

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 — INDUSTRIA 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, 67-5.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Ilha da Madeira (Funchal), Costumes do interior da ilha. — As festas do fim do ano na Madeira. — A concorrência do automóvel e a situação dos caminhos de ferro. — Pelas nossas Colónias. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Instantaneos de viagem, por LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS. — Caminhos de ferro no estrangeiro. — Portugal turístico. — Linhas estrangeiras. — Recital de declamação. — Caminhos de ferro coloniais. — Portugal e as Colónias. — Os nossos mortos. — A França e a Espanha nacionalista. — Cartaz. — Publicações recebidas. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — O turismo e a acção das camaras municipais. — Há 40 anos. — Parte oficial.

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE NOVEMBRO

NÚMERO 1198



ILHA DA MADEIRA (FUNCHAL)—Costumes do interior da ilha

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO 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 VIRIGUEN
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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

AS FESTAS DO FIM DO ANO NA MADEIRA

PROMETEM revestir-se de desusado brilhantismo as já tradicionais Festas do Fim do Ano, na encantadora Ilha da Madeira, cognominada, no estrangeiro, a «Perola do Atlântico». A Madeira possui um clima excepcional, único no Mundo. Quando o inverno na Europa e na América chega a tal rigôr, que se morre de frio pelas ruas, na Madeira, à distância de dia e meio de Lisboa, a eterna primavera, florida e solhenta, impera ali, com suave temperatura.

A Imprensa do Funchal, teve, ha anos, a idea de organizar, na noite de S. Silvestre, um grande festival, que, felizmente, graças aos esforços, inteligência, bôa vontade de cutros organismos, começou a realizar-se, periodicamente, em crescente brilhantismo, atraindo ali, nos dias 30 e 31 de Dezembro, milhares de turistas estrangeiros.

Os portugueses do Continente já começaram a visitar a Madeira, especialmente durante as Festas do Fim do Ano.

É um espectáculo soberbo, difficil de descrever com a pena. Na baía formosa e vasta do Funchal as embarcações mantêm-se fortemente iluminadas. Em terra, à meia noite em ponto, das explanadas dos hoteis, do alto das casas, das janelas, de todos os edificios que trepam pela encosta, onde está edificada a cidade, irrompe, multicolor, féérico, enlouquecedor, o fogo de artifício. O entusiasmo da população é enorme. As buzinas dos automóveis gritam a alegria triunfal da vida. Vai começar o Ano Novo. É um deslumbramento, é uma loucura. De bordo, os sirenes potentes correspondem ao entusiasmo da terra.

No céu azul, incomparável da Madeira, o fôgo de artifício risca linhas fantásticas de cometas e de chuva policrômica. A realidade admirável dessa noite esplendida, transforma se num sonho embriagador e inesquecível.

Este ano — apesar dos vários conflitos que perturbam a paz do mundo — devem visitar a Madeira, além de outros navios que habitualmente passam por ali, no dia 31 de Dezembro, vários paquetes com excursionistas da Alemanha, França e Inglaterra.

A Empresa Insulana de Navegação também organiza, pelo seu paquete «Lima», uma excursão portuguesa.

PREÇOS 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 SÊCA, 7, 1.^o
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

A CONCORRÊNCIA

DO

AUTOMÓVEL

E A

SITUAÇÃO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

PUBLIQUEI há tempos em *A Voz*, em 27 de Outubro último, um artigo acerca da gravíssima situação dos caminhos de ferro, abandonados como presa fácil e sem defesa à concorrência da camionagem.

O emprêgo dos óleos pesados, que subtrai o caminhão ao encargo fiscal do imposto sobre a gasolina, criou para essa pirataria uma situação privilegiada.

É oportuno reproduzir esse artigo e torná-lo conhecido do público especial da *Gazeta*.

O *Diário de Notícias* verberava, com razão, no seu editorial, a multiplicação, que está ocorrendo, de graves acidentes causados ou sofridos pela camionagem indisciplinada, que não respeita as regras policiais, e, circulando fora das normas de lugar e velocidade, origina amiúde mortes, ferimentos e avarias, que tornam perigosa a circulação nas estradas.

Até aqui todas as severidades da crítica eram para as passagens de nível nos caminhos de ferro. Reclamava-se a sua supressão total, como se fosse coisa fácil e possível e sem se atender a orientação, que predomina especialmente em linhas secundárias, de evitar onus indispensáveis e tornar o mais económica possível a sua construção e exploração.

E não se atendia a uma circunstância notória: os desastres em passagens de nível são quasi todos devidos a imprudência dos motoristas que menosprezam as precauções determinadas e atravessam as linhas sem o mínimo cuidado. Cheias de pas-

sagens de nível e algumas bem perigosas estão as cidades e todavia a circulação dos peões e dos carros que se cruzam faz-se com segurança desde que se respeitem e observem as regras estabelecidas.

Enumera o artigo abusos censuráveis de todas as espécies, cujo somatório explica os desastres que se multiplicam, e observa judiciosamente:

É absolutamente inadivél que se obriguem com severas sanções ao respeito da lei e da vida humana aqueles que se têm mostrado incapazes para possuir carta de motorista. Uma fiscalização intransigente que atinja os condutores e proprietários aos transportes, e recaia não só sobre a sua competência e responsabilidades mas ainda sobre as condições de solidez e segurança dos veículos, um maior rigor nos policiamentos, além das medidas que a direcção dos serviços de viação entenda aplicar, devem produzir os desejados efeitos de repressão de abusos e satisfazer as reclamações da opinião pública.

As cargas excessivas ou mal acondicionadas, a arrumação de passageiros como aves em grades, as ordens dadas por certos industriais e comerciantes aos condutores das suas caminhetas para que a toda a força dos motores tomem dianteira a outros concorrentes nas estradas, a verdadeira mania de alguns proprietários de automóveis de trem experimentar os seus carros em correrias desabaladas e tantos outros casos semelhantes merecem immediata acção e uma acção repressiva sem hesitações.

* * *

Outro aspecto, não menos grave, tem o assunto. Não se trata de acidentes de pessoas, mas da ruína, que dia a dia se agrava, dos caminhos de ferro. Além dos efeitos da crise económica geral, sentem cada vez mais os da concorrência desordenada do automóvel e da falta de racional coordenação de transportes. E quando as empresas se queixam do desvio crescente do tráfego, não só de passageiros como de mercadorias, objectam-lhes que a elas cumpre defenderem-se, melhorando o material e o serviço e transformando os processos de exploração.

E os recursos para tanto? Como ocorrer a onerosas aquisições de material?

Algo se tem feito para tornar menos desastrosa a concorrência em relação ao tráfego de passageiros. Alguns resultados se têm conseguido e mais se acentuarão no dia em que se traduza desassombadamente por actos o nítido conceito do que representam os caminhos de ferro na economia nacional e na sua vida administrativa e militar — o que impõe decidida e inteligente protecção.

É mais grave, porém, o que se está passando com as mercadorias. A concorrência do caminhão acentua-se e é feita sem regras, sem razoável onus tributário ao menos.

Desvia-se da linha férrea a mercadoria rica,

ficando-lhe dentro em pouco apenas a mercadoria pobre, que se transporta por grandes massas, que mal paga o transporte e quasi não deixa receita líquida, portagem que se encontra, em parte ao menos, com os encargos do capital. Caminha-se, pois, rapidamente, para a falência das empresas, apesar dos convênios com os credores, que mal podem ser cumpridos.

Tinha-se pensado nos meios de defesa, especialmente em relação a carreiras paralelas ou concorrentes, que ponham termo ao privilégio do caminhão de circular sem regulamentos nem tarifas e de não compensar, por taxas razoáveis sobre o material de consumo: carburante, óleos, pneumáticos, o estrago nas estradas.

Que se passa, porém? Ao uso geral da gasolina, onerada com pesada tributação, vão sucedendo oleos pesados, queimados em motores *Diesel*, que dão lugar a considerabilíssima economia, tão grande é a diferença de preço e sobretudo de direitos.

O quilograma de gasolina paga 1\$98,5 por direitos de importação.

O de oleo pesado para o motor paga 0\$04,8.

Um caminhão com 2.000 quilogramas de carga útil, 18 HP, 4 cilindros, consome 17 quilogramas de gasolina por 100 quilómetros, e 11 de oleo pesado.

Com um percurso diário de 60 quilómetros, em 300 dias úteis, percorrem-se no ano 18.000 quilómetros.

O gasto anual de combustível é, pois, de 95\$00 com oleo e 6.074\$10 com gasolina.

O caminhão a oleo paga por ano para o Estado menos 5.979\$10 que o que trabalha a gasolina.

Facilita-se assim a concorrência, prejudica-se o Estado e estabelece-se enorme flagrante desigualdade entre os dois tipos de carros.

Qualquer individuo compra um leito de carro, põe-lhe em cima um motor *Diesel*, que os ha leves e baratos, improvisa uma caixa qualquer e faz à vontade transportes de mercadorias sem a sujeição de organizar empresas normais e regulamentadas. Arrasta os preços, transporta só as mercadorias que lhe convém por ajustes particulares e sem tarifas.

Como é natural, multiplicam-se, em tais condições; o que podemos chamar caminhões piratas, com ruina dos caminhos de ferro e dos caminhões movidos a gasolina.

* * *

Qual o remédio? Está já estudado ha muito por entidades competentes, faltando apenas que o Estado intervenha e, por um acto de previdência e terapeutica inteligente, justo e decidido, contraste essa anarquia e desorganização dos transportes.

Um engenheiro distinto e profundo conhecedor da especialidade, ao qual devo informações valiosíssimas, estudou o assunto e alvitrou a solução. Improvavelmente ao caminhão movido a oleo uma avença, paga por ano ou por trimestre, e compensadora do uso de um carburante que não é tributado como a gasolina.

Tomando para base um caminhão *Renault*, que consome por 100 quilómetros 17 quilos de oleo e 20,3 de gasolina e admitindo um consumo por HP e 100 quilómetros de 0.600 quilos de oleo e 0,950 de gasolina, o imposto deverá ser estabelecido por uma fórmula inteligentemente deduzida que dá 6.026\$40 de imposto anual para o caminhão a oleo, imposto sensivelmente igual ao que paga o movido a gasolina.

* * *

Está confiada a pasta das Obras Públicas a um engenheiro conceituado, que tem desempenhado elevada função na exploração dos caminhos de ferro, conhecedor, portanto, como ninguém, do problema e da gravidade da situação.

Há, pois, o direito de esperar que assinale a sua passagem pelo poder com a resolução, já estudada e preparada, do candente problema pendente.

Prestará assim relevante serviço à economia nacional.

J. FERNANDO DE SOUZA

Como no artigo se observa, foi entregue há muito ao Governo um trabalho minucioso conscienciosamente estudado por uma comissão de competências, que propunha a solução do problema.

Publicou a *Gazeta* o notável relatório apresentado no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.

A urgência de uma solução torna-se angustiosa.

O Estado providenciou agora, nomeando a seguinte comissão para novo estudo do assunto, conforme noticiou o *Diário de Noticias* nos termos seguintes:

A LEGISLAÇÃO

sobre camionagem vai ser modificada a fim de se obter a necessária coordenação dos transportes automóveis e ferroviários

O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações assinou uma portaria nomeando a comissão abaixo mencionada para se ocupar do problema referente à legislação applicável aos serviços de camionagem que, diz-se no mesmo diploma, carece de ser modificada, a fim de se obter a neces-

sária coordenação dos transportes automóveis e ferroviários, revendo os trabalhos já feitos no sentido indicado e que lhe serão presentes para servir de base ao seu estudo e laboração do parecer, cuja entrega é considerada urgente:

Presidente — engenheiro inspector António dos Santos Viegas, delegado do Conselho Superior de Obras Públicas; vogais — major de Cavalaria com o curso do Estado Maior, Manuel Francisco Marques Valente, delegado do Estado Maior do Exército; dr. José de Ataíde, chefe da Repartição de Jogos e Turismo, delegado do Conselho Nacional de Turismo; José Maria Alvares, representante das associações industriais de Lisboa e Porto; Alfredo Augusto Ferreira, presidente da Comissão de Transportes da Associação Comercial de Lisboa; engenheiro agrônomo dr. Rui de Andrade, delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa; engenheiro Flávio Augusto Marinho Pais, delegado do Conselho Superior de Caminhos de Ferro; engenheiro Augusto Rebelo de Andrade, delegado do Conselho Superior de Viação; Fernando Augusto Cardoso, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, delegado do Ministério das Finanças; e secretário, engenheiro Mario Leal, da Direcção Geral dos Serviços de Viação.

As direcções gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação ficam à disposição da comissão para prestarem todos os esclarecimentos que, por intermédio do respectivo presidente, lhes sejam solicitados.

É uma comissão de categorias, em que não vemos representada a indústria de camionagem e os caminhos de ferro têm escassa representação.

O tempo vai passando; cresce o número dos caminhões piratas, que desviam o tráfego rico sem pagar impostos nem estarem adstritos a regras de exploração. Multiplicam-se assim interesses criados, cada vez mais difíceis de sujeitar a normas racionais e justas de coordenação dos transportes.

* * *

Neste país de curiosos, cuja psico-patologia António Augusto de Aguiar estudou com tanta graça e fina crítica nas suas célebres conferências, vão surgindo as panaceas aplicadas aos caminhos de ferro.

Eis um exemplo num artigo do *Diário de Notícias*, em que se preconiza o agrupamento dos caminhos de ferro, como remédio dos seus males.

O PROBLEMA FERROVIÁRIO

Agrupamento de linhas

Sem dúvida o problema ferroviário é dos mais importantes da actualidade. Apesar dos auto-motores por terra e da viação aérea, cujo desenvolvimento é cada vez mais surpreendente, tirando boa parte do tráfego às linhas de ferro, estas não-de ser ainda por muito tempo o maior factor do progresso e uma das suas maiores alavancas. São, inquestionavelmente, o melhor e mais eficaz meio de fomento económico que até hoje se inventou.

Portugal ocupa, desgraçadamente, o décimo segundo lugar entre as 15 nações mais civilizadas da Europa quanto ao número de quilómetros de caminho de ferro que possui relativamente à sua área e à sua população continental.

A maior parte do distrito de Viseu, que fica entre as linhas do Douro, do Vale do Vouga e da Beira Alta, com uma área superior a 2.300 quilómetros quadrados, com mais de 250.000 habitantes e com uma densidade populacional por quilómetro quadrado muito superior à da maior parte do País, não tem um metro de caminho de ferro. A ligação de Viseu com Foz Tua, na Linha de Santa Comba Dão a Bragança, e a da Regua a Vila Franca das Naves, por Lamego e Mcimenta da Beira, ligando, assim, a linha do Douro à da Beira Alta, impõe-se em absoluto, sendo para admirar que estas construções se não tenham feito há muito, como insistentemente vêm reclamando os povos que deve beneficiar. As províncias da Beira Alta e Trás-os-Montes queixam-se, e com muita razão, de serem tão desprezadas pelos poderes públicos.

Desde há muito tenho a convicção de que o problema ferroviário se não resolve sem que se faça o agrupamento das linhas existentes. Não se compreende que em Portugal haja mais de duas companhias ferroviárias: uma de via larga e outra de via reduzida ou estreita.

Na Espanha agruparam-se em quatro companhias todas as que havia. Na França, onde chegou a haver algumas dezenas delas, agruparam-se todas, com excepção das departamentais ou vicinais, em 6 companhias, que exploram cerca de 43.000 quilómetros.

Em Inglaterra, onde chegou a haver mais de 100 (salvo erro 111), por disposição do Governo, que se *cumpriu* logo, há 4 companhias explorando 31.000 quilómetros. Na Bélgica só há a Sociedade de Caminhos de Ferro Belgas, que explora 4.850 quilómetros em via larga, e a Sociedade de Caminhos de Ferro Vicinais, que explora 4.619 quilómetros em via estreita.

Porque se não fez já o mesmo em Portugal? O decreto n.º 13.829, de 17 de Junho de 1927, ordenou que o C. S. de Caminhos de Ferro pro-

PELAS NOSSAS COLÓNIAS

Movimento nos Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique

No Boletim editado pelo Departamento de Publicidade e Turismo, dos Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique, referente aos meses de Janeiro a Abril deste ano, encontramos elementos suficientes para formarmos uma ideia justa da alta importância do pôrto de Lourenço Marques e do seu movimento ferro-viário.

Assim o movimento total de passageiros nas linhas de Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane e Moçambique, foi de 193.597, com a receita, em libras, de 26,023; a tonelagem de mercadorias subiu a 480,511, e foi de 1,426 o número de cabeças de gado.

Nêsse mesmo periodo, entraram 77 navios portugueses, 170 ingleses, 11 alemães, 19 japoneses, 24 halandeses, 8 italianos, 8 suecos, 12 americanos, 5 noruegueses, 4 gregos, 1 filandês e 1 do Panamá, num total de 340 unidades. Desembarcaram 14.389 passageiros, sendo 13.302 de nacionalidade portuguesa; embarcaram 12.195, sendo 10.668 de nacionalidade portuguesa, tendo sido de 9.322 o numero de passageiros em transito, dos quais 294 portugueses.

As receitas dos Caminhos de Ferro de Janeiro a Abril foram de £ 372.852. Os Caminhos de Ferro de Moçambique têm um bem organizado serviço de

excursões a vários pontos da Colónia a preços reduzidos.

Lourenço Marques e as impressões dos estrangeiros

Lourenço Marques é uma linda e prospera cidade que honra a África Oriental e é um título de glória do esforço e da iniciativa portuguesa.

O seu pôrto é um dos mais vastos e mais belos do mundo, o seu clima magnífico. Ligada, pelo Caminho de Ferro, com os principais centros da África do Sul, Lourenço Marques tornou-se também em grande centro de turismo.

No Boletim do Departamento de Turismo dos Caminhos de Ferro de Moçambique, encontramos as impressões de uma senhora inglesa, Júlia Chesler, que tem palavras de entusiasmo admirativo para Lourenço Marques e para a linda ilha de Inhaca, situada na foz do pôrto daquela cidade, ondê ela e mais alguns estudantes passaram 14 inolvidáveis dias, entretidos e preenchidos com a pesca, banhos e passeios. Da cidade de Lourenço Marques fala com prazer do clima e dos lindos jardins.

Lourenço Marques e o 50.º aniversário da sua fundação

No próximo sábado, pelas 22 horas, celebra-se na Academia das Ciencias de Lisboa uma sessão comemorativa do 50.º aniversário da fundação da cidade de Lourenço Marques, a que presidirá sua Ex.^a o General Carmona, com a assistência dos membros do Govêrno e do Corpo Diplomático.

Serão oradores os srs. general Vieira da Rocha e professor Lopo Vaz de Sampaio e Melo.

Na quinta-feira o Arquivo Histórico Colonial inaugura, no seu salão nobre, uma interessante exposição bibliográfica.

pusesse ao Governo, dentro de um ano, que devia contar-se a partir de Abril de 1929, um projecto de agrupamento de linhas construidas e classificadas, de modo a conseguir-se a unidade de exploração em cada grupo, segundo as afinidades geográficas e económicas das linhas que o formam.

Cumpriu-se já o preceituado em tal decreto?

Pois no agrupamento das linhas está uma das principais formas de debelar a grande crise que atravessam. A modificação das tarifas impõe-se também. Há motivo para que o transporte do fei-

ção custe muito mais do que o da fruta, da batata e doutros gêneros? Na camionagem paga-se por quantidade de peso e não por qualidade.

Porque se não faz o mesmo nos caminhos de ferro? É por êste e outros motivos que as companhias de caminhos de ferro atravessam cada vez maior crise.

JOSÉ JULIO CESAR

Noutro artigo veremos o que se passou em 1930 depois da aprovação do plano geral da rede.

(Continua)

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

NO ENTRONCAMENTO

A vila do Entroncamento, que deve o seu constante progresso não só à sua actividade fabril mas também à sua situação privilegiada de centro ferroviário dos mais importantes do país, recebeu no dia 7 do corrente a visita do sr. Cardinal Patriarca, que ali foi lançar e benzer a primeira pedra da futura igreja paroquial, visto que a antiga capelinha é já insufficiente para conter os inúmeros fiéis, construída no tempo em que aquela vila era ainda uma modesta freguezia.

A construção da futura igreja paroquial está orçada em 450 contos, que serão obtidos com donativos da Comissão Fabriqueira, participação do Estado e importantes ajudas materiais da Companhia Portuguesa.

À cerimónia da bênção assistiram as autoridades locais, o sr. Ministro das Obras Públicas, o sr. Comandante da 3.ª Região Militar e numerozo povo.

Nesse mesmo dia procedeu-se à cerimónia da colocação das insígnias da Torre e Espada no estandarte da Delegação da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.

A MÁQUINA DE ESCREVER

A quem se deve a invenção da máquina de escrever? A um latino, ao padre brasileiro Francisco João de Azevedo, nascido em terras fecundas da Parahybo do Norte.

Já a um outro brasileiro se devia o invento do aerostato — o padre Bartolomeu de Gusmão.

Para se inventar é preciso ter imaginação — e o brasileiro é um povo imaginoso, que levou para a América do Sul, com o sangue português, a vivacidade do espírito europeu. Basta conhecer alguns dos seus maiores poetas, escritores e ensaístas, para ficarmos com a certeza de que estamos em presença dum povo cheio de qualidades imaginativa e de espírito científico e crítico.

Pois a paternidade do invento da máquina de escrever — que tinha sido absorvida pelos norte-americanos, foi defendida e restituída em 1907 pelo jornalista brasileiro Quintela Júnior, numa brilhante campanha em o jornal «Comércio de Manaus».

O padre Azevedo, que era pobre, e não conseguia do seu governo qualquer subsídio para a construção do seu invento, confiara a um norte-americano a sua idéa e forneceu-lhe o modelo de madeira.

O Instituto Histórico de Parahyba, reconheceu já o Padre Francisco João de Azevedo a prioridade do invento da máquina de escrever.

A VIDA COMEÇA AOS QUARENTA ANOS

DIZEM os jornais estrangeiros que hoje cerca de 80 por cento das criaturas sobrevivem ao quarto decénio da vida, ao contrário dos séculos passados em que, ultrapassando dessa idade, as creaturas já eram consideradas velhas. Em 1800, o homem vivia, na média, 35 anos.

Por causa de moléstias, que hoje se previnem e se curam, muitas personalidades da história morreram antes dos 40 anos. A mais notável das mortes prematuras da história foi Alexandro Magno que morreu com 33 anos, depois de 12 dias de enfermidade, que provavelmente foi a malária. A mesma moléstia matou Alarico e Felipe, o Formoso, rei de França, ambos com menos de 40 anos. Luiz X contava 27 anos quando succumbiu de pneumonia. Felipe V aos 28 anos foi victimado pela tuberculose, e como ele, na mesma idade, os dois filhos de Henrique II e Catharina de Medicis.

Durante os dois séculos do reinado dos Bourbons, 9 membros

dessa família perderam a vida por causa ainda da tuberculose, que matou também o filho de Napoleão.

Mozart e Schubert faleceram aos 35 e 31 anos, respectivamente Mendelssohn, aos 38; Chopin, aos 39; Weber aos 40 — todos três tuberculosos. Keats, Shelley e Edgard Poe desapareceram, respectivamente, aos 25, 30 e 40 anos.

Felizmente os tempos mudaram. Os progressos da higiene e da profilaxia modernas, permitem que a vida humana se prolongue um pouco mais.

Já se vive quasi o dôbro do que se vivia anteriormente a 1800.

A ORDEM NO BRASIL

COMUNICAM do Brasil que a comissão executiva do estado de guerra reuniu-se sob a presidência do ministro da Justiça. Estiveram presentes os dois vogais — o almirante Pais Leme e o general Cavalcanti. Após larga discussão, aquele organismo resolveu ordenar o immediato encerramento, em todo o Brasil, das lojas maçónicas e das outras sociedades similares, por ter provas concretas de que as sociedades secretas são o maior e mais activo instrumento da propaganda e difusão do comunismo. Vai proceder-se a um inquérito, para se apurar até que ponto chegou a infiltração das idéas bolchevistas naquelas organizações.

Além da milícia do Rio Grande do Sul, também a de S. Paulo foi colocada, por ordem do ministro da Guerra, sob o comando dos chefes das tropas federais. O objectivo é unificar as forças armadas, tornando-as mais aptas para a manutenção da ordem interna.

VÍCTIMAS DO MARXISMO

VON Ribentropp, embaixador alemão em Londres, e delegado do «Reich» na Comissão de Não Intervenção, declarou que o marxismo fez já em todo o mundo 11.420.000 victimas.

Esta declaração feita por Von Ribentropp quando se dirigiu a Mussolini, a propósito dos seus anúncios para que se acabe com a infiltração do marxismo, provocou certo entusiasmo comentado bastante nos meios londrinos.

EXCENRICIDADES DE UM HOMEM

EM um dos cemitérios dos suburbios de Paris, existem quatro campas muito próximas umas das outras, com lapides do mesmo estilo. Na primeira lê-se «Aqui jaz a primeira mulher de G. Dupont». Na segunda: «Aqui jaz a segunda mulher de G. Dupont». Na terceira: «Aqui jaz a terceira mulher de G. Dupont». Na quarta e última, lê-se o seguinte: «Aqui jaz G. Dupont, que, finalmente descansa em paz...» porque não encontrou, certamente, mais mulheres que o quisessem amparar na vida...

A FECHAR

REGISTOU-SE, há tempos, em Kansas City, Estados Unidos, um curioso caso de consciência. Um cidadão afofado entrou em um café e perguntou ao dono se era ele o mesmo que tinha o negócio no ano de 1914.

Quando o comerciante lhe respondeu afirmativamente, o desconhecido tirou do bolso uma nota de 20 dolares e entregou-lha dizendo:

— Aceite esta importância como pagamento de 3 caixas de ovos que lhe roubei. Roubei muita coisa mais, mas já paguei tudo. Você era o único que me faltava pagar.

Desculpe-me e até à vista amigo.

E desapareceu.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

INSTANTANEOS

DE

VIAGEM

Por LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS

II

INSTANTANEOS DA EXPOSIÇÃO — PARIS DE SEMPRE — ESPANHA NACIONALISTA — IMPRESSÕES DA VIAGEM POR TERRA

Muito se tem escrito já sobre a Exposição Internacional de Artes e Técnicas e nós não pretendemos, decerto, guardar nestas colunas e nestes breves *instantaneos* grandes relatos ou referências ao grandioso certame que levou em 6 meses ao recinto que vai do *Trocadéro* à *Ponte d'Alma* e que se estende nas margens do Sena, mais de trinta milhões de pessoas, segundo as estatísticas oficiais.

O que há a fixar na Exposição de Paris, para lá daquilo que tem sido dito e redito na imprensa, em revistas, pela Rádio, pelo cinema — é exactamente o sentido grandioso dessa demonstração de vitalidade. Antes de mais nada, demonstração de vitalidade para a França, a França eterna das grandes realizações artísticas nos domínios imortais da criação; depois, vitalidade para alguns dos países que se fizeram representar e que demonstraram ao mundo de forma evidente o seu desejo de vida — entre tantos que se deixam prender nos laços tristes da morte.

Nações vivas — e nações mortas. Para além de qualquer simpatia ou afinidade política (só em Portugal há este vício de fazer política com tudo!) é preciso reconhecer que a separação nestas duas categorias é nítida e frisante. Enquanto certos países, por caminhos certos ou errados, procuram um rumo que se esforcem por encontrar, outros perdem-se em mil esforços sem interesse nem brilho, queimam-se ingloriamente na jornada...

* * *

É já lugar comum dos cronistas da *Expo* dizer que pertencem à *Rússia* e à *Alemanha* as legítimas glórias desta admirável realização.

De facto, os dois pavilhões, soviético ou nazi dominam amplamente o quadro da entrada, quasi rivalizam em grandiosidade com a Torre Eiffel que

para lá da Ponte Alexandre os cobre com seu manto côr de bronze.

Depois — há o duelo silencioso mas expressivo entre o orgulho gritante da *Itália* e a sublime indiferença da *Inglaterra* que ergue ao ceu um monumento à superioridade e ao Poder.

Dispersos pela Exposição fóra, outros pavilhões há que merecem o interesse e o aplauso do visitante. A *Grécia*, junto à Porta de Jena, grandes colunatas de sóbrio equilíbrio, desafia a *Jugoslavia* — hino discreto á magia do mar. E lá longe, do outro lado do Sena, a *Belgica* rebrilha ao sol de Paris como uma nota alegre de discrição e fecunda suavidade criadora.

Finalmente, debruçado sobre o Sena, o Pavilhão de *Portugal* é um hino à alegria de viver, uma sugestão admirável ao nosso passado histórico e ao nosso futuro — de que não temos ouvidos. Guarda nas suas salas tudo quanto podia impressionar a França e o mundo — em estatísticas engenhosamente arquivadas e expostas, em gráficos sugestivos, nos bonecos simples e nos fatinhos regionais coloridos, nas grandes fotografias de turismo, nas grandes estátuas, nos belos panoramas apresentados...

O Pavilhão de Portugal é, na Exposição de Paris, uma nota impressionante de dignidade moral colectiva, de riqueza popular, de bom gosto estético. Éle enfileira, por direito próprio, entre os Pavilhões vivos desta grande *carta mundial*, onde as nações são ideias e os vários povos revelam um pouco a sua alma...

* * *

Os outros pavilhões...

Não merecem grandes referências os outros pavilhões da *Expo*. Só nos interessa registar aqui os instantaneos expressivos ou os perfis originais e novos. E esses ficaram arquivados nas linhas que se leram. Esta é a verdade toda — que nem todos dizem ou percebem.

* * *

Aos que falam da *decadência de Paris* será legítimo opôr — e é profundamente justo fazê-lo — o depoimento insuspeito dos que visitaram recentemente a Cidade-Luz.

Paris continua a ser a grande Mãe Latina, fóco donde irradiam em triunfal esplendor todas as virtudes do espirito e todas as grandes iniciativas artísticas, intellectuais ou, numa palavra, puramente espirituais.

A despeito dum govêrno da *Frente Popular*, certamente efêmero porisso mesmo que não assenta suas raízes na massa conservadora que é a principal força da França Eterna — este grande país continúa a ser a fonte de todas as glórias e de tudo quanto constitue honra a latinidade, orgulho da Europa.

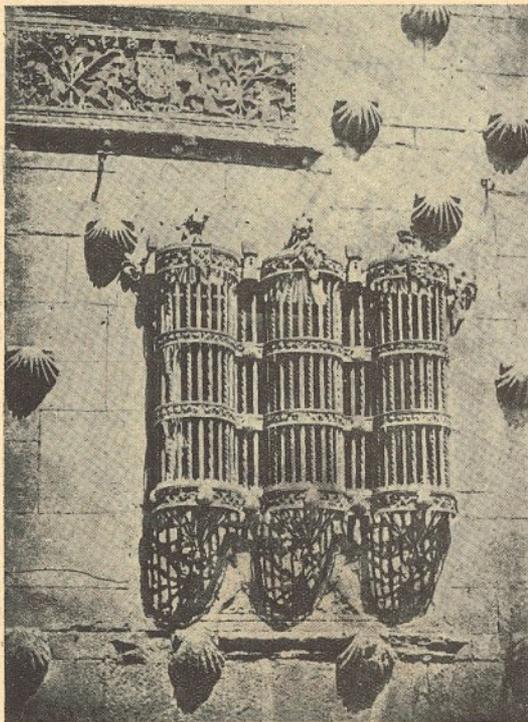
Paris, pátria do Espirito, não abdica dos seus pergaminhos nem esquece os seus deveres; pelo

contrário, não há um dia em que a sua acção intelectual ou artística se não projecte largamente na vida do mundo; as suas Exposições, os seus concursos literários, os seus almoços intelectuais continuam a fazer de Paris o fulcro de tudo quanto diz respeito à eternidade viva do pensamento.

...E dias antes de termos regressado a Lisboa, numa sessão soleníssima a que assistiram o Corpo Diplomático, e os maiores escritores do mundo, que acidentalmente se encontravam em Paris, as primeiras mentalidades europeias desta hora afirmaram publicamente *Ce que le monde doit a la France* num grito de gratidão que continua a ser o orgulho e a força da grande Madre-latina.

* * *

E depois, a hora do regresso... Atravessa-se a Espanha nacionalista em menos de 24 horas e sur-



SALAMANCA — REJA DE CASA DE LAS CONCHAS

preende-nos a ordem de todos pontos onde passámos, o entusiasmo das diferentes populações, a disciplina férrea deste país em guerra. Irun, logo na fronteira, com suas grandes avenidas sem casas laterais, todas queimadas e destruídas, é uma união poderosa entre a desgraça da destruição e o orgulho da vitória. Vimos na *Comandancia*, exercendo os serviços aduaneiros, raparigas da melhor aristocracia espanhola:

CAMINHOS DE FERRO no estrangeiro

O Congresso Internacional de Atenas

O ministro dos Caminhos de Ferro presidiu ontem em Atenas à sessão inaugural do Congresso Internacional Ferroviário, em que participam todos os Estados europeus. O Congresso tratará especialmente do assunto dos comboios comerciais, com o fim de melhorar as condições do tráfico internacional.

Resoluções da Federação dos Ferroviários Franceses

Reuniu-se ontem o conselho extraordinário da Federação dos Trabalhadores dos Caminhos de Ferro, que aprovou uma moção que declara insuficiente o aumento de salários e as reformas propostas pelo governo e pede a entrada em vigor do contrato colectivo, o mais tardar no dia 1 de Janeiro. A referida moção declara suficiente a aplicação da semana das quarenta horas. O conselho federal declarou nomeadamente que encarária a possibilidade duma greve geral no caso das melhorias em discussão serem repelidas e as vantagens adquiridas correrem perigo.

— Os homens?

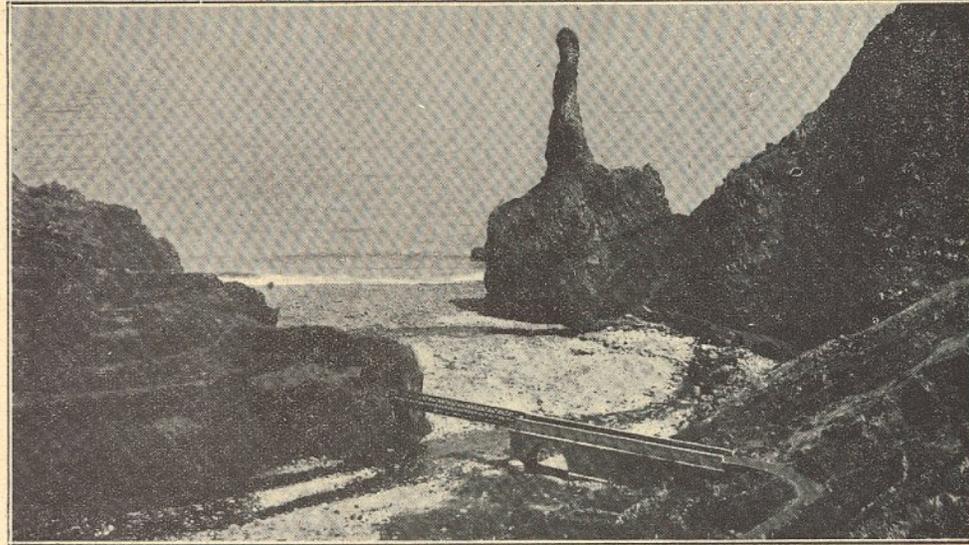
— Na *frente*? onde haviam de estar?

E assim por toda a parte.

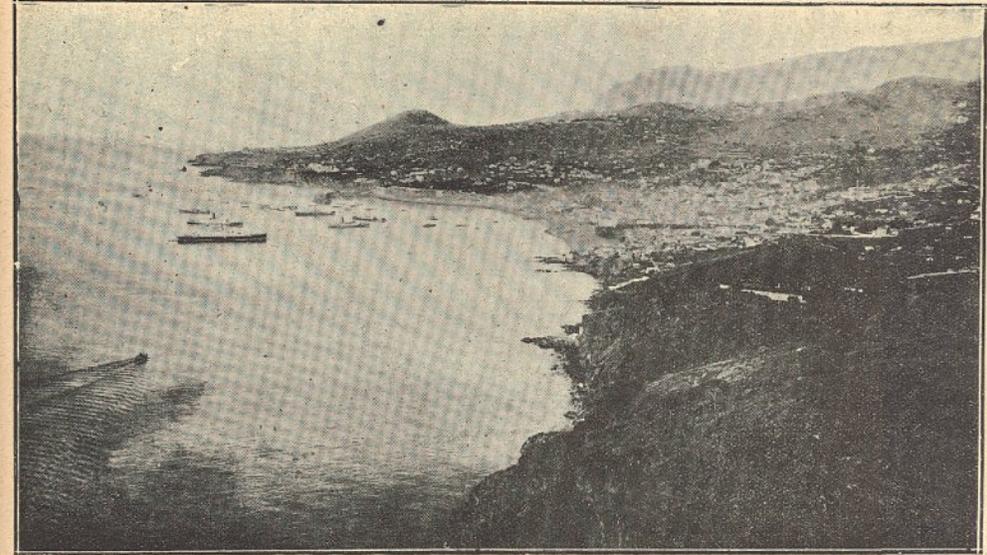
Às boinas vermelhas dos *requetés* sucedem-se agora os bivaques dos *falangistas*; mudam as fardas mas não mudam as almas. A província de Navarra já nos ficou para trás, na noite que desce. Dentro em pouco chegará o planalto imenso de Castela. E a grande marcha continua, interrompida só de vez em quando pelos canticos guerreiros dos soldados que formam nas *gares* silenciosas ante de partirem para a frente...

A viagem por terra Lisboa-Paris faz-se admiravelmente já, sem o menor contratempo ou contrariedade. Quando regressámos ainda não estava restabelecida a útil ligação Hendaya-Irun e, apesar disso, a travessia a pé, da fronteira, faz-se em dez minutos, um quarto de hora, o máximo. E por toda a terra espanhola, a maior ordem, a maior calma. Parece que estamos muito longe da guerra e se não fôssem as fardas dos oficiais ou soldados, as canções patrióticas nas estações principais, nada nos lembraria que ela estava afinal tão perto.

Fizemos a viagem de regresso em 30 horas, bem instalados, sem contrariedades nem dissabores. E porque, na verdade, o serviço de ligação ferroviária Lisboa-Paris está perfeitamente normalizado é da maior justiça fixá-lo aqui nestes *Instantâneos de viagem*, — rápidos por serem instantâneos — mas nem por isso menos sinceros ou sentidos.



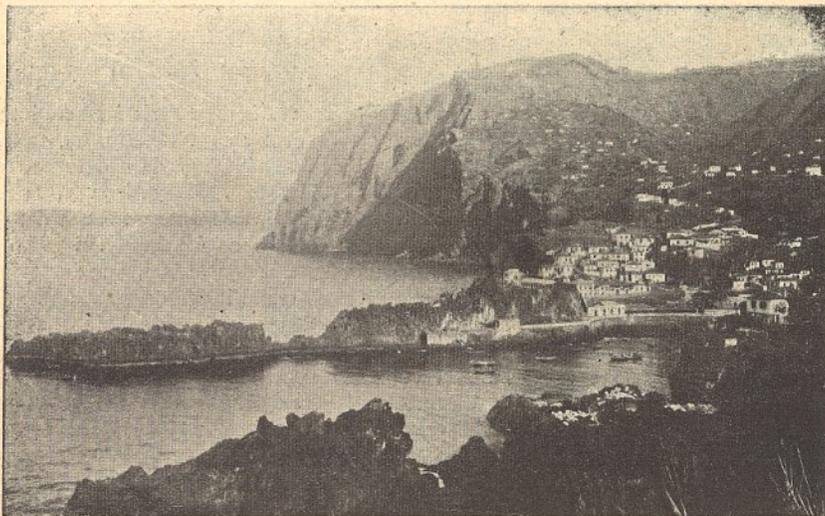
MADEIRA — FUNCHAL — Ribeira da Janela



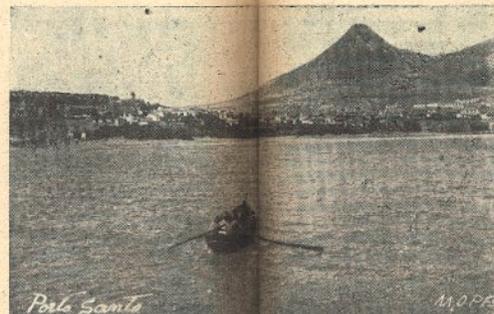
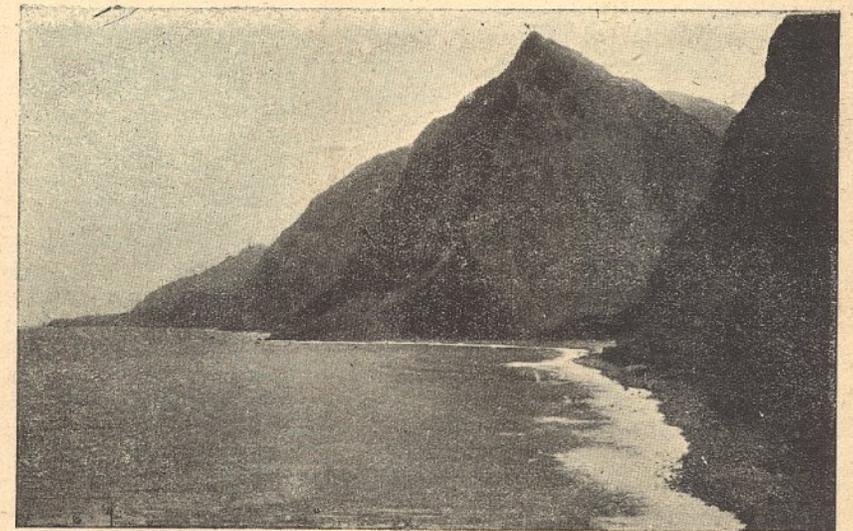
ILHA DA MADEIRA — Pôrto do Funchal

P O R T U G A L

T U R Í S T I C O



ILHA DA MADEIRA — Cabo Girão

ILHA DO PORTO SANTO — Entrada da
bahia vendo-se ao fundo o Pico do Castelo

ILHA DA MADEIRA — S. Vicente Fajã da Areia

LINHAS ESTRANGEIRAS

BRASIL Foi assinado em La Paz pela comissão mixta boliviana brasileira um acôrdo ferroviário em que se estabelece:

1) — A construção da secção do Pôrto Esperança a Corumbá, de acôrdo com o protocolo e os orçamentos aprovados pelo Brasil.

2) — A construção do ferro-carril de Trocha a Angosta, entre Santa Cruz e um ponto do caminho de ferro de Pôrto Esperança a Corumbá.

3) — A construção por conta da Bolívia, do ferro-carril de Trocha a Angosta, Camiri e Sucre, que será administrado e explorado pela Bolívia.

4) — A continuação dos trabalhos do ferro-carril de Cochabamba a Santa Cruz e a construção de outro ferro-carril que ligue Santa Cruz a Puerto Grether ou outro ponto navegável do rio Ichilo.

As recomendações do acôrdo estabelecem:

1) — A constituição imediata de uma comissão boliviano-brasileira de técnicos ferroviários que efectuará os estudos definitivos do ferro-carril a que se refere o artigo primeiro.

2) — A Bolívia e o Brasil concordam em comprometer-se a assegurar todas as facilidades a essa comissão.

3) — A Bolívia e o Brasil convêm em aploiar um milhão esterlino ouro estipulado no tratado Natal para a construção do caminho de ferro a que alude o artigo primeiro.

4) — A Bolívia e o Brasil examinarão a conveniência de reservar um ponto em Corumbá para as respectivas instalações, destinadas a facilitar o tráfego das mercadorias importadas ou exportadas.

5) — A Bolívia e o Brasil, acéitas as conclusões e recomendações citadas no acôrdo, trocarão notas reversíveis que substituam as de 30 de Agosto de 1929, números 8 e 8-A, relativas a cláusula ferroviária do tratado Natal, com o fim de assegurar os convênios firmados.

Segundo notícias posteriores, o governo boliviano encarregou a firma Gruen & Billfinger, de S. Paulo, dos planos de construção do caminho de ferro que ligará Corumbá a Santa Cruz e cujo custo está orçado em um milhão esterlino.

As despesas serão pagas com a indemnização que o Brasil deve à Bolívia em virtude do tratado de Petropolis.

FRANÇA Dizem as Revistas francezas que uma gigantesca locomotiva de

concepção nova vai permitir, dentro de poucos dias, cobrir o trajecto Paris-Nice, na distância de 1.088 quilómetros em onze horas, isto é, com velocidade média superior a cem quilómetros horários, desde

que sejam levadas em consideração as paradas nas diversas estações intermediárias.

É sabido que o trajecto é actualmente efectuado pelos melhores trens em cerca de quinze horas. A nova locomotiva *Diesel*, eléctrica, poderá desenvolver a velocidade de 130 quilómetros por hora, e receber ao mesmo tempo a carga de 450 toneladas.

A máquina consumirá apenas sete toneladas de combustível e não terá necessidade de reabastecimento durante o trajecto, ao passo que as locomotivas a vapor para cobrir a mesma distância, exigem 28 toneladas de carvão e 200 toneladas de água, cujo reabastecimento se faz em três ou quatro paradas.

O aspecto da nova máquina é completamente diferente do das locomotivas ordinárias. Dir-se-ia uma verdadeira central eléctrica, com um motor *Diesel*, de doze cilindros verticais alimentados por dois turbo-compressores. O arrefecimento é assegurado por um radiador que contém três toneladas de água, que bastam a todo o trajecto. Um dinamo produz a electricidade que aciona três motores de tracção colocados entre as rodas. A cabine do mecânico é colocada na frente da locomotiva como nas automotrices, com visibilidade perfeita. A potência total da máquina é de 4.000 cavalos ao passo que a das locomotivas até ao presente empregados tanto na França como no estrangeiro não passa em geral de 1.000 cavalos vapor. Trata-se, portanto, de um protótipo que representa considerável progresso de técnica.

RECITAL DE DECLAMAÇÃO

No sabado, 27 do corrente, realiza-se um grande recital, no *Grémio dos Açores*, à Rua do Castilho, 5, pelos distintos artistas açoreanos, D. Conceição Ramalho e Rebelo de Bettencourt, que a crítica e o público de Angra do Heroísmo, Ponta Delgada e Funchal consagraram definitivamente, com os maiores elogios e os mais vibrantes aplausos.

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

Parece assente a construção da linha de caminho de ferro de Tete para Maturara.

Esta linha ligará depois Tete com o Caminho de Ferro Tranz-Zambezano, da Beira a Blantyre, pondo assim os depósitos de carvão de Tete com o pôrto da Beira.

O novo caminho de ferro servirá pela margem norte do rio Zambeze, numa distância de 260 quilómetros para Maturara.

O distrito de Tete, que possui uma das maiores bacias carboníferas da África, devido à falta de comunicações tem tido pouco aproveitamento e desenvolvimento.

PORTUGAL OS NOSSOS MORTOS

E AS

COLONIAS

A PERFÍDIA DE CERTO JORNAL INGLÊS

Para lá dos Pirineus e também para lá da Mancha não se compreendeu ainda a nobre e desassombrada atitude de Portugal perante o conflito espanhol, chegando a imprensa esquerdista da França e da Inglaterra, com uma injustiça imperdoável, a fazer comentários sobre a nossa posição internacional e sobre as nossas colónias, ditados ou por ignorância, que não é admissível em jornais que pretendem ser orientadores da opinião pública, ou por má fé, que denuncia animosidade contra a nossa política nacionalista.

Ainda recentemente o «Sunday Express», de Londres, com uma desenvoltura lamentável, permitia-se escrever que as colónias de Portugal não podiam ficar sob a autoridade portuguesa. E acrescentava, deturpando a verdade dos factos.

«Por mais de um século a Grã-Bretanha as tem protegido. Mas o afastamento das nossas relações com a ditadura ibérica isenta-nos de responsabilidade..... Em 1913, com o consentimento das autoridades portuguesas, concordamos em que os alemães comprassem as colónias de Portugal. O caso foi discutido e o novo tratado rubricado em 20 de Outubro de 1913. Houve afinal alguma dificuldade acerca da publicação. Mas, por fim, ao príncipe Lichnowsky, embaixador alemão em Londres, foi dito que podia ver sir Eduardo Grey e combinar a data da assinatura. Chegou-lhe esta ordem em 29 de Julho de 1914. Antes que a pudesse executar a guerra europeia pôs termo à transacção.

Agora é evidente que Portugal terá outra ocasião de se separar das suas colónias. E a Grã-Bretanha não estará em posição de intervir quando os alemães apresentarem as suas condições à Ditadura Portuguesa, por desagradáveis que as condições sejam para Portugal».

«Ao que com brio e vivacidade o *Diário de Notícias* respondeu afirmando que os extremistas, ultraimperialistas e trabalhistas de Inglaterra sabem muito bem que a aliança entre Portugal e Inglaterra não é um tratado de protectorado ou de vassalagem do seu país com qualquer Bechuanalandia; sabem muito bem quais as obrigações que da aliança deri-

MARQUÊS DE JÁCOME CORRÊA

Faleceu na Suíça, para onde tinha ido em procura de melhoras para a sua saúde fortemente abalada, o sr. Marquês de Jácome Corrêa. Tendo nascido em Lisboa, filho do ilustre micalense conde de José Jácome, foi em Ponta Delgada, porém, que ele fixou residência. Culto, dado ás artes e à ciência histórica, o seu palacete é um verdadeiro museu enriquecido com numerosos quadros de quasi todos os grandes pintores portugueses e muitos estrangeiros.

Possuía um coração generoso.

Protegeu estudantes, fundou a Liga da Instrução Micalense, deu vários subsídios à Biblioteca Pública de Ponta Delgada, escreveu vários ensaios históricos e foi sócio do Instituto de Coimbra e da Sociedade de Geografia de Lisboa.

vam para a Inglaterra: as vantagens que dela resultam e o apreço em que o Governo britânico afirma tê-la: sabem muito bem fazer côro com os pacifistas dos dois Mundos para prégar o respeito dos tratados e o seu religioso cumprimento como base da política entre nações; sabem muito bem que o Tratado de 1898 e as negociações de 1913, entre a Grã-Bretanha e a Alemanha, dê pouco gloriosa memória o primeiro para o ateniense e filósofico Balfour, e de não menos brilhante recordação as segundas para o suave ornitologista de F. Allondon que as fez (e sobre elas recaíram implacáveis juízos de diplomatas ingleses), só foram possíveis porque a nossa desordem financeira em 1898 e a nossa desordem política em 1913 tornaram incertos os nossos destinos e com eles os das nossas colónias, aos olhos da Inglaterra: sabem muito bem que tais negociações não foram feitas com aquiescência dos políticos portugueses de então, a nenhum dos quais esse labeu de traidor pode ser assacado; sabem muito bem que pelo contrário, o sr. Grey disse sempre nada estar tratando, ou, pelo menos, nada estar tratando de ofensivo para a soberania portuguesa».

Que pretende o *Sundry Express* com essas insinuações? Que pretendem os trabalhistas? Qual é o objectivo inconfessável dos esquerdistas do lado de lá da Mancha?

Evidentemente apovorar-nos com o espectro alemão e a levar-nos a modificar as nossas relações com os nacionalistas espanhóis.

Esfôrço inglório é esse, porque nem Portugal tem medo de papões nem de ameaças, nem o governo britânico, que compreende o valor da nossa aliança — útil a ambas as partes — duvidou um dia da nossa lealdade.

A França e a Espanha

CARTAZ DE HOJE

nacionalista

Foram, finalmente, restabelecidas as relações ferro-viárias entre os dois países

No dia 7 do corrente realizou-se, solenemente, na Gare de Irun, a cerimónia do restabelecimento das relações ferro-viárias entre a Espanha nacionalista e a França. A essa cerimónia assistiu o representante do Governo francês.

O conceituado quotidiano parisiense *Le Jour*, referindo-se ao facto, fez os seguintes comentários, que, pelo seu alto significado político, queremos arquivar:

«Pela primeira vez depois do 17 de Julho de 1936, o «sud-esspress» que liga Paris a Lisboa atravessou em Hendaia a célebre ponte internacional. Os dirigentes da Companhia «Paris-Orleans-Meio-Dia» e os da Companhia «Vagões-camas» tinham tomado lugar no comboio. Mas, facto notável, ainda o commissário divisionário de Hendaia, sr. Seuanard, representando o Governo francês, reuniu-se às outras personalidades. No cais da estação de Irun as autoridades militares nacionalistas e os representantes da companhia de caminho de ferro «Norte de Espanha» acolheram os delegados franceses com a maior amabilidade. Trocaram-se discursos celebrando o restabelecimento do tráfico internacional. Se pensarmos nas dificuldades levantadas, há um ano, pelo Governo francês para o restabelecimento das relações postais na fronteira de Irun poderemos medir hoje o caminho percorrido...»

«Há doze meses, nos meios autorizados da «Frente Popular» declarava-se que a vitória dos governamentais espanhóis era certa, e, em vista disso, Paris não quis aceitar o restabelecimento do tráfico ferro-viário com San Sebastian, Burgos e Valadolid. Assim, para que o restabelecimento desse tráfico seja agora rodeado de um tal aparato, é necessário que o Governo francês aceite a vitória do general Franco como virtualmente obtida. A cerimónia de Irun, quer queiram quer não, representa uma espécie de reconhecimento, de facto, do Governo nacional espanhol.»

TEATROS

NACIONAL—21,50—«Loucura de amor».
TRINDADE—21,50—«Grades floridas».
EDEN—21,50—«As lavadeiras».
MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«O Cartaz de Lisboa».
APOLO—20,45 e 25—«Pão Sato».

CINEMAS

POLITEAMA—21,50—«Almas em perigo».
S. LUIZ—21,50—«Doidos & C.».
TIVOLI—21,50—«Nobrezza cigana».
CENTRAL—21,50—«Demonios do mar».
CONDES 15,30 e 21,50—«Falsos viuvos».
CAPITÓLIO—21—«Maria Papolia».
ODEON—15 e 21,50—«Terra de ninguém».
PALÁCIO—21,50—«Terra de ninguém».
LYS—21—«Primavera».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«Sublime expiação».
PARIS—21—«Beethoven».
SALÃO PORTUGAL—21—«Rotschilts».
PALATINO—21—«Sonata so luar».
OLIMPIA.
REX—15 e 21,15—«Alarme em Pequim».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL.
PROMOTORA.
IMPERIAL—Rua Francisco Sanchez.
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES.
CINE-ROSSIO—21—«A chuva de cristais».
EUROPA—21—«Mil dolares por minuto».
CINE-BELGICA—Rua da Beneficência (ao Rêgo).—21—«Transatlantico em festa».
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA.
BELEM-JARDIM 21—«A ambição do ouro».

ORMUZ

A lâmpada que se troca por outra quando se funde, dentro dum ano!

À venda em todo o paiz

REPRESENTANTE: MÁRIO ESTEVES

Largo de 8. Julho, 12-2.º — LISBOA — Telefone 24469

SÊLOS Compra? Vende?

Consulte-nos sempre

Retalhamos boa coleção Nacional, bons exemplares, primeiras emissões. Variedade de selos estrangeiros.

HORTA & CORDON, L.^{DA}

Travessa da Glória, 18, 2.º (à Av. da Liberdade) — Telef. 42706 — LISBOA



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Monte Ideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2522-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Palestra rimada (Sonetos) por Miguel Trigueiros

O jovem poeta Miguel Trigueiros reuniu em volume os 12 sonetos que há pouco recitou ao microfone do posto emissor C S I A A. A ilustre poetisa D. Branca de Gonta Colaço quis honrar o poeta estreatre com um prefácio animador e amigo.

Estamos na presença dum poeta, que não deixa de ser também um artista. Há idéias, há imaginação, e a técnica verbal é segura.

Em breve, esperamos, o poeta ha de dar-nos uma obra mais definitiva, com que assegurará um lugar de hora dentro da geração a que pertence.

Revisão da Classificação das pequenas estações Telégrafo-Postais

Para dar início à execução dum plano de melhoramentos determinado pelo governo, a Administração Geral dos C. T. T. obteve do Ministro das Obras Públicas e Comunicações a aprovação dum novo sistema de classificação e exploração das pequenas Estações Telégrafo-Postais do Continente e Ilhas Adjacentes.

Por êsse novo sistema, êsses serviços vão ser extensivos a um maior número de terras do país.

Em opusculo que recebemos e agradecemos, é exposto êsse vasto plano de serviços, com que o país beneficiará.

O Gasogénio e o problema do carburante nacional

Recebemos do sr. A. do Sacramento Monteiro, director do jornal «Automóvel», um interessante opusculo, em que é estudado largamente, em 23 páginas, o problema do carburante nacional e a utilização do Gosogénio, como medida económica.

A Indústria de Transportes em Automóveis

Recebemos a separata do jornal «Automóvel» com as 3 teses apresentadas pelo Grémio dos Indus-

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

CARRUAGEM DIRECTA LISBOA A IRUN

Para completar a comodidade das viagens internacionais por via férrea, acaba de ser restabelecido o prolongamento do comboio Sud-Express francês até à estação fronteiriça espanhola de Irun.

Os passageiros da carruagem directa, que circula nos combóios rápidos entre Lisboa e Irun, pela fronteira de Vilar Formoso, tem a continuação das suas viagens asseguradas por caminho de ferro entre as estações fronteiriças espanhola e franceza, mediante uma simples taxa de 2 francos.

Ficam tendo, do mesmo modo, seguimento directo as bagagens de passageiros que se dirijam a França, Bélgica ou Inglaterra.

INSTALAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE BIBLIOTECAS NAS ESTAÇÕES

Esta Companhia aceita propostas para a instalação e exploração de bibliotecas nas suas estações, devendo as mesmas propostas ser enviadas ao Serviço do Movimento e Tráfego, até ao dia 30 de Novembro do corrente ano.

Figueira da Foz, 9 de Novembro de 1937.

O Engenheiro Director da Exploração
Fernando d'Arruda

triais de Transportes em Automóveis no II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, e subscritos pelos srs. Jacinto Gonçalves, Joaquim Jerónimo e Raul Galamas.

Algumas das aspirações contidas nos votos formulados no Congresso, como a questão da praça livre, já foram satisfeitas.

Boletim do Gabinete de Documentação Económica e Financeira Francesa

Temos presente os números 3 e 4 dêste boletim publicado pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa, relativos aos meses de Julho e Outubro do corrente.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

O TURISMO E A ACCÇÃO DAS CAMARAS MUNICIPAIS

O «Diário do Alentejo», num judioso artigo, afirma que se impõe a necessidade de se cuidar, ao sério, na organização do turismo alentejano, em que, segundo suas próprias palavras, está tudo por fazer.

No que se refere a Beja, o mesmo jornal lembra que a estação do caminho de ferro precisa de ser melhorado no seu aspecto; e em seguida diz que a cadeia civil, nas condições e no local em que se encontra, chega a ser uma afronta.

E o «Diário do Alentejo» comenta criteriosamente:

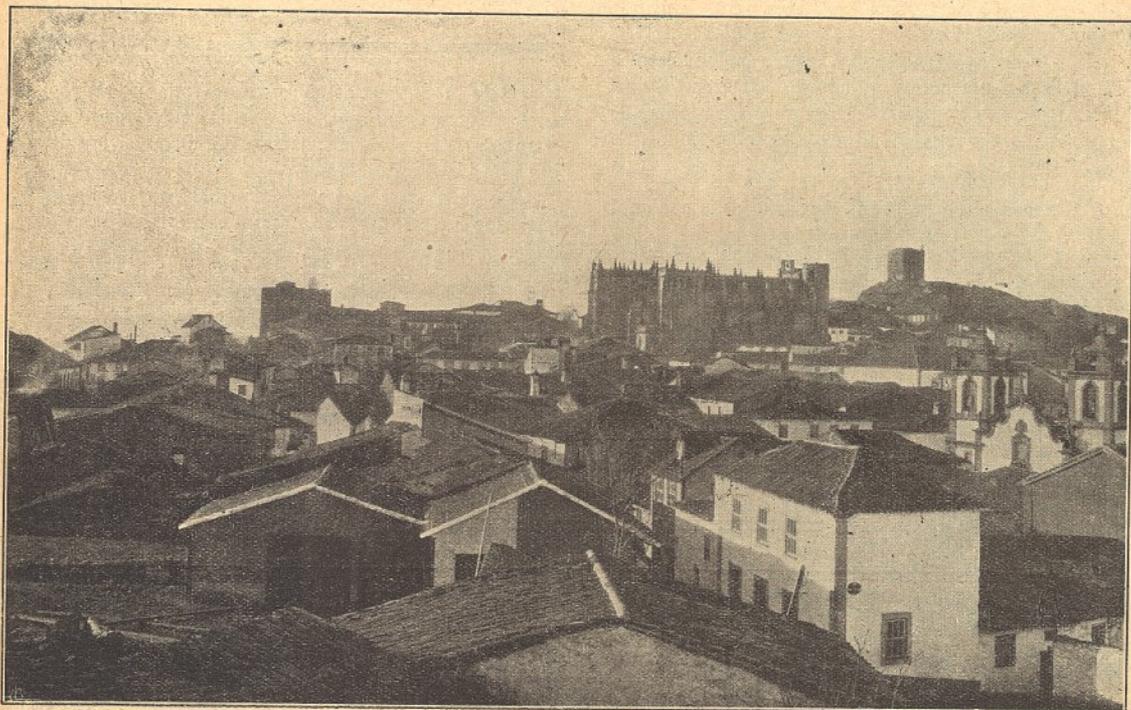
«Neste capítulo de melhoramentos, algumas coisas podem ser realizadas, directamente, pelas Câmaras Municipais; e outras ainda podem ser conseguidas pela sua influência.»

Ao fechar o seu artigo, o mesmo jornal diz ainda que hoje em dia, directa ou indirectamente uma boa Câmara Municipal não pode alhear-se dos problemas do turismo.

Não é só no Alentejo e principalmente em Beja que deve sentir-se a acção do município. Noutros pontos do país há também muito que fazer e deitar abaixo.

No [número 1177 desta «Gazeta dos Caminhos de Ferro», saído em 1 de Janeiro do ano corrente publicámos uma gravura, com o «interessante» aspecto que nós oferece a saída da Estação Internacional da Guarda, que enfrenta uma série de casebres de madeira. Num desses casebres funciona uma taberna imunda, nos outros há currais de porcos...

Na verdade, há muito que fazer no que diz respeito à indústria do turismo. E compete às Câmaras Municipais do país olhar pelo progresso e pela decência dos principais centros, principalmente aqueles que melhores condições oferecem para a indústria do turismo.



VISTA GERAL DA CIDADE DA GUARDA

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Novembro de 1897

Caminhos de Ferro do Algarve

Da viagem real ao Algarve, alguma cousa de util e proveitoso surgiu, afinal, para aquelles povos, os quaes a muitos pareceu só teriam como resultado dos seus entusiasmos, o goso de vêr os soberanos de carne e osso, depois de terem visto desaparecer os de bom metal aurífero, elevando-se nas azas dos cambios em vôos até hoje desordenados.

El-rei, a rainha, prometteram alli interessar-se pela rapida construção dos caminhos de ferro, de que aquella provincia de ha tanto precisa e — palavra de rei não volta atraz — a promessa foi nobremente cumprida, activando-se com a mair urgencia os estudos para as duas linhas que devem servir o litoral algarvio e as suas povoações importantes.

Foi preciso que el-rei fôsse ao Algarve para se vêr o que desde tanto saltava aos olhos, e ainda bem que olhos reaes e bondosos souberem vêr o que olhos ministeriaes se obstinavam a não querer contemplar.

Vae-se, finalmente, adoptar em parte, embora pequena, o alvitre que de ha muito aqui propozemos (nosso n.º 221 de 1 de março passado) para o aproveitamento dos milhares de contos que o Estado está despendendo, em materiaes e trabalho, em obras absolutamente estereis, de reparação e alinhamentos de velhos edificios, que ficam afinal mais caros do que sumptuosos palacios novos.

E antes de passarmos mais adeante, não esqueçamos uma consideração importante.

Estas construcções terão ainda o grande effeito moral de concorrer para a educação do operário, creando-lhe o gosto pelo trabalho, porque instinctivamente elles comprehenderão que estão promovendo um grande melhoramento publico, e isso, animal-os-ha muito mais na faina do que vendo que estão *entretidos* dias e dias a aformosear a hombraira da porta do lavatorio onde o sr. conselheiro Tal... nunca lavará as mãos.

Quem, ha poucos dias, como nós, percorreu uma parte d'aquella provincia, no socego de espirito de uma viagem de estudo, muito mais concentrado do que poderia manter-se acompanhando o real cortejo, não pode deixar de admirar como terrenos riquissimos como aquelles, em que raro se vê um palmo sem cultivo, não tenham vias férreas a servil-os, a levar-lhes os productos aos mercados; como centros importantes como Olhão e Tavira, etc., se mantenham estacionarios nos seus progressos materiaes, á mercê de que a morosa e incommoda diligencia ou o custoso caleche d'aluguer lhes levem uns raros visitantes.

Como acima dissémos, dois troços de caminho de ferro é preciso construir para completar a rede ferroviaria na provincia do Algarve: a conclusão da linha geral, troço de Faro a Villa Real de Santo Antonio, e um ramal que ligue a linha geral com a cidade de Lagos, passando por Silves e Portimão.

Para a conclusão da linha geral até Villa Real de Santo Antonio foi em tempo apresentado um projecto pela Companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, para a qual Joseph William Henry Bleck transferira o concurso que lhe fôra feito por alvará de 2 de dezembro de 1878 para a construção de um caminho de ferro que ligasse entre si e com o caminho de ferro do sul as principaes povoações do Algarve, entre Villa Real de Santo Antonio e Lagos, concessão que foi declarada caduca para todos os effeitos pela portaria de 19 de dezembro de 1895.

Segundo este projecto, a linha para Villa Real de Santo Antonio partiu da estação de Faro, com uma reversão sobre a actual linha férrea do sul, passava ao norte da cidade, appro-

ximava-se de Olhão, passava entre a Fuzeta e o mar, seguia pela Luz até Tavira, onde atravessava a ribeira d'Asseca, e d'ahi por Cacella até Villa Real de Santo Antonio, sendo a extensão total da linha cêrca de 55 kilometros.

Os movimentos de terra eram de pequena importancia, porque o terreno é pouco accidentado, e havia em todo o traçado uma unica obra d'arte importante, a ponte sobre a ribeira d'Asseca, em Tavira.

Por estas circumstancias, seria pouco dispendiosa a construcção d'este troço, apesar de dever contar-se com uma verba importante para as expropriações.

Eram projectadas quatro estações: Olhão, Fuzeta, Tavira e Villa Real de Santo Antonio; e dois apeadeiros: Luz, entre Fuzeta e Tavira, e Casella, entre Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Este projecto foi submetido á apreciação do Conselho Superior das Obras Publicas e Minas, que indicou algumas modificações, com o fim de se evitar a reversão na estação de Faro, internar mais o traçado junto da Fuzeta, para servir melhor a fertil região junto a Moncarapacho, e collocar em melhores condições a estação de Tavira.

Não havendo, porém, projecto da linha férrea entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, officialmente estudado, e de que o governo se pudesse servir para mandar proceder á construcção da linha, foi, por portaria de 10 do corrente mez, que adiante publicamos na *Parte Official*, encarregado o director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste de proceder aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve até Villa Real de Santo Antonio, aproximando-se quanto possível das principaes povoações do litoral.

Pela mesma portaria, foi encarregado o referido funcionario de fazer tambem os estudos do lanço de linha férrea entre Portimão e Lagos, ainda não estudado, e que faz parte do ramal que ha de ligar esta cidade com a linha geral.

Este ramal, cujo projecto até Portimão já teve parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, em sua sessão de 11 do corrente, parte das proximidades de Tunes, kil. 301 da linha férrea do sul, por um terreno pouco accidentado, tem estações no Algor e Alcantarilha, atravessa a ribeira da Mesquita com uma ponte de ferro de 20^m de vão, transpõe a portella das Fontainhas, d'onde inflecte para o norte, afim de se approximar de Silves, cuja estação fica a cêrca de 1 kilometro da cidade, e junto da estrada que liga Silves com Lagôa.

Da estação de Silves segue a linha na direcção de Estombar, havendo junto d'esta povoação uma estação que servirá tambem a importante villa da Lagôa, e depois continua para oeste até a margem esquerda do rio de Portimão, onde, junto á avenida da ponte, que faz parte da estrada real n.º 75, de Sagres a Villa Real de Santo Antonio, fica a estação que servirá provisoriamente Villa Nova de Portimão, enquanto a linha férrea não transpuzer o rio, e se não construir a estação na margem esquerda, onde deverá ficar definitivamente, junto á povoação.

A passagem do rio deverá ser feita sobre uma ponte metalica que será construída a montante da actual ponte da estrada ordinaria, ou talvez seja possível, como se espera aproveitar em parte a ponte actual para a via férrea e para a estrada ordinaria.

Esta parte do ramal, já estudada, entre Tunes e Portimão, tem de extensão 27,500 kilometros e está orçada em 420:000\$ réis ou cêrca de 15:000\$000 réis por kilometro.

A linha fica em boas condições de exploração, não tendo curvas de raio inferior a 309^m, e havendo uma unica rampa de mais de 15 m/m por metro, mas que se espera poderá ser reduzida áquelle limite. As estações ficam todas junto ou muito proximo de estradas já construidas, havendo, portanto, que construir apenas pequenos ramaes de ligação. Em toda a linha ha apenas uma obra d'arte d'alguma importancia: a ponte metalica sobre a ribeira de Mesquita. Os dois troços de via

férrea, um a leste de Faro até Villa Real de Santo Antonio, e outro a Oeste até Lagos, têm cerca de 100 kilometros de extensão, e porque atravessam uma região, onde a povoação é muito densa, é de presumir que o rendimento das novas linhas e o augmento do trafego que ellas hão de trazer, principalmente a que nos vae ligar com a Andaluzia, á linha do sul, entre o Algarve e Lisboa, ha de remunerar o capital que se despende na construcção. Contra toda a espectativa, a abertura á circulação da parte da linha do sul entre Casével a Faro, que na maior parte da sua extensão de 159 kilometros atravessa terrenos ingratos e despovoados, não produziu alteração importante no rendimento da rede do sul. Deve, portanto, presumir-se, que o mesmo sucederá, e com muita razão, em relação aos dois troços, cuja construcção agora se vae emprehender.

Conservando-se, portanto, o actual rendimento bruto, que é de cerca de 1.600\$000 réis por kilometro, e reputando as despesas de exploração em 50 %, o rendimento liquido dos 100 kilometros a construir será de 80.000\$000 réis.

Esta verba, junta ao subsidio que o governo deixará de pagar ao empresario da navegação a vapor entre o Algarve e Lisboa, logo que esteja aberto á circulação o ramal até Portimão, perfaz 94.000\$000 réis, que deve bastar para os encargos do capital de construcção, que não será superior a 1.500.000\$ réis, equivalente a 15.000\$000 réis por kilometro de linha a construir, sendo para esperar, em vista das boas condições do terreno entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, que a média para os dois troços será ainda inferior áquella cifra.

E aqui está como um melhoramento publico de reconhecida utilidade, que desde ha muito podia estar feito, representando não um encargo para o thesouro mas valor effectivo da nação, só agora se vae realizar, graças a um receio pueril e inesperado que nos ultimos annos se tem incutido nos animos de fazer despesas productivas, quando, aliás, tantas se fazem de que não resulta a menor vantagem publica.

Que os cofres publicos, como Neptuno e Apolo a Crinosa, se prestem a promover este grande melhoramento do paiz, que elle, por si, não deixará, como o principe troiano, de remunerar-lhes devidamente os seus trabalhos e encargos.

Assembléa geral da Companhia dos Caminhos de ferro Atravéz d'África

Reuniu no dia 11, no Porto, a assembléa geral d'esta Companhia, para apreciar o relatório da administração, no periodo annual findo em 30 de junho d'este anno, e o respectivo parecer do conselho fiscal.

Presidiu o sr. Arnaldo Guedes Rebello, secretariado pelo sr. Jorge Pinto da Silva.

Hoje começamos a publicar o primeiro d'estes documentos, e o segundo irá depois d'este, mas, como a parte que hoje inserimos só respeita ao balanço, julgamos conveniente extrair alguns detalhes que esse relatório nos dá sobre os negocios da Companhia, que tão estreitamente interessam á nossa economia, dada a quantidade de papel que existe na posse de portuguezes.

O conselho explica que a conclusão da linha até Ambaca, que devia, por lei, estar prompta em outubro, não poude conseguir-se por cousas de força maior que sobrevieram, e demora na montagem dos viaductos aos kilometros 309 e 316, motivada pela difficuldade no seu transporte e pela doença do pessoal de montagem.

Hoje (o relatório fala em data de 30 de outubro) acham-se montados a viaducto n.º 1, dois pilares do n.º 2, todos os do n.º 7, e em cravamento as estacas do n.º 7.

Do kilometro 316, viaducto n.º 9, até Ambaca, não ha difficuldades, e o conselho espera que em agosto do anno proximo os 66 kilometros que faltam para o complemento da linha estarão concluidos.

N'este troço ha apenas duas estações, N'Dalle Tando e Ambaca, e tres apeadeiros, Zondo, Mucaji e Lucalla.

Os resultados da exploração, no ultimo periodo, foram 207 contos, contra 201 no anno anterior, sendo, em qualquer d'estes annos, explorados 300 kilometros.

Este aumento deveu-se inteiramente ao producto de mercadorias que se elevou, enquanto que o de passageiros desceu, por ter decrescido o movimento, especialmente em 3.ª classe, attribuido ás casas commerciaes se terem estabelecido nas estações extremas, fazendo alli as suas negociações com os indigenas, evitando a vinda d'estes a Loanã.

Sobre a linha de Malange, diz-nos o relatório que o ante-projecto está feito em 150 kilometros, sendo a construcção, embora não facil, realizavel em condições semelhantes ás da linha até Ambaca.

As estações, n'este troço, serão Fumege, no kilometro 59, Cangambe, no 82, Cula Machito e Malange, além de seis apeadeiros.

O conselho termina por agradecer aos srs. engenheiros Perfeto de Magalhães, antigo director da construcção, e Poças Leitão, director actual, o zelo e intelligencia de que deram provas n'este cargo.

O relatório e parecer foram approvados pela assembléa.

Tarifas de Transporte

Taras vasias. — Por uma nova concessão de ha muito proposta ao governo, e só agora approvada, ficou estabelecido que as taras do transporte de vinhos, vinagres, aguardentes e azeites da linha da Beira Baixa para quaesquer estações da rede da Companhia Real, quer transportadas para aquella linha antes da expedição em cheio quer em regresso, depois da remessa dos liquidos, gosem de gratuidade de transporte e despesas de serviço braçal, pagando apenas os 80 réis de guia, registo e sello.

Quando as remessas em vasio precedam o transporte do cheio será levado em conta, no pagamento d'este transporte, o que foi pago por aquelle, mediante a apresentação das cartas de porte.

Quando, pelo contrario, o envia em cheio se faça antes, a estação dará vale para o regresso gratuito das taras.

Em ambos os casos esta concessão só tem logar quando entre os dois transportes não medeie prazo superior a tres mezes, quando as estações de procedencia e destino sejam as mesmas e o numero e qualidade das taras igual.

Tarifas dos tramways. — Os novos preços, que são applicaveis não só aos comboios tramways mas em todos que circulam entre Rocio e Cintra, excepto unicamente nos comboios da Figueira, têm produzido um enorme aumento de circulação de passageiros.

Para Campolide, Cruz da Pedra e S. Domingos, raros são os que vão nos carros pela estrada tendo comboio muito mais rapido e commodo por 70 réis em 1.ª classe, 50 em 2.ª e apenas 30 réis em 3.ª.

Não se dirá que ha outra viação mais barata.

Tambem nos comboios de Sacavem o movimento tem sido extraordinario.

Não temos ainda a estatística de outubro, mas pela de setembro, primeiro mez em que vigorou a nova tarifa, já se vê como a circulação de passageiros augmentou.

Em setembro de 1896, o movimento n'estes comboios foi de 42.051 passageiros, tendo sido de 32.992 em igual mez de 1895.

Pois em setembro ultimo, este numero elevou-se a 65.651, isto é, quasi que duplicou o movimento de ha dois annos.

A estatística dos resultados dos comboios tramways e sua tarifa reduzida entre Porto, Espinho e Ovar, essa suplantou todas as demais.

Logo no mez de agosto, primeiro em que este serviço foi posto em vigor, o movimento foi de 56.505 passageiros, ou uma média de 1.822 por dia.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 242, II série, de 15 de Outubro de 1937, publica a seguinte portaria:

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 de 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 Governo», n.º 248, II série, de 22 de Outubro de 1937, 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 11 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, sobre a redução de 10 para 9 toneladas, do mínimo de carga ou pagando como tal, exigida para a rubrica «Folha preparada para caixas», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das diversas emprêzas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 254, II série, de 30 de Outubro publica os seguintes despachos:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19.831, aprovo o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos por um de betão armado no pontão situado ao quilómetro 88,791,80 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 27 do corrente, os projectos de aditamento à classificação geral de mercadorias e do aviso público A. n.º 265, pelos quais serão aplicados ao óleo de mendobi, respectivamente, os preços das tabelas n.ºs 7 e 8 da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, e o multiplicador 6, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

O «Diário do Governo», n.º 255, II série, de 1 de Novembro publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19.831, aprovo o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos por um de betão armado no pontão situado ao quilómetro 95,965,35 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 256, II série, de 2 de Novembro publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 28 do corrente, o projecto de aviso ao público relativo ao serviço que presta o apeadeiro da Mata, situado ao quilómetro 190,4 da linha de Leste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 258, II série, de 4 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa de transporte fluvial, modificando o seu capítulo 5.º, relativo ao aluguer dos barcos para carreiras especiais proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 262, II série, de 9 de Novembro, publica o seguinte:

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente desta Direcção — prorrogada por trinta dias, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19.478, a contar de 28 de Outubro findo, a licença por doença que lhe havia sido concedida.

(Fica sujeito ao pagamento de emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 4 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, aplicando à rubrica «Óleo de mendobi» o mesmo tratamento tarifário de que disfruta a rubrica «Azeite de Oliveira», proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Em conformidade com o artigo 3.º de decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 4 do corrente, o projecto de aviso ao público relativo à aplicação do multiplicador 6 aos transportes do óleo de mendobi, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

O «Diário do Governo», n.º 265, II série, de 12 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 8 do corrente, o projecto de aditamento às tarifas especiais interna n.ºs 14 e 1 grande velocidade, em vigor respectivamente nas linhas da antiga rede, Minho e Douro e Sul e Sueste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 8 do corrente, projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias uniformizando o tratamento tarifário de que actualmente disfrutam as várias rubricas de insecticidas e fungicidas, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 264, II série, de 11 de Novembro de 1937, publica a seguinte rectificação, por ter saído com inexactidões a portaria de 30 de Outubro de 1937, publicada no «Diário do Governo», n.º 259, II série de 3 do corrente mês:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear a comissão adiante indicada, para se ocupar do problema referente à legislação aplicável aos serviços de camionagem, que carece de ser modificada, afim de se obter a necessária coordenação dos transportes automóveis e ferroviários, revendo os trabalhos já feitos no sentido indicado e que lhe serão presentes, para servir de base ao seu estudo e elaboração do parecer, cuja entrega deve ser feita urgentemente:

Presidente — engenheiro António dos Santos Viegas, engenheiro inspector de Conselho Superior de Obras Públicas.

Vogais — Major de cavalaria com o curso do estado maior Manuel Francisco Marques Valente, pelo estado melhor do exército; Dr. José de Ataíde, secretário da Repartição de Jogos e Turismo, pelo Conselho Nacional de Turismo; José Maria Álvares, presidente da Associação Industrial de Lisboa, pelas Associações Industriais de Lisboa e Pôrto; Alfredo Augusto Ferreira, presidente da comissão de transportes da Associação Comercial de Lisboa, pelas Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto; Engenheiro agrónomo dr. Rui de Andrade, pela Associação Central de Agricultura Portuguesa; Engenheiro Flávio Augusto Marinho Pais, pelo Conselho Superior de Caminhos de Ferro; Engenheiro Passos de Oliveira Valença, pelo Conselho Superior de Viação; Fernando Augusto Cardoso, chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral das Contribuições e Impostos, pelo Ministério das Finanças.

Secretário, sem voto — Engenheiro Mário Leal, da Direcção Geral dos Serviço de Viação.

As Direcções Gerais de Caminhos de Ferro e dos Serviços de Viação ficam à disposição do presidente da comissão para prestarem a esta todos os esclarecimentos que, por intermédio do referido presidente, lhe sejam solicitados. (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 248, II série, de 22 de Outubro de 1937, publica o seguinte:

Júlio Emilio Moreira Marques, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto-lei n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 249, II série, de 23 de Outubro, publica o seguinte:

Por contrato de 11 de Setembro último, visado pelo Tribunal de Contas em 18 do corrente mês, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257:

Vivaldo Augusto Casanova — contratado ao abrigo do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26:117, para exercer as funções de desenhador de 3.ª classe, eventual, nos estudos e obras por conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, ficando com direito ao vencimento mensal de 700\$00.

O «Diário do Governo», n.º 250, II série, de 26 de Outubro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto nos artigos 12.º e 21.º e seu § único do decreto n.º 27:256, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos escriturários de 2.ª classe, opoitores ao concurso para o preenchimento de lugares de es-

criturários de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserto no «Diário do Governo», n.º 132, III série, de 28 de Maio do corrente ano:

José Felipe.

António Rodrigues Pinto.

António Gonçalves Areias.

Margarida Estela Soares Leite.

Carlos Augusto de Almeida.

Berta Margarida Bravo Rodrigues.

António Lagos.

O «Diário do Governo», n.º 265, II série, de 12 de Novembro, publica o seguinte:

Carlota Teixeira, dactilógrafa do quadro permanente — prorrogada por trinta dias, nos termos da portaria n.º 7:456, de 7 de Novembro de 1936, e a contar de 19 de Outubro último, a licença por doença que lhe havia sido concedida. (Fica sujeita ao pagamento de emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Térmo de rescisão do contrato entre o governo e a Companhia de Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, para a construção e exploração de um Caminho de Ferro Eléctrico ligando a vila de Sezimbra, por um lado, com a cidade de Setúbal e, por outros com a vila de Cacilhas.

Aos trinta dias do mês de Outubro de 1937, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e gabinete do director geral, onde vim eu, José Júlio dos Santos, chefe da Repartição de Serviços Gerais, da mesma Direcção Geral, e achando-se presentes, de uma parte, Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, como primeiro outorgante, em nome do Governo, e por delegação de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conforme portaria de 26 de Julho do corrente ano, e, de outra parte, a Companhia do Caminho de Ferro Tejo-Oceano-Sado, sociedade anónima de responsabilidade limitada, representada pelo seu administrador, dr. Francisco Cordeiro Blanco, de cinquenta anos de idade, solteiro, residente em Lisboa, Rua da Quintinha, 21, 2.º andar, para este efeito expressamente autorizado pela respectiva assemblea geral, como segundo outorgante, e por eles foi dito perante mim e as testemunhas adiante declaradas:

Que, por contrato de concessão celebrado em 6 de Maio de 1927, com o aditamento de 23 de Janeiro de 1930, entre o Governo e a referida Companhia, foi adjudicada a esta a construção e exploração de um caminho de ferro eléctrico ligando a vila de Sezimbra, por um lado, com a cidade de Setúbal e, por outro, com a vila de Cacilhas, tudo com as cláusulas e condições constantes dos mesmos contratos;

Que porém, tendo-se reconhecido não haver conveniência em proceer à construção do referido caminho de ferro e tendo o Governo e a dita Companhia chegado a acôrdo quanto à rescisão do respectivo contrato de concessão e aditamento acima referidos, foi o Governo autorizado, pelo decreto-lei n.º 27:840, de 9 de Julho do corrente ano de 1937, a rescindir esse contrato e respectiva alteração ou aditamento, nos termos constantes das alíneas a), b) e c) do artigo 1.º daquele decreto-lei;

Que assim ambos os outorgantes convencionam, pelo presente, rescindir o aludido contrato de concessão e o respectivo aditamento, e de facto rescindam, nos termos e condições seguintes:

a) A referida rescisão será efectuada mediante a indemnização, dada pelo primeiro outorgante à segunda outorgante, da quantia de 700.000\$, como compensação, quer dos prejuizos sofridos pela segundo outorgante, quer dos estudos e projectos e mais bens mobiliários deste último, o que tudo foi avaliado e passar para a posse do primeiro outorgante;

b) Para efeitos de liquidação e partilha da segunda outorgante, deverá entender-se que a importância da compensação ou indemnização ficará sub-rogada ao actual activo da mesma segunda outorgante e que êsse fica reduzido a essa importância de 700.000\$.

c) A importância referida será satisfeita e paga à segunda outorgante, por uma só vez, por via de cheque entregue no acto da assinatura do presente contrato de rescisão;

d) Que, nestes termos, a segunda outorgante faz a entrega ao primeiro outorgante de todos os estudos, projectos e mais bens mobiliários respeitantes à projectada construção do mencionado caminho de ferro, pois que, nos termos dêste contrato, tudo isso passa para a propriedade e posse do primeiro outorgante;

e) Que o primeiro outorgante, após o visto do Tribunal de Contas neste contrato e sua publicação no *Diário do Governo*, fará entrega à segunda outorgante e a favor dêsta de uma ordem de pagamento, na importância de 700.000\$, sobre a pagadoria do Fundo especial de caminhos de ferro, ordem de pagamento esta que corresponde ao cheque referido na alínea c) do citado artigo 1.º do decreto-lei n.º 27:840 e se destina ao pagamento da indemnização acima mencionada, de que a segunda outorgante dará ao primeiro outorgante a respectiva quitação.

E com estas condições deram os outorgantes por concluído o presente termo de contrato.

À celebração dêste contrato precedeu minuta, devidamente aprovada por despacho do Ex.º Conselho de Ministros de 16 de Setembro do corrente ano, registada na contabilidade do Fundo especial de caminhos de ferro, em 23 do mesmo mês e visada pelo Tribunal de Contas em 27 também do mesmo mês de Setembro.

Abaixo vão coladas e devidamente inutilizadas estampilhas do imposto do selo na importância de 25\$, devida por êste contrato, que vai escrito em duas fôlhas do livro de contratos desta Direcção Geral, rubricadas pelos outorgantes, excepto a última, por conter as respectivas assinaturas.

Foram de tudo testemunhas Luiz César das Neves e Francisco José Nobre Biscaia, funcionários da referida Direcção Geral, casados e moradores em Lisboa, tendo também assistido o Ex.º Dr. Francisco Henrique Góis, Procurador Geral da República.

E eu Júlio José dos Santos, em firmeza de tudo e para constar, onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente termo de contrato, que vão assinar todas as pessoas mencionadas, depois de a todos ser lido em voz alta. — *Rogério Vasco Ramalho* — *Francisco Cordeiro Blanco* — *Luiz César das Neves* — *Francisco José Nobre Biscaia* — *Júlio José dos Santos*. — Fui presente, *Francisco Henrique Góis*.

(Tem o visto do Tribunal de Contas em 5 de Novembro corrente e são devidos emolumentos de 550\$, nos termos da tabela — artigo 16.º e § único do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Novembro de 1937. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

2.ª Repartição de Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, aprovar a conta de garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e relativa ao primeiro semestre do ano de 1937 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 46.595\$65, como liquidação do reembolso relativo ao mesmo semestre.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 258, II série, de 4 de Novembro de 1937, publica os seguintes despachos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 15 da linha de Portalegre, lanço de Fronteira a Cabeço de Vide, de execução de terraplanagens, montagem da linha telefónica, construção de obras de arte corrente, ponte da ribeira de Fronteira pontão de 6 metros no perfil 345, cais coberto, cais descoberto, plataforma, pátio de mercadorias, curraleta, curral, vedações, plantações, edificio de passageiros, recinto de acesso à estação, alpendre sobre a plataforma, casa de pessoal anexa ao edificio de passageiros, retretes para passageiros, pavilhão de casas para pessoal (seis moradias), casa de guarda e partido ao perfil 420, fossa da casa do pessoal anexa e das retretes de passageiros, fossa de pavilhão de casas para pessoal, poço, reservatório de cimento armado para 50 metros cúbicos, construção da casa para abrigo do motor, canalização de água para as retretes, cinzeiro para máquinas, tudo no traçado e estação de Cabeço de Vide, entre os perfis 0 e 481, e execução de terraplanagens, macadame e construção de passagem superior ao perfil 478 do desvio da estrada distrital n.º 169, na extensão de 14,494^m,77, adjudicada a Francisco Guerreiro Pereira Junior, aprovar o referido auto e bem assim declarar o referido adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato, tendo sido consignada em depósito, à ordem do administrador do concelho de Fronteira, a importância de 778,75, para a devida liquidação, nos termos legais, dos direitos contestados ao empreiteiro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:831, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de paragem de Fonte de Aldeia, entre os perfis 553 e 558 do lanço Urrós-Duas Igrejas, da linha do Vale do Sabor, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 15.746\$00.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Francisco José Morgadinho para execução da empreitada n.º 18 da linha de Portalegre (lanço de Cabeço de Vide à Linha de Leste), de fornecimento de 33:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via férrea.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a área de 366^m,20, à esquerda da linha férrea de Évora a Mora, entre os quilómetros 141,145 e 141,174,2, junto da estação de Arraiolos, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno é destinada à construção de um celeiro para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo, não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei, visto que pelo decreto-lei n.º 25:290, de 24 de Abril de 1935, foi declarada de utilidade pública a aquisição pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros dos terrenos necessários à construção dos mesmos.

A parcela de terreno está situada na freguesia e concelho

de Arraiolos, distrito de Évora; confronta ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com o proprietário José Maria de Mira Galvão e ao poente com o caminho de ferro, conforme está indicado no desenho n.º 1:652 apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O edifício construído na referida parcela de terreno não poderá ter aplicação diferente daquela a que se destina sem prévia autorização do Governo.

Manda o Governo 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 100,629.60 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Manda o Governo 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 por um de betão armado no pontão situado ao quilómetro 81,511 da linha férrea de leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Repartição de Material Circulante

Fundo Especial

O «Diário do Governo», n.º 259, II série, de 5 de Novembro publica as seguintes portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e pelo condutos de material circulante Salvador de Almeida, para proceder à recepção provisória das 2.ª e 3.ª fases da empreitada de construção e montagem das novas oficinas gerais do Barreiro, adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por contrato de 25 de Agosto de 1935.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja nomeada uma comissão, composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e pelo condutos Salvador de Almeida, para proceder à recepção provisória da empreitada para a construção de um posto de transformação e sala de compressores, demolição de um edifício onde se encontravam instaladas a escola de maquinistas, caixa privativa do pessoal e posto médico, modificação do interior do edifício dos escritórios centrais, construção do lavatório e de um alpendre entre as fachadas leste do edifício dos escritórios centrais e oeste das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, a qual foi adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por contrato de 13 de Maio de 1935.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 253, III série, de 30 de Outubro, publica os seguintes anúncios:

Previdência do Ferroviário Português

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, nos termos dos respectivos estatutos, a contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito a todo ou parte do auxílio deixado pelos sócios n.ºs 7:531, 4:123, 8:475 e 4:610, Joaquim Monteiro Soares Jú-

nior, Angelo Augusto Peixinho, José Alves da Costa e António Tavares da Gama Lobo de Eça, falecidos em 31 de Dezembro de 1935 e 10 de Agosto, 13 e 15 de Setembro findos.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Caixa de Aposentação e Socorros

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 Maria do Rosário, guarda auxiliar da linha do Corgo, falecida em 5 de Março do corrente ano, a lutoosa por ela legada nos termos do regulamento em vigor, concorrendo à sua divisão ou impugando o pedido já feito em requerimento assinado por Manuel Joaquim Teixeira, viúvo da referida guarda, em nome de seus filhos menores, André, João, Amélia, Ezelinda, Feliciano, José, Maria e Livração.

O «Diário do Governo», n.º 254, III série, de 1 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Agência Geral das Colónias

Colónia de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

CONCURSO

Os serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique anunciam que se acha aberto, até às quinze horas do dia 24 de Novembro de 1937, concurso público para a adjudicação do fornecimento de:

317:880 chapins de aço duro; 25 mudanças de via direitas, completas, para material de 30 quilogramas por metro; 24 mudanças de via esquerdas, completas, para material de 30 quilogramas por metro; 39:710 carris de 12 metros de comprimento, a 30 quilogramas por metro; 750 carris de 11^m,92 de comprimento, a 30 quilogramas por metro; 40:440 pares de *éclisses* para carris de 30 quilogramas por metro; 161:760 parafusos de junta com anilha de mola; 2:273:76 *tire-fonds*.

Os cadernos de encargos e respectivos desenhos encontram-se patentes ao público, todos os dias úteis, durante as horas de expediente, na Direcção Geral do Fomento Colonial, Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação, Praça do Rio de Janeiro, 13; na Agência Geral das Colónias, Rua da Prata, 34, e nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, em Lourenço Marques.

O «Diário do Governo», n.º 255, III série, de 2 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda 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 Alves da Costa, carregador reformado, falecido em 13 de Setembro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Maria Emília Afonso, Baltasar, Fernando e António, viúva e filhos do aludido reformado.

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