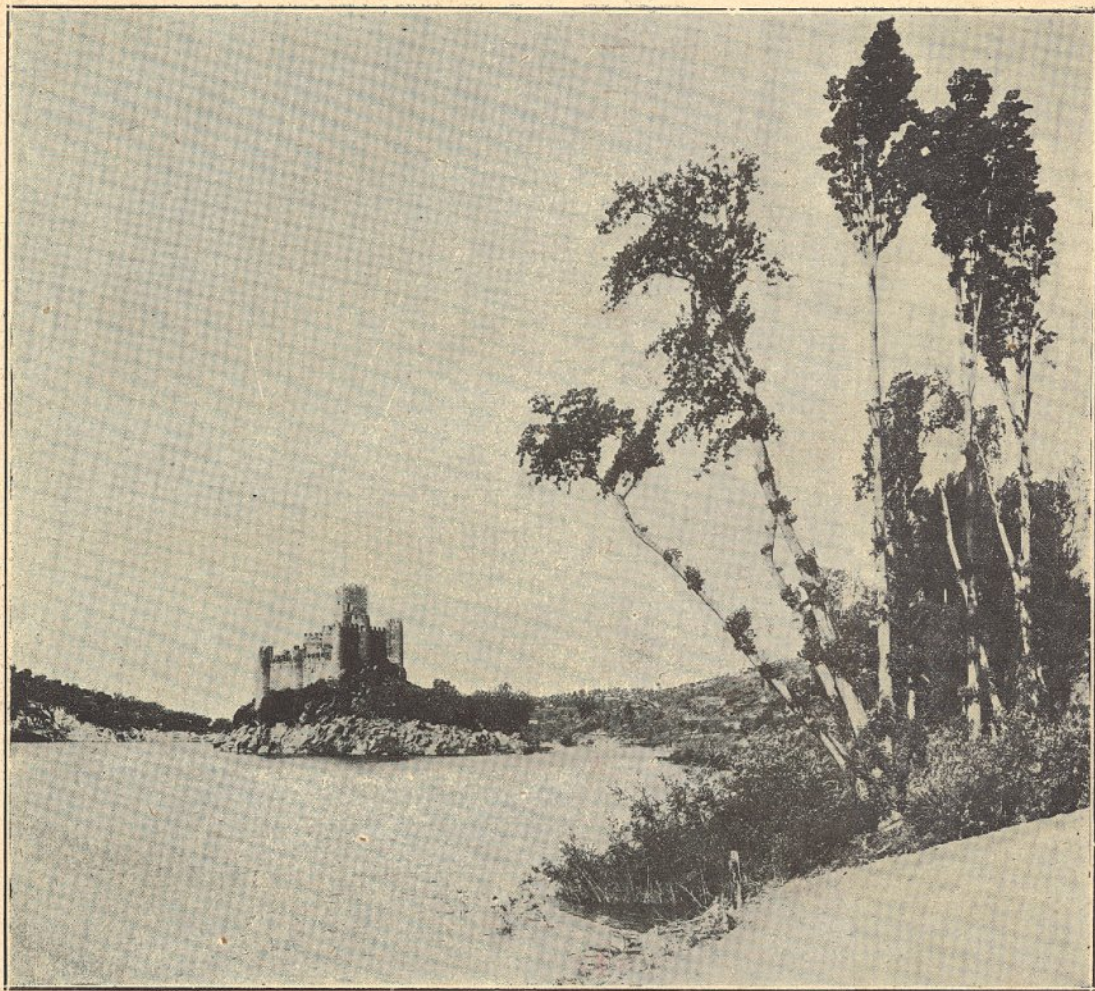
Um aspecto do Castelo de Almourol. — Ateneu Ferro-
viário. — O Congresso de Caminhos de Ferro de Paris,
pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Luiz
Trigueiros. — Imprensa. — Instantaneos de viagem, por
LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS. — Almôço dos «Car-
ls». — «O homem e a máquina». — Cartaz. — Portu-
gal turístico. — A propósito dum centenário. — Ecos
& Comentários, por SABEL. — Há quarenta anos. —
Do factor espionagem ao crítico momento que avassala
o Oriente, por ALEXANDRE F. SETTAS. — É pre-
ciso acabar com a areia nas estradas. — Herois do Na-
cionalismo. — Linhas Portuguesas. — Parte oficial. —
Os nossos mortos. — Galhas.

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE NOVEMBRO

NÚMERO 1197



UM ASPECTO DO CASTELO DE ALMOUROL

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
JOSÉ DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGACÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Ateneu Ferroviário

Realizou-se no passado dia 30, para abertura do ano lectivo desta prestimosa colectividade, uma sessão solene à qual presidiu o sr. Vasco de Moura, como representante do Director Geral da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro que tinha a secretariá-lo os srs. Felix Perneco e Mário de Sousa Deniz, respectivamente presidente da assembleia geral e da direcção.

Depois de aberta a sessão usou da palavra inicialmente o sr. Sousa Deniz que se referiu aos benefícios que o Ateneu tem desenvolvido em pról dos seus filiados e realçou o significado que representava a criação do curso comercial.

Seguidamente o sr. Dr. João Faria Lapa, sub-chefe do Serviço de Tráfego, proferiu uma esplêndida alocução em que exaltou a obra levada a efeito, do novo curso comercial demonstrando que êsse facto preenchia todos os fins que o Estatuto impunha ao Ateneu. Além da função educativa dêsse curso, referiu-se o orador também à função utilitária, muito para considerar no tempo presente, em que se justifica maior rigôr de selecção e se verifica mais intensa luta de competências.

Depois do sr. Dr. Faria Lapa ter aplaudido o esforço da Direcção, dirigiu alguns conselhos aos alunos, exortando-os a trabalhar e a bem cumprirem o seu dever de bons estudantes, com o que se mostrariam assim reconhecidos para o Ateneu.

O sr. Felix Perneco depois de felicitar o orador acima referido agradeceu a comparência dos assistentes, especializando nêsse agradecimento os organismos congêneres e, dentre êstes, salientando o Ateneu Commercial.

Estavam presentes, além de muitas pessoas de categoria social alguns funcionários superiores da Companhia Portuguesa, destacando-se os seguintes: Engenheiro Botelho da Costa; Dr. Francisco Pinto Moledo, chefe dos serviços de contabilidade central; Feliciano Pereira Barral, chefe de repartição dos mesmos serviços; Alfredo Júlio dos Santos, Restituto José Coelho, representante da classe na Câmara Corporativa e ainda vários sindicatos da classe ferroviária.

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

O CONGRESSO

DE

CAMINHOS DE FERRO

DE PARIS

COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Publicou a *Gazeta* de 1 de Agosto, a primeira parte do resumo do magnífico relatório especial, apresentado à *IV Secção — Ordem geral* do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro celebrado em Paris, em Junho último, por Mr. Cottier, acêrca dos efeitos da Crise Mundial e da concorrência automóvel na situação dos caminhos de ferro. Era uma dissertação notável, que importava tornar conhecida.

Só hoje posso concluir êsse trabalho depois de ter reproduzido na *Gazeta* de 16 de Outubro as conclusões relativas a essa questão votadas pelo Congresso.

No final do artigo de 1 de Agosto occupava-me do tráfego de mercadorias, em relação ao qual eram postos dois problemas:

Como pode ser coordenado o novo meio de transporte (automóvel privado) com os serviços públicos existentes?

Como se deverão regular as relações entre o tráfego privado de origem recente e o tráfego público?

Afirma o relatório que a coordenação só se realiza eficazmente pelo monopólio, como na Hungria e na Irlanda, em que o transporte profissional de mercadorias foi entregue aos caminhos de ferro.

Oferece dificuldades a determinação genérica, sob o ponto de vista económico, das relações entre o carril e a estrada.

O transporte público pelo carril e pelo automóvel encontra diante de si um tráfego pri-

vado liberto dos encargos de um serviço regular, que escolhe os transportes e só opera os que são remuneradores.

Pode ser explorado profissionalmente ou para uso individual de explorações industriais, que fazem os seus próprios transportes. Nos dois casos a empresa só faz os transportes que lhe dão lucro.

Em tais condições o automóvel não tarda em açambarcar todos os transportes que dariam receita líquida aos serviços públicos e compensariam os encargos dos transportes improdutivos que êsses serviços têm que efectuar. Êsses serviços estarão pois cada vez menos aptos para desempenhar as funções de interesse geral que lhes incumbem, enquanto os transportes privados funcionarão em condições cada vez mais económicas.

Há duas soluções técnicas do dilema:

1—O Estado emancipará as empresas de transportes públicos das tarefas que elas já não podem executar pelas suas próprias forças e renuncia a pôr os meios de transporte ao serviço dos seus próprios interesses.

2—O Estado mantém a organização do serviço público de transportes que possa garantir o desenvolvimento harmónico de todas as partes do país e servir o interesse político no bom sentido da palavra, e põem-no em condições de subsistir perante a concorrência privada.

Na prática a primeira solução não é aceitável nos países em que a economia se desenvolveu pela acção dos transportes económicos colectivos. A êsses transportes públicos estão ligados interesses demasiado numerosos e importantes para poderem ser abandonados.

Em países novos compreende-se o regime do tráfego privado para sem intervenção do Estado.

Está posto, pois para os outros países o problema de saber como se hão de salvar os meios de transportes públicos dos efeitos da concorrência privada.

Dois meios ocorrem: limitação adequada do tráfego privado, ou subvenções do Estado às empresas encarregadas de serviços públicos importantes, sistema aplicado já em vários países onde o Estado toma sobre si os déficits dos grandes caminhos de ferro.

Os encargos do Tesouro crescem assim com o desenvolvimento da viação automóvel até atingirem proporções excessivas, de modo que vem a tornar-se preciso restringir por qualquer forma a concorrência.

Em muitos casos contentaram-se em submeter o tráfego automóvel profissional à concessão obrigatória e a regulamentação que torne impossível a concorrência desleal.

Com o tempo essa providência tornar-se-á insuficiente, porque êsses concessionários, que continuam a escolher os seus transportes, vêem-se obrigados pelo desenvolvimento do tráfego a adquirir novas concessões e a intensificar a concorrência.

As vantagens do automóvel manifestam-se sobretudo nos transportes a pequenas distâncias e os feitos a grandes distâncias são os mais rendosos para os caminhos de ferro. É portanto êsse tráfego a grande distância que se procura principalmente proteger eficazmente. Para isso submeteu-se o automóvel profissional a um sistema de concessão que lhe impõe uma *estera de acção limitada no espaço*.

Outra solução é a *partilha regional do tráfego* efectuada dentro do quadro da regulamentação das concessões, reservando-se o tráfego a grande distância para o caminho de ferro e o de pequeno percurso, em princípio, para a estrada. Não seria porém admissível suprimir êsses transportes curtos por caminho de ferro sem prejudicar as populações.

A incorporação dos transportes automóveis no sistema colectivo de tráfego e de tarifas dos caminhos de ferro sem limitação de espaço e sem monopólio encontra dificuldades na fiscalização de numerosas empresas.

Na Alemanha instituiu-se um sistema de concessões para o tráfego a grande distância (sem se regulamentar o de curtos percursos) pelo qual se reúnem os empresários concessionários numa associação profissional central e são obrigados à aplicação de tarifas análogas às dos caminhos de ferro, mas cuja fiscalização é difícil.

A Alemanha e a Itália recorreram à tributação lançando sobre os transportes automóveis o imposto sobre a base da tonelada quilométrica, o qual atinge tanto o tráfego profissional como o privado.

As providências citadas só atingem, salvo na Checoslovaquia, o tráfego profissional. A experiência mostrará se há que limitar o tráfego privado ou conservar liberdades difficilmente conciliáveis com um serviço de transportes favorável ao interesse geral.

A importância da defesa destes consta da seguinte declaração do Conselho Federal Suíço na sua mensagem de 24 de Novembro de 1936.

A solução do problema carril-estrada constitue a condição inicial indispensável de uma reforma duradoura dos Caminhos de Ferro Federais. Enquanto se não fizer a êste respeito algo definitivo, todo o resto ficará provisório e duvidoso... A regulamentação dos transportes que se trate de instituir deverá especialmente garantir aos caminhos de ferro uma parte do tráfego futuro equitativa e proporcional ao seu papel no quadro da economia nacional e aos capitais neles investidos.

Repercussões na economia dos transportes

O efeito do tráfego automóvel na economia dos transportes nos Estados que não querem abandonar a sua execução segundo métodos de interesse geral, nem restringir sufficientemente o tráfego individual do automóvel em proporção sufficiente, cifra-se principalmente em cobrir os déficits dos caminhos de ferro com os recursos gerais do Tesouro depois de esgotadas as possibilidades de racionalização do serviço dos caminhos de ferro (incluindo em certos casos o emprêgo do automóvel).

Por outro lado a economia dos transportes sofrerá, no futuro, a influência da respectiva política geral.

Pode-se realizar uma protecção indirecta dos caminhos de ferro pela aplicação rigorosa dos regulamentos de policia. Não parece que por enquanto se tenha recorrido a êsse expediente.

As prescrições relativas a dimensões, pesos e velocidades máximas dos veículos, contentam-se geralmente com as exigências da razoável conservação das estradas.

Há a impressão de que êsses preceitos seriam mais rigorosos e sobretudo a fiscalização da sua observância em muitos países se tôda a

economia dos transportes fôsse sujeita a regras uniformes. Esse rigor e uniformidade são também exigidos pela segurança do trânsito, bem inferior nas estradas ao que é nos caminhos de ferro. Considerações análogas se aplicam à tributação dos transportes automóveis que variam com os países. A par de contribuições fixas anuais subordinadas às dimensões, ao peso ou à potência do motor do veículo, existem impostos sobre o combustível e os pneumáticos.

Essas taxas têm, em parte, o caracter de tributação geral, mas a tendência é para os regular pelo desgaste da estrada, cjas despesas de conservação, repartidas pelo Estado, pelas províncias e pelas comunas é difícil determinar com exactidão.

Em casos recentes cobram-se também impostos determinados segundo os objectivos da política dos transportes (na Alemanha, Itália e Checoslovaquia). A única forma conveniente com esse fim é a que tem por base os percursos úteis efectuados (passageiros ou toneladas quilómetros).

Em princípio esses impostos devem compensar a exoneração dos encargos que pesam sobre os serviços públicos, usufruída pelo tráfego automóvel privado.

Factores determinantes de natureza diversa

Há que ter em conta certos factores que são estranhos à política dos transportes, entre os quais ocupam lugar primordial as *considerações de defesa nacional*.

A motorização dos exércitos modernos exige grande número de veículos automóveis de crescente importância, visto as instalações ferroviárias serem vulneráveis pelos ataques aéreos.

Muitas vezes assevera-se erradamente que o Estado deve favorecer a multiplicação dos automóveis, sem nada despender pela diminuição de impostos.

Esquece-se que a concorrência aos caminhos de ferro assim fomentada os põe em termos de não poderem ocorrer com os seus próprios recursos ao desempenho das funções públicas por elles exercidas.

Tem o Estado que lhes conceder subvenções. Demais, é preciso não esquecer que os ca-

minhos de ferro são importantes elementos da defesa nacional, sendo por isso necessário conservá-los por motivos de ordem militar.

Quando o Estado tenha de ocorrer aos feitos ocasionados pela concorrência dos automóveis necessários à defesa nacional, há que examinar se não é preferível confiar a estes parte do serviço de via férrea, mesmo que disso resulte aumento de despesa para ter a certeza de dispor sempre de veículos em estado aptos para fins militares.

Há quem considere os transportes automóveis meio eficaz para limitar as exigências das organizações sindicais ferroviárias. Consideram-se também uteis, como sintoma de progresso social a existência de empresas independentes.

Finalmente em alguns países favoreceu-se o desenvolvimento dos serviços automóveis que obriga a importantes trabalhos de estrada para minorar o desemprego.

Necessidade de bases estatísticas

A execução de providências legislativas para a resolução do problema dos transportes é dificultada pela falta de dados estatísticos seguros, que são muito para desejar e convém organizar conforme a resolução votada em 1935 pelo VIII Congresso da Câmara de Comércio Internacional.

Adaptação da gerencia comercial dos caminhos ferro ás condições novas Mudanças na organização

A queda das receitas tem obrigado os caminhos de ferro a remodelar os serviços sobre bases mais económicas.

Desde 1929 tem-se procedido por toda a parte a trabalhos de racionalização que aumentam o rendimento dos transportes. Os acréscimos de despesas têm sido em geral inferiores aos das receitas. Todavia a legislação social tem imposto em muitos países, como na França e nos Estados Unidos, pesados encargos à exploração ferroviária.

As colaborações e fusões de empresas têm dado lugar a economias notáveis. As Companhias inglesas centralizaram as receitas das linhas concorrentes em *pools* comuns, o que

deu lugar a colaboração em vez de competência. O mesmo terá de se fazer de futuro para as linhas concorrentes internacionais.

Várias empresas separaram o serviço comercial do de exploração técnica, assegurando-lhe independência.

Assim, a *London Midland & Scottish Railway* reuniu os serviços comercial e de propaganda numa direcção de forte organização, que dá as directivas para a propaganda útil e cuja aplicação incumbe aos serviços técnicos.

Por tóda a parte se manifesta o desejo de estabelecer contacto tão directo quanto possível entre os caminhos de ferro e a sua clientela.

Propaganda

Em relação ao tráfego de mercadorias, numerosas administrações encarregam agentes especiais de visitar com frequência os expedidores, fazer-lhes conhecer as vantagens do transporte por caminho de ferro e indagar as suas exigências especiais.

Quanto a passageiros, a propaganda foi estabelecida em muitos países sobre uma base nacional.

Organizações oficiais ou semi-oficiais possuem geralmente agências no estrangeiro, cooperam com os caminhos de ferro e as autoridades públicas em todos os ramos de turismo relacionados com os meios de transporte de que dispõem.

Certos caminhos de ferro dão ao pessoal prémios em proporção dos resultados obtidos.

Melhoramento de serviços

Tem-se melhorado os serviços de passageiros para obviar à concorrência. Aumentou-se a comodidade em todas as classes.

O melhoramento dos horários, com aumento de velocidade comercial e introdução de novos combóios, é de grande valor. Isentaram-se para isso certos combóios de serviços determinados.

Para os longos percursos crearam-se combóios com muitos poucas paragens.

O emprego das automotrices deu lugar a aumento de velocidade em diminuição das despesas de tracção.

Recorreu-se ao motor Diesel e à tracção eléctrica. O perfil aerodinâmico do material determinou reduções de resistência.

No serviço de mercadorias manifesta-se a tendencia para acelerar os transportes.

Em França criou-se um modo de transporte (velocidade única) para os volumes de menos de 50 quilos.

A criação dos serviços de *porta a porta* por veículos próprios ou por acôrdo com os camionistas é objecto de solicitude das empresas com reduções de taxas de camionagem, cujo serviço dá lugar a subvenções.

Na Holanda as tarifas de pequenos volumes comprehendem em princípio a entrega no domicilio.

O emprego dos *containers* também desenvolve o serviço de porta a porta.

Reforma de tarifas

Multiplicam-se as providências para adaptar as tarifas às circunstâncias presentes, tanto para os passageiros como para as mercadorias.

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

LUIZ TRIGUEIROS I M P R E N S A

De regresso de França encontra-se já nas suas ocupações o nosso distinto colaborador e amigo Luiz Forjaz Trigueiros que foi encarregado, pelo Instituto Francês de escrever um livro sobre o panorama literário da França contemporânea.

Dá-nos, no presente número Luiz Trigueiros algumas notas da sua viagem a Paris que, sobre todos os aspectos foi um triunfo literário e turístico para o novo escritor.

«O BARREIRO»

Com o número 249 entrou no 6.º ano de publicação o semanário regionalista «O Barreiro» de que é director o sr. Raposo de Oliveira.

Entre os semanários que se publicam em Portugal «O Barreiro» é um dos que mais se salienta na defesa dos interesses do seu conceito, e, no seu bom aspecto gráfico marca um lugar de destaque.

Felicitemo-lo e, o desejo de longa vida.

INSTANTANEOS

DE

VIAGEM

Por LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS

I

PORTUGAL EM PARIS

Nada mais consolador para o português que hoje visita a França do que a transformação total que se operou no animo e no espírito dos franceses em relação ao nosso país. Concordância? Aplauso? Identificação de opiniões? Não se trata de saber isso. O que se faz mister fixar é que há hoje uma coisa que não havia antigamente: conhecimento das nossas possibilidades, das nossas riquezas e até — o que é essencial... — conhecimento da nossa posição geográfica. De facto, longe vai o tempo em que se falava de Portugal como duma província espanhola:

— *Lisbonne, je sais; lá-bás en Espagne...*

Esta *idéa-feita*, dum Portugal vago e anodino que mal se distinguia no mapa, desapareceu. Mercê duma propaganda inteligente e oportuna, somos hoje conhecidos, admirados ou discutidos. E é de essencial justiça arquivar aqui o nome de António Ferro que tem sido o grande porta-voz de Portugal em França.

Aqui, em Portugal, onde todos os valores são discutidos senão parcial e facciosamente à luz de mesquinhas preferencias pessoais, ainda não chegou para António Ferro a hora da justiça. Mas a verdade é que os portugueses que vão a Paris não deixam de reconhecer quanto o país já lhe deve em propaganda insistente, inteligente e tenaz. António Ferro conseguiu isto *apenas*: criar em França o «snobismo» de Portugal. E em França o «snobismo» de qualquer coisa é a sua melhor recomendação, a certeza do seu triunfo.

Na festa portuguesa que se realizou em 17 de Outubro no Teatro dos Campos Eliseos — uma das melhores salas de Paris — tivemos a confirmação bem nítida do que acima escrevemos; a melhor sociedade parisiense, os mais altos nomes da aristocracia francesa e do mundo cosmopolita da Cidade-luz, arrebatarem-se de entusiasmo ao ouvirem os *fados* de Ercília Costa ou as canções da montanha, de Mirita Casimiro, entusiasmo que não era só lisonja ou efemero prazer dum espectáculo novo — porque representavam acima de tudo, sentimento e emoção, compreensão do nosso lirismo e da nossa sensibilidade.

Pormenor inédito e que revela bem o nosso prestígio em França: na véspera realizára-se no mesmo Teatro, e também adentro das Festas da Exposição, a *Gala polonaise*. Organização deficiente; Jean Kiecura a cantar o «Ay... Ay... Ay» que não pode, logicamente, ser considerado um modelo de canção... polaca. Mas, em compensação, larga publicidade na imprensa e grandes cartazes em toda a parte. Pois a *Gala polonaise* tinha apenas algumas filas da plateia e dois ou três camarotes cheios. Não se via, de resto, uma *toilette* de cerimónia.

No dia seguinte à *Gala Portugaise* acorreu tudo o que Paris tem de melhor, nomes como o do Marahdjá de Kapurtala, todo o corpo diplomático, a viscondessa de La Rochefoucauld, os marqueses de Canisy, os principes Galitziani, Senhora de Maeterlink, André de Fouquieres, Madame Randal de Bouriart, Madame Siegman, os condes de Chambrum, os condes de Cambriac, a autêntica «*vieille roche*» francesa. E juntou-se gente nas largas avenidas iluminadas, assistindo ao desfile dos casacos e dos vestidos da noite, opulentos e ricos, em que se misturavam joias e condecorações, a «Legião de honra» e os turbantes orientais...

Paris consagrou mais uma vez Lisboa na festa de 17 de Outubro no *Théâtre-des-Champs Elysées*. Inolvidável noite, essa, para os portugueses que assistiram! É que tivemos a sensação evidente de que retomámos já em França a nossa personalidade e a nossa independência. Em verdade, hoje já ninguém nos desconhece e até os que estão num plano oposto ao nosso nos ouvem e discutem. A velha frase que nos confundia eternamente com a Espanha e que ainda há sete ou oito anos era a nossa humilhação, foi substituída e anulada. Hoje é vulgar ouvir-se dizer em Paris, em qualquer meio ou a qualquer pessoa:

— *Maintenant tout est changé lá-bas. Les choses vont bien, au Portugal...*

E há um sentimento íntimo de orgulho a que, em boa verdade, nenhum português pode resistir.

VISITA À RAINHA D. AMÉLIA

Nestes breves instantaneos de viagem não podemos deixar de arquivar, em palavras simples de sinceridade, a profunda impressão que nos causou, e que para sempre perdurará, a visita que em 18 de Outubro fizemos no seu Castelo de Versailles, a S. M. a Rainha D. Amélia. Nunca havíamos visto Sua Magestade — pois que nascemos já depois da implantação da república. Mas Alguem que já não existe habituáramos desde sempre ao respeito e à admiração por essa extraordinária figura de Senhora que a maior dor humana três vezes marcára com o estigma do sacrificio e do sofrimento.

Impunha-se pois a solicitação dessa audiência em que pudéssemos, pessoalmente, dizer à Rainha D. Amélia tudo o que sentíamos como português e monárquico, em admiração e veneração pela Sua vida e pelo Seu exemplo.

E assim, numa tarde de fins de outono, Versailles já envolto na neblina leve do crepúsculo, fomos recebidos no Chateau de Bellevue, nessa casa tão portuguesa em que tudo nos fala de Portugal.

Dignou-se Sua Magestade conversar connosco durante mais de uma hora — uma hora em que tivemos ensejo de descobrir os primores da Sua inteligência, a elevação da Sua bondade. Desde início foi Portugal que falou pela sua voz, em evocações sentidas dum passado distante, na lembrança de mil pormenores que uma prodigiosa memória não esqueceu. Falou S. Magestade a Rainha D. Amélia, demoradamente, de Portugal, do Estado Novo, da obra do Sr. Presidente do Conselho. Inteiramente ao facto de todos os episódios, mesmo os menos importantes, da vida nacional, a Senhora D. Amélia não desconhece nada do que a Portugal diga respeito. E, em palavras que nos tocaram muito fundo, referiu-se à obra do Estado Novo na depuração da mentalidade nacional que o liberalismo subvertera e destruiu.

Na nossa vida que apesar de relativamente curta tem já algumas horas de grande emoção a ilustrá-la, não é das menores impressões a que sentimos no acolhedor sossêgo do *Plateau Saint Antoine*, em Versailles, ouvindo as palavras bondozíssimas e tão portuguesas da Rainha D. Amélia. Não esqueceremos jámais a doçura do seu olhar que abarcava num mesmo sentimento de perdão até os que ousaram um dia ferir a Sua sensibilidade de Mãe, de Esposa e de Senhora. Mas foi com uma íntima consolação que nos lembrámos serem bem diferentes os tempos de hoje e que em verdade a nossa geração tem resgatado em sacrificio o que as gerações passadas tinham de comodismo odioso ou de negra ingratidão e desrespeito.

As palavras que ouvimos a Sua Magestade a Rainha, em 18 de Outubro em Versailles — não as esqueceremos. É que, na verdade, há vidas fadadas por Deus para serem, desde sempre, ensinamento e lição.

PARIS INTELECTUAL E ARTÍSTICO

Enganam-se os que julgam Paris modificado ou prejudicado naquilo que conta de mais sólido e de maior projecção no mundo: a sua vida intelectual ou artística. Paris continua a ser a capital do Espírito, pátria de todas as maravilhas nos domínios do pensamento, da Arte e da beleza... Sabe-se fazer, em França — e cremos ser essa uma das suas maiores forças — uma distinção essencial e útil entre a vida política e a vida espiritual. Os *congés-payés*, que tantas críticas têm suscitado, e com certa razão, aos conservadores franceses, não têm nada que ver com a vida mental ou artística que ocupa, hoje como ontem, um lugar essencial na vida francesa. Nesse critério de imparcialidade que não é *imparcialidade* — palavra que já por si implica a idea contrária ao seu sentido — o que há, de facto, é *superioridade*, superioridade mental colectiva que coloca os homens em planos

diferentes, bem superiores e distantes das mesquinhas discussões partidárias. Talvez, porisso, seja possível ver-se nas colunas dum diário parisiense o sr. André Malraux chamar a Leon Daudet «um dos maiores escritores franceses de todos os tempos» e Aragon, outro nome marcante da extrema esquerda, não hesitar em dizer de Jacques Bainville, ter sido o autor de *Les Dictateurs* «um dos mais lucidos pensadores da França contemporânea».

— É esta serena imparcialidade nos juízos e nos julgamentos uma das maiores forças da França.

Nesta nossa passagem por Paris fomos recebidos por Paul Valéry, Georges Duhamel, Francis Carco, Henri Massis, Luc Durtain, etc.. Escritores vindos de todas as latitudes políticas a todos unia um mesmo traço que é indispensável narrar: o mesmo respeito pelos direitos do Espírito em tôda a sua plenitude criadora e a mesma fé nos destinos imortais da França.

E, assim, por tôda a parte, nos teatros como nos cinemas ou nas Exposições, o velho Espírito francês não está perdido nem disperso, antes se renova na sua permanente seiva, que tanta obra-prima tem gerado.

Nas Exposições de pintura mais variadas, como, por exemplo, o *Salon des Indépendants*, nos bailados estranhos de Serge Lifar, como em tudo quanto seja interpretação artística, a França continua a ser a grande pátria do bom-gosto e da beleza. O próprio *Salon* do Automóvel que êste ano, no *Grand Palais* exhibiu modelos admiráveis de *carrosseries* não será ainda um produto da França sempre nova que não quer nem sabe envelhecer?

E a Exposição de Artes e Técnicas — a *Expo* — na abreviatura parisiense já universalmente adoptada?

Em todos os domínios, do Espírito, da Arte, da Indústria ou da Ciência, a França continúa a ter o primado e a soberania que de direito lhe pertence. Governos da esquerda, da direita, do centro, comícios, manifestações, tudo são pormenores acidentais, que existem, sem dúvida, mas de que, geralmente, o português em Paris só tem conhecimento — pelos jornais de Portugal...

No próximo número: — II — *Instantaneos da Exposição — Paris de sempre — Espanha nacionalista — Impressões da viagem por terra.*

Almôço dos «Carlos»

No «Retiro da Severa» realiza-se no dia 4 do corrente o IV almôço dos «Carlos».

A concentração dos convivas é feita no próprio dia das 12 às 12/30 na sede desta Revista.

Inscreveram-se até agora os srs.: Dr. Carlos Neves, Engenheiro Carlos Osório, Coronel Carlos Melo, Carlos Leal, Carlos Mendes da Costa, Carlos Costa, Carlos Barral Filipe, Carlos Rei, Carlos de Vasconcelos e Sá, Carlos Mega e Carlos d'Ornellas.

«O homem e a máquina»

A CONFERÊNCIA, COM ÊSTE TÍTULO,
DO ENG.º ARMANDO FERREIRA

NO Sindicato Nacional dos Telefonistas e Offícios Correlativos do Distrito de Lisboa realizou no passado dia 27 uma interessante palestra subordinada ao tema «O homem e a máquina» o nosso querido amigo e colega de redacção, Eng.º Armando Ferreira, secretário geral da Companhia dos Telefones. Em primeiro lugar, usa da palavra o Presidente da Direcção do Sindicato, Sr. Rodrigues Dias que poz em relêvo as qualidades literárias e profissionais do sr. Eng.º Armando Ferreira que, não só como escritor muito distinto, mas no desempenho do seu cargo no A. P. T., tem numerosíssimos admiradores.

Ao iniciar a sua conferência referiu-se o sr. Eng.º Armando Ferreira à *máquina* e sua função na vida humana, papel que desempenha—auxiliando o homem, facilitando a sua vida e não, de forma alguma, a dificultando. Seguidamente, descreveu rapidamente mas de maneira clara e precisa, com esclarecimentos científicos e históricos, entremeando a sua exposição de fino humorismo, os diversos maquinismos que através os tempos, o engenho do homem descobriu. Desfilaram, numa curiosa evocação, a alavanca, as máquinas de tecelagem, de costura, as locomotivas, etc.. *O esforço do homem, disse, é diminuído pelo auxílio poderoso da máquina.*

Em seguida, o sr. Eng.º Armando Ferreira tratou dos motores de gaz e de explosão e salientou que o homem orientou sempre os seus esforços no sentido de aplicar a electricidade nas várias maravilhas que ia criando.

Vieram depois o telegrafo, o telefone e a televisão—engenhos que a inteligência humana conquistou para o seu serviço e, a propósito, o conferente referiu algumas máquinas que estão expostas na Exposição de Paris e que constituem verdadeiras glórias do talento criador humano.

Acrescentou ainda que o homem, apossando-se da electricidade se tornou um semi-Deus, transmitindo a palavra, a música e a imagem a grandes distâncias. Terminou por dizer que os seus objectivos ao realizar aquela conferência eram os de reforçar o amor pelos maquinismos que os operários já de há muito manifestam.

O seu objectivo—disse—foi despertar mais ainda o interesse pelo assunto, que contém belos

ensinamentos históricos e despertar também o legítimo orgulho pelas profissões que tanto se integram na civilização humana.

Alongando-se em considerações sôbre o *selector* o sr. Eng.º Armando Ferreira poz em relêvo a função essencial dêste aparelho na vida telefónica e a facilidade assombrosa como um *selector* trabalha—automaticamente—sem o auxílio do homem. «Éle pertence ao número, acrescentou, das máquinas *inteligentes*, das que *trabalham pelo homem e para o homem.*

O conferente foi muito aplaudido pela numerosa assistência que por completo enchia a sala do Sindicato Nacional dos Telefonistas e que lhe tributou uma calorosa ovação.

Seguidamente, o sr. Eng.º W. Pope, Administrador Geral da Companhia dos Telefones deu a palavra ao sr. Eng.º Oscar Saturnino, dos C. T. T. que se referiu em termos entusiásticos à palestra do nosso prezado colaborador Armando Ferreira que, com justiça, classificou como um notabilíssimo trabalho literário e científico.

É digna dos maiores encómios esta iniciativa do Sindicato Nacional dos Telefonistas e Offícios Correlativos do Distrito de Lisboa, promovendo palestras culturais para os seus filiados, palestras a que está reservado, certamente, o mais seguro dos êxitos.

Bem o indica a palestra que em 2 de Outubro ali fez o nosso querido amigo sr. Eng.º Armando Ferreira.



CARTAZ DE HOJE

TEATROS

- NACIONAL—21,50—«Loucura de amor».
TRINDADE—21,45—«Mãe bonita».
AVENIDA—21,50—«A Milionária».
EDEN—20,45 e 25—«Chuva de mulheres».
MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«O Cartaz de Lisboa».
VARIEDADES—20,45 e 25—«Desculpa, ó Caetano!».
APOLO—20,45 e 25—«Pão Satoio».

CINEMAS

- POLITEAMA—15,15 e 21,50—«Horizonte perdido».
S. LUIZ—21,50—«Margarida Gautiers».
TIVOLI—21,50—«A grande ilusão».
COLISEU—21,15—Cinema brasileiro—«Bonequinha de seda».
CENTRAL—15,50—«Manhãs de amor». 21,50—«Casamento sensacional».
CONDES—15,15 e 21,50—«Troika».
CAPITÓLIO—21—«Maria Papoila».
ODÉON—15 e 21,50—«Doutor Socrates».
PALÁCIO—21,50—«Doutor Socrates».
LYS—21,15—«A hora suprema».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«A menina Ching-Ching».
PARIS—21—«A menina Ching-Ching».
SALÃO PORTUGAL—21—«A Revolução de Maio».
PALATINO—21—«O preço dum beijo».
OLIMPIA.
REX—15 e 21,15—«Imperatriz vermelha».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
SALÃO IDEAL (Loreto)—Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES—14 às 0—«A escrava do marajá».
CINE-ROSSIO—21—«Os cem dias».
EUROPA—21—«O Iobo do mar».
CINE-BELGICA—Rua da Beneficência (ao Rêgo).
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.

P O R T U G A L



PENACOVA — O nascer da lua



Capela de N. S. da Conceição de Braga



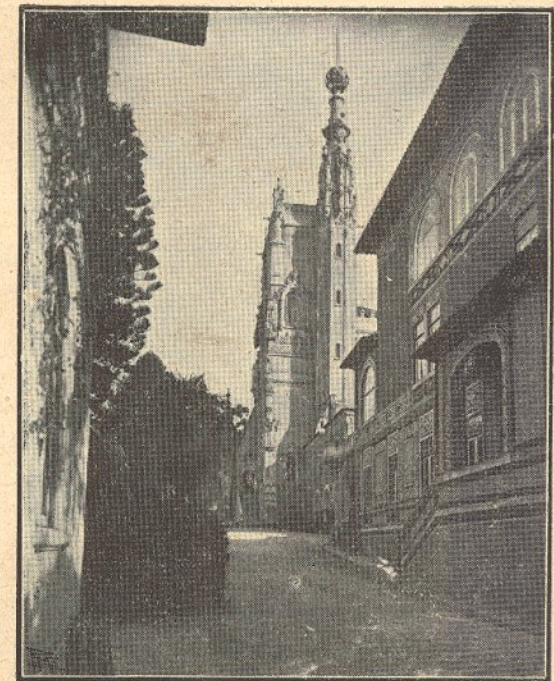
BRAGANÇA — Antigo convento beneditino de Castro de Avlãs. Arco em ruínas



A vila e Castelo de Belver



BRAGANÇA — Solar de Morgado de Vilar



BUSSACO — O Hotel

A PROPÓSITO DUM CENTENÁRIO

A vida dos caminhos de ferro não é ainda extremamente longa pois só há uma dezena de anos a esta parte se estão a festejar os centenários das primeiras linhas que entraram em exploração normal.

A propósito deste facto não é sem interesse a descrição da primeira linha francesa que entrou em exploração.

Entre 1828 e 1834 existiam em França diversas linhas de caminho de ferro irradiando de Saint-Etienne, Andrezinne e Lyon. Podia-se-lhe, porém, dar, na realidade, o nome de Caminhos de Ferro?

De início transportava-se unicamente por esta forma o carvão. Só excepcionalmente e por acaso se ligava ao combóio uma berlinda para passageiros. Duma parte do trajecto a tracção era feitas por cavalos e noutra por guinchos a vapor e só finalmente por locomotivas tipo Marc Seguin. Desta forma pode-se admitir que a primeira linha de caminho de ferro construída unicamente para o transporte de passageiros é a linha de Paris a Saint-Germain ou Laye aberta ao público em 26 de Agosto de 1837.

A concessão foi pedida por Emile Pereire e foi-lhe concedida por Thiers, então ministro dos Trabalhos Públicos que publicamente tinha exteriorizado o seu pouco entusiasmo pelo novo sistema de locomoção.

A autorização para a construção foi concedida a 9 de Julho de 1835. A construção exigiu dois anos.

A estação de partida devia ser construída perto da Igreja da Madalena. Provisoriamente foi construída no extremo da Praça de Europa sob a qual se passava em subterrâneo. Como se vê é pecha dos países latinos a indefinida conservação das construções de caracter provisório. Várias vezes reconstruída a estação ainda hoje se conserva no mesmo local. A linha atravessava duas vezes o Sena, um pouco depois de Clichy primeiramente e depois em Chatou. O ponto terminus era Le Pecq, sobre a margem direita do Sena, a-pesar-de Saint-Germain se encontrar sobre o planalto que domina a margem esquerda. Tinha-se temido a rampa da encosta para Saint-Germain. A distância entre as duas estações era assim de 18.430

metros. A parte final do trajecto era feito em viaturas de tracção animal!!!

No dia da inauguração numerosas personalidades oficiais entre as quais a rainha Maria Amélia, mulher do rei Luiz Felipe utilizaram o primeiro combóio que fazia o trajecto sem paragem em cerca de meia hora.

Só depois se construíram estações em Asnières, Nanterre e Chatou.

Pouco a pouco as locomotivas foram melhoradas embora incapazes de levar o combóio a Saint-Germain a-pesar-da linha ter sido construída até ali. Em 1844 imaginou-se um sistema «atmosférico». Entre os carris colocou-se um tubo de ferro fendido segundo a geratriz superior. No interior encontrava-se um embolo estanque reunido á primeira viatura do combóio por um tirante.

Uma tira de couro encebado tapava a fenda do tubo, a-fim-de assegurar a sua estanqueidade. Quando tudo se encontrava disposto, rarefazia-se o ar no tubo por meio duma bomba aspirante que se encontrava instalada junto ao extremo superior do tubo, e o embolo era atraído por esta forma e portanto rebocando o combóio. Desta forma o combóio atingia Saint Germain. Contudo o rendimento do sistema era deplorável. O tirante que ligava o embolo ao combóio, necessariamente levantava a tira de couro o que provocava entradas de ar donde resultava a necessidade do emprêgo duma bomba poderosa e por isso mesmo pouco económica. A tracção «atmosférica» foi unicamente utilizada de 1847 a 1859. Foi por esta época que se principiou a construção das locomotivas a três eixos coniugados cujo pêso aderente já permitia a tracção das carruagens na rampa de Saint Germain. Quando os combóios se tornaram mais pesados, além da locomotiva de vante colocou-se outra á rectaguarda a empurrar o combóio.

A partida era de hora a hora e a curiosidade do público era tal que nos últimos quatro meses do ano foram transportadas 500.000 pessoas.

A linha de Saint Germain cujo centenário de inauguração passou a 26 de Agosto último, foi portanto a primeira linha de passageiros francesa que se construiu.

Em 1839 seguem-se a de Saint-Lazare a Versailles pela margem direita e em 1840 Montparnasse a Versailles pela margem esquerda. Foi nesta linha que em 1842 se deu a catástrofe que custou a vida a Dumond d'Urville. Estas linhas encontram-se hoje electrificadas e a cadência das partidas de combóio anda por 6 à hora.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

O FUTURO DA MULHER PORTUGUESA

RECORDO alguém ter escrito «Nenhuma há no mundo que exceda a mulher portuguesa em sentimento, em ternura, em dedicação».

De facto assim foi a mulher portuguesa enquanto de pequena lhe foi ministrada a educação religiosa, factor importantíssimo para a tornar a companheira fidelíssima do lar, a mãe carinhosa, e a educadora dos seus filhos.

E estas linhas vêm a propósito de um novo estabelecimento de ensino que na Vivenda Adelaide, em S. João do Estoril foi creado recentemente e onde foi instalada a «Escola da Padroeira de Portugal», onde um distinto grupo de professores ministra às creanças do sexo feminino um ensino completo destinado a desenvolver-lhe as faculdades físicas, intellectuais e morais.

A finalidade dessa Escola é também preparar a mulher para o futuro da sua Pátria e para o futuro da sua casa, tornando-a digna e respeitável na Sociedade o que se fazia antigamente, pois durante uma dezena de anos foi essa Sociedade abalada com a falta de sentimento e moralidade do ensino anti-religioso que era ministrado nos estabelecimentos officiaes da nação.

A mulher portuguesa não é completa sabendo ser mulher e mãe, cavando, semeando, mondando, tratando da sua casa, cuidando da família; tem de ser educada a ponto de em qualquer parte do mundo ser respeitada como a mulher de outrora que mantinha tradições do passado.

E a «Escola da Padroeira de Portugal» dirigida pelas sr.^{as} D. Victória Pamplona Côte-Real, D. Cimodocê Martins Pamplona Côte-Real, e pelo sr. Dr. Mário Pamplona Ramos Côte-Real, professores illustres diplomados respectivamente pela Escola Superior de Belas Artes e Ensino Secundário Particular foi precisamente creada para fazer da creança a mulher do futuro, educando-a na música, na Arte, e na vida prática onde adquire conhecimentos de culinária doméstica, hygiene alimentar e da habitação, costura, enfermagem, etc.

Não faltam os cursos de português, francês prático, história Pátria, Aritmética, Botânica, Desenho geral, Taquiografia, Ginástica, Zoologia, Inglês, Pintura, etc., o que demonstra que este modelar estabelecimento veio encher uma lacuna na instrução portuguesa o que há muito era desejado.

A POPULAÇÃO AFRICANA

DOS 150 milhões de habitantes da África somente 97 milhões são de negros, espalhados em quatro quintos do continente. Os restantes dividem-se como segue:

Arabes, 15 milhões; Egípcios, 14 milhões e meio; Etiópes, 10 milhões; Europeus, 3.800.000.

É muito variável a distribuição da população africana. Assim, nas terras cultivadas do Egipto a densidade é de 429 habitantes por quilómetro quadrado e na região deserta do sudoeste, com 0,3 habitantes.

A África poderia conter sem esforço e alimentar facilmente 2 bilhões de pessoas.

O CRESCIMENTO DO EVEREST

ATÉ 1934, o Everest — que durante muito tempo foi confundido, com o Gaurisenkar — tinha a altitude de 8841 metros. No passado ano, porém um grupo de geólogos verificaram que o Everest havia crescido 311 metros, passando por consequência a ter 9152 metros.

Atribui-se esse sensível aumento a um violentíssimo tremor de terra ocorrido em 1935 naquela zona.

NAVIOS DE GUERRA

FORAM hoje à praça numa dependência das construções Navais os seguintes antigos barcos de guerra: O navio hidrográfico «Cinco de Outubro» foi lançado à água há 37 anos, e a sua tonelagem, na altura da experiência era: deslocamento, 1365; bruta, 1.047,08; líquida, 471,19. Imersão: à prôa, 2,96; à pôpa, 4,62. Comprimento, 61,16 metros lineares; velocidade, em milhas, 15.

Nas quatro canhoneias observam-se as seguintes características:

A «Bengo», foi lançada ao mar em 1917. Tonelagem: deslocamento, 407, bruta, 428,66; líquida, 192,90. Imersão: à prôa, 1,66; à pôpa, 2,14. Comprimento, 45 metros lineares; velocidade, em milhas, 13.

A «Damão», foi lançada ao mar em 1926. Tonelagem: deslocamento, 405, bruta, 428,66; líquida, 192,90. Imersão: à prôa, 1,66; à pôpa, 2,14. Comprimento, 45 metros lineares; velocidade, em milhas, 13.

A «Quanza» foi lançada à água em 1918 e as suas características são perfeitamente iguais às da «Bengo».

A «Raul Cascais» foi lançada ao mar um ano depois. Tonelagem: deslocamento, 188. Imersão: à prôa, 1,50; à pôpa, 1,50. Comprimento, 40 metros lineares; velocidade, em milhas, 15.

O torpedeiro «Mondego», lançado à água em 1918, tem estas características: Tonelagem: deslocamento, 250; bruta, 308,74; líquida, 138,93. Imersão: à prôa, 1,50, à pôpa, 1,50. Comprimento, 57,475 metros; velocidade, 12 milhas.

Os submarinos «Foca» e «Hidra», que a almoeda vai tocar, foram lançados à água em 1916 e têm as mesmas características: Tonelagem: deslocamento, 260,389. Imersão, 2,12. Comprimento, 45,60 metros lineares; velocidade, 13 milhas.

Para o navio «Cinco de Outubro» e canhoneira «Damão» apresentaram propostas a firma Durand Garcia & C.^a, com a oferta de escudos 906.900\$00, o sr. António Jorge Júnior 200.000\$00 e a firma Andrade & C.^a, 215.000\$00.

Em seguida, procedeu-se à licitação verbal, sendo aqueles dois barcos arrematados pela quantia de 229 contos; provisoriamente, à firma Durand Garcia & Companhia.

A mesma firma que arrematou os navios compromete-se a entregar o material preciso para as vedetas a construir no Alfeite.

Na 2.^a praça para a compra dos navios «Quanza», «Raul Cascais», torpedeiro «Mondego» e os submarinos «Foca» e «Hidra», apresentaram propostas os srs. José Maria Mendes e José Maria Martins com a oferta de 55 contos; a União de Sucatas Limitada, 109.000\$00; Alfredo dos Reis Silveira Júnior, 25.000\$00; José António Silveira 35.000\$00; Bernardino Pereira 30.200\$00; Manuel Fernandes Santos, 20.000\$00; Oliveira & C.^a, 75.000\$00; Guilherme Paulo Soares, 49.000\$00; Angelo Lage, 51.000\$00 e José Coelho da Rocha Silva Júnior e Francisco Baptista Ruço & Irmão, 50.000\$00 cada; Luiz Gonzaga e Henrique da Costa Loureiro, 63.000\$00 cada; José Luiz da Costa e José Canjas Lima, 67.500\$00 cada; Manuel Henriques, 65.000\$00; José Maria Gomes & Irmão, 66.666\$00; Bordalo & C.^a, L.^{da}, 75.000\$00; Miguel Ruço, 67.500\$00; Alberto Simões Carneiro, 58.000\$00; Américo Pinto da Silva, 57.000\$00; António Jorge Júnior, 106.000\$00; A. de Andrade & Companhia, 110.000\$00 e José Pereira de Sousa, 10.000\$00.

Esta proposta causou grande hilaridade em toda a assistência.

Sobre a base de 110.000\$00 passou-se à licitação verbal que depois de muito disputado foi adjudicado, provisoriamente à firma Oliveira & Companhia Limitada, pela quantia de 257.000\$00.

Passou-se à terceira praça para a arrematação da sucata tendo o sr. Manuel de Brito oferecido \$05 por quilo e os srs. António dos Santos e Silva, José Maria Mendes, União de Sucatas e António Jorge Júnior, cada \$10 em quilo e José Maria Gomes & Irmão \$20 e a firma Andrade & Companhia \$50.

Sobre esta base procedeu-se depois à licitação verbal, sendo arrematada provisoriamente a União de Sucatas por 44,9.

As três praças foram muito concorridas, sendo a mesa constituída pelos srs. capitão de fragata engenheiro construtor naval Ávila de Melo; pelo capitão-tenente do mesmo quadro sr. Lemos Viana e pelo 1.^o tenente da Administração Naval Soares de Oliveira.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Novembro de 1897

Estadística

O movimento e productos das linhas constituindo a rede da Companhia Real no primeiro semestre do anno corrente, demonstram um ligeiro augmento em relação a egual periodo do anno anterior, como vamos detalhar:

O movimento nos dois primeiros semestres foi:

Passageiros	1897	1896
Leste, Norte e ramaes	1.255.518	1.167.029
Cintra-Torres	507.826	286.099
Cascaes	507.266	566.102
Urbana	556.852	499.074
Torres-Figueira	169.526	152.399
Beira Baixa	95.919	61.771
Totales	2.858.707	2.512.474

Mercadorias em pequena velocidade:
toneladas:

Leste, Norte e ramaes	587.662	574.689
Cintra-Torres	75.997	57.658
Cascaes	18.455	25.954
Torres-Figueira	62.522	59.114
Beira Baixa	22.907	25.915
Totales	567.525	541.310

Como se vê, em passageiros houve augmento em todas as linhas, sendo mais accentuado o do ramal de Cascaes, não obstante esta linha ter o seu principal elemento de prosperidade nas praias de banhos que serve e para as quaes o grande movimento começa no segundo semestre.

Na Beira Baixa, por mais que a companhia tenha creado tarifas de preços reduzidos e incluindo as procedencias d'esta linha nos mais importantes serviços espeziaes, parece que o espirito sedentario d'aquellas povoações não se altera, e assim o augmento de circulação de passageiros é o mais insignificante.

Em relação a mercadorias não se percebe bem como, havendo augmento, e consideravel, em todas as linhas, sendo recente a abertura da maior parte das estações de Cascaes ao serviço de pequena velocidade, se demonstre ahí uma deminuição sensível de tonelagem.

O mesmo succede na Beira Baixa, não obstante todos os esforços que a Companhia tem feito para desenvolver o trafego d'aquella linha.

Questão, em grande parte, da rotina e da apathia commercial que não é facil combater por mais que se estudem as causas e se chegue a conhecê-las.

Os productos foram os seguintes, em mil réis.

Passageiros :	1897	1896
Rêde não garantida que comprehende todas as linhas excepto Torres e Beira Baixa	688.485	656.359
Torres-Figueira	40.836	55.245
Beira Baixa	28.701	27.775
Totales	758.022	719.359

No augmento total da rêde não garantida entram as linhas de Leste e Norte com 20 contos, Cintra-Torres com 3, cintura com 1, Cascaes com 9, havendo diminuição nas demais, pouco importante.

Os productos da grande velocidade foram :

em 1897	126:225\$257 réis
» 1896	113:942\$105 »

A diferença provém de maiores ou menores augmentos em todas as linhas.

Em pequena velocidade houve os seguintes productos, em mil réis :

	1897	1896
Rêde não garantida	677.538	654.185
Torres-Figueira	55.459	48.878
Beira Baixa	41.237	44.160
Totales	772.234	747.225

O augmento na rêde não garantida accentuou-se mais ou menos proporcionalmente em todas as linhas, sendo a maior percentagem nas de Cintra-Torres, em que o excesso attingiu mais de 20 %, e de Cascaes, em que se elevou a 40 %.

A linha de Torres-Figueira progrediu em receitas em pequena velocidade uns 9,5 % e a da Beira Baixa teve diminuição de cerca de 7 %.

O total geral das receitas foi, em mil réis :

	1897	1896
Passageiros	758.021	719.358
Grande velocidade	126.225	115.942
Pequena »	772.234	747.225
Total	1.656.478	1.580.525

ou um augmento, no anno corrente, de 75.953\$569 réis, o que dá a média annual kilometrica de

3:113\$151 réis em 1897
2:962\$178 » » 1896

Desde então até hoje, sabe-se pelos boletins que temos publicado na tabella respectiva, o augmento de receitas tem continuado, sendo natural que em todo o anno se elevará a cerca de 200 contos.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Sama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

UM ASSUNTO EMPOLGANTE

Do factor espionagem ao critico momento que avassala o Oriente

P o r ALEXANDRE F. SETTAS

IV — Conclusão

Foi assim, sob êste aspecto que foi criado o novo estado da Manchúria, antiga província chinesa, com o seu chefe chinês, mas... cercado de conselheiros e consultores japoneses, com um exército da mesma nacionalidade, assim como a imensa rêde ferroviária e com tôdas, ou quasi tôdas, as indústrias exploradas por entidades nipónicas.

Uma vez regulada a questão da Manchúria, os japoneses, povo metódico e empreendedor até ao sacrificio, voltaram então as suas atenções para as províncias do norte da China: o Jehol, o Chan-Si, o Chang-Tung e o Hopei, esta última bem próxima de Pequim, a antiga capital do Império Chinês.

Seguindo o processo já empregado para a sublevação da Manchúria o Japão predispos-se a fomentar novas revoltas nestas províncias o que, aliás, não é empresa difficil e insinuou-se de tal forma no ânimo dos seus generais que, mais uma vez foi considerada nação amiga e generosa libertadora.

Por esta actividade de política e estratégica já em 1935 se esboçou uma nova guerra entre a China e o Japão.

Porém, o governo chinês querendo evitar a todo o transe o eminente conflito que seria de veras desastroso para as suas tropas, de formidáveis prejuizos sob o ponto de vista económico, pela manifesta inferioridade das suas forças, mal ou insufficientemente organizadas, que ficariam por inteiro subjugadas debaixo da bem conduzida influencia japonesa, deixou que lhe fôsse atribuída a suzerania das províncias do Jehol, do Chan-Si e do Hopei, assegurando-se mais de que as autoridades chinesas nunca terceriam armas nos domínios de Hopei.

Agora o governo de Nanquim pretende que o Japão ultrapassa os seus direitos, enviando exércitos importantes à região de Hopei, aos quais determina a execução de manobras militares às ocultas, de noite, e que parecem obedecer a arditos e instantes problemas de guerra.

O Japão, por sua vez responde que tem necessidade de bastantes homens para garantir a protecção de seus naturais, habitantes da China, e também por receiar a propaganda anti-nipónica existente nesse país e que considera extremamente perigosa para os seus súbditos.

Sejamos justos asseverando que, até certo ponto, não deixam de ser bem fundamentados tais argumentos.

Mas, convindo que os propagandistas japoneses já há mais de cinquenta anos vêm exercendo a sua máxima actividade na China, será quasi impossivel prégar aos chineses o amor e o respeito pelo Japão.

Afora isto os chineses alarmados pelas sucessivas manobras militares dos seus visinhos, e, presumindo eminentes ataques, resolveram enviar tropas sobre Hopei, ao que os japoneses responderam: «Como se nota pela violéncia efectuada, sois vós, os chineses, que violais o respeito devido ao acôrdo».

E, firmados neste argumento exigiram que essas tropas de ataque se retirassem imediatamente. Para mais recusaram-se a negociar com o governo de Nanquim, pretendendo que assim êsses incidentes succedidos nas proximidades de Tien-Si, apenas às suas autoridades lhe competiam tratar com os japoneses.

Geralmente o governo de Nanquim procura determinar concessões ao de Toquim porque é bem evidente o seu

louvável intuito de pretender a todo o transe evitar o calamitoso desencadeamento da guerra.

E desejava evitar a conflagração porque, em virtude das revoluções de 1912/1918, conduzidas por Sun-Yat-Sen (nascido em 1866 e falecido em 1925) que depois de um governo cheio de intelligéncia e de energia, conjugado com a mais lata tolerância e o apoio do general Tchang-Kai-Check, a China entrou num período de incontestável renovação e economia, ainda que muito lentamente.

Nanquim e Changai são, agora cidades modernas e magníficas, se as compararmos com o que eram em outras afastadas eras. Muitas indústrias chinesas foram criadas modernamente e muitas outras desenvolveram-se e estão hoje mesmo com indícios de razoável prosperidade.

A China da época presente dispõe de boas estradas, ampla rêde ferroviária aviação moderna e um exército, em parte, bem apetrechado para possíveis combates mas ainda muito longe de atingir o estado conveniente para suportar defesa ou provocar ataques guerreiros.

Orá, uma guerra viria certamente estorvar o desenvolvimento assegurado dêsse progresso indiscutível e seria um crime de lesa-pátria a própria China predispor-se a manter ou não estorvar uma guerra.

Contudo, como todas as surpresas se podem admitir, garantimos que ainda é muito cedo para se asseverar com fundamento o resultado de tôdas as graves questões que se colidem para fazer oscilar a paz oriental e que muito bem se podem reflectir neste abençoado rincão do extremo occidente, o nosso querido, bem administrado e patriótico PORTUGAL.

É PRECISO ACABAR COM A AREIA NAS ESTRADAS

Um alarme de "O Volante"

Há ainda em Portugal vários problemas de automobilismo que é indispensável resolver quanto antes.

Na realidade, não se compreende que, sendo o automobilista o único a pagar a conservação das estradas, pela sua contribuição em gasolina e em pneus, seja, dentre todos os que nelas transitam sem nada pagarem (como ciclistas, peões, carroças, etc.), o único que não tem qualquer auxílio, nem boas condições de poder circular. Não importa que o automobilista tenha apenas, como já realmente possui, muitas vias de comunicação em bom estado.

Isso não basta. É preciso dar-lhe o maior auxílio possível. É preciso conceder-lhe todas as condições, para poder circular com segurança — e à vontade. Porque é necessário que se afirme esta verdade, sem receio de contestação: a grande maioria dos desastres nas estradas não são causados pelos automobilistas, mas por agentes alheios a eles. E mais: grande parte das multas nas estradas são aplicadas indevidamente por má interpretação da polícia.

Ora, o automobilista pode, em virtude das contribuições que paga — que somam milhares de contos por ano — pedir às entidades competentes que o dinheiro que ele entrega seja integralmente empregue em crescentes beneficiações de estrada e da sua segurança. Quere-nos parecer também que ao Estado compete zelar pela circulação, e portanto, auxiliar, na medida do possível, o esforço sempre crescente do automobilista — porque cada ano a circulação aumenta, mas também a contribuição é maior.

Tomando a defesa do automobilista, «O Vo-

lante» cumpre apenas o seu dever. Mas faz obra de justiça, apontando às instâncias competentes o mal, para que se lhe dê remédio.

Apontamos já alguns dos problemas mais urgentes que importa resolver e que estão ligados não só à segurança do automobilista como à normalização da circulação. São eles: a abolição da areia nas estradas; a falta de policiamento; o perigo das passagens de nível; a circulação dos ciclistas fora do seu lugar; o reforço de guardas das passagens de nível e o aumento de vigilância; a sinalização e quilometragem nas estradas secundárias; o arranjo das estradas municipais; a necessidade de disciplinar a circulação das caminhetas de carga, etc..

O automobilista tem o direito de exigir, para sua segurança, que a estrada seja policiada como o são as ruas da cidade, para que não seja apedrejado ou vexado e para impôr aos que na estrada transgridam que sigam no seu lugar. E tem também o direito de exigir todas as facilidades possíveis para circular à vontade — o que não quere dizer andar depressa. A passagem de nível do Vale de Santarém, por exemplo, na estrada de maior movimento do País, tem numerosas vezes as cancelas abertas, pondo em risco a vida de quem nela passa. Isto tem que terminar!

* * *

Vamos referir-nos hoje ao primeiro dos problemas anunciados.

É preciso acabar de vez com a areia nas estradas!

A Junta Autónoma manda deitar a areia nas estradas para, segundo parece, aumentar a sua conservação. Propósito, na verdade, se não tivesse inconveniente de ser o agente de grande número de desastres. Não é preciso que um automóvel vá a grande velocidade para derrapar e se voltar, por os pneus deslizarem sobre a areia e não agarrarem o solo. Supunhamos, por exemplo, que um carro vai a entrar numa curva a 40 quilómetros à hora — velocidade normal para a circulação nas nossas estradas. Basta que lhe surja pela frente um veículo, um peão ou um ciclista, a meio da estrada ou da mão contrária — e isto é possível porque não há bom policiamento — para que o automobilista seja forçado a fazer uma manobra rápida, a qual, sobre a areia, dá quasi sempre, como resultado, voltar-se, por derrapagem brusca.

Ora quere-nos parecer que se a areia é posta na

Heróis do Nacionalismo LINHAS PORTUGUESAS

Pelayo Serrano — Presente!

Fernando de la Cuadra Salcedo — Presente!

Joaquín Adán — Presente!

É com sentida máguia que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faz a chamada destes heróis, que lutando pelo nacionalismo, através das páginas do nosso colega *Informacion* foram covardemente assassinados pelas hordas vermelhas.

Pelayo Serrano, redactor chefe da *Informacion*, era um patriota inflexível, um espanhol que vivia para o engrandecimento da sua Pátria. Os separatistas, tinham-lhe declarado um ódio de morte, porque temiam o seu espírito combativo, a sua inteligente actividade e a sua intrepidez.

Fernando Salcedo e Joaquín Adán, colaboradores assíduos da *Informacion*, de almas nobres e leais manifestavam sempre através

Ligação da linha de Évora com a de Leste

Estão prestes a começar os trabalhos para a conclusão da linha de Estremoz à estação de Portalegre, ficando assim ligada a linha de Évora com a de Leste. Trata-se dum trôço de 13 quilómetros, de Cabeço de Vide a Portalegre, cuja terraplenagem está quasi pronta. Esta nova linha, que se espera esteja concluída na primavera próxima, foi começada há cerca de 20 anos e é de uma grande importância para as relações do Alentejo com o resto do País.

dos seus artigos de elegante estilo literário, o desejo de uma Espanha cheia de glória e de grandesa.

Eram estes os crimes que atribuíram os vermelhos, a estes camaradas da imprensa.

Paz às suas Almas.

Pelayo Serrano — Presente!

Fernando de la Cuadra Salcedo — Presente!

Joaquín Adán — Presente!

estrada para a conservar, e se o automobilista paga todos os anos para a sua conservação não será este, certamente, o meio mais prático de o conseguir — à custa da saúde e da vida de quem guia um carro, em prejuizo do automóvel e até da própria vida dos peões que nela circulam.

Mas — e isto é também para ponderar — há sobre o assunto entre opinião diferente. É a de que o grão de areia entre a estrada e o pneu provoca o desgaste do pavimento, concorrendo, portanto, para a sua má conservação. A ser assim, não há que acrescentar mais comentários ao caso.

Mas, mesmo na hipótese da areia ser útil para aumentar o estado de conservação da estrada, é preciso atender a esta verdade: se o automobilista paga a sua conservação, contribue também para a sua segurança própria quando circula. Logo, se a areia for retirada e a estrada se for desgastando, elle lá está com as suas contribuições em oleos e em gasolina para pagar o seu arranjo, sempre que este se torne necessário. Mas pagar para ela estar conservada e andar permanentemente em perigo na estrada é que nos parece não estar certo...

«O Volante» julga interpretar bem o sentir de

todos os automobilistas apresentando este caso justissimo à apreciação da Junta Autónoma das Estradas. Sem alardes de campanha jornalística, estamos apenas servindo uma boa causa, que decerto, encontrará eco nas instâncias superiores. E cremos que alguma coisa se fará — dentro do que praticamente é possível.

* * *

No desempenho desta missão a que nos impusemos, contamos com o apoio de todos os que, viajando de automóvel, sabem, por experiência própria, quando se torna difficil, por vezes, circular com segurança nas nossas estradas.

«O Volante» receberá com agrado e publicará todas as sugestões e alvitres dos automobilistas sobre estes problemas, bem como as reclamações que entenderem dever fazer e a explicação sobre determinadas multas applicadas nas estradas que julguem não ser justas.

«O Motorista» apresentava no seu último número um alvitre. A elle nos referiremos oportunamente.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Govern»o, n.º 242, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27 665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 4 do corrente, o projecto do 1.º aditamento à classificação geral de mercadorias, uniformizando nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro o tratamento tarifário de que disfrutam várias rubricas de substâncias insecticidas e fungicidas, para efeito da aplicação das tabelas 11 e 13 da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Govern»o, n.º 246, II série, de 20 de Outubro publica o seguinte portaria:

Manda o Govern»o da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento e instalação de telefones automáticos e campainhas electricas, de um carregador automático e bateria de acumuladores e ampliação da central automática futura para vinte e oito aparelhos e quatro vias de ligação, incluindo a instalação completa nas dependências das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, pela importância total de 33.515\$00, adjudicado à firma Primax, Limitada, aprovar o referido auto e, bem assim, declarar o citado adjudicatário quite, para com Estado, das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato de 30 de Agosto de 1935.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Govern»o, n.º 240, II série, de 13 de Outubro, publica as seguintes portarias:

Manda o Govern»o da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o processo de expropriação do terreno para construção de um triângulo de inversão de locomotivas, na estação de Carviçais, na linha do Vale do Sabor, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto,

Manda o Govern»o da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno na estação de Leixões, da linha de cintura do Pôrto, destinada à construção de casas para pessoal do serviço de tracção, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto.

O «Diário do Govern»o, n.º 247, II série, de 21 de Outubro de 1937, publica as seguintes portarias:

Manda o Govern»o da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o

parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, declarar sobrantes, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, duas parcelas de terreno, com as superfícies de 1:448^m2,44 e 5:921^m2,55, localizadas, respectivamente, aos perfis n.ºs 28 a 33 (lado direito) e 28 a 36 (lado esquerdo) do quilómetro 4 da variante de 30 de Janeiro de 1930 da linha de cintura do Pôrto entre o quilómetro 8,317 do projecto 1904 e Leixões.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar de Araújo freguesia de Leça do Balio, concelho de Matosinhos, distrito do Pôrto; e confrontam, a primeira, ao norte, com Rua Rodrigues Vieira; ao sul, com linha de cintura ao Pôrto; ao nascente, com Joaquim dos Santos Tôrres; e ao poente, com Albino de Almeida; e a segunda, ao norte, com linha de cintura do Pôrto; ao sul, com Joaquim dos Santos; ao nascente, com Maria Teixeira Rosa da Silva; e ao poente, com Álvaro Seabra.

Em conformidade com o disposto no artigo 4.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562, as parcelas de terreno em referência estão sujeitas a reversão, por haverem sido expropriadas em 28 de Janeiro de 1931.

Manda o Govern»o da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrente e alienável uma parcela de terreno, com a área de 218^m2,44, entre os quilómetros 151,020 e 151,145,25 da linha férrea do ramal internacional de Valença, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar do Cais, freguesia de Santa Maria dos Anjos, concelho de Valença e distrito de Viana do Castelo; confronta no norte e nascente com Belmira dos Santos Ribeiro e sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º e § 1.º do mesmo artigo do mencionado decreto.

Manda o Govern»o da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de 204^m2,50 de casas, sendo 181 metros quadrados pertencentes a Alfredo Vilela Costa e 23^m2,50 a Joaquim Machado, situados entre os perfis 915 e 915 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, para a construção da linha férrea do Vale do Tâmega.

Manda o Govern»o da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 4 do corrente mês, adjudicar a Francisco José Morgadinho, mediante concurso público realizado em 29 Setembro último, a empreitada n.º 18 da linha de Portalegre (lanço de Coboço de Vide à linha de leste), de fornecimento de 35:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea, pela importância de 525.000\$00.

Manda o Govern»o 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, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 4,165.12 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Tôrres, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19881, aprovo o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 86,175.80 da linha férrea de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Repatrição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 241, II série, de 14 de Outubro de 1937, publica as seguintes portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja dissolvida a comissão nomeada, por portaria de 9 de Maio de 1934, para o estudo dos elementos que permitam a adopção de material circulante apropriado a modificar vantajosamente o sistema em uso de exploração de caminhos de ferro, e que sejam louvados os seus componentes, engenheiro Henrique Kopke Jorge Malheiro, Manuel de Paiva Couceiro, Jaime Ferreira e Rogério Vasco Ramalho, pelo muito zelo e inteligência demonstrados no desempenho da referida missão.

Reformados, nos termos dos artigos 21.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmo Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

- Joaquim da Silva Simplício Junior, chefe de circunscrição — 1.719\$50.
 José João Palmela, inspector de trens — 1.404\$62.
 Joaquim Lucas Coelho dos Reis, empregado principal 402\$59.
 Armando António Moreira Pratas, fiel de estação — 345\$50.
 Augusto António dos Santos, sub-chefe de depósito — 1.268\$24.
 Joaquim Augusto Peral, inspector principal — 1.669\$26.
 Francisco José dos Santos, chefe de estação de 1.ª classe — 554\$64.
 Sebastião Rodrigues Capela, chefe de estação de 2.ª classe — 604\$25.
 António de Sousa Calado, ou António Calado, maquinista de 3.ª classe — 554\$96.

Da rede do Minho e Douro:

- Francisco José Ferreira, maquinista de 2.ª classe — 699\$59.
 João Gabriel, pagador — 737\$50.
 Alfredo de Oliveira Costa, encarregado de contabilidade de 1.ª classe, adido — 302\$86.
 António Lourenço, revisor principal — 629\$48.
 Domingos António Lopes, maquinista de 1.ª classe — 808\$.
 António Coelho de Almeida, maquinista de 2.ª cl. — 732\$56.
 António Vieira da Silva, maquinista de 2.ª classe — 712\$55.

José Mendes Pereira, escriturário de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — colocado no lugar de terceiro oficial do mesmo quadro, nos termos do § único do artigo 7.º decreto-lei n.º 26:115, de 23 Novembro de 1935.

Joaquim José de Almeida, terceiro oficial na situação de licença ilimitada — ingressado no quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos do § 1.º do artigo 14.º do decreto n.º 19478, de 18 de Março de 1931.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 245, I série, de 18 de Outubro publica o seguinte:

Publica-se, de harmonia com as disposições do artigo 7.º de decreto n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizou, por seu despacho de 11 do corrente, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da quantia de 551\$10 da alínea a) do n.º 3) do artigo 11.º «Garantia de juros: linha da Senhora da Hora à Trofa (linha classificada)» para os mesmos artigos e número, alínea c) «Linha de Mirandela a Bragança» do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o ano económico corrente.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 237, III série, de 11 de Outubro, publica os seguintes anúncios:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Mendes dos Reis, chefe de estação reformado, falecido em 16 de Setembro de 1937, nesta data, Iria Moreira dos Reis, filha do aludido reformado.

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

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Augusto Constantino, carregador, falecido em 5 de Março de 1937, à qual se habilitam nesta data Margarida de Jesus, Felismina e João, viúva e filhos do aludido agente.

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

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A partir da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, os herdeiros de Adriano Júlio Cordeiro, agulheiro da linha do Corgo, falecido em 21 de Julho do corrente ano, à ltuosa por êle legada, nos termos do regulamento em vigor, concorrendo à sua divisão ou impugnando o pedido já feito em requerimento assinado por Laura do Céu, viúva do referido agente.

A partir da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, os herdeiros de José Monteiro, chefe de 4.ª classe do linha de Bragança, falecido em 8 de Agosto do corrente ano, à ltuosa por êle legada, nos termos do regulamento em vigor, concorrendo à sua divisão ou im-

pugnando o pedido já feito em requerimento assinado por Abigail Guedes da Costa Monteiro, viúva do referido agente.

O «Diário do Governo», n.º 258, III série, de 12 de Outubro, publica, em seguida inserção, os seguintes anúncios:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito a todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido assentador reformado do Minho e Douro, João José Nobre, aos quais se habilitam, nesta data, Emilia Fernandes de Carvalho, Maria, Aurora, Cristina e Laura, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

Caixa de Reformas e Pensões

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Cristóvão Rodrigues de Oliveira, chefe de Armazém, Divisão de Material e Tração, contribuinte n.º 872, á pensão de sobrevivência por elle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da Referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo á sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimento de Ermelinda Augusta de Oliveira, viúva.

Findo este prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral

Tendo sido publicado no n.º 219, da 1.ª série do *Diário do Governo*, de 17 de Setembro corrente, o decreto n.º 27.014, que, nos termos do artigo 30.º do decreto-lei n.º 26.117, de 25 de Novembro de 1935, regulamenta os concursos para admissão e promoção dos funcionários dos quadros permanentes do Ministério, por determinação de S. Ex.ª o Ministro se publicam os programas, aprovados por S. Ex.ª em seu despacho de 29 de Agosto último, para os concursos de dactilógrafos, escripturários, oficiais, chefes de secção e chefes de repartição.

Pessoal do quadro administrativo

I - Dactilógrafos

a) Prova de digitação e velocidade:

1.º Cópia de um documento contendo cerca de seiscentas palavras no tempo mínimo de vinte minutos;

2.º Ditado de cerca de oitocentas palavras durante vinte minutos.

b) Prova de estética dactilográfica:

Cópia de um documento contendo um trabalho estatístico ou mapa discriminativo no tempo máximo de trinta minutos.

II - Escriurários

Programa do concurso de admissão:

1.º Prova de dactilografia:

a) Cópia de um documento contendo cerca de quinhentas palavras no tempo máximo de vinte minutos;

b) Elaboração de um mapa estatístico (mapa ou quadro).

2.º Prova de ortografia (ditado).

3.º Prova de redacção e caligrafia (aplicação de cursivos, letras inglesa inclinada e francesa).

4.º Conhecimentos elementares acerca da organização dos serviços públicos (decreto-lei n.º 26.115) especialmente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (decreto n.º 26.117) e dos serviços a que concorre o candidato.

Programa do concurso para promoção á 1.ª classe

1.º Prova de redacção.

2.º Prova aritmética (problema sobre a regra de três, números complexos, fraccionários e decimais).

3.º Conhecimentos gerais de contabilidade dos serviços a que pertence o candidato no que respeita á organização de folhas do pessel, processos de aposentação e documentos de despesa, contas correntes e finais de obras ou fornecimentos.

Officiais

Programa do concurso de admissão:

1.º Prova de dactilografia (digitação e velocidade):

a) Cópia de um documento contendo cerca de quinhentas palavras no tempo máximo de vinte minutos;

b) Elaboração de um trabalho estatístico (mapa ou quadro).

2.º Prova ortográfica.

3.º Prova de redacção.

4.º Resolução de problemas sobre regra de três, juros e equações de 1.º grau.

5.º Legislação: conhecimentos gerais sobre a organização dos serviços públicos, é em especial sobre a organização dos serviços do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, sobretudo dos serviços a que concorre o candidato.

Programa do concurso para a promoção á 2.ª classe

1.º Conhecimentos gerais dos regulamentos sobre contabilidade pública.

2.º Redacção de uma informação sobre assuntos de serviço.

3.º Redacção de officios sobre assuntos de serviço.

4.º Tradução de um trecho em francès para portuguez.

Programa do concurso para a promoção á 1.ª classe

1.º Conhecimentos gerais sobre contabilidade pública e sobre contabilidade industrial e comercial.

2.º Disposições gerais relativas aos funcionários publicos.

3.º Redacção de uma informação sobre assunto de serviço.

4.º Redacção em francès de uma carta simples de caracter comercial.

Chefes de Secção

Programa do concurso:

1.º Explanação escrita sobre um assunto relacionado com os serviços da Direcção Geral a que pertence o candidato, devendo o ponto indicar o tempo concedido para a elaboração deste trabalho.

2.º Estudo de uma pretensão ou processo de caracter administrativo e elaboração do respectivo parecer.

3.º Resolução de diplomas sobre contabilidade.

4.º Redacção de diplomas referentes a assuntos de serviço da Direcção Geral a que pertencer o candidato (decretos ou portarias referentes a assuntos administrativos, contratos, ordens de serviço, etc.).

Chefes de repartição

Serviços gerais

Programa do concurso:

1.º Conhecimento da legislação de carácter administrativo, interessando os serviços públicos em geral e em especial os da Direcção Geral a que o candidato pertence ou em que pretende ingressar.

2.º Conhecimento geral das leis de contabilidade pública.

3.º Apresentação e defesa de uma tese, á escolha do candidato, sobre assunto referente á Direcção Geral a que o candidato pertence ou deseja ingressar.

Disposições gerais

Todos os concorrentes são obrigados ao conhecimento das matérias que constituem o programa para as classes inferiores ao mesmo quadro.