



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telegrafia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158—LISBOA

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patentado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{da}—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA

COMPAGNIE DES FREINS ET SIGNAUX WESTINGHOUSE

Séde social: 23, RUE D'ATHÈNES, PARIS (IX.º)
 Oficinas: FREINVILLE SEVRAN (S.-&O.) E PONS (CH.-INF.)

FREIOS PARA CAMINHOS DE FERRO, «TRAMWAYS» E TODOS OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS
 POSTOS DE MANOBRA E DE ENCRAVAMENTO DE AGULHAS E SINAIS
 BLOCO AUTOMÁTICO—REPETIÇÃO DE SINAIS NA LOCOMOTIVA
 EQUIPAMENTOS DE AQUECIMENTO A VAPOR E ELÉCTRICO PARA MATERIAL CIRCULANTE
 RECTIFICADORES DE CORRENTE «OXYMÉTAL»

Agentes em Portugal } Freios e aquecimento: J. COELHO PACHECO—Rua Braamcamp, 92 } LISBOA
 } Aparelhos de sinalização: SOGERE—Praça Duque de Terceira, 24 }

PARA
 PINTAR
 AREDES

Use **MURALINE**

UMA TINTA QUE SE PREPARA
 EM 10 MINUTOS

SECA EM 10 HORAS
 E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.ª L.ª DA
 Rua do Almada, 30-1.º e 2.º—PORTO—Telefone 2571

DOMINGUEZ & LAVADINHO, L.ª

Fábrica de sobrescritos, manipulação de papéis de escrever e sacos de papel. Papelarias e tintas de escrever nacionais e estrangeiras. Artigos de desenho e pintura. Papéis químicos, lápis, etc., etc..

Sede: R. Assunção, 79-85—R. Sapateiros, 135-143

LISBOA

Fábrica: Avenida Casal Ribeiro, 18-24

Telefones: 25201—25202

Agencia Internacional 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

BEIRAM (MARVÃO)

PORTO (FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º End. Teleg.: VIVAS

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

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

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

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

Escritórios { Lisboa—Rua Instituto Virgílio Machado, 14
 (à Rua da Alfândega) TELEFONE 2 0052
 Porto—Rua do Infante D. Henrique, N.º 9
 TELEFONE 2542

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterraneas electricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.ª

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

Enderço telegráfico: LUSALITE

RODRIGUES OCULISTA**E. A. RODRIGUES & C.^a**

CASA FUNDADA EM 1787

142, Rua da Prata, 146 — LISBOA — Telefone 20335**OPTICA MODERNA**AVIAM-SE RECEITAS DOS EX.^{mos} MÉDICOS OCULISTAS

O maior sortido em todos os artigos das suas especialidades

PREÇOS SEM COMPETÊNCIA

Lentes Bifocais, Stigmal, Diachrome, Punktal, Katral, Umbral, de Zeiss, Krauss e Busch, Binóculos, Barômetros, Areômetros, Termômetros de caldeira, estufa e clínicos, Ebuliômetros e todos os aparelhos para dosagens de pesos específicos, etc..

Casa Regional dos Açores**MANUEL DIAS DE SOUSA**

Artigos e produtos Regionais do Continente, Madeira e Açores, linhos, bordados em várias cores, flores, mantas, carpetes, passadeiras, faianças, frutas, conserveiras, chá, etc.

Rua da Misericórdia, 94 a 98 (Antiga Rua do Mundo)**TELEFONE 21673****LISBOA****Taça de Ouro, L.^{da}**

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo.	12800
TACA DE OURO, kilo.	9800
COMBATENTE, kilo.	7800
FAMILIAR, kilo.	5800

Rossio, 114 — Telef. 2 6244 — LISBOA**Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a**

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO**CAIXOTARIA****DOCA DE ALCANTARA LISBOA**

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL**TELEFONE PRAIA 4****Escritórios — L. DOS STEPHENS, 4-5 — LISBOA****Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868****INSECTICIDA ESPADA**

Para perfumar e desinfectar o ambiente

EMBALAGENS de kilo, 5, 10, 18 kilos

DEPOSITÁRIOS:

M. Leal & Figueiredo, L.^{da}**R. FANQUEIROS, 255, 3.^o-D. — Telef. 22642 — LISBOA****O SUISSO ATLANTICO HOTEL**

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925**TINTURARIA Cambournac****11, LARGO DA ANUNCIADA, 12****TELEFONE 2 6415****Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380****Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como feito feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

**O ALL-BRAN KELLOGG'S**

é a maneira natural de combater a prisão de ventre. Não é um medicamento. É um alimento pronto a servir, à venda nas boas mercearias. CADA PACOTE 8\$00

Deposítários: **Figueira & Almeida** R. da Madalena, 88 — Lisboa**JAZIGOS**Muito baratos e a prestação Novos e em 2.^a mão, para Lisboa e provincia.**MARMORES**

Pelos melhores preços; tampos para mesas de cozinha e para mobílias. Forragem completa de casas de banho e frentes de estabelecimentos, lava-louças, pias etc.

MARQUISES — Armações para montras e outros trabalhos de serralharia civil com maior perfeição e rapidez**MADEIRA DE CASTRO, L.^{da}****Escritórios e depósito: — Rua Morais Soares, 7 — Telefone 4 0534****Policlínica da Rua do Ouro****Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.^o Telef. 2 6519****Dr. Armando Narciso** — Medicina, coração e pulmões — às 5 horas**Dr. Bernardo Vilar** — Cirurgia geral, operações — às 5 horas**Dr. Miguel de Magalhães** — Rins e vias urinárias — às 10 horas**Dr. Correia de Figueiredo** — Pete e sífilis — às 6 horas**Dr. R. Loff** — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas**Dr. Mario de Mattos** — Doenças dos olhos — às 2 horas**Dr. Mendes Bello** — Estomago, fígado e intestinos — às 4 horas**Dr. Filipe Manso** — Doenças das crianças — às 12 horas**Dr. Casimiro Afonso** — Doenças das senhoras e operações — às 2 horas**Dr. Francisco Calheiros** — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas**Dr. Armando Lima** — Bóca e dentes, prótese — às 12 horas**Dr. Aleu Saldanha** — Raio X — às 4 horas**ANÁLISES CLÍNICAS****PÓS DE KEATING****MAS TEM DE SER KEATING**

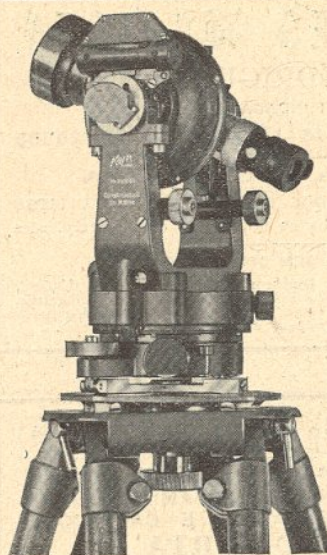
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. 330 000.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. 1.063 365.600\$00

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



TEODOLITO D K 1

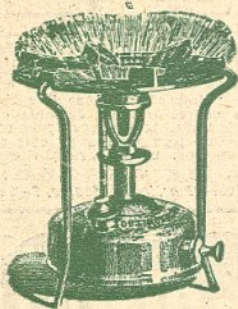
Kern
AARAL
SUISSE

A última crea-
ção do Dr. H.
Wild, para poli-
gonometria,
triangulação se-
cundária e outros
trabalhos. Novos
e importantes dis-
positivos permi-
tindo um traba-
lho mais rápido e
preciso.

À venda em todas as casas da especialidade

AGENTES EM LISBOA
CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}
15, Rua dos Fanqueiros

"A Nova Loja de Candeeiros"



Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentado-
res, Lanternas e todos os artigos da VACUUM

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados.

R. Horta Sêca, 24-LISBOA-Tel. 2 2942

COMPANHIA DE SEGUROS



Europêa

Capital realiado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

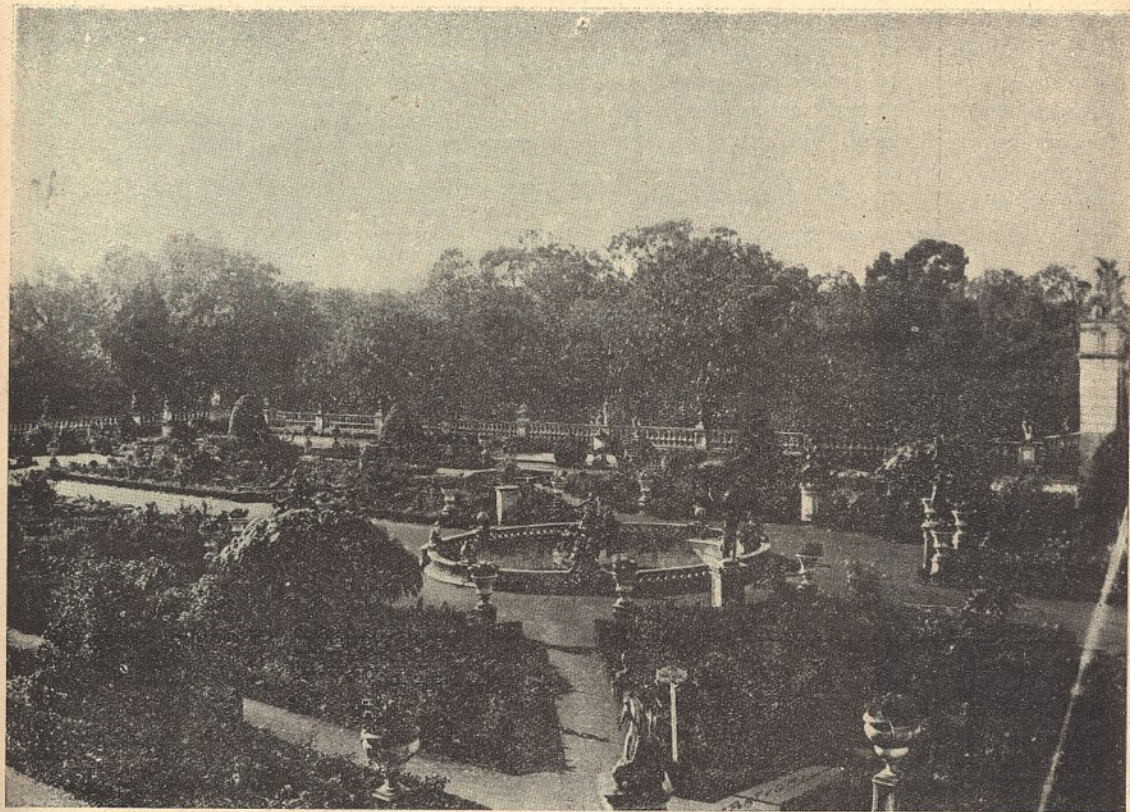
TELEFONE 20911

L I S B O A

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.



QUELUZ—Jardim de Neptuno

Publicações Recebidas Teatros e Cinemas

Costa do Sul — Almada — O Tejo

Apontamentos e Alvitres —

1.º caderno, 1939.

O sr. Agro Ferreira, a quem a propaganda da Costa do Sul deve valiosos serviços e alvitres, acaba de reunir em um opúsculo alguns dos seus artigos publicados em *A Voz*, *Diário de Notícias*, *Gazeta do Sul* e *Diário de Lisboa*. É com exemplos como este de persistência e de fé que se chegam a realidades e se dignificam as boas campanhas jornalísticas. E como Lisboa não está isolada no Tejo e tem diante de ela uma outra margem — donde, globalmente, se avista a formosa capital — a valorização dessa margem reveste-se de duplo interesse turístico para Almada e para Lisboa.

O sr. Agro Ferreira transcreve no seu 1.º caderno a opinião valiosa do sr. engenheiro J. Fernando de Souza em *A Voz*, de 17-6-1938:

«Preferível à auto-estrada de Cascais reputo mil vezes a estrada marginal de Cacilhas e Almada pela Trafaria à Costa de Caparica, tão inteligentemente alvitrada e defendida pelo nosso prezado amigo Agro Ferreira, maravilhoso passeio que valoriza toda a margem, tão propícia a recreio dominical económico da população de Lisboa e da qual se disfrutam os mil aspectos encantadores do panorama de Lisboa.»

E como em geral os problemas turísticos resolvem também problemas económicos — os alvitres do autor do caderno presente virão um dia trazer o progresso e a prosperidade da região do sul.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

VARIEDADES — 20,15 e 22,15 — «Na ponta da unha».
COLISEU — 21 — Companhia de variedades.

CINEMAS

EDEN 21,50 — «Golem, o monstro».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — Sessões contínuas.
TIVOLI — Sempre estreias.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.
PALÁCIO — Estupendos programas.
ODÉON — Programas de bom agrado.
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
PARIS — Filmes excelentes.
REX — Filmes de grande agrado.
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
BELEM JARDIM — R. Bartolomeu Dias.
CINEMA ROSSIO — Programas variados.
CINE PÁTRIA — Rua do Grilo.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

MANUAL

Telefone 20158

DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL

A 7.ª edição a sair
em 1940
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

AOS

FERROVIÁRIOS

DO CONTINENTE
E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrita Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 5252-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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; Pórtó 1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pórtó, 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 Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Queluz, Jardim de Neptuno. — Publicações Recebidas. — Teatros e Cinemas. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Os Nossos Caminhos de Ferro e a Guerra Europêa, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Uma iniciativa louvável. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Vida Ferroviária. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Há Quarenta Anos. — Parte Oficial.

1 9 3 9

ANO 51.º

1 DE OUTUBRO

NÚMERO 1243

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA

ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS

(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Coronel de Eng.º ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

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

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . .	10\$00
NÚMERO AVULSO.	2\$50
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
 } Direcção 27520

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Recordar... para viver

DE regresso da sua viagem a Madrid, aonde foi em missão especial, o sr. conselheiro Fernando de Souza transcreveu nas colunas de A Voz as suas impressões de viagem. Critério uno e sensato, desperta sempre à sua roda um movimento de curiosidade quando dá largas ao seu superior julgamento. Assim, o seu artigo «Notas da viagem a Madrid», de 14 de Setembro findo, é mais um produto do seu inteligente critério, e pena temos não o transcrever; porém, a falta de espaço atraiça os nossos desejos. Contudo, vamos transcrever alguns pedaços. Referindo-se ao ex-rei Afonso XIII diz:

O Rei desertou do seu posto sem sombra de resistência, deixando a Família Real exposta a todos os perigos, procedimento bem diferente do de El-Rei D. Manuel por ele criticado.

* * *

«...o visionário Unamuno, que num comício na praça de touros alocou tiradamente a Família Real com os mais grosseiros insultos».

* * *

«Pouco tempo passou até que as capitulações, para não dizer traições, de governos monarchizados tornaram possível a queda vergonhosa da Monarquia, perante o alboroto republicano provocado pela vitória esquerdista nas eleições municipais das cidades, contraposta ao resultado contrário da grande maioria dos «ayuntamientos».

* * *

«a multiplicação dos crimes sangrantes corajosamente perpetrados em plena Câmara por Cateo Sotelo, cuja sentença de morte foi logo intimada e executada, e por fim, o movimento redentor capitaneado pelo grande Caudillo Franco, antecipando-se ao golpe comunista que se preparava.»

* * *

Finalizando:

«Pouco depois da chegada tive o grande prazer de abraçar o meu bom amigo, dr. Xara Brasil, digno Consul de Portugal em Madrid, cargo hoje laborioso e de difícil exercício. Pessimamente alojado, o Consulado vai ser mudado para local decente e central. Resta instalá-lo convenientemente e dotá-lo com o pessoal preciso.»

Assim se deve pensar, assim se deve escrever!...

O valor dos barcos

LEMOS há dias num jornal — resposta a uma pergunta — a maneira de sabermos aproximadamente o valor de qualquer barco de carga, de passageiros ou de guerra.

As companhias de seguros para efeito do seguro contra todos os riscos avalia os primeiros em 50 libras por tonelada; os segundos em 300 libras e os terceiros entre 200 a 300 libras. Basta pois multiplicar o número de toneladas de um barco por qualquer destas importâncias e saber-se-há imediata e aproximadamente o seu valor em libras que depois se converterá em escudos ao câmbio.

Razão de pêso

A acreditar numa afirmação vinda a lume, em certa revista estrangeira, de medicina, o uso do tabaco leva-nos a contrair uma doença apelidada de ambliopia. O efeito dessa doença é a cegueira.

Meditando em face desta doença, achamos este raciocínio — como em todo o Mundo, a maioria é dos que fumam, logo, compreendemos a razão porque nêsse Mundo de Deus abaixo, há tanta cegueira...

Os Nossos Caminhos de Ferro e a Guerra Europeia

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Que era objecto de graves receios, tornou-se matéria de pungentes preocupações. Desencadeou-se a guerra europeia e não se sabe que extensão tomará, nem qual será a sua duração. Se há manifestação da actividade nacional que possa ser afectada pelo estado de guerra, é a exploração dos caminhos de ferro, cuja situação se tem agravado de ano para ano durante o decénio decorrido, desde que a crise geral económica se fez sentir nas suas receitas.

Acentuou-se e cresceu a concorrência da camionagem, inevitável em algumas das suas modalidades. Contrapoz-se-lhe um regulamento relativamente eficaz no que respeita ao tráfego de passageiros. Não sucedeu o mesmo com o da mercadoria rica, desviada em proporções crescentes pelos caminhões de aluguer, movidos a óleos pesados.

Tributação quasi nula, fiscalização insuficiente, ausência de tarifas, abusivos excessos de peso, tornam considerável o desvio de mercadorias, sem que providências há muito estudadas e propostas se tenham tomado, apesar de anunciadas de tempos a tempos.

Os resultados são palpáveis. A quebra de receita de mercadorias cresce de ano para ano e chega a tornar deficitária a exploração em linhas que até agora tinham saldo positivo, como sucede às do Vale do Vouga.

A Companhia Nacional e a do Norte, além dessas causas de ordem geral, sofrem as consequências dos contratos lesivos de arrendamento das linhas de via estreita tributárias das do Douro, cujos deficits de exploração de modo algum deviam recair sobre as empresas arrendatárias, que prestaram relevante serviço ao Estado pela economia da exploração.

Sairam as empresas ferroviárias mal feridas da grande guerra, que as obrigou ao emprêgo de lenha e não lhes consentiu largas renovações de material e obras complementares necessárias. As reparações alemãs, que permitiram a aquisição de algum material circulante a preços onerosíssimos, só ao Tesouro público aproveitaram, em vez de se pôr à disposição das empresas material que ficava per-

tencendo ao Estado, quando muito mediante o pagamento de pequeno juro.

Sem reservas avultadas, nem material suficiente, depauperadas nas receitas, viram-se obrigadas a reduzir ao mínimo os trabalhos de conservação e renovação, as obras complementares necessárias. Assim, não pôde a C. P. executar o seu projecto de electrificação das linhas urbana, de circunvalação, de Sintra e de Leste até Vila Franca, transformação capital para melhoria da exploração, comodidade do público e considerável incremento do tráfego suburbano.

* * *

Entretanto a terrível conflagração revolucionária em Espanha suspendia quasi totalmente as relações ferroviárias com o país vizinho e eliminava assim correntes de tráfego, que, por não serem avultadas, não deixavam de oferecer interesse. Essa desapareição do tráfego internacional foi mais um factor de perturbação da nossa economia ferroviária.

A custo se restabeleceram algumas relações. Os estragos sofridos pelas linhas e material da Companhia del Oeste no itinerário Madrid-Valência de Alcântara não permitiram ainda o restabelecimento das relações entre as duas capitais.

* * *

Acastelaram-se as nuvens no horizonte da política internacional, até que sobre a Europa, quicé sobre o mundo, caiu a tempestade, que já vitimou a Polónia, esmagada e retalhada pelos seus seculares inimigos, abriu caminho fácil ao bolchevismo para os Balkans e a Europa central.

A Inglaterra e a França, justamente receosas dos planos expansivos do pangermanismo, expostos por Hitler no seu livro *Mein-Kampf* e gradualmente realizados em relação à Austria, à Checoslováquia, a Dantzig, à Polónia, em contrário das formais afirmações diplomáticas, resolveram pôr termo a essa ameaça constante. Prometeram auxílio à Polónia surpreendida pela agressão alemã em meio da sua mobilização, o que facilitou o esmagamento, pois esse auxílio não podia tornar-se eficaz a tempo de contrastar a agressão. Com

efeito, a Dinamarca, a Holanda, a Bélgica, a Suíça, caminhos para o ataque à Alemanha, proclamaram a neutralidade e prepararam-se para a defender energicamente de qualquer violação.

Além da guerra marítima e económica, viram os dois inimigos de Reich limitada a sua frente de acção a um trôço pouco extenso da linha Siegfried.

Era para nós motivo de ansiosa expectativa a atitude, perante a guerra, da vizinha Espanha, presa por laços de amizade e gratidão à Alemanha e à Itália. Após alguns dias veio finalmente o Generalíssimo Franco proclamar a estreita neutralidade da Espanha, consoante o interesse nacional.

O nosso Governo, dirigindo-se ao País logo em 2 do corrente, definiu em solene manifesto, admiravelmente redigido, a situação nacional perante a guerra que *«incansáveis esforços de eminentes Chefes de Governo e da intervenção directa dos chefes de muitas nações»* não lograram evitar. Queria a Alemanha esmagar a Polónia, e a Inglaterra e a França haviam declarado que no caso de agressão se punham ao lado desta.

Da guerra havia que temer graves consequências: *«não só se lhe não pode ficar estranho pelo sentir, como ha de ser impossível evitar as mais duras repercussões na vida de todos os povos»*.

A situação de Portugal foi clara e iniludivelmente definida nos termos seguintes, que importa lembrar:

Felizmente os deveres da nossa aliança com a Inglaterra, que não queremos eximir-nos a confirmar em momento tão grave, não nos obrigam a abandonar nesta emergência a situação de neutralidade.

A seguir manifesta patrioticamente o Governo o seu veemente desejo de manter a paz sem quebra de dignidade nem infracção de obrigações.

O Governo considerará como o mais alto serviço ou a maior graça da Providência poder manter a paz para o povo português e espera que nem os interesses do País, nem a sua dignidade, nem as suas obrigações lhe imponham compromete-la.

Como bom português ufano-me de ver definida com tanta dignidade e clarividência a situação.

Neutros, mas fieis aos tratados de aliança e amizade. Sujeitos às dificuldades e às privações que da guerra derivam para todos por inevitáveis repercussões.

Essas dificuldades deve a Nação aceitá-las resolutamente e colaborar para que se vençam ou pelo menos se atenuem quanto possível.

Nem recriminações estereis, nem vãs lamentações, porque em muito ou pouco fique prejudicada a obra de renascimento a que meteramos ombros.

Que é preciso em tôdos nesta conjuntura?

O Governo o diz na chave de ouro com que fecha a sua proclamação:

Diante de tão grandes males faz-se mister ânimo forte para enfrentar as dificuldades — e da prova que ora der, sairá ainda maior a Nação.

Varonil exortação que deve cair no terreno fecundo do patriotismo!

A declaração subsequente de neutralidade da Espanha, que se colocou em situação idêntica à nossa, vem desfazer apreensões e tornar mais seguro o pacto de amizade com ela celebrado, sem risco de colisão de deveres.

* * *

Que situação resulta da guerra para os nossos caminhos de ferro, se ela se prolongar?

Com segurança se pode prever deficiência na aquisição do carvão, óleos e metais em bruto ou fabricados.

Teremos que voltar ao uso da lenha?

Haverá que reduzir o percurso dos comboios e resignarmo-nos à penúria de material circulante?

E hão de coincidir essas dificuldades com a recrudescência da circulação que das festas centenárias era legítimo esperar?

Continuará a apatia perante os desvios ilegítimos e nocivos de tráfego pela camionagem e a ausência de legítimas providências que os contrastem?

A despeito da viva luz projectada em quatro conferências sobre o carácter de serviço público dos caminhos de ferro e a situação jurídica das respectivas empresas concessionárias ou exploradoras, persiste-se em considerá-las meras entidades particulares sujeitas aos azares da indústria que exercem, sem jus a auxílios do Governo.

É assim, desamparadas, sem reservas, com as receitas cerceadas, que elas vão defrontar com a grave crise trazida pela guerra!

É caso para repetir a conhecida advertência: *Caveant Consules!*

Uma iniciativa louvável *da Firma Manuel B. Vivas, Limitada*

VAGÕES-FRIGORÍFICOS

A exemplo do que se faz já no estrangeiro, a firma Manuel B. Vivas, L.^{da} de comum acôrdo com a C. P. acaba de pôr a circular, nas linhas férreas portuguesas, vagões-frigoríficos, destinados ao transporte de peixe para as regiões mais distantes.

As vantagens desta iniciativa, será escusado inumerar, pois é do domínio geral a falta de higiene com que esses serviços eram feitos no País.

Embora este melhoramento constitua um ramo de comércio, devemos acarinhá-lo, pois trata-se da segurança da nossa saúde.

No próximo número daremos um artigo sobre este assunto, no qual se fará a justa apreciação desta importante iniciativa da Agência Internacional Aduaneira.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

III

Atendendo às circunstâncias actuais, a C. P. a partir dos dias 2 e 3 do corrente, deliberou suprimir os seguintes combóios:

ANTIGA RÊDE

Desde 2 — N.º 5, que parte de Lisboa-R às 17 horas; n.º 6, que parte do Entroncamento às 19 e 41; n.º 10, que parte de Alfaielos às 11 e 5; n.º 13 e 19, que partem de Pombal, respectivamente, às 16 e 40 e 17 e 36; n.º 83, que parte de Coimbra-B às 16 e 40; n.º 84, que parte de Coimbra às 16 e 25; n.º 134, que parte de Alferrarede às 19 e 12; n.º 303, que parte do Setil, às 15 e 5; n.º 304, que parte de Vendas Novas às 11 e 10; n.º 508, que parte de Coimbra às 18 e 10; n.º 511, que parte de Figueira, às 22 e 30; n.º 2.205, que parte de Braço de Prata às 19 e 5; n.º 2.262, que parte de Serpins às 14 e 3 e n.º 2.263, que parte de Coimbra-B às 11 e 53.

Os combóios n.ºs: 55, que parte de Lisboa-R às 18 e 6; 91, que parte de Coimbra-B às 21 e 38; 92, que parte de Coimbra às 21 e 20; 205, que parte de Lisboa-R às 12 e 50, e 252, que parte de Alfaielos, às 21 e 20, passam a efectuar-se apenas aos sábados; os n.ºs 201, que parte de Lisboa-R às 7 e 38 e 206, que parte de Caldas às 12 e 18, passam a efectuar-se apenas aos domingos e quintas-feiras; o n.º 208, que parte de Caldas às 16 e 58, passa a efectuar-se apenas aos domingos, e o n.º 132, que parte de Alferrarede às 6 e 17, passa a efectuar-se apenas nos dias úteis.

É estabelecido o combóio n.º 250, que partirá de Alfaielos às 20 e 48, não circulando aos sábados.

Desde 3 — São suprimidos os combóios n.ºs 131, que parte de Entroncamento às 4 e 10 e 2.202, que parte de Torres Vedras às 2 e 35.

Os combóios n.ºs: 52, que parte do Pôrto às 8 e 25; 71, que parte de Coimbra-B às 10 e 38, e 72, que parte de Coimbra às 10 e 25, passam a efectuar-se apenas às segundas-feiras.

O combóio n.º 164, efectuará paragem nas estações entre Setil e Lisboa-R sempre que o n.º 306 conduza passageiros para essas estações.

MINHO E DOURO

Desde 2 — São suprimidos os combóios n.ºs 606, que parte de Viana às 10 e 11; 631, que parte do Pôrto às 0 e 38; 643, que parte de Viana às 12 e 28; 644, que parte de Valença às 12 e 41; 676, que parte de Braga às 10 e 49; 731, que parte do Pôrto às 9 e 20; 734, que parte de Marco às 14 e 15; 751, que parte do Pôrto às 8, e 752, que parte de Barca de Alva às 16 e 55.

Os n.ºs 605, que parte do Pôrto às 10, e 645, que parte de Nine às 16 e 40 são suprimidos entre Nine e Viana.

É limitado na 3.ª classe o serviço de passageiros em todo o percurso dos combóios n.ºs 2.351, que parte de Campanhã às 0 e 5, e 2.352, que parte de Régua às 0 horas.

São modificadas as marchas dos combóios n.ºs 608, que passa a partir de Monção às 13 e 30, chegando a Pôrto às 17 e 50 (hora actual), e 2.301, que parte de Ermezinde às 4 e 45 e passa a chegar a Valença às 16 e 12.

SUL E SUESTE

Desde 2 — São suprimidos os combóios n.ºs 803, que parte de Pinhal Novo às 9 e 21; 804, que parte de Sines às 18 e 40; 825, que parte de Ermidas-Sado às 22 e 15; 826, que parte de Sines às 22 e 2; 918, que parte de Montijo às 21 e 52; 919, que parte de Pinhal Novo às 22 e 43; 923, que parte de Torre-da-Gadanha às 22 e 5, e 935, que parte de Castro Verde-Almodovar às 15 e 25.

O n.º 805, que parte de Lisboa-T. do Paço às 18 e 25, é suprimido entre Praias-Sado e Funcheira.

Os combóios n.ºs: 844, que parte de Lagos às 13 e 20; 847, que parte de Tunes às 15 e 10, e 951, que parte de Lisboa-T. do Paço às 9 e 20, passam a efectuar-se apenas aos sábados.

O n.º 952, que parte de Vila Real de Santo António às 16 e 5, passa a efectuar-se apenas aos domingos.

Desde 3 — São suprimidos os combóios n.ºs: 821, que parte de Ermidas-Sado às 9 e 20; 822, que parte de Sines às 7 e 30; 920, que parte de Montemor-o-Novo às 10, e 930, que parte de Aljustrel às 0 e 25. O combóio n.º 802, que parte de Funcheira às 7 e 50, é suprimido entre Funcheira e Praias-Sado.

* * *

A C. P., ao suprimir os referidos combóios, procurou não prejudicar nem o público nem a economia nacional.

— No mesmo sentido a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, supre os seus combóios, a partir da mesma data, n.ºs 303, 304 e 306, na linha de Santa Comba a Viseu; n.ºs 151 e 152, e aos

domingos, n.ºs 121 e 122, na linha da Régua a Chaves; n.ºs 223 e 224 na linha de Pocinho a Duas Igrejas (Miranda).

DA IMPRENSA:

Praga continua a comunicar pelo telefone com Lodz, onde está o Governo, mas as comunicações terrestres estão provisoriamente interrompidas, porque as linhas de caminho de ferro estão cortadas e as estradas destruídas pelas bombas dos aviões alemães.

— Regressou um grupo de búlgaros que fôra à Polónia viajar. Contaram que viram bombardear Varsóvia. Disseram que, durante 40 minutos, 70 aviões alemães despejaram sobre a cidade toneladas de bombas. Há muitos incêndios. O comboio em que vieram foi, por diversas vezes, atacado pelos aviões alemães.

— Perseguido o inimigo, as tropas alemãs passaram o caminho de ferro de Varsóvia em Bialystok, e a vanguarda já passou a linha férrea de Varsóvia a Siedlce.

— Os aviões de reconhecimento franceses verificaram que algumas linhas ferroviárias que ligam com Zweibrücken foram, em parte, destruídas.

— Os «wagons-lits» e os vagões restaurantes recomeçam a circular na rede de caminhos de ferro do Reich.

— Os alemães fizeram ir pelos ares, em frente de Schengen (localidade luxemburguesa), o caminho de ferro que ligava Tréves a Metz. Pedacos de ferro vieram cair em Schengen, mas felizmente não feriram ninguém.

— A aviação alemã atacou com êxito as estradas e linhas férreas a leste do Vistula. Foram incendiados 3 comboios na estação de Krystynopo.

— Importantes unidades passaram, por leste e sul de Varsóvia, a estrada e a linha ferroviária de Varsóvia a Siedlce.

— As linhas férreas Wolkowycz-Czeremcha, Pulacoy-Kowel e Lublin-Lwow foram atacadas, e os comboios polacos que conduziam tropas tiveram de parar. As estações de Kowel, Lukow e Skobal ficaram parcialmente destruídas e a de Osowiecz destruída por completo. Os transportes em caminhos de ferro tornaram-se impossíveis.

— As linhas férreas de Wolkowycz e Czeremcha, Pulacoy-Kowel e Lublin-Lemberg foram atacadas e os comboios polacos obrigados a parar. Foram destruídas, parcialmente, as estações de caminho de ferro de Kowel, Siedlos, Lukow e Slodawa. A estação de Osowiecs foi completamente destruída. Os transportes por via férrea estão praticamente cortados.

— A linha férrea que vem da Polónia para a Roménia está cortada em diversos pontos pelos bombardeamentos aéreos.

— As posições mais elevadas estão tôdas ocupadas por baterias de 7,5, as estradas e vias férreas que levam às linhas Siegfried estão tôdas ocupadas.

— Apesar do mau tempo, a aviação bombardeou com êxito as linhas férreas e estações, apoiando com pleno êxito a acção terrestre das tropas alemãs contra o exército polaco cercado perto de Kutno.

— Ao bater em retirada, o inimigo destruiu, na maior extensão que lhe foi possível, a via férrea ao longo do Mosela.

— Canhões de grosso calibre estão alvejando Zweibrücken, importante centro alemão de comunicações ferroviárias. Alguns troços de via já foram destruídos.

— Devido ao avanço das tropas soviéticas três comboios de fugitivos, que haviam chegado aos arredores de Kolomea, não puderam atingir a fronteira.

— Sabe-se por outro lado que a ponte de caminho de ferro de Zaleczki foi destruída pela aviação alemã.

— Encontram-se tropas soviéticas, nas proximidades de Molodeczno, na junção do caminho de ferro de Minsk-Vilna.

Vida Ferroviária

ATENEU FERROVIÁRIO

Reuniu-se no dia 27 do mês findo, pelas 22 horas, a assembleia geral ordinária do Ateneu Ferroviário, que tratou de vários assuntos de ordem administrativa e elegeu os novos corpos gerentes, com o resultado seguinte:

Assembleia Geral — Félix Fernandes Perneco, José Júlio Ferreira, Amadeu Cândido Deniz de Barros, Joaquim Simões Branco, António dos Reis e Joaquim José Costa Júnior.

Direcção — Efectivos: Delfim de Lemos, Duarte Avelino da Silva Matos, Jacinto Fernandes de Almeida, José Alexandre de Lima Duarte, Manuel Joaquim Mota, Mário José de Sousa Deniz e Raúl Mário de Sena Magalhães. Suplentes: Carlos Duarte Nunes, Fernando Pereira Pinto, José Maria Pereira Gomes e Júlio Carlos Freitas de Oliveira.

Conselho Fiscal — Efectivos: António Gonçalves Ribeiro, Francisco Carlos David Gouveia da Silva e João Vasques Russell. Suplentes: Joaquim da Silva Martinho e José Ferreira Ervilha.

Comissão Consultiva e de Recursos — Suplentes: José Ferreira Branco Grandela Júnior e José Luiz de Sousa.

Delegado à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo: Vitor Manuel Amorim Pinto. Suplente: Diamantino Dias.

Crónica Internacional

Por PLÍNIO BANHOS

O novo Governo Francês

Para enfrentar os amargos momentos que se avizinham da França, e conseqüentemente da Europa, pois a História aponta-nos a relatividade existente entre elas, acaba de constituir-se o novo gabinete francês, o qual ficou assim constituído:

Presidência, Guerra e Negócios Estrangeiros	Daladier
Educação Nacional	Yvon Delbos
Marinha Mercante	Alphonse Rio
Pensões	René Besse
Bloqueio	Pernot
Armamentos	Raul Dautry
Justiça	Georges Bonnet
Interior	Sarraut
Aeronáutica	Guy La Chambre
Marinha de Guerra	Campinchi
Agricultura	Quenille
Colónias	Mendel
Comércio	Gentin
Finanças	Paul-Reynaud
Transmissões	Jules Julien
Higiene	Rucart
Trabalho	Pomaret
Obras Públicas	De Monzie
Ministro sem pasta	Chaumetemps
Subsecretário dos Negócios Estrangeiros	Champetier de Rives
Subsecretário da Defesa Nacional e da Guerra	Ducos
Director do Gabinete da Presidência do Conselho, para a parte diplomática	Coulondre

É um governo de união nacional, constituído por altas figuras da França, quer no campo político, quer no técnico.

Há um nome que nos fere a mente—Raul Dautry—é o novo ministro dos armamentos e grande economista. Nas colunas da *Gazeta*, tivemos ocasião de gravar palavras suas, quando duma entrevista inserta no nosso número 1199, de 1 de Dezembro de 1937, e que por acharmos interessante transcrevemos:

«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 intelligência invulgares, verdadeiro chefe, cujo caracter desassombrado e cujo espirito finissimo fazem lembrar o príncipe dos grandes obreiros franceses contemporâneos: Liautey.

Todas estas razões são mais do que suficientes para que eu atribua às palavras que a Raul Dautry escutei uma excepcional importância, e para que nelas guarde, a-par da lembrança espiritual 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



RAUL DAUTRY

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 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 for 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 jámais poderá ser acusado.

É por isso que Ele é o primeiro dos estadistas de hoje, continua Dautry, aquele que todas as nações e 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 equilíbrio desses dois sentimentos,

pelos quais o indivíduo 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 ombros, 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 pousse* 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-se súbitamente numa qualquer estação, ia ajoelhar-me junto dum *rail* 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 descarrilamento. 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 toda a hora e em toda a parte, no território ou na empresa que chefia ou gere».

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

«Devo muito a Salazar. Muito. É a admiração que por ele afirmo nesse livro a que devo a hostilidade dos extremistas franceses; é por via dessa admiração, cada dia mais profunda, que por aí me chamam *sule fasciste*». Segue-se um silêncio que não ousa interromper, antes o aproveito para discretamente estudar-lhe a fisionomia móbil, expressiva, toda em remexidos morosos; irrequieta e, ao mesmo tempo, exprimindo uma grande serenidade. O seu olhar lúcido, penetrante, onde brinca qualquer coisa de manhoso, de irónico, de *petillant* — passe o francês — pausa no meu. E, acompanhando as palavras de um gesto que bem pode trazer um desalento, diz-me, pausadamente:

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

Na lareira de mármore 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 sobre coisas de Portugal, a que se seguem outras e outras, sobre isto e aquilo, este 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 tôt*. — Paris, 1937».

* * *

Sabem os leitores quanto despendeu a Alemanha com a construção da linha Siegfried? Diz-se que essa série de fortificações, presentemente em plena ordem do dia, custou ao Reich a bonita soma de 400.000.000 de dólares. Ora o dólar está hoje a 27\$50. A formidável defesa que a Alemanha ergueu ao longo da sua fronteira com a França e em oposição à não menos formidável linha Maginot dos franceses, ficou-lhe, por consequência, em moeda nossa, pela verba aproximada de 11 milhões de contos!

O bloco Anglo-Franco-Polaco dispõe de 1.096 unidades navais contra 220 alemãs

Parece-nos interessante apresentar neste momento o quadro — actualizado e compreendendo já as unidades entradas em serviço nos últimos meses — das forças navais em guerra.

Esse quadro diz-nos o seguinte:

Categoria das unidades	INGLATERRA (Sem incluir os Domínios)	FRANÇA	ALEMANHA	POLÓNIA
Navios de batalha de 33.000 ou mais toneladas	3	—	—	—
Navios de batalha de 22 a 30.000 toneladas	12	7	2	—
Cruzadores pesados e ligeiros	65	20	13	—
Porta-aviões	6	1	1	—
Condutores de flotilha, contra-torpedeiros e torpedeiros	160	87	34	9
Submarinos	70	88	49	6
Navios auxiliares de todas as categorias	352	181	121	29
TOTAIS	668	384	220	44

Este quadro abrange apenas os navios em serviço sem contar com os que se encontram em acabamento ou construção.

Verifica-se desta maneira que o bloco anglo-franco-polaco dispõe no mar de uma superioridade enorme: 1.096 unidades contra 220 ao serviço da Alemanha.

Se atendermos a que a produção nos estaleiros aliados, especialmente nos britânicos, se desenvolve numa proporção, para com a dos alemães, idêntica à das forças actualmente em serviço, e ainda a que o Reich não dispõe de submarinos de grande cruzeiro, pode-se concluir que, no mar, a guerra não trará dificuldades de maior para o bloco aliado.

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

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Outubro de 1899



Fiscalização de Caminhos de Ferro

Foi publicada a nova organização dos serviços de fiscalização dos caminhos de ferro, que veio substituir-se á organização de 1893.

Traz, como a anterior, uma grande redução no pessoal. Na verdade, tinha havido tamanha largueza nos quadros da fiscalização, tão exaggerado era o pessoal de agentes fiscaes, que se tem podido varias vezes fazer cortes sem que se sinta a falta.

Este pessoal foi utilizado em outros serviços do estado, geralmente como amanuenses em diversas secretarias e repartições do ministério das obras publicas ou de outros ministérios. Alguns desempenham funções importantes nos novos serviços em que se tem tornado muito competentes, e d'onde mesmo não desejariam nem conviria que fossem retirados.

É lícito presumir que os empregados da fiscalização excedentes aos quadros continuarão a desempenhar serviço n'essas secretarias, preenchendo as vagas que ocorrerem, o que quer dizer que não serão prejudicados com a nova organização nem padecerão por culpas alheias, pois «não lhes cabe a responsabilidade de haverem sido admittidos ao serviço publico» como diz o relatorio.

A reforma, que amputou do corpo da fiscalização uma multidão de funcionarios que só nominalmente pertenciam a este serviço, foi não só conveniente mas logica.

Outras se promettem e algumas ha realmente necessarias n'alguns quadros e serviços.

Em tempo fizeram-se nomeações de conductores e de desenhadores que recahiram em funcionarios que não entendem uma planta, nem nunca desenharam, embora sejam aptos para outros serviços. E o melhor é que alguns já tem tido promoções n'estes quadros, em que entraram como Pilatos no credo.

Entre o quadro de 30 de junho de 1893 e o actual, que é de 99 empregados, ha uma differença para menos, de 80 funcionarios, que deixam de pertencer a este serviço mas continuam com os vencimentos que percebiam.

Houve evidentemente a preocupação de reduzir o pessoal, preocupação que chega a ser exaggerada no que toca o pessoal tecnico, pois apenas se julgaram necessarios 4 engenheiros, dois dos quaes engenheiros chefes. Parece-nos que não seria excessivo que houvesse um engenheiro subalterno adjunto a cada uma das tres divisões, para a substituição dos engenheiros chefes de divisão nos seus impedimentos legais, para os auxiliarem no desempenho do serviço, e até para que se fizesse escola, pois não se pode suppor que um engenheiro que tenha a sua carreira em obras hy-

draulicas ou estradas, esteja nas melhores condições para exercer ou dirigir a divisão de via e obras quando chegar á cathogoria de engenheiro chefe.

Foi extinta a classe de chefe de circumscripção cujas funções o engenheiro inspector considerou inúteis; ficou apenas um inspector do movimento; reduziram-se 40 logares de fiscaes do movimento e tráfego, 6 fiscaes de via e obras, um chefe de zona de tração; supprimiu-se a classe de machinistas fiscaes; dispensaram-se 12 amanuenses, 3 serventes e um pagador.

Foi um corte fundo, dado com as precauções sufficientes para que se não torne doloroso.

O sr. ministro no relatorio promette fazer outras reformas. Deve presumir-se da sua actividade que cumprirá a promessa, sendo legitimo esperar que os serviços industriaes que se enkystaram na sua inutilidade, ao ensino tecnico que bem precisa d'um olhar esclarecido e alheio a preocupações de symetria e tradições lyceas.

Linhas Portuguezas

Lourenço Marques. — Na estação de Ressano Garcia foi inaugurado o systema de agulhas como o que está montado e em exercicio na estação de Lourenço Marques.

Ha uma guarita d'onde manobram 14 agulhas podendo chegar-se a 18, com 4 semaphoros dois dentro do recinto da estação e dois a 200 metros das primeiras agulhas.

Installou-se tambem ahi um reservatorio de agua para alimentação das locomotoras, que tem a capacidade de 350 metros cubicos. É de alvenaria.

Algarve. — Foram a Portimão examinar o traçado d'este caminho de ferro os engenheiros Mattos Pires e Sequeira. O engenheiro Parreira que elaborou o projecto vae prestar algumas informações sobre o assumpto.

Parece que se introduzem algumas modificações entre Lagos e Portimão.

Humbe. — Constituiu-se em Londres um syndicato para os estudos, construcção e exploração d'esta linha ferrea no districto de Mossamedes em harmonia com a portaria publicada no «Diario do Governo» de 4 do corrente. A denominação do syndicato é Trans-African Railway Syndicat Limited.

A brigada de estudos vae partir brevemente. Oxalá se realise depressa este importante melhoramento.

Benguella ao Bihé. — Consta que a construcção d'este caminho de ferro começará no proximo mez de janeiro de 1900.

A estação principal será no Lobito, onde devem principiar os trabalhos, bem como em Benguella, estação principal do ramal entre aquella cidade e a praia do Lobito, proximo de Catumbella.

Para Benguella já tem ido algum material, devendo em breve ser contractado o pessoal para dar começo aos trabalhos.

Minho e Douro. — Foram concorrentes ao concurso para o fornecimento de 11.000 taboas e 200 barrotes para estes caminhos de ferro os srs. Rodrigo Fernandes dos Santos & Irmão por 1:457\$600 réis; José Ribeiro por 1:480\$000 e Filippe Fernandes Braga & C.^a por 1:468\$800 réis.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 178, II série, de 2 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de 164^{m2},50 e 230^{m2},50, a primeira à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 10,805,34 e 10,855,38, e a segunda do lado direito da mesma linha, entre os quilómetros 10,795,19 e 10,866,90, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

As referidas parcelas de terreno estão situadas no lugar de Algoços, freguesia de Rio Meão, concelho de Vila da Feira, distrito de Aveiro, e confrontam: a parcela A, ao norte e sul com o caminho de ferro, ao nascente com Maria de Sá Pereira e ao poente com o caminho de ferro; e a parcela B, ao norte, sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com Maria de Sá Pereira.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 55 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 1,547,86 e 1,565,76, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Silvalle, concelho de Espinho e distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Aurora Gonçalves Rocha Guimarães, ao sul com caminho, ao nascente com Aurora Gonçalves Rocha Guimarães e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 184, II série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 502 metros quadrados, à direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 217,724 20 e 217,760,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Santa Cruz, concelho e distrito de Coimbra, e confronta ao norte com a Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia, ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com a estrada municipal.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 157, III série, de 8 de Julho, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS 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 à falecida pensionista n.º 461 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Maria da Conceição Correia, aos quais se habilita, nesta data, José António dos Santos Correia, irmão da mesma.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

O «Diário do Governo», n.º 162, III série, de 14 de Julho, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido guarda reformado n.º 349/M. D., António Manuel de Azevedo, provenientes da pensão de reforma, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Albina Taveira Vilela, Carminda dos Prazeres e Maria da Luz, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 174, III série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1:867 dos Caminhos de Ferro do Estado (S. S.), empregado de 2.ª classe Augusto António Rebêlo, provenientes de pensão até à data do seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Augusta Magalhães Rebêlo e Aurora, viúva e filha do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 184, III série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido empregado principal, reformado, do Minho e Douro, Manuel Joaquim de Sousa Durão, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Palmira da Silva Durão, viúva do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido chefe de distrito, reformado, do Minho e Douro, José Gonçalves de Azevedo, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, António Lopes de Azevedo, Maria, Manuel, António, Alberto e Félix, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido serralheiro principal reformado, do Minho e Douro, José de Azevedo, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Martins de Jesus, Miquelina, Antero, Almerindo, Lucinda e Diamantina, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido Inácio Cardoso, guarda reformado do Minho e Douro, provenientes de reforma do mês de Julho de 1938, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Angelina da Conceição, Maria da Assunção, Alberto Cardoso, Elvira da Conceição e Laurentina da Conceição, filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido agulheiro, reformado, do Minho e Douro, Marçal Rodrigues da Costa, provenientes de reforma do mês de Maio último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Francelina da Costa Azevedo, António Rodrigues da Costa, Maria Amélia Rodrigues da Costa, Serafim Rodrigues da Costa, Conceição da Costa Azevedo, Cândida Azevedo da Costa, Armandina Rodrigues da Costa e Armindo Rodrigues da Costa, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

«O Diário do Governo», n.º 186, III série, de 11 de Agosto, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido carregador, reformado, do Minho e Douro, Lino Alves Ferreira, provenientes de reforma do mês de Janeiro último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Lucília Correia de Areújo, Maria Alves Ferreira, António Alves Ferreira e Joaquim Alves Ferreira, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida à falecida pensionista, do Minho e Douro, Teresa Rodrigues Malho, provenientes de pensões de sobrevivência de Março e Abril do ano corrente, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, João Malho dos Reis, Levy Rodrigues Malho, Teresa de Jesus Rodrigues Malho e André Malho, filhos da aludida pensionista.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido revisor de material ajudante, reformado, do Minho e Douro, Porfírio Marques da Silva, provenientes de reforma do mês de Dezembro de 1937, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Luíza da Conceição Silva, Mário Marques da Silva e Rolinda da Conceição Marques da Silva, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido torneiro reformado, do Minho e Douro, Joaquim Maria Marques, provenientes de reforma do mês de Abril último, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Joaquim Maria Marques Júnior, Filomena de Jesus Marques, filhos do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido capataz reformado do Minho e Douro, António da Costa Fagundes, provenientes de reforma de Novembro de 1935, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Fernandes, Maria da Conceição Fagundes, Maria Fagundes, Vera Fernandes Fagundes e Rosa Ferreira, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 189, III série, de 15 de Agosto, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1.025 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), faroleiro Manuel Miguel (1.º), provenientes de pensão de reforma que não recebeu até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Emilia do Carmo, viúva do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 197, III série, de 24 de Agosto, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 2.140 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), agulheiro de 1.ª classe Joaquim dos Santos Botas, provenientes de pensão por pagar até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Maria de Oliveira e Delfina de Oliveira, viúva e filha, viúva, do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 200, III série, de 28 de Agosto, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dívida ao falecido reformado n.º 1.501 dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), revisor de material António Guerreiro Camacho, provenientes de pensão por pagar até ao dia 11 de Abril de 1939, em que faleceu, a cujo pagamento se habilita, nesta data, Maria Joana, Constança, António e Genoveva, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo indicado, e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido aos interessados.

O «Diário do Governo», n.º 160, III série, de 12 de Julho, 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 deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a

parte da pensão de sobrevivência legada por Carlos Conde, chefe da fábrica de bilhetes, contribuinte n.º 2 010, residente em Lisboa, falecido em 6 de Junho de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Fernanda Adelaide de Brito Conde, viúva.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 163, III série, de 15 de Julho, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Domingos António, que também usava e era conhecido por Domingos António Zuzarte, sub-chefe de distrito, reformado n.º 710, residente em Assumar, falecido em 27 de Maio de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Francisca do Rosário Morginho Zuzarte, que também usa e é conhecida por Francisca do Rosário Morginho.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 187, III série, de 12 de Agosto, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Hilário da Silva Rosário, que também usava e era conhecido por Hilário da Silva, tel-grafista de 1.ª classe, reformado n.º 974, residente em Verride, falecido em 24 de Abril de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Ester Augusta Geral Pereira da Silva Rosário, que também usa e é conhecida por Ester Pereira da Silva, e Ausenda Pereira da Silva Rosário, viúva e filha solteira.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.

O «Diário do Governo», n.º 17, III série, de 29 de Julho, publica o seguinte:

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no *Diário do Governo* correm editos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Henrique de Freitas, chefe de lanço, reformado n.º 1.119, residente na Praia do Ribatejo, falecido em 2 de Abril de 1939, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Maria Joaquina Grito de Freitas, filha solteira.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1887, em que o falecido estava inscrito.



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

Agência internacional de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa

(Direcção para Portugal)

15, Rua dos Fanqueiros

Sucursal no Pôrto

Avenida dos Aliados, 54

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

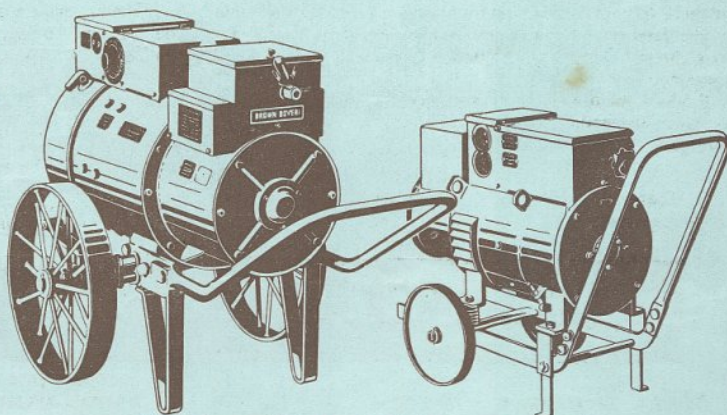
*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas—A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal.*

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
::: em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :::



LOCOMOTIVAS A VAPOR
LOCOMOTIVAS ELECTRICAS
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS
LOCOMOTIVAS DIESEL-MECHANICAS
CAMINHÕES E OMNIBUS de 2 até
12 toneladas de carga util
ROLOS COMPRESSORES a vapor
e com motor



31a

HENSCHTEL & SOHN GM BH **KASSEL**
AL E M A N H A

REPRESENTANTE GERAL:

Carlos Empis

Rua de S. Julião, 23-1.º

LISBOA