

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMERCIO 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, 1906; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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

S U M Á R I O

Adoração dos Pastores, quadro de Murillo. — O Instituto dos Ferro-viários, por **REBELO DE BETTENCOURT**. — No Congresso de Caminhos de Ferro, A crise mundial e a concorrência do automóvel, pelo Eng.º **J. FERNANDO DE SOUZA**. — O sentido da raça, pelo Dr. **ALFREDO BROCHADO**. — Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal. — Ecos & Comentários, por **SABEL**. — Instantâneos de viagem, por **LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS**. — Dr. Augusto de Esaguy. — O Município do Barreiro e o seu grande plano de trabalhos. — Portugal Turístico. — O problema do ferro e do carvão. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Ateneu Comercial do Porto. — Marechal Gomes da Costa. — Publicações recebidas. — Imprensa. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Linhas estrangeiras. — Ateneu Ferro-Viário. — Teatros e Cinemas. — Caminhos de Ferro. — Há quarenta anos. — Os nossos mortos. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Parte oficial.

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE DEZEMBRO

NÚMERO 1200



ADORAÇÃO DOS PASTORES

Quadro de Murillo

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 VIRGUEN
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 MOUTINHOFREÇOS 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

O INSTITUTO

DOS

FERRO-VIARIOS

UM EXEMPLO ADMIRAVEL
DE SOLIDARIEDADE HUMANA

Por REBELO DE BETTENCOURT

QUANDO, há pouco, visitei o Barreiro, alguns amigos quiseram proporcionar-me o prazer de visitar o Instituto dos Ferro-Viários, estabelecido em amplo prédio próprio, na Avenida da Bélgica. Impressionou-me profundamente essa visita. O Instituto Ferro-Viário deve ser, no país, a única casa, no seu género, de protecção e educação aos filhos dos ferro-viários, principalmente àqueles que tiveram a desdita de ficarem órfãos em tenra idade.

O Instituto hospeda e protege actualmente 29 crianças e ministra ainda educação a 150 externos.

As salas destinadas às aulas, são amplas, bem iluminadas, e providas de mobiliário moderno e de excelente material didáctico. Em quarto separado encontra-se a biblioteca. Os professores dispõem de gabinete privativo, e as visitas são recebidas em sala própria.

Entre o edifício destinado às aulas, de recente construção, e o edifício onde estão instalados os dormitórios, a casa de jantar, a cosinha e as dependências das criadas, há um grande trato de terreno cultivado, que dir-se-ia o largo pulmão do Instituto. Em nenhum colégio particular, destinado ao internato de crianças ricas, encontrei maior aceio, mais conforto, e melhor alimentação.

Obra magnífica de solidariedade humana, que constitui um motivo de justo orgulho de todos os ferro-viários do Barreiro, as crianças ali não se consideram totalmente órfãs, nem prisioneiras. Perderam o pai, perderam mesmo pai e mãe, mas o Instituto, providencialmente, deu-lhes uma família maior, que com o maior carinho, as ampara nos anos mais tenros, e, em chegando aos dezoito anos, lhes obtém colocação digna.

NO CONGRESSO

DE

CAMINHOS DE FERRO

A CRISE MUNDIAL E A CONCORRÊNCIA

DO AUTOMÓVEL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

II — (Vide «Gazeta» de 1-8-37)

PRINCIPIEI na *Gazeta* de 1 de Agosto último a publicação do resumo do proficiente relatório especial, apresentado por *Mr. Cottier*, acerca das repercussões da crise mundial e da concorrência automóvel na situação dos caminhos de ferro. Só hoje logrei encontrar o original desse excelente trabalho de que importa completar o resumo.

Relação entre o tráfego público e o privado

O sistema de transportes públicos, composto de dois meios de transporte: via férrea e automóvel, encontra diante de si um tráfego privado, exonerado dos pesados encargos de um serviço regular seguro e explorado segundo princípios de economia geral. Esse tráfego privado escolhe livremente os transportes e só efectua os que são remuneradores. Pode ser explorado profissionalmente ou assegurado por explorações industriais para uso próprio.

Nos dois casos só há considerações de conveniência para a empresa que os explora e só assume tarifas que dêem lucro.

É fácil de prever o desenlace dessa lista desigual. O veículo privado, que só se encarrega de transportes lucrativos, não tarda em açambarcá-los, privando as empresas de transportes públicos da compensação financeira para as tarefas improdutivas que têm de assumir.

Estas estarão cada vez em piores condições para desempenhar a sua função.

Teóricamente duas soluções se oferecem:

1.ª — O Estado exonera as empresas de transportes públicos de todas as tarefas que não podem desempenhar pelas próprias forças e renuncia a pôr os meios de transporte ao serviço dos seus próprios interesses.

2.ª — O Estado restringe-se à organização de um serviço público de transportes que garanta o desenvolvimento uniforme de todas as partes do país e que ela possa pôr ao serviço dos seus interesses políticos. Nêsse caso tem que criar um terreno sólido em que os meios públicos de transporte possam subsistir em frente da concorrência privada.

Na prática a primeira solução não será aceitável em numerosos países, cujas condições económicas, geográficas e demográficas se desenvolveram a favor de um serviço de transporte económico colectivo. Os interesses indissolúvelmente ligados ao serviço de transporte público são demasiado numerosos e importantes para se poder pensar em abandoná-los. Por reconheceu-se irrealizável qualquer mitigação sensível da legislação.

Concebe-se, em compensação que o desenvolvimento dos países novos se efectue sob o regime do tráfego privado, livre sem intervenção do Estado.

Para os outros países impõe-se o problema de saber como se hão-de salvaguardar os meios de transporte público perante a concorrência do tráfego privado, para o que, ou se limita êste como convenha, ou se dão subvenções do Estado ás empresas encarregadas de assegurar serviços publicos importantes.

Êste segundo sistema é aplicado em numerosos países, em que o Estado deve, em princípio, tomar a seu cargo os déficits dos grandes caminhos de ferro.

À medida, porém, que o tráfego automovel privado se desenvolve, o Tesouro assume encargos, que tomam por fim proporções excessivas, de modo que vem a ser necessário restringir de qualquer modo a concorrência.

Em muitos casos promulgaram-se regulamentos especiais, que submetem o tráfego automovel profissional à concessão obrigatória, tornando-se impossível a concorrência desleal.

Com o correr do tempo isso não basta porque no dia em essas empresas — que podem

continuar a escolher livremente os transportes sem obrigação de fazer os de interesse comum — atingirem a produção máxima, serão precisas novas *empresas*, tornando-se ainda mais intensa a concorrência.

Como as vantagens do automóvel sob o ponto de vista da técnica dos transportes se manifestam principalmente no tráfego a curta distância e que, por outro lado, os transportes a grandes distâncias constituem uma fonte de rendimentos para os caminhos de ferro, procura-se cada vez mais conceder a estes protecção eficaz, ao menos para esses transportes.

Sujeitou-se por isso o tráfego automóvel profissional a um sistema de concessão que lhe imponha *limitação da sua esfera de acção no espaço*.

Outra solução possível experimentada provisoriamente, por exemplo, em França consiste na *divisão regional do tráfego* por meio de partes dentro da regulamentação das concessões.

O tráfego a pequena distância seria reservado em princípio para a estrada e a grande para o carril, mas a supressão do primeiro por carril em zona próxima suscitou dificuldades práticas, porque as populações interessadas não querem aceitar condições de serviço menos satisfatórias que as actuais.

A incorporação orgânica dos transportes automóveis no sistema económico colectivo do tráfego e tarifas de caminhos de ferro sem limitação no espaço, nem criação de monopólio, suscita por vezes graves embaraços por causa da grande dificuldade de exercer fiscalização eficaz sobre numerosas empresas independentes.

Na Alemanha instituiu-se um sistema de concessões para o tráfego a grande distância (ficando o de pequenas distâncias sem regulamentação) que reúne os concessionários numa associação central e os sujeita à aplicação de tarifas análogas às dos caminhos de ferro.

A fiscalização dessas tarifas mostrou-se difícil apesar de uma organização rígida.

A Alemanha e a Itália procuraram a solução do problema em medidas fiscais.

Conjuntamente com o aumento geral das tarifas de caminhos de ferro, lançou-se sobre os transportes automóveis um imposto com a

base de tonelada quilométrica, que abrange todo o tráfego, tanto profissional, como público.

A grande importância atribuída à conservação da missão económica geral dos meios de transportes públicos e sua protecção perante a concorrência privada resulta claramente das seguintes declarações do Governo Suíço na mensagem do Conselho Federal de 24 de Novembro de 1936 acerca do saneamento dos caminhos federais suíços:

«A solução do problema carril-estrada constitui a condição inicial indispensável da reforma durável dos Caminhos de Ferro Federais e enquanto se não fizer nada definitivo a esse respeito, todo o resto ficará provisório e duvidoso.

A regulamentação dos transportes, que se trata de instituir, deverá particularmente garantir aos caminhos de ferro uma parte equitativa do tráfego futuro proporcional ao seu papel geral no quadro da economia nacional e aos capitais adstritos a essa indústria.»

Repercussões na economia dos transportes

O efeito do tráfego automóvel crescente nos Estados que não querem abandonar a execução dos transportes ao arbitrio, em restringir o tráfego automóvel sem proporções suficientes consiste na cobertura dos déficits inevitáveis das empresas de caminhos de ferro pelo Estado com os recursos gerais do Tesouro, depois de esgotadas as possibilidades de nacionalização dos serviços ferroviários, entre os quais figura também, em certas circunstâncias, o emprêgo do automóvel.

Por outro lado a economia dos transportes automóveis sofrerá de futuro, ainda mais que no presente, a influência da política geral de transportes. Poder-se-á realizar uma protecção indirecta dos caminhos de ferro pela aplicação rigorosa dos regulamentos de policia dos transportes por estrada.

Mal se tem recorrido por ora a essa medida. As prescrições acerca de dimensões, velocidades e pesos máximos apenas se preocupam com a razoável conservação das estradas.

Longe de serem excessivas, poderiam essas regras, e sobretudo a fiscalização da sua observância, ser mais severas e mais uniformes e haver mais rigor para segurança do trânsito.

Considerações análogas ocorrem acerca da

tributação dos transportes automóveis, que varia consideravelmente de país para país. A par de contribuições anuais fixas conforme as dimensões e espaço dos veículos, a potência do motor, cobram-se impostos sôbre os combustíveis e os pneumáticos, que se procuram proporcionar ao dispêndio da conservação das estradas, difícil de determinar porque se reparte pelos orçamentos do Estado, das províncias e das comunas.

Nalguns países como a Alemanha, a Itália, Checoslováquia, cobram-se também impostos relacionados com os objectivos da política dos transportes. Para isso a única forma conveniente é a que se baseia nos percursos uteis efectuados (passageiro e toneladas-quilómetros). Esse imposto deve ser considerado a compensação da isenção de encargos dos serviços públicos usufruída pelo tráfego automóvel privado.

Factores determinantes de natureza diversa

A solução do problema carril-estrada é dificultada por outros factores, à frente dos quais figuram as considerações de defesa nacional.

A motorização dos exércitos exige um parque considerável de veículos automóveis, tanto mais que as instalações dos caminhos de ferro estão sujeitas aos ataques aéreos.

Alega-se por isso erradamente que o Estado pode obter sem despesa o número de veículos precisos, favorecendo êsses transportes. Esque-

cem-se os efeitos da concorrência, assim excitada, com os caminhos de ferro. Se estes não podem desempenhar com os meios próprios as funções públicas que lhes incumbem, tem o Estado que lhes conceder subvenções.

Além disso não se deve esquecer que eles são, ainda hoje, elemento importante da defesa nacional, que por motivos de ordem militar importa conservar.

Se o Estado tem de assumir o encargo dos *déficits* dos caminhos de ferro originados pela camionagem prevista para ocorrer à defesa nacional, há motivo para examinar se não convém confiar áquela parte do serviço da via férrea.

Outros factores há que mencionar.

Há quem julgue que o automóvel pode ser instrumento de defesa das exigências excessivas das organizações sindicais ferroviárias.

Lembram ainda outros a conveniência de empresas independentes.

Finalmente lembra-se que o incremento da construção de estradas combate o desemprego, mas igual serviço pode prestar a de caminhos de ferro.

Necessidade de bases estatísticas

Para a resolução dos problemas relativos aos transportes faltam por quasi tôda a parte dados estatísticos minuciosos. Convém coligir todos os elementos precisos para cabal ilucidação do assunto.



O SENTIDO DA RAÇA

Por ALFREDO BROCHADO

AINDA agora, neste dia triste e cinzento de Novembro, quando o vento do Outono faz tremer as árvores da minha rua, relendo a «História Trágico-Marítima», onde aparece, lutando e sofrendo, um meu antepassado, Francisco Brochado, na catástrofe da nau «Santiago», eu sinto quanto esta raça deu em sentido humano e vivo para a causa das Descobertas.

Ninguém mais do que nós esculpiu em alto relêvo a epopeia do mar.

Se os Luzíadas nos falam das nossas conquistas e descobrimentos, numa linguagem académica e sublime, clássica, a verdade é que nas narrativas simples que constituem as páginas da «História Trágico-Marítima», surge e clama, flue e reflue, com um sentido talvez mais humano, o drama dos nossos antepassados, no vai-vem constante do Oceano.

As lutas com as ondas e com as inclemências do tempo, estão todas ali, e, como as ondas cheias de soluços, em cada palavra transparece o nosso esforço para vencermos todas as dificuldades que nos surgiam no caminho.

Perdidos, açoitados pelo vento, sofrendo fomes e sêdes sem nome, nos areais sem fim da África, perseguidos por corsários, vendo submergir-se as naus com as riquezas trazidas das Índias ou as esperanças que para lá leváramos, os portugueses deixaram assim um rasto de energia, pelo mundo fora, que jâmais se apagará.

«Em viagens do esquife, até à noitinha, foi tôda a gente desembarcando em terra, cada um com armas que pudera haver; e metidos no mato, em tôrno de um pau, que hasteava a bandeira das relíquias, juntos num corpo, se agasalharam os naufragos por aquela noite. Mas choraram a morte de algum consanguíneo, ou de algum amigo, esperando a sua; outros êstropeados, iam-se queixando das suas dôres,— e todas da miséria em que se viam postos, prevendo uma multidão de males futuros, piores ainda do que os já sofridos.»

O valor despendido depois na nossa colonização pròpriamente dita, não é maior do que êste, revelado na travessia dos mares longínquos, nas condições precárias, em que tantas vezes o fizemos.

A colonização portuguesa está, dêste modo, ligada indestrutivelmente à sua história aventureira e épica, e se no povoamento e engrandecimento de terras inóspitas, temos interessado as nossas riquezas e haveres, por essa obra de maravilha que é a expansão portuguesa através do mundo, temos também vertido muito sangue e, pelos séculos fóra, gasto muitas energias.

Não fomos um povo colonizador por cálculo, nem por interêsse, como tantos outros, mas sim por um sentimento profundo da raça e um desígnio fatal da nossa história.

As nossas colónias são por isso carne da nossa carne, prolongamentos distantes da nossa pátria, eloqüentemente falando da sua grandeza, do seu sacrifício e do seu valor.

Nelas sôa e ressoa a voz dos nossos maírces, para comandar, para arrotear terras bravias e incultas, para civilizar, para chamar a uma vida melhor os homens que lá viviam.

Mortos e vivos, confundem as suas vozes nas colónias portuguesas, num caso sem fim, que em síntese diz Portugal.

Ninguém, neste ponto, ousa disputarmos o lugar de proeminência a que temos direito.

Somos como Nação e Estado independente e unificado um dos mais antigos do mundo, e, como povo colonizador, andamos na vanguarda de todos.

Ao lermos agora a «História Trágico-Marítima», pensamos que se há lágrimas e sofrimentos que nos sufocam ainda a tamanha distância, uma coisa também é certa e se desprende daquelas páginas, com um sentido que nunca é de mais pôr em evidência: é o nome imortal desta raça que assim soube sofrer para dilatar e prolongar no mundo a herança que já de séculos anteriores tinha recebido.

É por isso que a nós todos como nação cumpre estar à altura do nome de Portugal.

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal

Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras Regionaes

Em virtude do seu grande desenvolvimento êste organismo mudou a sua séde sindical para a Praça dos Restauradôres, 78, 3.º em Lisbôa.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

OS PEDITÓRIOS

TEMOS por cima da nossa mesa de trabalho cartas, circulares, cartões e tôda a qualidade de papeis pedindo cada um a sua coisa: roupas, gêneros, dinheiro, etc..

Retrogadar não está certo.

Noutros tempos, bem me recordo, por dá cá aquella palha, se faziam peditórios a bem dos sagrados princípios da solidariedade humana.

Vejo o dr. Sidónio Pais, antigo Chefe do Estado, que terminou com êsse espectáculo que infastava o nosso público, e especialmente o comércio.

Voltou de novo a febre dos peditórios nas ruas de Lisboa: Florinhas da Rua, Cruz Vermelha Portuguesa, Combatentes da Guerra, etc.. A Ditadura pôs termo a tudo isso, incluindo as Semanas disto e daquilo.

Voltamos de novo à pedinchice.

Temos agora mais peditórios: «Semana da Tuberculose», «Cancerosos Pobres, Cruz Vermelha Portuguesa, «Pobres de Inverno», Combatentes da Guerra, etc..

Nós concordamos plenamente que se façam quetes, a-fim-de-minorar a miséria que ainda se estadeia por este País fora: miséria moral e física. Mas daí a fazer-se, durante um ano, quarenta e duas semanas de peditório, achamos forte.

E isto não fica só nos peditórios pelas ruas da capital. Chegam quasi a meter-nos facas ao peito quando não damos resposta a certas circulares que recebemos pedindo donativos, que, a nosso vêr, não têm justificação.

Senhores dirigentes do País, não terão V. Ex.^{as} maneira de pôr um ponto final à pedinchice Nacional?

EXCESSO DE RECEITAS

SEGUNDO um suplemento do Diário do Governo, o movimento em dinheiro nos cofres públicos e no Banco de Portugal e suas agências, como Caixa Geral do Tesouro, no período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Setembro, foi o seguinte:

Entrada — em 1 de Janeiro, saldo do ano anterior: nas tesourarias e outros cofres, 43:441.668\$00; na sede do Banco de Portugal e suas agências, 235:488.444\$78; em 30 de Setembro: receitas orçamentais arrecadadas, 1.849:494.394\$78; transferência de fundos, escudos 625:368.543\$60.

Saída — em 30 de Setembro, fundos saídos: para despesas públicas orçamentais, 1.463:075.150\$62; operações de tesourarias, 3.042:177.609\$43; transferência de fundos, 634:873.388\$38; saldo que passa ao mês seguinte: nas tesourarias e outros cofres, 75:964.427\$66; na sede do Banco de Portugal e suas agências, 317:105.748\$28.

Excesso das receitas sobre as despesas orçamentais, 381:419.244\$16.

Conclui-se portanto que o Excesso das receitas sobre as despesas orçamentais é de, 381:419.244\$16.

UM REI FERROVIÁRIO

A propósito do Rei da Bulgária ter um prazer enorme em conduzir locomotivas, os jornais bulgaros aproveitaram o facto para trabalhar na publicidade de determinada locomotiva, que só a eles interessa e que aparece com uma marcha soberba de 140 quilómetros à hora, no trajecto de Londres a Bletched, guiada pelo Rei da Bulgária, quando da sua visita a Inglaterra

Aproveita certa imprensa, somente porque se trata de um Rei, para acrescentar à sua notícia que «se o Rei guiar tão bém a náu do Estado como guia as locomotivas, deve considerar-se o seu povo muito feliz».

Muito bonito !...

AOS COMBATENTES

ESTÁ em organização uma colectividade com o título «Associação dos Jornalistas, Escritores e Artistas Combatentes Portugueses» destinada a congregar todos os elementos que na literatura ou nas artes perpetuaram o nome português, e que, a nda hoje, por um entendimento recíproco, podem pugnar pela melhoria da situação dos seus antigos camaradas de armas e no estranheiro propagandear e nosso esforço na conflagração. Convidam-se todos os jornalistas, escritores e artistas combatentes a mandarem a sua adesão para o jornal «Vítimas da Guerra, Rua do Bemfornoso, n.º 155, 1.º D.

MORTE DO HIPOPÓTAMO

O sr. Governador da Guiné tinha oferecido ao Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal um hipopótamo para deliciar os visitantes que dia a dia visitam o primeiro Jardim Zoológico da Europa, que é o de Lisboa.

Quando no pórtico de Bolama procediam ao embarque do mamífero, fizeram-no com tanta imprevidência que o animal caiu ao mar e afogou-se.

ANTIGOS NAVIOS DE GUERRA

EM segundo leilão foram, à praça, no Arsenal da Marinha, o antigo «Yacht Real Amélia», e depois aviso «Cinco de Outubro» e a canhoneira «Damão», cujo primeiro leilão fôra anulado pelo sr. Ministro da Marinha, que não se conformou com o lanço máximo então oferecido e que foi de 225 contos.

Os dois navios foram adjudicados à firma portuguesa A. de Andrade & C.^a, pela importância de 599 contos, verba que está de harmonia com o valor actual dos navios, pelo que é natural que a adjudicação seja considerada definitiva.

QUANTAS LOCOMOTIVAS HÁ NO MUNDO?

O número de locomotivas existentes em todo o mundo não atinge a duzentas mil. Em primeiro lugar, na Europa, estão a Alemanha, a França e a Inglaterra, com cerca de vinte mil, depois a Itália e a Polónia, e em escala decrescente a Austria, a Suécia e a Hungria. Dos demais países, ocupam a dianteira os Estados Unidos, com 50.000 máquinas, as Índias Inglesas, com 9.300, o Japão e o Canadá, com 5.000, e a Austrália, com 4.000. No Brasil, há em tráfego 3.479 locomotivas, 3.237 carros de passageiros e 49.385 vagões de carga.

SOCIEDADE PORTUGUESA DE QUÍMICA

E FÍSICA

O Nucleo de Lisboa desta Sociedade acaba de realizar uma sessão, tendo presidido o sr. General Aquiles Machado e secretariado o sr. engenheiro Coelho Gonçalves.

O sr. engenheiro dr. Amorim Ferreira, fez criteriosas considerações acerca de dois grandes físicos, cuja morte recente tanto prejudicou o desenvolvimento da ciência: Rutherford e Marconi.

Salientou a intervenção de Marconi no progresso das comunicações radiotelegráficas, notabilizando-se Rutherford em especial nos domínios da radioactividade.

Referindo-se às transmutações dos elementos que tanto interesse mereceram a este último investigador, afirmou que, de facto, o físico Rutherford simbolizou perfeitamente o alquimista do século XX.

O sr. D. António Pereira Forjaz propôs que a actividade científica dos dois físicos referidos e também de Galvani e Descartes, cujos centenários foram recentemente comemorados no estrangeiro, fôsse convenientemente celebrada numa próxima sessão da Sociedade.

Por motivo de doença, não pôde realizar-se a anunciada comunicação do sr. Prof. Charles Lepierre sobre o chumbo e as conservas de peixe.

A Sociedade aprovou um voto de pesar pelo falecimento do professor de Química da Faculdade de Ciências de Coimbra, Dr. Egas Pinto Basto.

INSTANTANEOS

DE

V I A G E M

Por LUIZ FORJAZ TRIGUEIROS

III

OS TEATROS DE PARIS

A quando da nossa passagem pela Cidade-luz funcionavam, apesar de a *saïson* ainda não ter começado, quasi todos os teatros, numa oportuna afirmação de vitalidade artística da pátria de Lamartine. Tivemos ocasião de frequentar o maior número possível dessas salas onde o velho espírito gaulês se revela na plena posse das suas qualidades essenciais «malgré» um certo número de factores de desagregação que ninguém ignora. E foi-nos grato verificar que, apesar de tudo, até sob esse aspecto, a França mantém a mesma supremacia de sempre. De facto o teatro francês tem características próprias, muito suas, que ninguém pode negar. E êle próprio, apesar de ser especificamente de Paris, e na grande cidade gerado e criado, é diferente do teatro parisiense, já por si com bastantes qualidades e manifestações especiais. De tal modo, de resto, o teatro francês se distingue do teatro parisiense que cada um, *de per si*, constitue — digamos assim — um Teatro dentro do Teatro e cada um vive eternamente pelas suas inconfundíveis virtudes e méritos.

* * *

Assim, e para citar apenas dois ou três dos grandes êxitos desta hora parisiense, devemos arquivar nestas colunas e entre outras as peças que, de facto, nos impressionaram mais vivamente durante a nossa passagem por Paris. E o primeiro lugar é sem dúvida legitimamente alcançado por essa admirável opereta «Les trois Valses», que há dez meses se representa todas as noites no *Théâtre Bouffes Parisiennes*. É sua principal figura a célebre vedeta Yvonne Printemps, que, apesar de não ter já positivamente vinte anos ainda entusiasma pelo brilho do seu talento e frescura da sua bela mocidade. Tôda a opereta, cujo longo desenrolar só perderia em ser desenvolvido aqui, é uma *trouvaïlle* esplêndida em que três gerações sucessivas reclamam para si o direito à vida e ao amor...

Tôda a opereta, de resto, é um hino admirável de vivacidade, à leveza de espírito e ao eterno sabor

das coisas gaulizas. E porisso, todas as noites, desde Março do ano passado, o público desfila pelas *Bouffes Parisiennes* numa homenagem sincera ao país que tanta maravilha tem gerado...

* * *

Forte, como todas as obras do grande dramaturgo, Bernstein estreiou, há pouco, também, o seu novo trabalho «Le Cap des Tempêtes» Assistimos, por acaso, a essa estreia e podemos escrever que tomaram muitos dos nossos dramaturgos ou mesmo todos êles, terem um acolhimento entusiástico, como o que caracterizou a estreia desta peça. E, no entanto, no dia seguinte, os jornais falavam do acolhimento *frio* e referiam-se em palavras de dúvida e de desanimo à carreira do *Cap des Tempêtes*...

É assim, em França...

* * *

No *Theatre des Nouveautés*, exhibe-se já há bastante tempo uma revista adorável de graça, leveza e comicidade: *Voilà le travail*. É um rosário de crítica política e social em que desfilam num interminável cortejo de ridículas e grotescas atitudes os *grandes* do comunismo francês. Jouhaux, Therez, Blum e outros surgem nesta peça caricaturados a primor. E apesar desta pequena *Boite* ser a preferida dos habitantes dum bairro populoso e não de luxo, vimos a sala em peso aplaudir as suas finíssimas *blagues*... anti-comunistas. Preguntámos mesmo a um companheiro nosso que não escondera as suas opiniões esquerdistas:

— Mas V. aplaude isto sinceramente?

— De-certo, respondeu-me. E com um sorriso acrescentou:

— É que «chez-nous», o espírito não tem nada que ver com a política.

Aprendemos mais nesse momento do que até aí havíamos aprendido.

* * *

Aplaudimos, também, na velha *Ópera*, agora rejuvenescida e alindada, seus *foyers* decorados de novo, os bailados estranhos e dum admirável ritmo novo, dêsse criador de beleza que se chama Serge Lifar. Mas o inventor da ópera coreográfica, feiticeira da arte, merece bem um mais largo estudo. É o que faremos no próximo número.



DR. AUGUSTO DE ESAGUY

Depois de ter sido operado com a maior felicidade pelo ilustre cirurgião professor dr. Francisco Gentil, saiu já da Casa de Saúde das Amoreiras o nosso querido companheiro de trabalho dr. Augusto de Esaguy.

Fazemos votos sinceros pelo pronto restabelecimento dêste nosso amigo.

O Município do Barreiro

e o seu

grande plano de trabalhos

A notavel acção do sr. dr. Augusto Lima Albuquerque

A importante vila do Barreiro tem progredido extraordinariamente nestes últimos anos. E graças à acção da nova Comissão Administrativa da Câmara Municipal novos progressos deve registar dentro de breves meses.

O sr. dr. Augusto Lima de Albuquerque, illustre presidente do Município do Barreiro, é um rapaz na fôrça da vida, de character enérgico e vontade forte, que gosta de pôr em prática, após a necessária reflexão, as suas ideas. A vila deve-lhe já a extinção da mendicidade nas ruas — com uma obra de assistência modelar, que merecia ser imitada em todos os centros populosos do país. Depois de longo e atento exame aos males que assoberbavam o município, e de, por um princípio económico, ter concluído as obras que antes da sua gerência já tinham sido iniciadas, elaborou as bases do orçamento ordinário para 1938 e o programa de trabalhos da Câmara para o mesmo ano. É um trabalho que honra o seu autor e os seus colaboradores.

O plano de trabalhos é dividido em 5 anos. Compreende a rede de esgotos total da vila, avaliada em 2 mil contos, o problema das águas potaveis, a pavimentação a asfalto das principais ruas da vila, a construção dum novo matadouro, reparação de escolas e construção de novos edificios escolares, desenvolvimento de auxilio à Misericórdia e protecção à criança, conclusão do Parque Municipal, abertura de novas sentinas, conclusão do Aterro da Praia e reparação dos Paços do Concelho, e, finalmente, a construção dum Bairro Operário moderno, uma das aspirações máximas da Câmara, que assim realiza uma alta função social.

O Bairro Operário iniciará as suas obras no próximo mês de Fevereiro, e o seu custo total importa em seis mil contos. Compreende quinhentas casas de habitação, uma escola, um cinema, um

balneário, uma piscina e um campo de jogos. As habitações dividem-se em três tipos:

- 300 casas tipo A, com dois quartos, cosinha e casa de banho cada uma, que serão arrendadas entre 40 e 50 escudos mensais;
- 100 casas tipo B, com três quartos, cosinha e casa de banho, pela renda de 70 a 80 escudos mensais;
- 100 casas tipo C, com quatro quartos, cosinha e casa de banho, pela renda de 100 escudos.

A renda include seguro de vida, seguro de desemprego e amortização do capital, pois as casas serão entregues no fim de determinados anos aos seus locatários, que passarão portanto a ser proprietários delas.

A propósito, vamos transcrever alguns periodos das considerações do illustre presidente do Município do Barreiro, feitas à volta do plano que foi proposto à Comissão Administrativa:

«A vila do Barreiro, essencialmente habitada por operários, necessita que seja atacado de frente e rapidamente o problema da habitação do operário, porque o exemplo e quadro pouco edificante das barracas de madeira, aonde a imundície e a promiscuidade assentou arraiais, tem que acabar para prestígio de quem governa, e porque o problema assume um gravíssimo aspecto político-social.

As condições de higiene e conforto conjuntamente com os seguros de desemprego, velhice e outros, assegurariam uma velhice socegada a quem trabalhou uma vida inteira, ao mesmo tempo que reduzindo o preço das rendas de casa ao preço compatível com as fracas posses do operariado, poderíamos entregá-los, passados tempos, em plena propriedade, aos seus futuros habitantes. Não necessitamos de encarecer ou demonstrar a necessidade desta obra, porque ela por si só se justifica.»

O plano proposto pelo sr. dr. Augusto Lima de Albuquerque ao Conselho Municipal, foi aprovado em 28 de Setembro de 1937. E o Bairro Operário vai iniciar, como já dissemos, as suas obras em Fevereiro próximo.

Com êsse bairro a vila do Barreiro resolve um grande problema político-social, realiza um notável progresso de embelezamento e dá um nobre exemplo de bom e saudável nacionalismo.

E com êsse bairro o sr. Augusto Lima de Albuquerque, que liga o seu nome a uma das mais populosas e ricas vilas de Portugal.

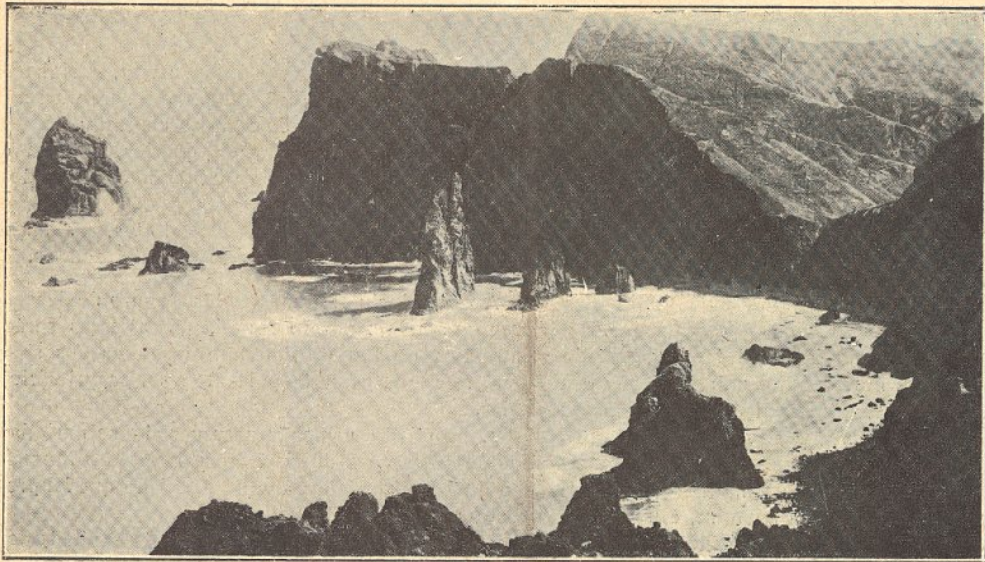
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

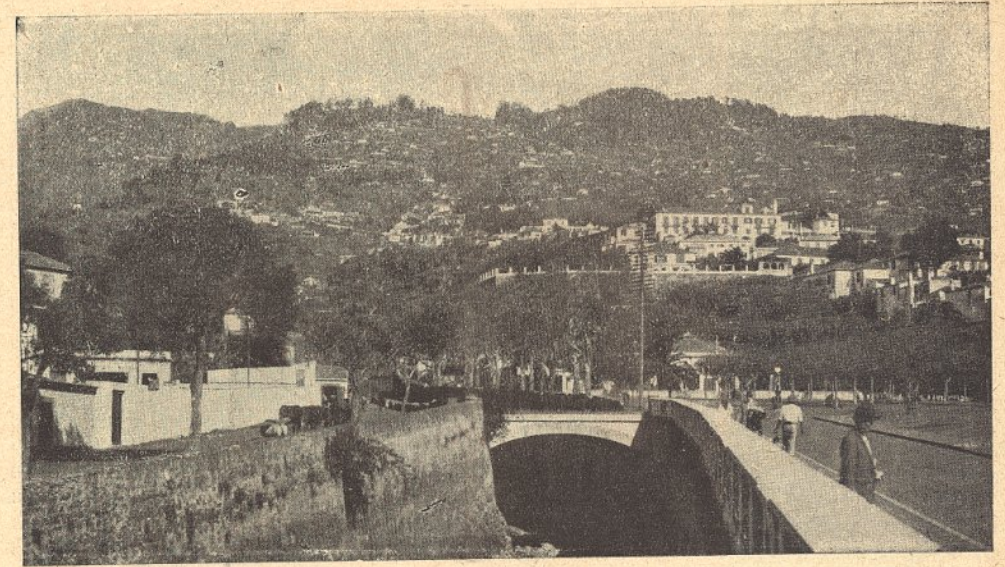
Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



ILHA DA MADEIRA—Aspecto da Costa

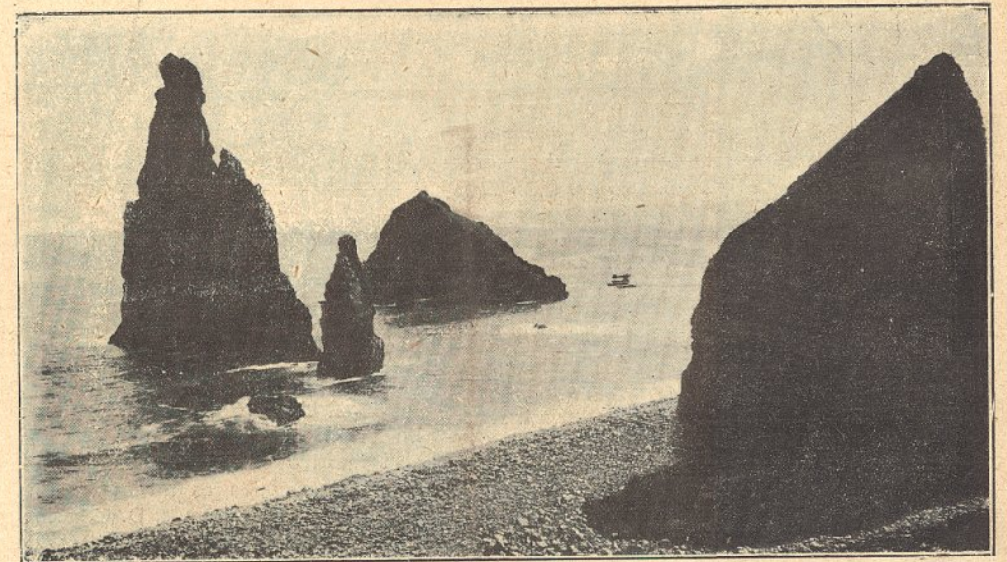


ILHA DA MADEIRA—Aspecto da Ribeira de João Gomes

PORTUGAL TURÍSTICO



ILHA DA MADEIRA—Vista parcial da Vila de S. Cruz



ILHA DA MADEIRA—Os rochedos da entrada da Ilha

O PROBLEMA DO FERRO E DO CARVÃO

O Ferro e os transportes no Brasil

Realizou-se, ha pouco, uma sessão extraordinária do Conselho Director do Club de Engenharia, para assistir à conferência que sôbre o problema siderurgico brasileiro fez o engenheiro Henrique de Novais, membro do mesmo Conselho.

Achavam-se presentes os srs. Almirante Amphiloquio Reis, representante do Estado Maior da Armada; Comandante Amorim do Valle, representante do Club Naval; Comandante Torrezo, Coronel Mendonça Lima, Director da E. F. Central do Brasil; Major Juarez Tavora, engenheiros Florentino Avidos, ex-Presidente do Estado do Espirito Santo; Senador Jeronymo Monteiro; Deputado Ubaldo Ramallete, Atilio Vivacqua, Dr. Candido Trancoso, superintendente da Companhia Victoria a Minas, e outras pessoas gradas.

O engenheiro Henrique de Novais fez longa e documentada exposição sôbre a situação financeira e económica do Estado do Espirito Santo, acentuando o beneficio que a solução do problema trará ao seu Estado natal e ao país.

Terminou a conferência apresentando ao julgamento do Conselho Director as seguintes conclusões, que ficaram sôbre a mesa para receberem as emendas que forem desejadas: É urgente e oportuna a solução de transporte de minérios de ferro pelo vale do Rio Doce, nos moldes estudados pela Itabira Iron Ore Co., e de acordo com seus estudos aprovados pelo decreto n.º 19.299, de 8 de Agosto de 1930; Sem embargo ou prejuizo desta solução radical, devem ser estudados os meios de aproveitar a alta momentanea do minério — tanto quanto possível em operações de curto prazo, a troco de frete —

para renovar e completar o material de tracção e rodante da E. F. Central do Brasil; É de toda conveniencia seja estudada a ligação de Itabirito a Santa Barbara, a qual, com o alargamento da bitola de Lafayette a Itabirito e de Santa Barbara a António Dias, formará o verdadeiro circuito minério, de mar a mar, ligado Santa Cruz ao Rio de Janeiro, e assim permitindo o tráfego mutuo amplo e o intercambio do material rodante e de tracção à futura linha da Itabira e todo o sistema ferroviário nacional de bitola larga, por intermedio da E. F. Central do Brasil.

O conferencista foi vivamente aplaudido pelo selecto auditório que o ouvia.

Ao encerrar a sessão o presidente, professor dr. João Filipe Pereira, declarou continuar aberta a inscrição para o debate de tão magno problema nacional.

A nacionalização das minas de carvão inglesas

O governo inglês publicou detalhes a respeito da lei submetida ao Parlamento sôbre a nacionalização da indústria das minas de carvão na Inglaterra. Segundo a referida lei, o governo comprará por cerca de 4 milhões e 650 mil contos lôdas as minas de carvão do país que passarão à propriedade nacional.

Pelo novo projecto será completamente reorganizado o aparelhamento que dirige a indústria das minas, devendo ser creada um comissão Central de Contrôlê. Pelo esquema da aquisição das minas pelo governo, em 1 de Julho de 1942 as jazidas dos 4.300 proprietários que existem actualmente na Grã-Bretanha terão passado ao Estado.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Em 20 de Dezembro próximo futuro e dias seguintes, ás onze horas, na estação desta Companhia, em Lisboa, V Cais dos Soldados, e em virtude do aviso ao público A N.º 114.º da tarifa geral e do artigo 8.º da tarifa de despesas accessórias, proceder-se-á à venda em hasta pública de todas as remessas incursas nos respectivos prazos, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se portanto os respectivos consignatários de que poderão ainda retirá-los, pagando o seu débito à Companhia, pelo que terão de dirigir-se ao Serviço de Movimento, Repartição de Reclamações e Leilões, na estação do Cais dos Soldados, todos os dias úteis, até 18 de Dezembro, das dez as dezasete horas.

O leilão realiza-se no armazém situado ao fim do molhe n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolónia, defronte do gradeamento.

Ateneu Comercial do Pôrto

68.º aniversário da sua biblioteca

Na noite de 12 de Dezembro o Ateneu Comercial do Pôrto comemorou, com grande solenidade, o 68.º aniversário da sua biblioteca. O sr. dr. Hernani Cidade, ilustre catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, inaugurou o brilhante sarau com uma bela conferência subordinada ao sugestivo tema «A Literatura e a sua função social». Em seguida as distintas senhoras D. Maria Amélia Cardia de Lemos, D. Cesarina Lima, D. Bela Ferreira, e os senhores Acácio de Faria e José Neves, realizaram, em duas partes, um magnífico concerto de canto e música.

Marechal Gomes da Costa **I M P R E N S A**

Decorre amanhã, 17 do corrente, mais um aniversário sobre a morte do Marechal Gomes da Costa, caracter forte, a quem a Pátria



MARECHAL GOMES DA COSTA

deve assinalados serviços e que foi o chefe prestigioso do movimento de 28 de Maio.

A União Nacional manda celebrar nesse dia uma missa de sufrágio, às 11 horas, na igreja de S. Domingos.

A essa cerimónia devem assistir além dos filiados de todos os organismos nacionalistas, a oficialidade do Exército e da Armada.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«O PERIGO DOS RATOS»

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social, de que são dedicados directores os srs. drs. António Emilio de Magalhães e Candido Henrique Gil da Costa, acaba de publicar, em obediência ao seu programa, mais um opusculo educativo de hygiene e sanidade, intitulado «O Perigo dos Ratos», devido à pena do illustre professor, sr. Doutor Bettencourt Ferreira, da Universidade do Pôrto.

Este opusculo, de que se fez uma larga tiragem, será enviado a qualquer particular que o pretenda pela quantia de um escudo, sendo o custo por milheiro de esc. 300\$00, sem mais despesas, para as instituições que desejem distribui-lo pelos seus filiados.

Escusado será acentuar as vantagens da leitura deste util opusculo e da sua necessária expansão.

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social, tem a sua sede no Pôrto, Rua de Santa Catarina, 108, para onde devem ser dirigidos todos os pedidos.

«NOVIDADES»

Passou ante-ontem o 14.º aniversário do nosso colega «Novidades», que distribuiu um bodo a trezentos pobres.

Felicitamos o brilhante colega.

A C M P — revista do Auto-Club Médico Português

Encontra-se já à venda e em distribuição o n.º 2 desta interessante revista que além de vários artigos e gravuras insere a colaboração illustre dos professores Dr. Egas Moniz, que nos dá impressões de Itália, e Dr. Loignel -- Lavastine, que publica, em francês, a comunicação apresentada ao Congresso Internacional dos Auto-Club Médicos, realizado em Paris, em Julho deste ano.

Do artigo — «Questões de trânsito — Prioridade de passagem», recortamos e arquivamos as seguintes linhas:

«A prioridade de passagem, como regime de excepção às regras gerais da circulação, tem de ser usada com prudência e critério e «reclamada com consciência». Assim não raro acontece que por motivo de passagem de um cortejo ou da organização de uma manifestação se cerram artérias principais à circulação, forçando os circulantes a desvios incómodos e demorados.

Porque motivo não poderiam as autoridades, a quem esse serviço de ordem está confiado, permitir, em determinado momento, a passagem do automóvel de um médico, como permitiria o de um bombeiro ou da própria polícia, ordenando o corte rápido e nada perturbador dos espectadores ou interrompendo em determinado ponto, por alguns segundos, um desfile quantas vezes sem ordem nem beleza, a-fim-de dar passagem ao veículo que ostenta o distintivo de «serviço clínico urgente?».

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Instalação e exploração de bibliotecas nas estações

Esta Companhia aceita proposta para a instalação e exploração de bibliotecas nas estações, devendo as mesmas propostas ser enviadas ao Serviço do Movimento e Tráfego até ao dia 31 de Dezembro do corrente ano.

Figueira da Foz, 8 de Dezembro de 1937.

O Engenheiro Director da Exploração

Fernando d'Arruda

LINHAS ESTRANGEIRAS

BRASIL O Poder Executivo foi autorizado a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de 100:000\$000, para atender às despesas do reconhecimento da região por onde se projecta construir o prolongamento da linha-férrea da Estrada São Paulo Paraná até Guayra, na direcção de Assumpção, no Paraguay, e do ramal do Caminho de Ferro Noroeste do Brasil, partindo de Campo Grande para Ponta Porã, em direcção a Horquete, próximo ao pôrto fluvial de Concepcion, no Rio Paraguay.

— O Tribunal de Contas ordenou o registo da importância de 1.220:000\$000 ao coronel Deniz Desiderato Horta Barbosa, comandante do 1.º batalhão ferroviário, para atender às despesas feitas com o pessoal e material empregados no prosseguimento da construção das estradas de ferro Jaguary-São Tiago, São Borja-São Luiz e ramal de D. Pedro a Santa Ana do Livramento.

— O Ministro da Viação aprovou o programa abaixo descrito dos melhoramentos a executar no quadriênio 1938-1941, à conta do producto da arrecadação da taxa adicional de 10 % sobre as tarifas em vigor nas linhas férreas desta Estrada:

I — aquisição de duas locomotivas articuladas	1.600:000\$000
II — aquisição de quarenta a sessenta vagões fechados.	1.400:000\$000
III — fornecimento e aparelhamento das oficinas de reparação	1.000:000\$000
IV — construção do edificio da estação «Ana de Matos» e do depósito de Desembargador Drumond, com a instalação de uma balança de trinta toneladas em cada um	200:000\$000
Total.	4.200:000\$000

ITÁLIA Os trabalhos do primeiro trôço da linha de caminho de ferro metropolitano de Roma foram recentemente iniciados e custarão cêrca de 200 milhões de liras e empregarão 5 000 operários durante 4 anos.

A linha que medirá 5.300 m. de comprimento

ATENEU FERRO-VIÁRIO

Foram eleitos os novos corpos gerentes dêste Ateneu pela forma seguinte:

Mesa de Assembléa Geral — Presidente, Felix Fernandes Perneco; Vice Presidente, Joaquim Simplicio Júnior; 1.º Secretário, Amadeu Cândido Diniz de Barros; 2.º Secretário, José Maria Pereira Gomes.

Comissão Consultiva e de Recursos — Silvano Augusto Costa, Maximiano Varga Lutero Seixas, José Inácio da Costa e Sá.

Direcção — Presidente, Mário José de Sousa Diniz; Vice Presidente José Julio Ferreira; 1.º Secretário, Jacinto Fernandes de Almeida; 2.º Secretário, Duarte Avelino da Silva Matos; Tesoureiro, Raul Mário de S. Magalhães; 1.º Vogal, Luiz Ferreira Neves; 2.º Vogal, Julio Cesar Amaro.

Conselho Fiscal — Bernardino Luiz Coelho; Domingos Tomaz Piteira; Feliciano Pereira Barral.

Delegado da Sociedade de Educação e Recreio — António Gonçalves Ribeiro.



O tempo passa . . .

. . . mas os saltos GALO ficam!
prefira pois os saltos GALO

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

e que vai da estação dos Términos ao Lido, onde ligará com o caminho de ferro eléctrico existente, passará sob a Via Nazionale, a Piazza Venezia, a Via del Mare e os Mercados Gerais. As galerias serão à profundidade de 7 a 15 metros.

Os combóios que circularão de 2 em 2 minutos terão a capacidade para 1.000 passageiros e serão do tipo aerodinâmico.

MEXICO O presidente Cardenas, continuando o seu programa de nacionalização, assinou um decreto, criando o Departamento dos Caminhos de Ferro, que entrou em vigor no dia 10 do corrente. O decreto afecta os portadores estrangeiros de acções dos caminhos de ferro mexicanos. Aquelas acções serão pagas e liquidadas, imediatamente, segundo o valor de expropriação e indemnização que lhes fôr atribuído pelo governo mexicano.

TEATROS E CINEMAS

COLISEU DOS RECREIOS

—Nova Companhia de Circo

Embora sejam extraordinariamente honorosos os encargos que a organização de uma boa Companhia de Circo acarreta, a empresa do Coliseu dos Recreios para bem servir o público não se detém em evitar dificuldades de ordem financeira e com um tacto de superior direcção vai sempre contratando elementos dos melhores que se exibiram nos principais circos estrangeiros.

Assim, ao iniciar os espectáculos da sua 3.^a Companhia deste ano, o empresário Covões apresentou ao público de Lisboa o que há de mais selecto no género.

Os seus números, todos recebidos com fartos e justos aplausos conquistaram o agrado do público.

De entre eles seria difícil destacar qual os melhores, pois todos se nos apresentam com maravilhosa arte, arrojado, beleza e imprevisto.

Se os «Cinco Alizés», exímios voadores e perchistas emocionam os espectadores com os seus arriscados trabalhos de bem combinados efeitos, outro tanto sucede aos «Três Ervings» que trabalham em corda à altura da galeria e sem rede, o que constitue uma autêntica novidade de circo.

No capítulo das grandes atracções desta companhia é dever incluir ainda «Kaïs & Partner», o homem a que se atribue a felicidade de conseguir desafiar a força potente e fulminante da electricidade, sem que lhe faça sofrer o menor dano o poder da sua resistência.

Anástasini, que apresenta cavalos arabes em liberdade; Tom Sidney & Miss Vitoria, numa interessante fantasia «cow-boy»; os «5 Readyng», ciclistas sério-cômicos; os irmãos Albertini, perchistas e saltadores; e a «troupe» arabe «Molay Bel Hadg's», são outros tantos numeros de agrado certo.

«Donios» apresenta uma graciosa matilha de cães amestrados, que vai ser o enlevo das crianças... e até dos adultos.

Há duas parelhas de palhaços, uma estreante—a dos «4 French»—que fez sensação, e outra de créditos já firmados—a dos «Irmãos Diaz»—que sempre se têm mostrado dignos de apreço.

Direcção acertada do simpático François França e intermédios cômicos em que Luciano à cabeça

dos seus companheiros entretêm com algumas engraçadas pantomimas os interregnos da exhibição artística da Grande Companhia de Circo, agora estreada:

TIO XANDA

PELOS TEATROS

Maria Matos—uma actriz que nunca deixa de ser uma grande artista, escreveu mais uma comédia—«Escola de mulheres», em cena no Avenida, com notável êxito. Se a peça tem alguns defeitos de técnica, certas ingenuidades, tem, todavia, excepcionais qualidades. A grande actriz tem garra como



BEATRIZ COSTA, que hoje parte do Brasil, com destino a Lisboa

escritora de teatro. No desempenho, além dela, sobressaem, em papeis equilibrados, cheios de interesse, Maria Helena, Maria Salomé, Laura Fernandes, Luís Filipe, Assis Pacheco, Prata e António Palma.

Para a semana a companhia renova o seu cartaz com a hilariante comédia «A nova rica».

—Ilda Stichini, uma das mais lindas vozes do nosso teatro, temperamento extraordinário de artista, tenciona partir, no dia 8 de Janeiro, para os Açores, e, no regresso, dará também no Funchal uma série de espectáculos.

—Palmira Bastos, artista a que Portugal deve grandes, inolvidáveis noites de arte, vai interpretar novamente a figura de Maria Antonieta, em que, há anos, teve um extraordinário êxito.

—Em seguida a «Férias da Páscoa», em que Maria Lalande se afirmou, mais uma vez, um dos maiores valores da nova geração, o Teatro Nacional dará, na terça-feira, 21, em récita extraordinária, um novo original da grande poetisa Virginia Vitorino—«Camaradas».

No domingo, 19, às 16 horas, o Teatro Nacional

inaugura as suas tardes infantis, com a fantasia do dr. Carlos Amaro: «S. João subiu ao trôno», que é uma maravilha no seu género.

— É possível que Alves da Cunha — o nosso maior actor, reapareça brevemente em Lisboa, num dos nossos melhores teatros. Este artista foi há pouco tempo homenageado no Pôrto, duma maneira muito carinhosa.

— Ilda Stfchini realiza na próxima quinta-feira um grande recital, com duas peças e um acto de poesias, no Teatro da Trindade.

— O «Variedades» vai reabrir com a revista «Olaré, quem brinca!» com alguns dos melhores elementos do teatro ligeiro.

— No «Maria Vitória» vai ser reposta, com quadros novos, a célebre revista «Água Pé».

— Adelina Fernandes, a maior cantora de fados, vai reaparecer no Apolo, numa opereta, ao lado de Octavio de Matos.

— Sales Ribeiro, que foi a primeira figura da grande companhia de opereta do S. Luís, na empresa Armando de Vasconcelos, realiza a sua festa artistica na noite de 4 de Janeiro, no Teatro da Trindade, com a célebre opereta «Conde de Luxemburgo», precisamente a mesma em que o festejado se estreou, em 1913, no Teatro Politeama, ao lado de Cremilda de Oliveira e António Gomes.

Na reposição da linda opereta, reaparece a notável actriz-cantora Adriana de Noronha, que só nessa noite, excepcionalmente, por deferência para com o festejado, trabalhará. Fernando Pereira fará o «Conde de Luxemburgo», e Augusto de Figueiredo desempenhará o papel do pintor «Brissard».

Sales Ribeiro, que é um actor de grandes e vulgares recursos, fará o engraçadissimo «Príncipe Basilio Basilovitch», que foi a corôa de glória dos saudosos artistas José Ricardo e Leopoldo Frois.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL—21,50—«Férias da Pascoa».
EDEN—20,45 e 25—«Balancé».
AVENIDA—21,50—«Escola de mulheres».
COLISEU 15,30 e 21,50—Nova Companhia de Circo.

CINEMAS

POLITEAMA—21,50—Concerto.
S. LUÍZ—15 e 21,50—«Vida de Boémia».
TIVOLI—15,50 e 21,50—«A carga da brigada ligeira».
CENTRAL—14—«Menina Ching Ching»—21,50—«Condottiere».
CONDES—15,50 e 21,50—«O culpado».
CAPITÓLIO—21—«Bonequinha de sedas».
ODÉON—15 e 21,15—«Duplo crime na linha Maginot».
PALÁCIO—15,50 e 21,50—«Duplo crime na linha Maginot».
LYS—15 e 21,15—«O sequestro duma vida».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,15—«Horizonte perdido».
PARIS—15—«Só vivemos uma vez»—21—«Margarida Gautiers».
SALÃO PORTUGAL.
PALATINO—14,50 e 21—«A deusa da floresta».
OLIMPIA—Das 14 às 24 horas—Sempre novos programas.
REX—15 e 21,15—«Lloyds de Londres».
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EDEN-CINEMA.
ROYAL—21—«Vamos dansar?»
PROMOTORA.
IMPERIAL—Rua Francisco Sanches.
CINE-ROSSIO—15 e 21—«Era uma vez... dois valentes».
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.

CAMINHOS DE FERRO

As cargas e descargas fora das estações

Com o fim de facilitar ás empresas ferroviárias e aos expedidores ou consignatários de cargas e descargas fora do recinto das estações, foi determinado, por uma portaria recentemente publicada na folha official, que, quando o perfil de linha o permitir e não necessitem do auxilio de locomotiva, tais operações fiquem subordinadas ás seguintes condições: 1.ª Prêvia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. 2.ª Responsabilidade das empresas por quaisquer accidentes originados por falta de observancia dos preceitos regulamentares, tanto pelos seus agentes como pelos usurários, dentro dos limites do caminho de ferro. 3.ª As taxas a cobrar serão as constante do § 1.º do artigo 4.º da tarifa de despesas accessórias.

Pedido para não ser extinto o combóio da Trofa para Guimarães em ligação com o «rápido» de Lisboa

Há mais de trinta anos que, tôdas as tardes, parte da Trofa para Guimarães um combóio da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, em ligação com a formação da C. P. que, partindo do Pôrto ás 14 e 25, ligava com o «rápido» de Lisboa. Assim, as pessoas que da capital se dirigiam para aquela região do Minho não tinham longas esperas nas estações intermediárias, pois as ligações eram excelentemente organizadas.

Parece, porém, tudo mudará. O comboio da Trofa — o n.º 205 — será extinto a partir do dia 21, e os passageiros do «rápido» de Lisboa terão de esperar três horas para seguirem para a linha da formosa cidade minhota, onde sómente chegarão ás 20 horas — doze horas após a partida!

O facto causa, como é natural, sérios prejuizos mas, certamente, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, providenciará como melhor entender defendendo, evidentemente, os seus interesses.

UNIÃO DE SUCATAS, L.^{DA}

Casa fundada em 1895

Tubos de ferro e aço para Água, Pontes, Vedações e em Ferro Fundido desde 1" a 5" e 10" - 12" e 15". Chapas Zincadas Onduladas de 2",50x0,80 e 5",00x0,80. Carris da C. P. de 8 metros. Bidons e Tanques de Ferro. Arame Farpado e Zincado liso. Vigas em todos os tamanhos.

Telefone 6 42 14

RUA ARCO ALCANTARA, 46 - LISBOA

HÁ QUARENTA ANOS

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



Mais caminhos de ferro

Por L. DE MENDONÇA E COSTA

Não somos insaciáveis, e não nos acusa a consciencia esse prurido imprudente de melhoramentos publicos, sempre requeridos dos cofres do thesouro, que teem, pela improficuidade, affectado grandemente a sua situação.

Mas porque temos idéas definidas, que já expendemos aqui, sobre os resultados do alargamento da nossa rêde ferro-viária, não deixaremos de insistir, mais uma vez, n'este ponto que se nos afigura de principalissima importância para o desenvolvimento da riqueza publica.

Trata-se agora de estudar a linha algarvia para os dois lados do seu termo actual e já de ha muito se devia ter visto que a carencia d'aquelle prolongamento estava prejudicando, ao mesmo tempo, aquella provincia e a linha existente — isto é, o thesouro, sob ambos os pontos de vista.

Mas outras linhas ha, pequenos ramaes mesmo, para aquelle lado do paiz, cuja construcção seria de incalculaveis beneficios, se incalculavel se pôde chamar ao que está certo e matematicamente averiguado.

Referimo-nos, por exemplo, aos dois prolongamentos da actual estação de Setubal á margem do Sado, e do Barreiro a Cacilhas.

Falemos do primeiro:

Este ramal não teria mais de dois kilometros.

Ora sendo o trafego da estação todo procedente do centro da cidade e agglomerada a população d'esta na margem do rio; sendo o peixe um dos mais fortes elementos d'aquelle trafego, não se explica como, pela falta de um tão pequeno prolongamento da via férrea, se conserve toda a tonelagem que chega ou parte da estação dependente do custoso incomodo e prejudicial trasbordo em carroças para vencer aquella pequena distancia.

Estes tres kilometros, levando a linha, como em tempo foi projectado, até as Fontainhas, suppondo que as expropriações fôsseem custosas, não importariam em mais de 60 contos de réis; ponhâmos mesmo 70 contos. O juro de 5% e amortização em 50 annos seria de 3.834\$569 réis ou 1:278\$125 réis por kilometro.

Vejámos que resultado este troço daria:

O movimento da actual estação de Setubal dá-nos elementos bastantes para esse estudo.

A quantidade de bilhetes de passageiros vendidos em 1896 foi de, numeros redondos:

De 1. ^a classe	5.000
» 2. ^a »	12.000
» 3. ^a »	35.000
Total	50.000

O peso em grande velocidade expedido foi de 1.521 toneladas de mercadorias, e 68 de bagagens; por pequena velocidade expediram-se 7.440 toneladas.

Não sabemos qual foi o movimento de chegadas, mas podemos apecial-o da seguinte fórma:

Passageiros, ha sem a menor duvida que contar com muitos mais. Setubal não é porto de desembarque de navegação de longo curso nem sequer de cabotagem de passageiros, portanto já podemos calcular que o numero de passageiros chegados deve corresponder ao dos sahidos, com pequenas differenças; mas ha que ter em vista que não figuram n'aquellas receitas os passageiros com bilhetes de volta comprados em Lisboa,

que são muito numerosos, já para viagens ordinarias, já por época de banhos, touradas, etc.

Se, muito modestamente, reputarmos estes em um decimo, teremos os seguintes resultados:

1. ^a classe	5.500	5.500	11.000
2. ^a »	15.200	15.200	26.400
3. ^a »	36.300	36.300	72.600
Total geral			110.000

Na grande velocidade, pelo contrario. Consistindo a maior parte da importação de Setubal em peixe, a sua importação deve ser muito inferior á tonelagem sahida.

Calculando-se em metade, teremos em total, chegada e partida, 2.280 toneladas.

Desprezando as bagagens, calculemos que as chegadas em pequena velocidade são tambem inferiores á expedição e se elevam apenas a 6.000 toneladas. Darnos-ha a expedição e chegada um movimento de 13.500 toneladas.

Facil é assim estimar o producto que dariam aquelles 3 kilometros, sabido que todo o movimento que hoje tem a estação de Setubal os percorreria por completo.

Temos, pois, por kilometro:

Passageiros de 1. ^a classe de 16 réis	11.000 á tarifa média	176\$000
2. ^a 26.400 á média de 12 réis		316\$800
3. ^a 72.600 á média de 8 réis		580\$800
2.280 toneladas de grande velocidade á tarifa infima de 40 réis		91\$200
13.500 toneladas de pequena velocidade á tarifa média de 15 réis		202\$500
Total geral		1:567\$500

Como se vê, tomando mesmo as hypotheses menos favoraveis, calculando as facilidades que este troço daria ao trafego local para se desenvolver, os productos garantem bem as despesas de estabelecimento, e com as de exploração não vale a pena contar, porque o que haveria seria apenas uma transferencia do movimento da estação actual para a nova, junta aos caes de embarque, ficando a estação actual reduzida a infima classe e portanto com pequena despesa.

Mas mesmo para esses leves gastos de exploração haveria compensação mais que sufficiente no augmento do trafego.

Para se fazer uma idéa basta vêr que hoje o peixe que vem tomar o comboio paga a carroças uns 250 réis por 500 kilos ou 500 réis por tonelada, e ficaria pagando 120 réis, lucrando, portanto, o publico 380 réis em tonelada.

A mercadoria de pequena velocidade que hoje paga os mesmos 500 réis, seria transportada por 45 réis; lucrando portanto o expedidor 455 réis.

Pois com estes elementos seguros, que não são ignorados no ministério nem por ninguém que deva interessar-se pelos progressos do paiz, é certo que a bella rainha do Sado ainda se conserva sob o império do carro para trazer os transportes á estação, quando em nenhuma cidade que tenha porto de mar se dá o caso da linha férrea estacar a dois kilometros de distancia d'elle.

Mais d'uma vez os habitantes da patria de Bocage teem sido emocionados pelo extendido de bandeirinhas em parte do terreno estudado para a construcção da linha.

Mas hoje, quando dão por isso, percebem logo que um dia de eleições se approxima, e passado elle, já os pacificos setubalenses se sorriam ao vêr retirar as bandeirinhas que vão esperar, enroladas, dentro dos seus esquivos, que novo dia se approxime em que o povo seja chamado a exercer o sagrado direito do voto.

É commodo o systema... e poupa o carneiro com batatas.

Levou-nos mais espaço do que desejavamos, tratar só d'esta linha. Fica o ramal de Cacilhas para outra vez.

OS NOSSOS MORTOS CAMINHOS DE FERRO

DOUGLAS GRANT

Na sua residência, Rua D. Estefânia, faleceu o sr. Douglas Grant, administrador da Companhia dos Telefones, personalidade em evidência no meio comercial e social de Lisboa.

O seu funeral foi uma impressionante manifestação de saúdade pois o sr. Grant conquistou na The Anglo Portuguese Telephone C.^o, Limited uma posição de grande prestígio, devido à sua inteligente e superior administração no alto cargo que desempenhava e onde, durante 24 anos, desenvolveu uma actividade invulgar e de alto interesse para a Companhia. Tendo vindo para Portugal, depressa se aclimatou à maneira portuguesa de viver e assim adorava o nosso país criando-lhe uma amizade segura e cheia de dedicação.

No funeral de Mr. Douglas Grant incorporaram-se entre outras pessoas os srs.:

Comandante Jaime Atias; eng.^o William Pope, administrador geral da Companhia dos Telefones; eng.^{os} Gonçalves e Ribeiro, dos Correios e Telégrafos; Mr. Hollyer, da direcção da A. P. T. em Londres; dr. Miguel Trancoso e José Maria Alvares, da Associação Industrial; Carlos Pereira, director da Companhia das Aguas; eng.^o António Maria da Silva; Marquês do Faial; Conde de Mafra; Conde da Foz; Conde Seizal, Doutor D. António Pereira Forjaz; Doutor Moysés Amzalack; dr. José Maria Casal Ribeiro de Carvalho; Joaquim Correia, fiscal do Governo junto da C.^a dos Telefones; dr. Eduardo Burnay; D. Nuno Almada; Mr. Seleres; dr. Mário Pinheiro Chagas; eng.^o Rodrigo Peixoto; Eduardo Pinto Basto; F. Frick; Gustavo Pinheiro Chagas; J. Smart; F. Correia Henriques (Seizal); Raul Vale; Pereira de Moura; G. Pope; S. Carnall; J. Mitchell; J. Holmes; drs. Francisco de Almeida, João Jorge, Costa Felix, Gomes da Silva e Raul Pacheco; Luiz Forjaz Trigueiros; Salvador Correia de Sá; dr. Abranches de Figueiredo; Manuel de Brito e Cunha; Francisco dos Santos; João Bleck; João Ulrich; Arouca; Nuno Lomelino Guimarães; J. Aguiar; Pedro Correia de Sá; Sebastião de Melo e Castro Trigo; José Bonito; J. Waite; F. Vilas, pelo Centro Tipográfico Colonial; Luiz Ferreira; Mr. Stiwell; Tito Martins; dr. Eduardo de Castro e Almeida; Jaime Guedes; M. Santana; Angelino Ferreira; Francisco Casal Ribeiro de Carvalho; L. Costa; W. Connell, e Tito Pagani, etc..

Quando o féretro chegou ao Cemitério Inglês, na Rua da Estrêla, era ali aguardado por todo o pessoal da A. P. T. em Lisboa e arredores, que abria alas até à Igreja. Para êsse efeito a Companhia dos Telefones encerrou quasi todos os seus

COLONIAIS

LOBITO

No programa de realizações que se vão iniciar na cidade de Lobito, com um dispêndio de três mil contos, está incluída a verba de mil e duzentos contos para a estação do caminho de ferro da referida cidade.

LOURENÇO MARQUES

Vai ser aberto à exploração definitiva o novo trôço Ribaué-Iapala, dos caminhos de ferro de Moçambique, com o comprimento de 332 quilómetros. Fica a ser a maior extensão ferroviária administrada pelo Estado, na colónia.

Arbitragem entre o Governo e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Foi assinado um compromisso de arbitragem entre o Governo e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela a-fim-de se constituir um tribunal arbitral para decidir qual a interpretação a dar a alguns artigos do contrato de concessão daquele caminho de ferro.

Farão parte do tribunal o juiz conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça, sr. dr. Sampaio Duarte, como presidente; como arbitros: por parte do Governo, os srs. profs. drs. Marcelo Caetano e Albino dos Reis e, por parte da Companhia, os srs. drs. Pinto Coelho e Paulo da Cunha.

serviços e manteve também as suas bandeiras a meia haste.

Após os officios funebres o féretro ficou depositado em coval separado.

Todas as secções da Companhia dos Telefones depuseram sobre a campa ramos de flores e corôas com sentidas dedicatórias.

O funeral foi dirigido pelo sr. William Pope, administrador geral da C.^a dos Telefones.

Fizeram-se representar entre outras entidades a Mala Real Inglesa, as Associações Industrial e Commercial, a União dos Inválidos da Guerra, a F. N. A. T., os Clubs Tauromáquico e Inglês, e quasi todos os jornais da capital.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo nosso secretário Engenheiro Armando Ferreira.

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 282, de 7 de Dezembro, 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 29 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, relativo à eliminação de diversas rúbricas de madeiras, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 22 corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 26 do mesmo mês:

Reformado, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões de Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, o antigo aspirante da estação da rede do Sul e Sueste, dos mesmos Caminhos de Ferro, e actual contínuo assalariado da Inspecção Escolar do Distrito de Setúbal, Luiz Tavares da Silva, ficando com a pensão mensal de 259\$79. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

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 abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

José de Sousa Guerreiro, chefe de estação de 3.ª classe — 551\$59.

João António Marques, vigilante — 948\$56.

Da rede do Minho e Douro:

Alberto da Costa Pinto, empregado principal — 537\$62.

José da Silva, empregado principal — 721\$40.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho ministerial de 29 de Novembro:

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença para tratamento, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 27 de Novembro;

Carlota Teixeira, dactilógrafa, idem, idem — idem, a contar de 17 também do mês de Novembro.

Em harmonia com o disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 25 de Novembro de 1936, se declara que foi aprovado no concurso para o preenchimento de lugares de engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto no «Diário do Governo» n.º 123, 2.ª série, de 28 de Maio do corrente ano, o único concorrente ao mesmo concurso, engenheiro civil de 2.ª classe Júlio José dos Santos.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

Por despacho ministerial de 8 de Novembro findo:

Concedida autorização ao consultor jurídico do quadro desta Direcção Geral, Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, para se ausentar para o estrangeiro durante doze meses, nos termos dos artigos 12.º e 51.º do decreto n.º 20:352, de 26 de Setembro de 1931, por lhe haver sido concedida uma bolsa de estudo fóra do país pelo Instituto para a alta cultura, (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Por despacho de 15 de Novembro findo:

Manuel Sárrea Tavares Mascarenhas Gaivão, engenheiro civil, contratado-rescindido, a seu pedido, e a contar de 16 do mesmo mês, o respectivo contrato, firmado em 29 de Outubro de 1935, para, ao abrigo do disposto no artigo 34.º do decreto n.º 13:510, de 12 de Abril de 1927, prestar serviço da sua especialidade nesta Direcção Geral.

O «Diário do Governo», n.º 286, II série, de 8 de Dezembro, publica o seguinte:

Por despacho de 2 do corrente:

António Pinto Serra, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Francisco José Nobre Biscaia, segundo oficial, idem, idem — idem.

Repartição de Estudos, Via e Obras

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 8 da linha de cintura do Porto, de fornecimento de 12:500 metros cúbicos de pedra britada para balastragem, de que é adjudicatário Joaquim Ferreira dos Santos, pela importância de 194.500\$00; aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do respectivo contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de modificação e ampliação de linhas construção de cais e edifícios, na Estação de Castelo Branco, representados nos desenhos n.ºs 10:488, 10:489 e 10:430, e que seja declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de uma parcela de terreno necessária para a execução do projecto, com a superfície de 699m².70, entre os quilómetros 93,433.80 e 93,570.70 da linha da Beira Baixa, pertencente em propriedade ao Banco Português do Continente e Ilhas e em usufruto ao Sr. José Olaia.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Miguel da Sé, conselho e distrito de Castelo Branco, confronta ao norte com o caminho público, ao nascente com o caminho público e caminho de ferro e ao sul e poente com o proprietário, conforme está indicado no desenho n.º 10:680, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o condutor de via e obras de 1.ª classe Caetano Alberto da Cruz Jorge Ribeiro, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro na escritura de venda de uma parcela de

terreno considerado sobran-te, por portaria publicada no «Diário do Governo», n.º 118, II série, de 22 de Maio do corrente ano, com a superfície de 142m²,17, situada à esquerda da linha férrea do ramal de Portimão, entre os quilómetros 519,129.60 e 519,171.50, junto da estação de Silves, a celebrar com a Federação Nacional dos Produtores de Trigo.

ANÚNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.º 265, III série, de 15 de Novembro de 1957, publica o seguinte:

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

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos 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 António Nunes, guarda reformado, falecido em 25 de Setembro de 1957, à qual se habilita nesta data, Albina Nunes, filha do aludido reformado.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos 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 agulheiro reformado Joaquim Maria, da rede do Minho e Douro, aos quais se habilitam, nesta data, Júlio Maria, Margarida da Conceição, Maria da Conceição e Rosalina da Conceição, filhos do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

O «Diário do Governo», n.º 270, III série, de 19 de Novembro publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direitos ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1999 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), chefe de secção Manuel Roque da Silveira Castelo Branco, aos quais se habilita nesta data, Maria Alvaro Galvão Mexia Castelo Branco, viúva do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos 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 re-

formado n.º 194 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), fiel de estação Francisco Luiz da Silva aos quais se habilitam, nesta data, Maria Luiza Teixeira da Silva e Francisco, viúva e filho do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julgam com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1340 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), maquinista de 1.ª classe Hipólito Fragoso, ao quais se habilitam, nesta data, José Luiz Fragoso e Hipólito, filhos do referido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvido esta pretensão.

Caixa de Reformas e Pensões

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Adelino Soares de Melo, que também usava os nomes de Adelino Cesar Soares de Melo e Adelino de Melo, inspector principal da Divisão de Exploração, contribuinte n.º 4.120, reformado n.º 2.098, á pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia nos termos do regulamento de 1927, concorrendo á sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de sua viúva, Joana Augusta dos Santos Maia e Melo.

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

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm editos 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 Manuel Roque da Silveira Castelo Branco.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Nos termos da condição 2.ª da portaria n.º 8.850, de 13 de Novembro de 1957, publica-se o quadro de amortização de 468:927 obrigações de 100\$00, do juro de 5 %, pago aos semestres (2\$50 por cada obrigação) amortizáveis em trinta e cinco anos, por sorteio ou compra no mercado.

O «Diário do Governo», n.º 272, III série, de 22 de Novembro publica o seguinte:

Previdência do Ferrovário Português

EDITOS DE TRINTA DIAS

Correm editos de trinta dias, a contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito a todo ou a parte do valor do auxilio deixado pelo sócio n.º 9:476, Adelino César Soares de Melo, falecido em 28 de Outubro findo.

O «Diário do Governo», n.º 273, III série de 23 de Novembro publica o seguinte:

Previdência do Ferroviário Português

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

Correm éditos de trinta dias, a contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo», citando todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte do valor do auxílio deixado pelo sócio n.º 9476, Adelino César Soares de Melo, falecido em 23 de Outubro findo.

O «Diário do Governo», n.º 276, III série, de 26 de Novembro 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 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 António Dias Teixeira, chefe de 3.ª classe, falecido em 5 de Outubro de 1937, à qual se habilitam, nesta data, Filomena da Conceição Pinto Teixeira, viúva do aludido agente.

O «Diário do Governo», n.º 281, III série, de 3 de Dezembro, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central, Caixa de Reformas e Pensões

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 Manuel Constantino Francisco, chefe do distrito 109, Divisão de Via e Obras, contribuinte n.º 1253, reformado n.º 1.259, à pensão de sobrevivência por ele 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 requerimentos de sua viúva, Rosa do Nascimento Rodrigues Constantino, e de suas filhas solteiras, Maria Rosa do Nascimento Constantino e Joaquina Rosa do Nascimento Constantino.

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

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 Raúl Ramos Silva, ex-revisor de 1.ª classe, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 4.947, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1913, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de sua viúva, Deolinda dos Santos Silva, e de suas filhas menores Maria Adelaide dos Santos Silva e Susete do Carmo Santos Silva.

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

O «Diário do Governo», n.º 285, III série, de 8 de Dezembro de 1937, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central, Caixa de Reformas e Pensões

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 Joaquim Lívio de Meneses Queiroz, condutor de 2.ª classe, de Gaia, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 5.273, à pensão de sobrevivência por ele legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1913, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimento de sua viúva Gracinda Caetano de Azevedo Queiroz, e de seus filhos menores Raúl, Carmen, Avelino, Abílio e Deolinda.

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

O «Diário do Governo», n.º 284, III série, de 7 de Dezembro, 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 parte da importância da joia e cotas legada por Alberto Ferreira de Figueiredo Leitão, factor de 2.ª classe, falecido em 7 de Março de 1933, à qual se habilitam, nesta data, Alzira de Jesus Taveira, José e Alberto, viúva e filhos do aludido agente.

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

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação deste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de 30 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 parte da pensão de sobrevivência legada por Amândio Magalhães Teixeira, guarda, falecido em 29 de Outubro de 1937, à qual se habilita nesta data Maria da Luz, viúva do aludido agente.

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

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 parte da pensão de sobrevivência legada por Domingos da Silva, guarda de via, reformado, falecido em 9 de Novembro de 1937, à qual se habilita, nesta data, Josefa Ribeiro, viúva do aludido reformado.

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

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Compra e Venda de Propriedades

As vendas deste escritório são feitas sem comissão alguma levar ao comprador.

Também o comprador não compra mais caro por comprar por nosso intermédio, pois o preço que os Ex.^{mas} proprietários fazem directamente com o comprador é o mesmo que o nosso escritório faz.

Façam pois os interessados uma visita ao nosso escritório.

E PREFIRAM A AGÊNCIA DOS PROPRIETÁRIOS DE **D. COSTA**

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES

Tomem bem nota: Av. Almirante Reis, 132-LISBOA
TELEFONE 4 2869

A duração e regularidade

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos ÓLEOS EMPREGADOS. Use V. Ex.^a exclusivamente os Óleos Minerais



«**AGUIA**» e ficará satisfeito

A. de Sousa Andrade, Sucessores, L.^{da}

Rua S. Catarina, 299—PORTO—Telef. 1197

Termas de S. Pedro do Sul

A melhor estância de cura e turismo, as suas águas são maravilhosas e eficazes nas várias doenças de reumatismo e aparelho circulatório.



Vidal & Vidal (Sucessores)

RUA DA VICTÓRIA, 9
TELEFONE 2 4788 LISBOA

Mudanças e transportes em todo o Paiz, domicilio a domicilio.
Despachos nas Alfandegas.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

Aprecia BOM CAFÉ?

Puro ou com mistura «NÉLITO» é sempre um CAFÉ que se inpõe

O mais completo sortido de CHÁS

VISITE A

CASA NÉLITO

289-Rua dos Correeiros-291
(Em frente da Praça da Figueira)

Tel. 29.562 LISBOA



Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
Saídas de Lisboa no 2.º sabado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental
Saídas de Lisboa no 3.º sabado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné
Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Escritórios } Lisboa—Rua Instituto Virgilio Machado, 14
(à Rua da Alfândega) — TELEFONE 2 0052
} Porto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9
TELEFONE 2342

Agencia Internacionāl Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO **BEIRAM (MARVÃO)**
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS

Cimento TEJO CANTARIAS e outros materiais de construção

António Moreira Rato & Filhos, L.^{da}

54-F—Avenida 24 de Julho—54-F

Telef. 2 6980 LISBOA