

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898;—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897;—Liège 1906;—Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954;—MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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

S U M Á R I O

Lisboa, Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade.—Portugal e Inglaterra.—Raul Dautry fala de Portugal, entrevista por JOSÉ BRUGES DE OLIVEIRA.—O agrupamento dos nossos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA.—Direcção Geral de Caminhos de Ferro.—Uma importante iniciativa.—Portugal Turístico.—Os Caminhos de Ferro de Moçambique e o seu último relatório, pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO.—A «Luzalite».—Turismo na Bélgica.—«Os Carlos».—Tenente-coronel Lobo da Costa.—Há quarenta anos.—Os nossos mortos.—Ateneu Ferroviário. Teatros e Cinemas.—«Amigos de Lisboa».—Parte Oficial.—Para os voluntários portugueses em Espanha.

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1199



LISBOA—Praça dos Restauradores e Avenida da Liberdade

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	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

PORTUGAL E INGLATERRA

FORTALECIMENTO DAS RELAÇÕES

LUSO-BRITANICAS

EM Fevereiro do ano próximo visitará Portugal a missão militar inglesa, como consequência das negociações entabuladas há tempos entre os gabinetes de Londres e Lisboa. Essa visita anunciada no dia 29 na Câmara dos Comuns por Lord Crambone, obedece ao objectivo do estudo das questões do interesse comum para os dois países.

O Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal forneceu à imprensa no dia imediato a seguinte nota officiosa:

Sabe-se que o Governo de Sua Majestade do Reino Unido tem estado em comunicação com o Governo português com o fim de achar os meios de dar relevo à importância que ambos os Governos atribuem à manutenção e maior fortalecimento dos laços de estreita amizade que unem os dois países, em consequência do que foi decidido enviar uma missão militar britânica a Portugal. A data da visita da missão será Fevereiro de 1938.

A missão visará a estabelecer contactos pessoais com as competentes autoridades portuguesas em assuntos de interesse comum e examinará os meios mais adequados para que tais contactos possam ser mantidos de futuro.

O Governo britânico tenciona nomear como chefe da missão oficial de Marinha da patente de contra-almirante, o qual será acompanhado por dois oficiais do Exército e da Aviação, respectivamente coronel e capitão de grupo.

A visita da missão militar inglesa vem fortalecer as relações luso-britânicas embora isso pese a alguns países que não quizerem compreender ainda, por motivos bem fáceis de adivinhar, a nossa política internacional e principalmente a desassomburada atitude do governo português perante o grave conflito da Espanha.

Portugal e Inglaterra ligados por uma secular aliança, vão, mais uma vez, tratar de interesses comuns, com lealdade e, também, em pé de igualdade.

RAUL DAUTRY

FALA DE PORTUGAL

Entrevista por JOSÉ BRUGES DE OLIVEIRA

POUCAS vezes o espaço de duas horas me pareceu tão curto, tão breve, como esta tarde, na companhia proveitosa e encantadora de Raul Dautry, antigo Director Geral dos «Chemins de Fer du Nord» e dos «Chemins de Fer de l'Etat» e agora, mau grado a *Frente Popular*, Director da «Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses», empresa englobando toda a rede ferroviária da França, recentemente nacionalizada. É Director dessa Sociedade a título de serviços prestados; quasi por imposição da França inteira, que, praticamente, assim o exigiu do Governo. É que, felizmente para ela, a França sabe quanto a economia e a organização ferroviárias devem a Raul Dautry, homem de acção duma tempera e duma inteligência invulgares, verdadeiro chefe, cujo caracter desassombrado e cujo espirito finissimo fazem lembrar o principe dos grandes obreiros franceses contemporâneos: Liautey.

Todas estas razões são mais do que suficientes para que eu attribua às palavras que a Raul Dautry escutei uma excepcional importância, e para que nelas guarde, a-par da lembrança espirital de raro sabor, uma das mais profundas e inesquecíveis impressões de orgulho nacional por mim até hoje sentidas: prazer que gostosamente reparto com todos os portugueses, como eu sensíveis à alegria de pertencer a um país já hoje exemplar.

Poucas vezes, na verdade, o meu orgulho de português foi tão grande como há instantes, ao ouvir o espirito singularmente esclarecido de Raul Dautry, buscar e fundamentar a solução única dos grandes problemas económicos e administrativos da torva era em que vivemos na obra governativa de Oliveira Salazar, cuja visão e cujas doutrinas de Homem de Estado não teme proclamar «as únicas verdades verdadeiras», e cuja



RAUL DAUTRY

acção governativa classifica de modelar, perfeita e preciosa lição.

Mussolini e Hitler não possuem, aos olhos treinados de realidade quotidiana de Dautry, aquele *génio do bom senso* que faz de Salazar um mestre das coisas possíveis e, conseqüentemente, o mais seguro e o mais precioso dos chefes. Aquele que não engana, porque se não engana; que não tropeça, porque não corre; e que acerta, de maneira quasi matemática, por visar longa e pacientemente, num visível e salutar horror do acaso e da aventura. Porque a aventura, declara Dautry, mesmo a mais bela, só é lícita quando fôr absolutamente

individual; quando se gere o que é dos outros, quando se dirige o que é alheio, a aventura é um crime grave, um crime de que Salazar já mais poderá ser acusado.

É por isso que Elle é o primeiro dos estadistas de hoje, continua Dautry, aqueles que todas as nações e todos os dirigentes, todos os chefes de empresas e até os simples particulares, deveriam ouvir, estudar e conhecer—para proveito de cada país, para proveito de cada empresa, para proveito de cada homem. Salazar é uma pura lição cívica e social, portanto uma nobre lição política, visto a política não ser, não dever ser outra coisa, senão o harmonioso equilibrio desses dois sentimentos, pelos quais o individuo se liga à colectividade; é aquele *A Bem da Nação* que é hoje a nossa divisa...

Quando lhe falo na recente nacionalização dos Caminhos de Ferro Franceses, encolhe os hombros, sorri. «*C'est la manie du gigantesque...* e o gigantesco é incompatível com a perfeição; não permite o culto meticuloso do detalhe, essencial em administração; não permite aqueles *coups de pouce* constantes, quotidianos, que Salazar tão bem conhece, e são o segredo de tudo. E acrescenta:

«Quando eu era Director da Companhia do Norte, dos Caminhos de Ferro do Estado, aparecia às 3 horas da manhã numa passagem de nível, apresentava-me súbitamente numa qualquer estação, ia ajoelhar-me junto dum *raíl* para verificar isto ou aquilo. Detalhes? Sim, detalhes, pequenas coisas. Mas quando os detalhes estão certos, quando as pequenas coisas estão certas, o conjunto é perfeito. Um só mau parafuso basta para um descarilamento. Em política também, creio eu. E o chefe tem, deve ter, a responsabilidade total de tudo e de todos e, portanto, o direito total de tudo, a tóda a hora e em tóda a parte, no território ou na empresa que chefia ou gere».

Conversámos longamente sôbre o seu livro admirável, *Métier d'Homme*, titulo belo e altivo, que exactamente convém às páginas másculas e profundas do volume que o grande e subtil Paul Valery enobrece com um primoroso prefácio. É então que Raul Dautry mo diz, sorrindo sempre:

«Devo muito a Salazar. Muito. É a admiração que por êle afirmo nêsse livro a que devo a hostilidade dos extremistas franceses; é por via dessa admiração, cada dia mais profunda, que por aí me chamam *sale fasciste*. Segue-se um silêncio que não ousou interromper, antes o aproveitamento para discretamente estudar-lhe a fisionomia mobil, expressiva, tóda em remexidos morosos; irrequieta e, ao mesmo tempo, exprimindo uma grande serenida-

de. O seu olhar lucido, penetrante, onde brinca qualquer coisa de manhoso, de irónico, de *petillant* — passe o francês — pouza no meu. E, acompanhando as palavras de um gesto que bem pode traduzir um desalento, diz-me, pausadamente:

«*Voici*: Os Caminhos de Ferro Franceses, nacionalizados ou não, — os caminhos de ferro e o mais — não-de ressentir-se sempre, absolutamente sempre, de um mal de que Portugal se libertou: a Democracia. *Elle ne laisse rien faire*».

Na lareira de marmore a lenha alegre crepita. A igreja próxima badala as cinco horas. Mais de duas horas de conversa! Mas não tenho remorsos, antes sinto uma grande, uma rara satisfação, um íntimo contento.

Levanto-me. Mas Raul Dautry, do fundo da sua poltrona, dispara-me um *ecoutez* que me imobiliza. É uma pergunta sôbre coisas de Portugal, a que se seguem outras e outras, sôbre isto e aquilo, êste e aquele. Afinal conhece tudo e todos. Limito-me a confirmar certas opiniões e a compreender certos apreços. Surgem nomes técnicos, por assim dizer: Ruy Ulrich, o Conselheiro Fernando de Souza e o dr. Branco Cabral, para quem Dautry tem palavras de especial simpatia. Chegamos à entrada, à saída... Algumas palavras. Um aperto de mão e um *à très bien tót*.

Paris, 1937.



O AGRUPAMENTO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

I

Transcrevemos em artigo da *Gazeta* de 16 de Novembro último uma local do *Diário de Notícias*, em que o Sr. José Julio Cesar recomendava o agrupamento dos nossos caminhos de ferro para se conseguir a unidade de exploração em cada grupo.

Continuemos o estudo empreendido, referindo o que se passou em 1930 com a preparação dum agrupamento determinada pelo Decreto n.º 13.829.

O Decreto não se cumpriu por motivos especiosos.

O objectivo desse diploma era assim definido no relatório que o precedia :

«Em resumo, procura-se organizar racionalmente unidades de exploração confiadas a empresas concessionárias de linhas agrupadas segundo as afinidades geográficas e económicas; fortalecer-lhes o crédito, dando-lhes todas as vantagens possíveis, de modo que o capital se não retraia perante os empreendimentos.»

O Decreto referido, depois de criar recursos pela constituição do fundo especial e de providenciar sobre a revisão do plano geral da rede, prescreveu no art. 8.º que *«o Conselho Superior de Caminhos de Ferro proporá ao Governo, no prazo de um ano a contar do diploma de classificação da rede, um plano de agrupamento das linhas do País construídas ou apenas classificadas, por forma que se assegure a unidade de exploração de cada grupo, segundo as afinidades geográficas e económicas das linhas que o formam»*.

Ora o Decreto de aprovação do plano geral da rede é datado de 30 de Março de 1930; portanto o plano de agrupamento das linhas devia ser elaborado e proposto ao Governo, pelo Conselho, em Abril de 1931.

Propus desde logo que se nomeasse uma comissão para preparar tão momentoso trabalho, e para facilitar a sua tarefa apresentei desde logo uma exposição do assunto, encarado na generalidade.

A esse estudo devia seguir-se o que se referia especialmente a cada linha, tendo em conta as circunstâncias técnicas, jurídicas e económicas.

Essa proposta não vingou, por entender o Conselho que se devia aguardar decisão sobre alguns pontos que o Decreto n.º 18.190, de classificação, deixara dependentes de ulterior decisão, como era a bitola a adoptar para certas linhas complementares da Beira.

Era uma parte mínima do plano, que não obstava á sua elaboração, pois podiam ser consideradas as duas hipóteses nesses agrupamentos propostos e indicar os grupos em que as linhas deviam entrar, conforme a largura da via que definitivamente se viesse a atribuir-lhes.

Foi acolhido com boa sombra esse expediente dilatatório... e nunca mais se tratou de agrupamentos e do cumprimento do Decreto n.º 13.829.

Deixou, assim, o Conselho de prestar relevante serviço à nossa política de caminhos de ferro, como seria o estudo metódico e exaustivo do plano administrativo da nossa rede ferroviária, metódicamente delineado para ser executado gradualmente, conforme as circunstâncias.

Pouco depois desta abdicação do Conselho, começaram a ser estudados e resolvidos assuntos importantes sem êle ser ouvido, apesar das prescrições da lei e da última reforma feita recentemente restringirem consideravelmente as funções do Conselho, reduzindo-as a pouco mais de nada.

* * *

O estudo que então apresentei foi, na parte das generalidades, publicado na *Gazeta* de 6 de Setembro de 1933.

Importa recordar os seus tópicos. Começava por lembrar que diversos factos ocorrentes originaram a dualidade dos tipos de via de 1^m,67 e 1^m,0. A via estreita foi adoptada para linhas secundárias por ser demasiado cara a sua construção com a via excessivamente larga das principais, substituída, nos primeiros 120 quilómetros, já em exploração, á normal de 1^m,44, igual ao tipo geral da Europa, que a princípio adoptámos com vantagem manifesta.

Quizemos depois a unidade de via com as linhas espanholas e cometemos um êrro para evitar uma baldeação na fronteira ao exíguo tráfego internacional.

Se assim não tem sucedido, não teríamos talvez construído linhas com a via de 1^m e nessa de Madrid-Cacéres-Portugal, construída por iniciativa portuguesa, ter-se-ia assentado a via de 1^m,44, o que assegurava a continuidade sem baldeação até Madrid. Mais tarde ter-se-ia porventura construído com a mesma bitola a linha de Madrid por Pamplona a ligar com as linhas francesas dos Pirineus.

Enfim, são factos consumados sem remédio.

Houve em Espanha veleidades de estreitar as linhas, mas o encargo financeiro e as complicações do serviço no largo período de transição eram tais que se renunciou a esse plano.

Temos pois e teremos duas bitolas de via. Existiam três por ter a linha do Pôrto à Povoia e Famalicão 0^m,90, mas essa foi já alargada para 1^m para unificar as linhas da Companhia do Norte de Portugal.

Temos hoje perto de 2.800 quilómetros de via larga e 727 de via estreita, a que o plano decretado acrescentou a previsão de 1.129 e 2.002 de cada bitola, o que elevaria as extensões totais respectivamente a 3.842 e 2.729.

As primeiras estendem-se por quasi todo o país e são exploradas por três empresas: a C. P. com 2.490 quilómetros que abrangem os antigos Caminhos de Ferro do Estado, a Beira Alta com 253 quilómetros e a Sociedade «Estoril» com 26 quilómetros da curta linha de Cascais, única electrificada no País.

As linhas de via estreita são exploradas por quatro empresas, duas das quais exploram por

arrendamento linhas de via estreita dos C. F. E., e são:

Companhia Nacional com 185 quilómetros de linhas próprias e 168 arrendadas;

Companhia Portuguesa do Norte de Portugal com 178 quilómetros de linhas próprias;

Companhia do Norte de Portugal com 141 quilómetros de linhas próprias e 35 arrendadas;

Empresa Mineira do Lena com 22 quilómetros.

A extensão total de via larga, quer actual, quer futura, se se construissem as linhas complementares classificadas não excederia o que razoavelmente pode ser explorada por uma só empresa.

As duas grandes companhias de Espanha: Norte e Madrid-Zaragoza-Alicante, têm uma 3.750 quilómetros e a outra 3.663.

Deixando de parte a Empresa Estoril, com as suas características de curta linha suburbana electrificada, poderiam reunir-se nas mãos de uma só empresa exploradora todas as linhas de via larga pela fusão da B. A. e da C. P., de cujas linhas principais, Norte e Leste termina a concessão dentro de 21 anos.

É um período curto, que antecede um facto capital que já deveria estar estudado nas suas conseqüências.

Revertem essas linhas para o Estado com a de Cascais e o ramal de Cacéres.

Ficam no regime de concessão por prazos diversos a de Lisboa-Sintra-Torres, Torres-Figueira-Alfarelos, Beira Baixa, Vendas Novas ao Sétim, Coimbra a Serpins. Há que liquidar o material movel e os provimentos correspondentes ás concessões caducadas para serem pagos pelo Estado.

Não podem ficar as linhas, cuja concessão termina mais tarde, ficar administrativamente isoladas das principais. Têm que se destrinçar os encargos financeiros de cada grupo.

Há que encarar a hipótese de prorrogação das concessões, de modo que todas venham a terminar na mesma data, que pode ser a da última concessão ou uma data média, que pela prorrogação das linhas principais compreende o encurtamento do prazo das outras.

Que excelente serviço teria prestado o Con-

DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

Relatório de Julho de 1934 a Dezembro de 1935

selho Superior de Caminhos de Ferro, se, em vez de fugir por uma subtilidade de hermenêutica, não tivesse adiado indefinidamente um estudo técnico e financeiro, que subministraria os elementos para a nossa política ferroviária.

Ao cabo de sete anos achamo-nos pois perante o problema sem os estudos necessários.

Desde 1918, quando foi creada a Direcção Geral de Caminhos de Ferro assistida de uma Junta Consultiva (a que sucedeu mais tarde o Conselho Superior) e tendo uma Repartição especial de estudos, houve o propósito de fazer organizar o que chamarei a monografia histórica, técnica, administrativa e financeira de cada linha para base de quaisquer providências que conviesse adoptar.

Nada disso se fez senão fragmentarmente e por forma rudimentar. Dezanove anos assim passaram sem que a organização de 1918 nem a lei 13.927 dessem lugar a tão úteis e necessários estudos.

Alvitra-se agora a fusão das linhas de via estreita. Que elementos de estudo metódico do assunto existem?

* * *

É preciso não ter ilusões. A fusão das empresas por acôrdo ou resgate prévio de algumas pode ser providência útil, não porém mirífica panacéa, que seja remédio para a crise dos caminhos de ferro.

Suponhamos que amanhã se fundem a C. P. e a B. A. Passa a haver uma só Administração, o que dá lugar a certas economias e desaparecem as transmissões e a preocupação de desvios de tráfego por itinerários concorrentes.

É alguma coisa, mas não é o mais importante para a resolução da crise. Ficam do mesmo modo a concorrência do automóvel, que de dia para dia se agrava sem restrições nem defesa suficiente da rede ferroviária e os rigores da aplicação, aos Caminhos de ferro, das leis sociais a criar encargos formidáveis.

Ainda assim, o problema é relativamente simples no que respeita à via larga.

Unidas ou separadas, o que a sempre mais precisam é de revisão das leis fundamentais, de modo que haja mais liberdade comercial no que deixou de constituir em rigôr um monopólio, mas ficou um serviço público de-

Num elegante volume de 156 páginas imprimiu-se e publicou-se o relatório da importante e activa acção exercida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, durante o segundo semestre do ano de 1934 e o ano de 1935, junto das empresas concessionárias de linhas férreas. Esse relatório contém ainda o resumo dos trabalhos de melhoramentos nessas linhas. O ilustre engenheiro sr. José Gromwell Camossa Pinto, que subscreve o relatório, presta homenagem justa e sentida à memória do engenheiro Frederico Cambournac, que faleceu em Julho de 1935, e que durante mais de 30 anos prestou assinalados serviços nos Caminhos de Ferro, onde exerceu altas funções.

Tendo o sr. engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo atingido o limite de idade em 20 de Abril de 1935, o pessoal seu subordinado quiz testemunhar-lhe a sua estima, numa tocante homenagem levada a efeito na sala das sessões da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, tendo presidido à sessão o ilustre ministro das Obras Públicas, o sr. engenheiro Duarte Pacheco.

O volume em questão arquiva os discursos proferidos nessa sessão de homenagem.

Tôda a grande actividade da Direcção Geral de Caminhos de Ferro encontra-se arquivada e explicada em interessantes gráficos e em gravuras, nas páginas do Relatório especializando a da Ponte sobre a Ribeira da Fronteira, na linha de Portalegre, de autoria do nosso querido amigo e ilustre engenheiro Luiz Costa. É preciso lêr esse volume para se ficar com a certeza de que os nossos serviços de caminhos de ferro têm melhorado consideravelmente.

sempenhado por empresas concessionárias. O que reclamam com instância há muito é certos complementos de viação ordinária em tróços afluentes ao caminho de ferro; é sobretudo a defesa razoável e possível contra a concorrência do automóvel, que deve limitar-se à sua função de auxiliar e cooperador.

Para a via redázida o problema é mais complexo.

Deixando de parte a linha mineira do Lena, que tem feição especial e está isolada, achamo-nos diante de três empresas, quasi sem ligações de linhas em condições muito diversas, cuja fusão oferece bastantes dificuldades.

Deixarei para artigos subseqüentes o estudo desse problema.

UMA

importante

iniciativa



EM Agosto dêste ano, constituiu-se em Lisboa, uma importante cooperativa denominada «Cooperativa Auto-Recoveira», à qual presidindo um alto espírito nacional tem à sua frente homens da máxima competência que se propõem orientar uma obra deveras interessante e patriótica que bem merece o carinho de todos se bem quiserem compreender os excelentes fins a que se destina.

A «Cooperativa Auto-Recoveira», cujo emblema é constituído por uma «Cruz de Cristo», tendo ao centro, os seguintes dizeres: «Cooperativa Auto-Recoveira», S. C. A. R. L., tem por objecto social estabelecer serviços de consumo, produção e transportes automóveis, para fornecimento e uso exclusivo dos seus associados, desenvolvendo a sua acção em território português.

Interessante deveras esta organização, satisfará no mais economicamente possível os interesses dos seus sócios, que encontrarão todas as possibilidades de se fornecer, em

suas próprias casas, de quantos artigos necessitam.

A secção de transportes, exclusiva também para sócios terá as seguintes modalidades:

- a) Condução em viaturas automóveis;
- b) Transporte de cargas dos sócios;
- c) Organização de excursões.

É bom frisarmos que o sistema de condução dos sócios em viaturas automóveis será feito gratuitamente, dentro da área de Lisboa e dos seus arredores, exclusivamente para os sócios que se utilizarem da secção de «Consumo» e das condições expressas por um regulamento interno.

Mais se propõe esta cooperativa.

Reparando na forma insuficiente e deficiente, como é feito o transporte de crianças, para as escolas, estudar-se-á uma modalidade a aplicar, para os filhos dos seus sócios.

O transporte das cargas dos sócios será feito em todo o território português, mediante condições previamente estudadas pela Direcção dêste organismo, podendo no entanto, desde já, dizer-se que, os sócios fundadores, beneficiarão de liberdade de quantitativo no pêso de cargas e os restantes associados, terão em relação ao seu número de acções, limites a atribuir-lhes, mas sempre de forma a evitar prejuízo ou demora com a expedição dos mesmos.

Diz o § 2.º dos estatutos já aprovados desta sociedade, que aos sócios carregadores, serão passadas cautelas ou senhas representativas dos volumes confiados à Cooperativa, a qual se responsabilizará por quaisquer danos que a carga porventura sôfra.

Para a realização de excursões pode a cooperativa efectuá-las desde que o número de sócios inscritos pefaç a lotação estabelecida, estando desde já assente que êsses passeios constarão na sua maior parte, às principais cidades, e terão um caracter profundamente instrutivo e turístico.

Podem ser sócios da «Cooperativa Auto-Recoveira», todos os individuos de naciona-

lidade portuguesa ou estrangeira, de qualquer sexo, desde que sejam maiores de vinte e um anos de idade ou ainda os de menor idade quando devidamente autorizados por seus pais ou tutores ou outros representantes, sem exclusão dos empregados e operários.

Podem, também, ser inscritas como sócios as *entidades comerciais e industriais*, quando para o efeito de cargos, pois que, para a utilização das secções de «Consumo», de «Transportes» e «Excursões» se torna necessário a inscrição individual de acôrdo com a actual legislação.

Haverá três grupos de sócios:

- 1.º — Fundadores;
- 2.º — Auxiliares;
- 3.º — Colaboradores.

São *Fundadores*, os que subscrevem os Estatutos desta Cooperativa, nomeadamente os srs.: dr. Felipe Mendes, José Candido da Glória, Rui Rêgo, Edgard Jardim, Joaquim Marques Couto, Manuel Serras, dr. Fernando Van-Zeller Pessoa, Luís Guimarães, Manuel Jardim e Manuel Maria de Oliveira Couto, e ainda todos aqueles que subscrevam um titulo de vinte e cinco acções, no valor de seiscentos escudos, até oito dias antes da primeira Assembleia Geral, salvo nas Delegações ou Filiais, a criar, em que serão permitidos em qualquer época, desde que para tal sejam propostos.

São sócios *Auxiliares*, os que subscrevem com o mínimo de uma acção de vinte e quatro escudos, em qualquer época, e finalmente são *Colaboradores*, os que fôrem empregados ou operários da Cooperativa.

Haverá ainda os sócios de *Mérito*, sob proposta da Direcção, e estes podem ser todas as pessoas que pelos serviços prestados à Cooperativa, mereçam esta distinção.

Além de todas as vantagens já citadas, têm os sócios, direitos e benefícios especiais tais como:

- a) De utilizar os serviços de transportes para as «Mudanças».
- b) Utilizar os créditos que a Cooperativa

entenda dever conceder, em relação às vantagens que daí lhe possa advir.

c) Utilizar a Concessão de prestações na Secção de Consumo.

d) Ceder à Cooperativa as suas organizações, mediante as condições que forem elaboradas pela Direcção, quando sejam possuidores de casas e armazens de vendas, oficinas, fábricas, garages e de quaisquer outros estabelecimentos de produção e de consumo.

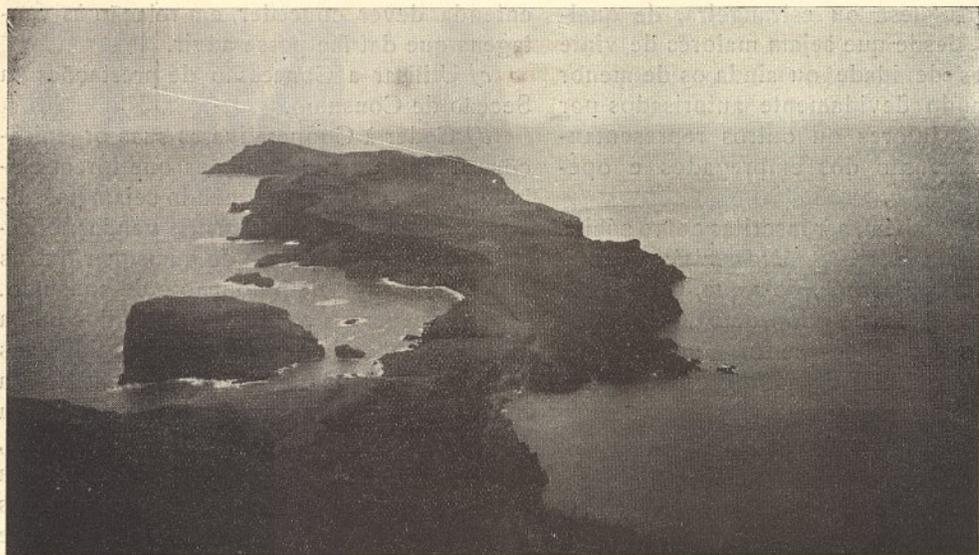
e) Receber os socorros e subsídios que a Direcção entenda devam ser concedidos aos que disso julgue necessitados, atendendo a que a mesma Direcção pretenda criar uma Caixa de Previdência. As secções de venda, serão em número e local que mais convenha e destinar-se-ão ao fornecimento de géneros alimentícios, artigos de vestuário, calçado e outros de uso comum, a preços mínimos, postos em casa do associado.

Nas disposições gerais e transitórias dos Estatutos, encontra-se ainda a Direcção da Cooperativa, outorgada, entre outras coisas, a fundar um pôsto médico para consultas, tratamentos e curativos; manipulação do pão; criação dum sistema agrícola para consequência benéfica de evitar o intermediário; criação da «Casa do Café», estabelecimento que terá um serviço de restaurante, bar e café e dedica-se ainda à formação moral e intelectual dos educandos, aproveitando das suas condições e aptidões de trabalho, mediante um sistema especial de análise.

Para isso instituirá aulas teóricas e práticas de artes e ofícios, independentemente do ensino primário.

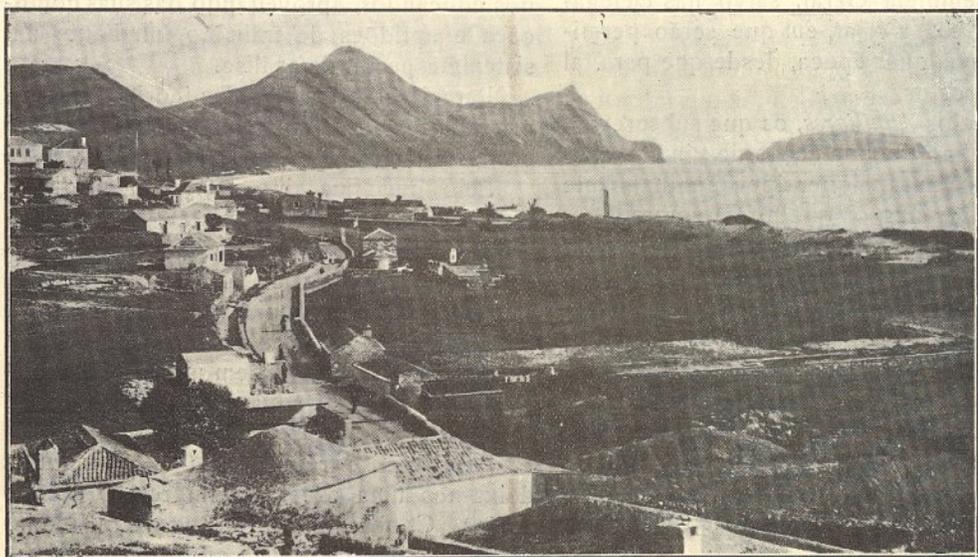
Pelo que fica dito, verificamos que a «Cooperativa Auto-Recoveira», de cuja Direcção actual fazem parte: Dr. Filipe Mendes, José Cândido da Glória, Rui Rêgo, Edgard Jardim e Joaquim Marques Couto, é uma iniciativa altamente simpática que pela sua absoluta utilidade, bem merece o acolhimento do público a quem tão bem pretende servir.

Esta análise rápida feita aos Estatutos deixa-nos uma excelente impressão do que será a «Cooperativa Auto-Recoveira», como organismo cooperativista que muito interessa à vida portuguesa.

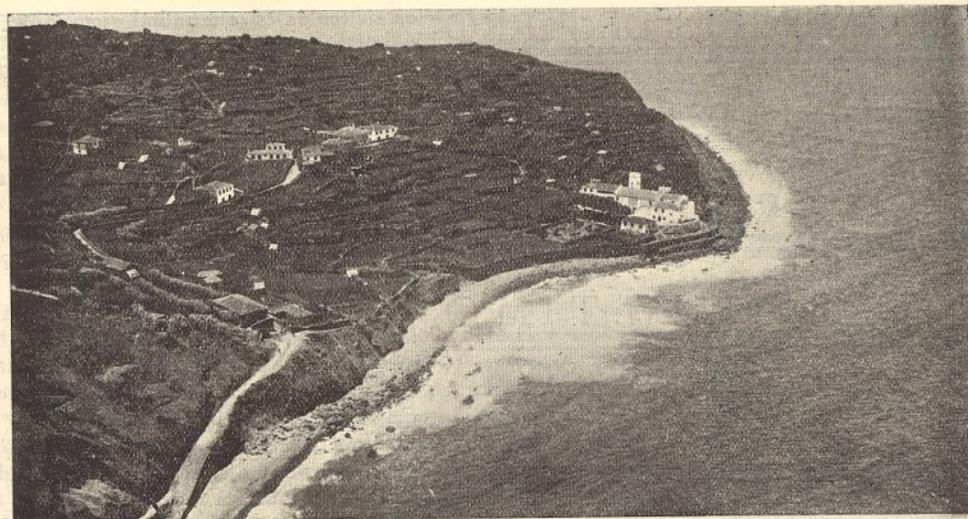


ILHA DA MADEIRA—Aspecto da Costa

PORTUGAL TURÍSTICO



ILHA DA MADEIRA—Pôrto Santo



ILHA DA MADEIRA—Freguezia de Ponta Delgada



FUNCHAL—Vila Câmara de Lóbos

OS CAMINHOS DE FERRO

DE

MOÇAMBIQUE

E O SEU ÚLTIMO

RELATÓRIO

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A vida moderna é tão agitada e tão cheia de acontecimentos; as ideias passam pela nossa mente e os factos pelos nossos olhos com tal rapidez que o que se passou ontem é já velho hoje e hoje pensa-se mais no futuro do que no passado.

Na ancia de viver; de viver muito; de viver mais, o homem quer ultrapassar os acontecimentos, pouco lhe interessando o que fica para traz. O que se passa num dado momento já não tem interesse no momento seguinte. Dantes, os serviços de interesse publico apresentavam as suas estatísticas — se por acaso as faziam — quando calhava. Em geral, vinham sempre tarde e a más horas. Mas a evolução das coisas era tão lenta que nos números que se liam, alguns deles velhos como os próprios acontecimentos, havia sempre estudos interessantes a fazer; havia conclusões proveitosas a tirar.

Hoje não. Hoje a Estatística tem de andar sempre em dia para oferecer interesse e apresentar algum valor.

Assim nós vemos nos países que têm os seus serviços de estatística bem montados, a estatística não já anual, mas mensal e sempre a pequena distância dos acontecimentos que ela regista.

Vem isto a propósito do Relatório dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, relativo ao ano económico de 1931-1932, que agora me veio às mãos, gentilmente oferecido pelo ilustre Director Geral dos Serviços, Major de Engenharia sr. Pinto Teixeira.

Desde a data a que êle se refere, até ao presente em que se pode apreciar, medeia um abismo. Depois do ano a que êle se refere, acentuaram-se

os efeitos da crise mundial que vinha já de 1929 e que tão profundamente perturbaram a vida da Colónia.

Esta passou já Rubicon das desgraças. As receitas então desciam vertiginosamente; os saldos que havia, esgotavam-se depressa; e aqueles que tinham as responsabilidades de administrar viam-se em sérias dificuldades.

Depois da crise apareceu já a aleluia da ressurreição, pelo menos para o pôrto e caminho de ferro de Lourenço Marques.

Os números estatísticos que o Relatório nos dá têm pois de ser vistos com óculos de há 5 anos e não com os de hoje. Um lustre noutros tempos era nada na variação dos acontecimentos: hoje, um lustre é quasi uma eternidade.

Uma estatística de 1931-32 já mal interessa às actividades de hoje. Ficam para os vindouros para sobre elas poderem fazer literatura.

Felizmente que o volume tem especial interesse pelos princípios salutaros que expõe; pelas ideias sãs que defende; pelas críticas justas que faz e pela organização dos serviços de que dá conta.

Todas as suas indicações são preciosas e muitas das apreciações e comentários que encerra, não perderam ainda actualidade, porque o nosso país mal foi ainda atingido pelo turbilhão que vem revolucionando o mundo.

Mas é de justiça dizer e acentuar que o grosso volume, que abrange perto de 500 páginas em papel de grande formato, estava preparado logo no fim do primeiro semestre de 1933. Se esteve 4 anos e meio sem ser publicado, a culpa não é certamente de quem o fez. Outros motivos deve ter havido, que não interessam para o caso. O facto é este: o Relatório do ano económico de 1931-1932 que se achava concluído em Julho de 1933, só apareceu na segunda metade do ano de 1937.

A matéria versada acha se espalhada por 14 capítulos além de 6 relatórios estatísticos das Divisões de Exploração dos diferentes caminhos de ferro já construídos e em exploração na Colónia e dos serviços de tração, oficinas e ainda dos serviços de electricidade.

O 1.º capítulo occupa-se da história dos caminhos de ferro e portos de Colónia. História bem feita, mas resumida. É tão resumida que não faz menção do caminho de ferro da Polana que foi alguma coisa de interessante nas actividades ferro-viárias da Colónia. Um ligeiro lapso convem também corrigir. A linha subsidiária como no Relatório se chama ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques a Marraqene foi construída: não em 1924, mas sim em 1918; e teve de notável o facto, único nos anais dos caminhos de ferro levados a efeito em Portugal e seus domínios, de ter sido estudado e construído em 64 dias úteis, isto é, à razão de 1 quilómetro em cada dois dias. É ver-

dade que era de fácil construção. A maior dificuldade que se encontrou foi conseguir o material de via para êle, material que veio a ser cedido pelos caminhos de ferro da União.

Era material já usado, mas que para o propósito servia.

A construção foi superiormente superintendida pelo então Director dos C. F. L. M., coronel de engenharia sr. Carlos de Sá Carneiro.

A organização dos portos e caminhos de ferro, exposta a páginas 15 do Relatório é nas suas linhas gerais a organização actual.

Hoje porém está mais completa e está mais complexa. O serviço da aviação comercial foi-lhe também entregue e muito bem.

Tirá-lo das suas mãos seria um êrro grave que ninguém cometerá.

Por isso a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro com mais propriedade se designaria por: Direcção Geral dos Transportes.

Expõe ainda neste capítulo, o autor do Relatório, os transe, por vezes dolorosos, porque a administração tem passado, com as alternativas de centralização e de descentralização, ao sabor mais da vontade dos homens do que das conveniências dos serviços.

Por isso o autor do Relatório faz votos por que «novas medidas centralizadoras não venham dificultar a acção da nova administração e a eficiência dos serviços».

Os votos devem ter-se cumprido, felizmente, a avaliar pelos resultados ultimamente colhidos e de que há noticia.

Mas é realmente uma tristesa para quem administra uma organização complexa como é a dos transportes, vêr a sua acção constantemente tolhida por burocracias que, agarradas aos pontos e vírgulas dos Regulamentos que elas mesmas cosinham, criam constantes obstáculos e atritos, levando ao público a impressão de incompetência ou falta de zêlo, onde só há inteligência e boa vontade, esmagadas pela muralha de obstruccionismo oculto.

Superintende o Director Geral dos Caminhos de Ferro em menos de 1.000 quilómetros de via férrea e em poucos milhares de camionagem em ligação com aquela. Agora deve ter na aviação comercial três ou quatro aviões por junto.

Êste Director tem ao lado um colega, o Director Geral dos Transportes da União, que superintende, em 20.000 quilómetros de caminhos de ferro, em outros tantos de camionagem; em vários navios mercantes; em todos os farois de uma costa de muitos milhares de quilómetros de desenvolvimento, banhada por dois grandes mares; e superintende ainda em todas as carreiras de aviação comercial com dezenas de aviões em serviço.

Pois, enquanto que êste homem com uma superintendência em transportes 20 vezes mais im-

portantes que os de Moçambique, administra por si, dirige por si, só dando conta dos seus actos ao Ministro; o colega de Moçambique tem de dar contas dos seus actos a tôda a gente, incluindo a imprensa que não deixa de criticar e de comentar os mais pequenos incidentes da administração!

Daí o considerar-se o primeiro um super-homem; o segundo um pigmeu da administração.

E, entretanto, êle discute, aprecia, propõe e considera os assuntos em pé de igualdade com o colega da União, não lhe ficando inferior, nem em compreensão, nem em argúcia.

Porque não lhe conferir pois iguais poderes e semelhante liberdade de acção?

Um director geral, responsável perante o Governador Geral, sem outros impecilhos, eis a fórmula perfeita.

Mas voltando ao Relatório, diz-nos êle que no ano de 1931-32 havia em exploração na Colónia, na parte administrada pelo Estado 626 quilómetros da linha da bitola normal na África do Sul e 126 quilómetros com a bitola de 0,75.

No pôrto de Lourenço Marques estavam assentes 69 quilómetros de via, número que por si só dá ideia da extensão da gare marítima e da intensidade da exploração.

Compare-se êste número com o do pôrto de Lisboa, por exemplo.

O pôrto de Lisboa pouco mais da terça parte terá.

Dá o Relatório noticia circunstanciada dos trabalhos de estudos e da construção em curso.

E referindo-se ao Caminho de Ferro de Tête, historia o que se tinha passado, até então, com os estudos e com as tentativas de construção desta linha, que desde 1920 podia estar construída, se então houvesse espírito de continuidade na resolução dos grandes problemas.

E porque na exposição do distinto engenheiro autor do Relatório, faltam alguns detalhes, êles aivão para completa elucidação do assunto.

Em 1918, sendo Governador da Colónia Massano de Amorim, assentou-se em princípio que se construiria o Caminho de Ferro de Tête, a partir de Quelimane; ou, com mais propriedade, a partir de Nicoadala muitos quilómetros adiante de Quelimane e até onde a linha férrea já chegava.

A casa Pauling fez um interessante reconhecimento do traçado, reconhecimento tão perfeito que servio de base ao traçado actual.

E propunha-se angariar os fundos necessários para a construção que seria feita por conta do Estado. Massano de Amorim deixou o Govêrno e a ideia morreu.

Reviveu mais tarde, depois da ponte sôbre o rio Zambeze estar em vias de construção. Mas agora a orientação era já outra. A ideia de construir um grande pôrto ao norte do Zambeze foi

A «Luzalite» TURISMO NA BÉLGICA

UMA NOTA OFICIOSA

Pelo gabinete do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações foi fornecida à Imprensa a seguinte «Nota oficiosa»:

«Em consequência de notícias publicadas no «Jornal de Notícias», do Pôrto, com respeito às canalizações de fibro-cimento «Luzalite», empregadas na obra de abastecimento de águas à vila de Monção, requereu a Corporação Mercantil Portuguesa, Limitada, uma vistoria oficial às mesmas obras, da qual se concluiu o seguinte:

a) — Tanto a conduta adutora, como a rede de distribuição encontram-se em muito boas condições de funcionamento, não existindo ali qualquer tubo partido;

b) — As fugas verificadas são insignificantes e inferiores às normais em trabalhos desta natureza;

c) — A falta de água que se nota em Monção é devida ao pequenissimo caudal de estiagem da actual

O Governo Belga, no desejo de simplificar e facilitar o turismo na Bélgica, decidiu que os veículos estrangeiros, para o transporte não remunerado de passageiros, fiquem isentos de qualquer taxa de circulação, qualquer que seja o tempo da sua permanencia na Bélgica.

Nestas condições, desde 29 de Julho último, os turistas estrangeiros dirigindo-se à Bélgica, não terão que pagar a taxa diária de estadia do automóvel, devendo apenas preencher na fronteira belga, as formalidades relativas ao documento alfandegário do carro (triptico ou «carnet» de passagem nas alfandegas.

A referida isenção fiscal é concedida sob a simples condição de que os carros estrangeiros estejam munidos da respectiva placa de matricula e da letra ou letras indicando em que país estão inscritos.

captação, o que será melhorado com o prolongamento de mais cem metros de galeria de mina, que a Câmara Municipal de Monção se propõe fazer imediatamente.

defenitivamente abandonada. E foi pena. Por isso Quelimane se desinteressa do caso, e com razão. Que tem a Vila que vêr com o caminho de ferro projectado, encaminhado como está para a Beira?

Há que ligar M'Cuba, testa actual do Caminho de Ferro de Quelimane, com Milange, seguindo o fértil vale do Lugela, onde as plantações do chá começam a adquirir certo relêvo e onde muitas outras culturas se podiam desde já tentar.

Esse caminho de ferro podia até despertar nos nossos visinhos do lado de lá da fronteira, o apetite de o ligar com Blantyre. Mas essas ideias precisam ser trabalhadas e Quelimane não tem quem as advogue.

A construção do Caminho de Ferro do Vale do Lugela, e a abertura de uma boa estrada ligando M'cuba com Pebane determinariam a valorisação imediata dêste pôrto que apesar do abandono a que foi votado, consegue reunir já na época própria dezenas se não centenas de residentes do Niassaland inglês que ali vão refrescar-se e matar saudades do mar que elles tanto acariciam.

Mas quem estuda êstes problemas?

Ocupou-se com entusiasmo do engrandecimento de Pebane o membro do Conselho do Governo da Colónia, sr. Ismael Costa, mas cansou-se de tanto reclamar sem ser ouvido. E emudeceu.

Promovesse-se uma colonisação intensiva, como tanto se faz mistêr, de tôda a região planal-

tica, e ver-se-ia como as condições se modificavam como que por encanto.

Se o Caminho de Ferro de Tête fôsse a Quelimane, podia fazer-se aqui, ou em Targalane, um pôrto carvoeiro que desafiava a concorrência de Durban e do carvão do Natal. Encaminhado para a Beira terá de medir-se com o carvão de Wankie que aspira também a valorisar-se com uma exportação intensiva.

Os interessados têm até pensado na construção de um caminho de ferro para Walfish Bay, que lhe daria saída para o Atlântico.

Dá o Relatório conta dos estudos que estavam sendo feitos e das construções em curso. De então para cá bastante se tem caminhado.

O chamado Caminho de Ferro do Vale do Limpopo está construído, faltando-lhe apenas a ponte sôbre o rio Incomati que oxalá não tenha havido o esquecimento, que seria lamentável, de a fazer mixta, dando continuidade às estradas que saem de Lourenço Marques.

O Caminho de Ferro de Moçambique tem também avançado bastante. Pretende-se hoje levá-lo até Vila Cabral (Mandimba). Primitivamente destinava-se a ser um caminho de ferro de character internacional. A construção da ponte sôbre o Zambeze tirou-lhe essa junção.

Em artigo subsequente faremos algumas anotações mais ao notável Relatório.

“OS CARLOS”

Conforme anunciámos realizou-se no dia 4 do mês findo — dia de S. Carlos — o IV almôço anual de «Os Carlos».

No «Retiro da Severa» houve a concentração de todos os convivas e às 13 horas começou o repasto que decorreu em grande animação.

Usaram da palavra vários oradores, onde se salientou de novo a organização de uma associação de



COMISSÃO ORGANISADORA DE «OS CARLOS»

solidariedade. Como a proposta foi apresentada pelo sr. Carlos Cesar dos Santos Gonçalves, foi este sr. convidado no próximo almôço a expôr as bases da referida organização para a qual foram nomeados já para constituir a direcção os srs.: Carlos Barral Filipe, Carlos Rei, Carlos Costa, Carlos Leal, Carlos de Vasconcelos e Sá, Carlos Mendes da Costa, Carlos Méga e Carlos d'Ornellas.

* * *

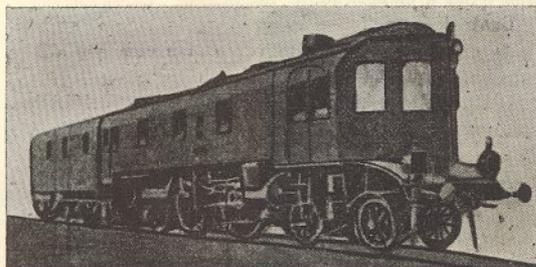
Para o próximo almôço que se realiza em dia ainda não determinado, estão já inscritos os srs.: Carlos Viegas de Gago Coutinho, Dr. Carlos Cília, Carlos Leal, Capitão Carlos Gomes, Professor Carlos Telhado, Carlos Barral Filipe, Carlos Costa, Carlos Moniz Pereira, Carlos Méga, Carlos de Vasconcelos e Sá, Carlos Lobo d'Avila, Carlos Rei, Carlos Mendes da Costa, Carlos Cesar Gonçalves, Carlos Alberto da Silva, Carlos de Aguiar, Coronel Carlos Gomes da Silva, Capitão Carlos Alberto do Nascimento e Silva, Carlos Lopes, Carlos João Madeira, Carlos Marques, Carlos Rodrigues Parreira e Carlos d'Ornellas.

Tenente-coronel Lobo da Costa

Um banquete de homenagem

Por iniciativa das comissões administrativas das Câmaras Municipais de Cadaval, Lourinhã e Sobral de Monte Agraço, realiza-se no próximo dia 19 um banquete de homenagem ao sr. tenente-coronel Arthur Lobo da Costa, ilustre Governador Civil do Distrito de Lisboa.

NOVAS LOCOMOTIVAS JÁ APERFEIÇOADAS ÀS AUTOMOTORAS ELÉCTRICAS



HÁ QUARENTA ANOS Os Nossos Mortos

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

A velocidade nos comboios rapidos europeus

Damos em seguida uma nota da velocidade dos comboios expressos que fazem serviço para as capitães de cada um dos estados europeus. Esta nota refere-se ao intervalo de tempo entre a partida e a chegada, compreendendo-se na velocidade média o tempo das paragens nas estações.

Linhas	Velocidade média
Estado Prussiano. — Berlim-Hamburgo	79
Saxonia. — Leipzig-Dresden-Neustadt	65
Estados Bavaros. — Múncheu-Ulm	67
Alsacia-Lorena. — Wissenburgo-Basel	64
Austria-Hungria. — Pesth	68
Belgica. — Bruxellas-Ostende	86
França. — Paris-Calais	79
Inglaterra. — Londres Bristol	85
Italia. — Roma-Milão	52
Hollanda. — Venlo-Vlissingen	57
Russia. — Wirballen-S. Petersburgo	53
Scandinavia. — Malmoe Stockholmo	49
Suissa. — Basel-Lucerna	44
Hespanha. — Irun-Madrid	44
Estados Orientaes. — Alexandria-Cairo	63
Portugal. — Lisboa-Pampilhosa	56

Como se vê, os nossos comboios não fazem má figura n'esta nota, sendo a sua velocidade superior á dos da Italia, Russia, Suecia e Suissa.

Linhas portuguezas

Logares de luxo. — Desde 23 do corrente foi supprimida a carruagem «coupé» e «lit-toilette» que circulava nos comboios correios entre Lisboa e Badajoz, tres vezes por semana.

Este serviço que antigamente era feito com uma carruagem dos wagons-leitos, que mais tarde foi substituída por uma outra portugueza, morreu de inanição, isto é, por falta de freguezes.

Muitas vezes o publico se queixa de que não tem commodidades nos comboios, mas o que nem sempre se sabe é que é tão exiguo o numero de pessoas que, em certos percursos, d'ellas se aproveita, que não vale a pena tel-as á disposição.

Central do Pôrto. — Avançam rapidamente as obras d'esta estação, e faz gosto vêr o afan com que alli se trabalha, por fórma pouco usada no paiz.

O barracão de mercadorias, junto á rua da Madeira, está quasi prompto, faltando só concluir a canalização das aguas pluvias e algumas pinturas na cobertura.

A área d'este caes coberto é de 1.108 metros quadrados.

No tunnel D. Carlos já começou o revestimento da parte commum ás quatro bôccas que devem abrir para

Tenente-coronel LICINIO CANTARINO DE LIMA

Faleceu no dia 17 do mês findo, pelas 3 horas da madrugada o nosso presado amigo Licinio Cantarino de Lima, Tenente-coronel da Arma de Engenharia, official muito distinto e um dos alumnos mais classificados no curso da sua arma, em 1909.

Organizou o Parque Automóvel Militar e tomou parte na Grande Guerra, comandando o batalhão de Telegrafistas. Nacionalista ferveroso, colaborou no movimento de 18 de Abril de 1925, chefiado pelo então coronel sr. Raul Esteves e pelo comandante sr. Filomena da Camara, pelo que foi preso e internado no forte de Elvas.

Durante o tempo que ali esteve internado o Tenente-coronel Cantarino de Lima de-



Tenente-coronel Cantarino de Lima

dicou-se a fazer uma reportagem fotografica de todas as fases passadas no Forte, pelo que possuia uma curiosa coleção de fotografias, incluindo a do boneco que, fardado fingia ser um dos prisioneiros que tentava fugir ao qual a sentinela desfechou a espingarda crivando-o de balas.

O extinto contava 52 anos, era natural de Paços de Ferreira e filho da sr.^a D. Idalina Monteiro Costa Lima e do sr. Artur Pimentel Costa Lima, já falecidos. Era casado com a sr.^a D. Maria Pinheiro de Lima, e pai da sr.^a D. Maria do Carmo Pinheiro Cantarino Lima.

O funeral realizou-se pelas 14 horas do dia 18, para o Cemiterio dos Prazeres, incorporando-se no mesmo pessoas de grande destaque.

a estação, troço o mais difficil porque tem uma abertura de 17,60 metros por 29,20 metros de comprimento.

Estivemos alli ha dias vendo os trabalhos, em que se torna interessante admirar a enorme largura d'aquella abobada sob a qual hão de ser installadas 6 vias, obra verdadeiramente monumental como nunca se fez no paiz e raras existem lá fóra, uma verdadeira honra para a nossa engenharia.

Já se está procedendo tambem á abertura dos pés direitos de uma das aberturas centraes, e a ultima das lateraes está adeantadissima.

A T E N E U

FERROVIÁRIO

A Comemoração do 3.º aniversário da sua fundação

Inicia hoje brilhantemente as festas do 3.º aniversário da sua fundação o Ateneu Ferroviário, associação cultural da C. P.

Para isso organizou um programa que se resume no seguinte: hoje ás 15 horas, no Gimnasio da antiga Escola Académica, gentilmente cedido pela Comissão Executiva e direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses um concerto pela Banda do Ateneu, sob a regência do capitão Manuel Ribeiro, com o seguinte programa: «19 de Cascais» (marcha), *M. Ribeiro*; «Sous La Feuillée» (Ouverture), *Jules Starwen*; «Sol de Cascais» (Fantasia), *M. Ribeiro*; «Rapsódia n.º 8» (Canções da Beira) *M. Ribeiro*.

Seguir-se-há a Saúdação ao Ateneu, canto solene por um corpo coral, a três vezes com acompanhamento de banda, com versos de H. Barata e musica de M. Ribeiro.

Na quinta feira, 2 de Dezembro, ás 21 horas, no Teatro Taborda, gentilmente cedido pela Direcção da Academia I. P. C. F. do Leste e Norte, Sessão Solene, sob a presidência de honra dos srs. presidente do Conselho de Administração e Director Geral da C. P., presidentes natos honorários do Ateneu Ferroviário.

I—Parada das classes de gymnástica. II—Distribuição de laços às crianças e de medalhas às senhoras das classes de gymnástica. III—Sarau lírico, organizado pela insigne Professora de piano, canto e solfejo, Sr.ª D. Ema Cordeiro, premiada com os 1.ºs prémios do Conservatório Nacional de Música, com a colaboração de alguns dos seus melhores

discipulos e da distinta actriz Sr.ª D. Beatriz Santos.

Programa — «Vieni» *Denso*, Canto pela Sr.ª D. Marília Tavares; «Canção da Neve», *Flaviano Rodrigues*, Canto pelo Sr. Filipe Sardo; «Um bel di Vedremo» (Ópera Madame Butherfly), *Puccini*; «Águas Claras», Canto pela Sr.ª D. Nina Pôrto; «Versos», Recitação da actriz Ex.ª Sr.ª D. Beatriz Santos; «Francesita», *Padilha*, Canto pelo Sr. Mário Duque; «Desenganô» (1.ª edição), *M. Ribeiro* Canto pela Sr.ª D. Lia Stella; «Arioso» (Ópera Palhaços), *Leoncavallo*, Canto pelo Ex.º Sr. Reis de Almeida; «Prelúdio», *Mendelson*; «Mazurka» *Ruy Coelho*, Piano pela Sr.ª D. Júlia Pereira; «Vogliate mi bene» (Dueto da Ópera Madame Butherfly) *Puccini*, Canto pela Sr.ª D. Lia Stella e pelo Sr. Reis de Almeida; «Lágrimas», *Mário Sousa Santos*; «Visi d'Arte» (Ópera Tosca), *Puccini*, Canto pela professora Sr.ª D. Ema Cordeiro.

No sábado, 18 de Dezembro, às 21,30 horas, no Teatro Taborda, representação, pelo grupo cénico do Ateneu, da linda opereta em dois actos, original de Armando Batista da Castro, com música do maestro Armando Leça, «Micas da Cantareira», com a seguinte distribuição: *Rosina*, Hortense Freire; *Micas*, Ivone Guedes; *Rita*, Elvira Guedes; *Margarida*, Rosa Rodrigues; *Alice*, Maria Justina de Magalhães; 1.ª *peixeira*, Carolina Alves; 2.ª *peixeira*, Esperança Magalhães; 3.ª *peixeira*, Maria Vinagre; *Raúl*, Heitor de Vilhena; *João*, Eduardo Fortuna; *José Calafate*, Alvaro Santos; *José*, Fernando Mascarenhas; 23, Carlos Lopes; 32, Maximiano; 1.º *pescador*, António Fernandes; 2.º *pescador*, Eduardo Fortuna; 3.º *pescador*, Raul Ferreira. A acção passa-se da Foz do do Douro — Actualidade. Maestro Director da orquestra, José Rocha Pires. Direcção e encenação de Heitor de Vilhena. Director de cena, Alvaro Santos. Ponto, Mauel Veloso. Contra-regra, Guilherme Salema. Adereços de João Martins. Efeitos de luz de Joaquim Silva. Cabeleiras de Vitor Manuel. Guarda roupa da Casa Paiva.

Seguir-se-há grandioso baile abrilhantado por uma excelente Orquestra-Jazz.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

TEATROS E CINEMAS

EDEN TEATRO—*Reposição da revista Balancé*

A Empresa Lopo Lauer, com um sentido de arte vulgar, remontou a revista em dois actos «Balancé», que na época do verão se estreara, no Ginásio, e na qual a vedeta Corina Freire, revelara, mais uma vez, o seu bom gosto e a sua linda voz, aliada a uma figura elegantíssima.

Corina Freire, que voltou ao Eden, está rodeada de artistas distintos do teatro ligeiro, como Costinha, Alvaro de Almeida, Filomena Casado, Luiza Durão e Maria Ema.

Com agrado geral, Elisa Carreira regressou de novo ao teatro.

A revista «Balancé», da autoria de Aníbal Nazaré e dr. Lufs de Oliveira Guimarães, que são escritores de boa prosa e de saudável e elegante ironia, é das melhores que temos visto em cena, valorizada por belos números de música, e cenários vistosos, de inteligente e equilibrada nota modernista.

Movimentada, alegre, espirituosa, faz rir sem recorrer ao trocadilho pornográfico.



ELISA CARREIRA

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL—21,50—«Perdoai-nos, Senhor...».
TRINDADE—21,50—«Grades floridas».
AVENIDA—21,50 «A Bernarda».
EDEN—20,45 e 25—«Balancé».
MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«O Cartaz de Lisboa».
APOLO—20,45 e 25—«Pão Saloio».
COLISEU 21,50 Nova Companhia de Circo.

CINEMAS

POLITEAMA—21,50—«A rapariga de Salem».
S. LUIZ—21,50—«Terra bendita».
TIVOLI—21,50—«Os reis de Paris».
CENTRAL—21,50—«Revista maravilhosa de 1937».
CONDES 15,50 e 21,50—«O homem de sorte».
CAPITOLIO—21—«David Copperfield».
ODEON—15 e 21,50—«Um ladrão na noite».
PALÁCIO—21,50—«Um ladrão na noite».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«O rei e a corista».
LYS—21—«Caim e Mabel».
PARIS—21—«Maria Papoila».
SALÃO PORTUGAL—21—«A rainha do patim».
PALATINO—21—«Uma pequena da província».
OLIMPIA—Das 14 às 24 horas—Sempre novos programas.
REX 15 e 21,15—«El-rei».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL.
PROMOTORA.
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
SALÃO IDEAL (Loretto) Cinema sonoro.
CINEMA-RESTAURADORES.
CINE-ROSSIO—21—«Massacres».
EUROPA—21—«O jardim de Allah».
CINE-BELGICA—Rua da Beneficência (ao Régio).
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa.
JARDIM-CINEMA—Av. Alvares Cabral.
BELEM-JARDIM 21—«Noites moscovitas».

«Amigos de Lisboa»

Visita ao edifício histórico de S. Vicente

No próximo domingo, dia 5, o Grupo «Amigos de Lisboa», acedendo a vários pedidos que nesse sentido têm sido dirigidos à sua direcção, promove a segunda visita a S. Vicente de Fóra.

Nessa visita que é dirigida pelo nosso amigo e sócio director Norberto de Araújo, mostrar-se-á, além do corpo da igreja, dos coros, e da capela de S. António, a antiga Casa do Capítulo, o côro do órgão, a capela dos Meninos de Palhavã, os claustros e a sua sacristia, os Panteons da Casa de Bragança e Patriarcal, a antiga cêrca do Convento, o Liceu de Gil Vicente, antigo Paço Episcopal, o Arquivo dos registos Paroquiais de grande interesse cartulário e histórico, etc..

Foram dispensadas todas as facilidades pelo Rev. Prior de S. Vicente, pelo sr. dr. Fernandes Agudo, reitor do Liceu de Gil Vicente e pela Comissão Jurisdicional dos Bens Culturais.

Para esta visita que começa às 14 e meia horas, foram distribuídos aos sócios bilhetes especiais, só sendo permitida a entrada aos portadores desses bilhetes.

((9))

COLORITES, côrantes insolúveis na água, para moveis e soalhos, nas côres: **Amarelo Dourado, Castanho Claro, Castanho Escuro e Escuro Holandez, Vermelho, Azul e Verde.**

Em todos estes productos pode cair-lhes em cima água ou outros líquidos que não mancham.

«CREME ESPECIAL 9», para limpar e polir moveis polidos á pistola, á boneca, envernizados e para marmores. Seca em **5 MINUTOS.**

DEPOSITÁRIO GERAL:

Carlos Brazão da Motta
Av. Praia da Victoria, 17—Telef. 4 8537—LISBOA

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida



UNIÃO INDUSTRIAL DE GRAXAS, L.ª

Avenida 24 Julho, 102

LISBOA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 267, II série, de 16 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

CONCURSO PARA ENGENHEIROS CIVIS DE 1.ª CLASSE

Lista provisória, nos termos do artigo 21.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1936, dos candidatos admitidos ao concurso para o preenchimento das vagas de engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral que se derem durante dois anos, aberto pelo aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 123, 2.ª série, de 28 de Maio de 1937:

Júlio José dos Santos.

Os concorrentes não admitidos ao concurso podem deduzir as reclamações que tiverem por convenientes dentro do prazo de oito dias, a contar da publicação da presente lista provisória.

O «Diário do Governo», n.º 270, II série, de 18 de Novembro de 1937, publica as seguintes portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Botelho de Moraes Sarmiento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para proceder, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918 à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de dois tornos revólver, marca *Beerlinger*, para material de 50 milímetros de diâmetro; umã máquina manual para debruar chapas até 1 milímetro de espessura; e das seguintes ferramentas: vinte e cinco fresas diversas e cinco serras circulares, adjudicada à firma Fritz W. Meyer, Limitada, por contrato de 25 de Fevereiro de 1937.

O «Diário do Governo», n.º 274, II série, de 24 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 9 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias incluindo a estação de Coruche na zona de procedências beneficiada pelo aditamento n.º 29 à mesma classificação geral, 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 16 do corrente, o projecto de aditamento de aviso ao público sobre uma nova modalidade de serviço combinado com a Sociedade Estoril-Plage, proposto pela Sociedade-Estoril.

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 18 do corrente, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A n.º 375) relativo ao serviço de transportes directos de mercadorias de ou para as linhas

do pôrto de Vila Real de Santo António, um posto 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 18 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias aplicando à rúbrica «Cabos de madeira para ferramentas ou utensílios» os preços da tabela 8 e 10 de tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, respectivamente para as linhas do Minho e Douro Sul e Sueste e para as da antiga rede, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Para os devidos efeitos se publica que em 6 de Outubro findo foi demittido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 5.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o médico da 64.ª secção da rede do Sul e Sueste, Dr. Armando Lucas, que à data do referido arrendamento era adjunto da 7.ª secção médica da mesma rede.

Para os devidos efeitos se publica que em 15 de Setembro próximo passado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi anulada a demissão do serralheiro de 3.ª classe da rede do Minho e Douro, José Pereira de Andrade, publicada no «Diário do Governo» n.º 274, 2.ª série, de 21 de Novembro do ano findo.

O «Diário do Governo», n.º 276, II série, de 25 de Novembro, publica o seguinte:

Por portaria de 15 de Novembro corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 19 do mesmo mês:

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

DA RÊDE DO MINHO E DOURO

Manuel Cândido da Costa Lima, chefe de estação de 3.ª classe — 460\$34.

António Madeira, fiel de 1.ª classe — 458\$87.

Manuel dos Santos, sub-chefe de depósito — 855\$88.

José Ferreira da Costa, maquinista de 1.ª classe — 881\$41.

DA RÊDE DO SUL E SUESTE

Manuel João Lopes Alves, telegrafista principal — 587\$85.
(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

O «Diário do Governo», n.º 268, II série, de 16 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

Por portaria de 1 do corrente mês, visada pelo Tribunal de Contas em 6.

Rectificado para 664\$07 mensais o abono da importância de 590\$56 de pensão de reforma, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento, da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado por decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1927, ao condutor fiscal da rede do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado,

Daniel Costa e Sousa Moura, por portaria de 26 de Julho do corrente ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 184, 2.ª série, de 9 de Agosto seguinte. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 271, II série, de 19 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

Declara-se que se mantém como definitiva a lista provisória dos candidatos positores ao concurso para escriturários de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, publicada no «Diário do Governo», n.º 250, II série, de 26 de Outubro último.

As respectivas provas terão lugar, respectivamente, em 29 e 30 do corrente, com início às onze horas.

O «Diário do Governo», n.º 274, II série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Eduardo Augusto da Costa Santos, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras do quadro transitório — concedidos oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 280, II série, de 30 de Novembro publica o seguinte:

Por despacho de 24 de Novembro:

João Gomes Cardoso, fiscal de obras, contratado — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do disposto no artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Declara-se, nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1936, que se mantém como definitiva a lista provisória dos candidatos admi-

tidos ao concurso para para o preenchimento das vagas de engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, inserta no «Diário do Governo», n.º 267, II série, de 15 do corrente.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 267, II série, de 16 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

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 5.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, que seja aprovado, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto da paragem de Sanhoane, entre os perfis 965 e 968 do lanço de Bruçô a Urrós da linha do vale do Sabor; e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 9.612\$00.

O «Diário do Governo», n.º 270, II série, de 18 de Novembro publica as seguintes portarias:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer de 21 de Outubro corrente ano do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja aprovada a nova disposição da linhas da estação Lisboa-R, incluída no projecto elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para ampliação e modificação da referida estação, com excepção da actual linha destinada a tracção, cujo prolongamento fica dependente da apresentação do projecto a elaborar de harmonia com as indicações constantes do mencionado parecer.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o condutor de 1.ª classe de via e obras Caetano Alberto da Cruz Jorge Ribeiro, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, outorgou em nome do ministro na escritura de venda de uma parcela de terreno considerada sobrança por portaria publicada no «Diário do Governo», n.º 234, 2.ª série, de 6 de Outubro de 1937, com a superfície de 221m,78, situada no recinto da estação de Alcácer do Sal, a celebrar com a Federação Nacional dos Produtores de Trigo.

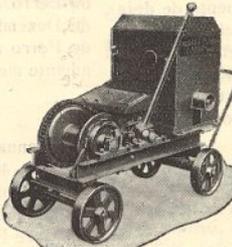
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 5.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão situado ao quilómetro 4,637 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, apresentado pela Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro.

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 Gonçalves Júnior para execução da empreitada n.º 28 de construção de um aqueduto e calçada à portuguesa na estrada de acesso aos cais da estação de Faro.

Guinchos-Elevadores

PARKER

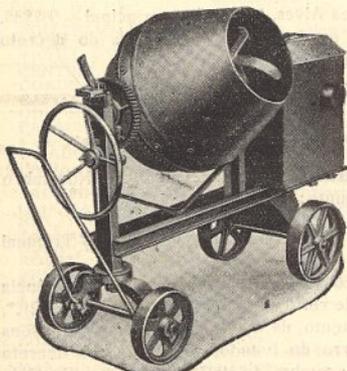
(aparelho para elevar cargas rapidamente e economicamente a varias alturas)



Carros de mão, em ferro, Forquilhas, Pás, Picaretas e outro material de construção

Batoneiras

PARKER



Depositarios:

HERBERT CASSELS JUNIOR

Avenida 24 de Julho, n.º 56

TELEF. 23743

Direcção dos Serviços e Melhoramentos Rurais**Distrito de Évora — Concelho de Estremoz**

O «Diário do Governo», n.º 274, II série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Reconstrução (terraplanagens, obras de arte e acessórias) da estrada municipal da freguesia dos Arcos à estrada municipal de Estremoz à freguesia da Glória (lanço da freguesia dos Arcos à estação do caminho de ferro), na extensão de 1:864^m,39.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, reduzir de 60.000\$ para 34.895\$ a comparticipação condicional do Estado concedida, por portaria de 9 de Outubro próximo passado, publicada no «Diário do Governo» n.º 248, 2.ª série, de 22 do mesmo mês, para as obras de reconstrução (terraplanagens, obras de arte e acessórias) da estrada municipal da freguesia de Arcos à estrada municipal de Estremoz à freguesia da Glória (lanço da freguesia dos Arcos à estação do caminho de ferro), na extensão de 1:864^m,39.

Esta redução é feita em consequência da revisão, a que se procedeu, do respectivo projecto e orçamento primitivamente apresentados.

ANÚNCIOS OFICIAIS

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**Serviço de Contabilidade Central****EDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido chefe de guardas da divisão de material e tracção Alfredo Duarte Monteiro, aos quais se habilitam, nesta data, a viúva, Quátia Pereira.

O «Diário do Governo», n.º 257, III série, de 4 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**Serviço de Contabilidade Central****ÉDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Rodrigo Martins, maquinista de 2.ª classe, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 2.360, reformado n.º 1.855, à pensão de sobrevivência por elle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1.887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Emilia Maria Alves Martins, viúva, Gracinda e Angelina Alves Martins, filhas solteiras.

O «Diário do Governo», n.º 264, III série, de 12 de Novembro de 1937, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses**Serviço de Contabilidade Central — Caixa de Reformas e Pensões****EDITOS DE TRINTA DIAS**

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia

Para os voluntários portugueses em Espanha

Está constituída uma comissão de senhoras da nossa melhor sociedade que se propõe angariar donativos em géneros e dinheiro que se destinam voluntários portugueses que se encontram em Espanha, combatendo em defesa da Causa Nacionalista. Muitos deles estão feridos, outros mutilados, hospitalizados em Cáceres. Assim os donativos proporcionar-se-lhes-ão, na quadra do Natal, um pouco de conforto e de bem estar.

A comissão agradece os donativos, especialmente géneros, como bacalhau, arroz, café, chá, cacau, açúcar, tabaco, vinho do Pôrto, aguardente, etc.. Aqueles podem ser enviados para a rua das Flores, 117, e os óbulos em dinheiro para o depósito de faianças da Fábrica de Santana, rua do Alecrim, 95. A correspondência pode ser dirigida para a sr.ª D. Eugénia de Almeida (Lavrado). Costa do Castelo, 42.

A comissão é composta das sr.ªs D. Marfa Domingas de Castelo Branco da Gama Berquó, D. Eugénia de Almeida (Lavrado), secretária; D. Elina de Melo e Castro (Pernes), D. Leonor de Carvalho Daun e Lorena (Pombal), D. Laura Maria Figueira Constancio, D. Maria da Costa Macedo (Estarreja), D. Maria Mayer Ulrich, D. Maria de Oliveira Belo, D. Maria Tereza de Castro Pereira Guimarães, D. Maria da Graça Trigo de Sequeira, D. Maria de Meneses Correia de Sá (Merceana) e D. Maria Francisca Black de Vilhena.



O tempo passa...
...mas os saltos GALO ficam!
prefira pois os saltos GALO

Leacock (Lisboa), L. da
AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA

dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de José Inca Testa, empregado principal da Divisão de Exploração, contribuinte n.º 224, reformado n.º 656, à pensão de sobrevivência por elle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimento de sua viúva, Maximina da Piedade Testa, e de sua filha solteira Joaquina da Piedade Testa.

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

Um Brinde Gratuito

**A todas as pessoas que instalarem
Telefone durante o mês de Dezembro**

**A Companhia dos Telefones oferece um VALIOSO BRINDE,
com o qual poderá lembrar-se sempre do dia em que instalou
Telefone e poderá ganhar dinheiro... ou feijões.**

**INSTALE TELEFONE durante o mês de Dezembro:
Preços reduzidos... e UM BRINDE!!**

TELEFONE em casa desde 30 escudos por mês

The Anglo Portuguese Telephone C.º Ltd.^a

LISBOA-PORTO