

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto 1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 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

VISEU — Um trecho das trazeiras da Sé. — Ecos
80 Comentários, por SABEL. — A conclusão do ramal
de Sines, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. —
Crónica da Quinzena, por SOEIRO DA COSTA. —
Linhas Estrangeiras. — Os grandes inventos, por PLÍ-
NIO BANHOS. — Assentamento de via férrea, por
ANTÓNIO GUEDES. — Linhas portuguesas. — Pu-
blicações recebidas. — Ateneu Fereoviário. — Imprensa
— Portugal turístico. — Crónicas de Espanha, por
CARLOS D'ORNELEAS. — Há qnarenta anos. —
Os nossos mortos. — A técnica da pintura e protecção
: : : : ao cimento. — Parte Oficial : : : :

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE SETEMBRO

NÚMERO 1170



VISEU— *Um trecho das trazeiras da Sé*

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITO 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
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente 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
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
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

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

PORTUGAL TRANQUILO

ALGUNS postos emissores de ondas curtas transmitiram de Madrid, Barcelona e Valencia a noticia de ter rebentado em Portugal de caracter comunista chefiado por eminentes figuras politicas do nosso pais, e onde colaboram os trabalhadores de campo, armados devidamente, etc. etc.

Mais diz, que foram tomados os ministerios e outros pontos importantes da capital de Portugal e que os comunistas dominam já inteiramente as forças do governo em numero reduzido.

Ainda não fica por aqui a serie de diálatas e idiotices inventadas por essa onda criminosa que, a soldo da Rússia, pretende desacreditar um país que vive em tranquillidade absoluta e que, felizmente hoje dá cartas entre as nações civilizadas.

Hoje Portugal é um país tranqüilo que tem de ser defendido pelos seus filhos legítimos, que não podem ser sobornados pelos enviados da Rússia.

Aqueles que se deixarem vender ao suposto poderio russo não podem ser considerados portugueses e portanto são pessoas que devemos repudiar ficando bem com a nossa consciência.

Repudiamos em absoluto a attitude miseravel e gesto dos tresloucados de ha dias, como repudiamos também esses homens ricosos que nos enganam, fazendo dominó para os dois lados receando o dia de amanhã.

O homem tem hoje dois caminhos a seguir: nacionalismo ou comunismo.

Definidos, têm de desafrontar-se com quem devem, e não entreterem-se pelas mesas de cafés numa criminosa propaganda de descrédito do nosso país e lançando essas noticias tendenciosas que espalhadas por esses mesmos cafés e pelas caixas dos teatros têm o único fim de colocar Portugal numa situação de decadência, hoje difficilmente acreditada.

O crédito especial que hoje tem o nosso país perante o estrangeiro é uma demonstração absoluta do seu valor e da confiança que existe, mercê do seu governo e do heroico esforço dos portugueses de fé que tão bem têm sabido conquistar a honra dos povos civilizados.

Portugal é hoje um país de ordem que condena pelo seu povo todos os homens que, encapotadamente o querem atirar ás ordens comunistas, lançando-o na desordem contra os trabalhadores que, não querem nunca confundir-se com os comunistas espanhóis que, a soldo da Rússia vende o oiro de Espanha a outras nações e destruíram o seu património nacional.

Temos de manter o nosso nome de portugueses para que, aqueles que se riram de nós pela má cabeça de alguns dos nossos dirigentes, nos olhem de alto abaixo com a convicção de que mantemos em absoluto o bom nome dos nossos antepassados.

Bem hajam pois os portugueses que, atravez dos tempos que vão correndo, abstraindo ideias politicas, mantenham bem sagrado o bom nome de Portugal, pois que quer viver e é imortal.

ACIDENTES DE VIAÇÃO EM ROMA

AS estatísticas do Governo de Roma accusam nada menos de 9889 desastres de viação, durante o ano de 1935.

Nesses desastres foram vítimas 5429 pessoas, das quais 5335 feridos e 94 mortos.

O mês em que se registou maior numero de desastres foi o de Junho, com 942 e o menor numero foi o de Dezembro, com 654, onde se conclui que os desastres estão em relação com a luz do Sol, porque se circula mais de dia do que de noite.

A mesma estatística divide também os sinistrados por sexos e

(Continúa na pág. 492)

A CONCLUSÃO

DO

RAMAL DE SINES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

INAUGUROU-SE festivamente em 14 do corrente o último trôço do ramal de Sines, com 16,5 quilómetros de extensão de S. Tiago de Cacem e de Sines. Fica assim concluído o ramal de Alvalade a Sines, sucessivamente aberto á exploração: em 1927 de Alvalade a S. Bartolomeu, em 1929 de S. Bartolomeu á Cumeada, em 1934 da Cumeada a S. Tiago, o que somou tudo 32 quilómetros. Acrescenta-se-lhe agora o trôço de S. Tiago a Sines, o que perfaz 49,5 quilómetros de extensão total do ramal.

Importa recordar a sua história.

* * *

As linhas que servem a vasta região ao Sul do Tejo não foram subordinadas no delineamento a um plano de conjunto metódicamente estudado.

Providenciou-se primeiro para a ligação de Lisboa com a vizinha Espanha, a princípio pelo Carregado e Estremoz em direcção a Elvas e depois pela linha de Leste, que teria, com a do Norte, um trôço comum até o Entroncamento.

Surgiu simultaneamente o projecto de construir uma linha do Barreiro a Vendas Novas com um ramal para Setúbal e prolongada a Évora e Beja, e mais tarde para Sueste por Quintos á fronteira e de Beja a Faro.

Apezar de preconizada por Souza Brandão, a linha do Sado, o itinerário mais curto para o Algarve, não chegou a ser considerada a sério.

Em vez de ir a linha de Vendas Novas por Montemor a Évora e de lá a Beja, passou-se longe de aquela importante vila e derivou-se na Casa Branca a linha para Évora, tornan-

do-se incómodas as relações entre as duas cidades alentejanas. Com o prolongamento de Beja para Faro alongou-se demasiado o trajecto para o Algarve.

Foi posteriormente alvitrada a construção de uma linha de Beja por Ferreira e S. Tiago a entestar no pequeno porto de Sines, praia de uma parte do Alentejo e empório de comércio de cortiças de certo vulto.

Em 1898 mandou-se estudar o plano da rêde complementar ao Sul do Tejo por uma comissão técnica de que fui relator.

Incluiu-se nêle a linha do Sado de Setúbal a Garvão e um ramal pelo litoral do Algarve de Tunes a Portimão e Lagos.

As representações regionais determinaram a inclusão, no plano, de um ramal da linha do Sado, de Alvalade ou Grandola a S. Tiago e Sines.

Foi posta de parte a transversal de Beja por Ferreira á linha do Sado por ficar demasiado próxima da do Sul.

Incluiu-se também no plano para fomento agrícola e mineiro regional uma linha de via estreita de Lagos por Aljezur e Odemira, a S. Tiago no ramal de Sines, ponderando-se porém que era de secundária importância e devia ser a última a construir.

Depois de ouvidas as estações consultivas competentes, o plano foi aprovado por decreto de 27 de Novembro de 1902.

Figurou nêle, não só a linha do Sado, como o ramal de Sines, deixando-se dependente dos estudos o ponto de bifurcação, Alvalade ou Grandola.

Procedeu-se aos estudos da linha do Sado e fixou-se em Alvalade o entroncamento do ramal, que foi estudado subsequentemente.

A construção de aquela linha ter-se-ia começado em 1907 e feito rapidamente, mercê de uma vantajosa proposta financeira apresentada pela casa Burnay, que explorava as minas do Lousal e tinha todo o interesse em que fossem directamente servidas por caminho de ferro. Infelizmente hesitações governativas fizeram malograr essa tentativa, renovada baldadamente em 1910.

Nêsse ano apresentou o Sr. Conselheiro Moreira Júnior uma notável proposta para o desenvolvimento da nossa rêde ferroviária e

nela contava com a rápida construção da linha do Sado.

A mudança de regimen em 1910 veio inutilizar essas iniciativas. Só em 1913 se iniciou a construção, depois de se ter imposto ao troço escusado alongamento de 6 quilómetros de percurso por se pôr de parte a travessia directa do esteiro de Marateca por uma extensa ponte.

Sobreveiu a guerra, os trabalhos arrastaram-se com lentidão e só em 1925 se concluiu a linha, graças á acção enérgica do sr. engenheiro Plínio da Silva.

Procedeu-se em seguida á lenta construção do ramal de Sines cujos primeiros 22 quilómetros de Alvalade a S. Bartholomeu eram sobremodo fáceis e foi aberto á exploração em 1927.

Em 1929 abriu-se o pequeno trôço de Alvalade á Cumeada e defrontou-se com o problema da substituição de um túnel para transpôr a cumeada e chegar a S. Tiago por uma trincheira e aterros de grandes cotas.

Esse trôço concluiu-se em 1934 e abriu-se á exploração até á estação de S. Tiago.

O trôço dessa estação a Sines não tem obras de arte dignas de menção, não contem mais que um apeadeiro, Ortigas, em 16,5 quilómetros e não vai entestar no porto, cujas obras ainda se não fizeram.

* * *

Em 1927 foi determinada a revisão do plano geral da rêde.

Foi nele incluído o prolongamento do ramal de Lagos por Aljezur e Odemira a entroncar na linha do Sul em Amoreiras, com um

trôço comum dessa estação a Valdisca, para aproveitamento do túnel, mediante um porto de bifurcação.

Assim se atendiam as aspirações ao encurtamento da linha para Lagos, a que se attribuiam importantes funções como posto de escala.

A Comissão propôz também um trôço de Odemira a S. Tiago para complemento do plano e serviço da região mineira de S. Luís e do Cercal.

Essa linha não foi afinal classificada; só o foi a primeira, da qual convinha construir sem demora o trôço Lagos-Aljezur, que exerceria benéfica função de fomento.

Pois bem: mesmo sem a linha estar classificada e apesar de sua menos que secundária importância, chegou-se a mandar proceder ao seu estudo immediato para atender a influências pessoais.

Passou-se isso em março de 1928. Um artigo, que então escrevi, foi objecto de protestos locais, que reduzi ao seu justo valor noutro artigo de 20 do mesmo mês.

É de esperar que tenha caído no olvido esse prurido de attribuir importância a uma linha de Odemira a S. Tiago, com estreita zona tributária entre o mar e a serra do Cercal e que no dia em que se explorem as minas, poderá ser suprida por uma curta linha mineira para os embarques ao abrigo da ilha do Peçigueiro.

Fica de tudo isso o ramal completo, deficitário e com pouco tráfego, mas de grande utilidade para a região. Resta fazer obras modestas, mas necessárias, no porto de Sines e levar a linha férrea ao contacto com elle.

Remington Portuguesa, L.^{da}

109, R. NOVA DO ALMADA

LISBOA

CRÓNICA DA QUINZENA

É necessário levantar o nível moral dos povos numa estreita ligação com os seus dirigentes...

Por SOEIRO DA COSTA

QUEM se der a uma conscienciosa análise sobre o estado social dos povos, vê-se que produto de épocas anárquicas o ritmo do seu viver não se conjuga perfeitamente com o que lhes pretendem imprimir os seus dirigentes...

Em matéria de tão transcendental importância, de uma influência decisiva para o futuro das nacionalidades e dos povos, não pode, não deve haver o divórcio entre os povos e seus dirigentes...

Resultaria improfíqua e estéril a acção dos últimos e os benefícios que daí podessem resultar, quando bem intencionados, em favor dos penúltimos.

Nós temos analisado aqui e além, numa e noutra nação o propósito honesto de querer enveredar os dirigentes por uma vida amplamente moral, de cujo influxo é sua melhor e sincera intenção, aproveitem os povos, desde que estes não estejam apegados, a princípios dissolventes, de que é, forçoso dissuadi-los — continuar —, entrando até decisivamente naquela fase que só vem a manifestar-se e de que há a necessidade de adotar providências cohibitivas aos funestos processos e desígnios criminosos das sociedades viciadas por épocas de corrupção, que não podem, nem devem continuar, sob pena dos povos e das nações se afundarem num mar de lama e de crimes.

Olhai o mar de misérias e crimes repugnantes, de baixezas e torpezas de que a imprensa mundial se faz eco, sendo em alguns países o estrebuchar de elementos que entendem opôr à sã moral, — a moral duvidosa, — aos processos honestos, os cavilosos, — com tanto que lhes aproveite.

Pode admitir-se que a moral não seja única e que interesse a todos?!

— Uma moral sã, capaz de gerar e dar continuidade a caracteres da mais fina tempera?!

— São estas as nossas maiores ambições, que agitam fortemente o nosso pensamento, e constantemente accionados na imprensa, firmada em nossos artigos, que à falta de mérito têm este superior, e não menos, nos parece, melhor objectivo.

Desde 1913 — que escrevemos — numa aspiração bem sentida e melhor intencionada de vêr triunfar a sã moral — que tem por fim proteger, defender e acautelar os melhores bens morais de todos e que não devem estar — é forçoso mesmo que não estejam, à mercê de aventureiros ou pessoas sem escrupúlos.

Coisa alguma me custa mais, que é vir glorificar os actos nobilíssimos dos governos bem intencionados de todas as nações, o que fazemos gostosa e mui sinceramente, e depois constatar transigências que fazem perigar seriamente esses actos e deixar as populações, atónitas, indecisas e o que é peor, descrentes...

O caso de Laval é sintomático, quando conhecendo, entretanto, o que é lastimável da existência da cupidez de lucros comerciais e industriais, criminosos, procura num alevantado gesto, perante os clamores públicos, pôr-lhe còbro; e depois, mais tarde, o regresso às situações anteriores, não sabemos se bem peores, porque o interesse egoísta, não se sente bem (que tal a tara de tais criminosos!) com a intervenção moral e generosa, dos que entendem e muito bem, que acima dos interesses individuais, estão os gerais.

LINHAS ESTRANGEIRAS

SUÉCIA

Projecta-se na Suécia uma fusão da rede ferroviária do Estado com quarenta e três companhias exploradoras de caminhos de Ferro somando assim uma rede total de uns 5000 quilómetros.

Calcula-se que a projectada fusão ocasionará uma economia de cinco milhões de corôas por ano, ou seja 8 % das despesas totais. Verifica-se também um excedente de pessoal de aproximadamente 2000 agentes.

Os técnicos estudam também a unificação do material rolante.

BRASIL

A população baiana do Município do Novo Mundo, a fim de atender às suas necessidade de transporte e comunicações, tinham interesse na construção de um ramal ferroviário de ligação entre Piritiba e Bavora.

Essa aspiração vai ser dentro em breve satisfeita, dadas as providências tomadas pelo sr. Ministro da Viação que recebeu o seguinte telegrama sobre o prosseguimento das obras.

«De acôrdo com a autorização de V. Ex.^a acabo de ultimar as providências para a concessão do ramal ferroviário Piritiba-Bavora, cujos serviços serão imediatamente iniciados.

LINHAS PORTUGUESAS

BEIRA ALTA

A partir do dia 20 do corrente e até aviso em contrário é encerrado o apeadeiro das Alhadas que continuará, como paragem, a executar o serviço seguinte:

Passageiros e bagagens—É limitado ao serviço interno. Não vende bilhetes, sendo as cobranças dos passageiros procedentes de Alhadas, feita em trânsito pelos revisores dos comboios, seguindo as bagagens a pesar e taxar em destino.

Expedições—Continúa a expedir remessas de pêso máximo de 1.000 quilos não podendo cada volume exceder 100 quilos.

As expedições terão que ser feitas em portes a pagar em destino, onde se efectuará a operação e pesagem e mais formalidades relativas à expedição.

Chegadas—As remessas de pêso máximo de 1.000 quilos destinadas a Alhadas terão que ser expedidas em portes pagos e não devem conter volumes de pêso excedente a 100 quilos.

Desde que os donos se apresentem a reclama-las no furgão, à paragem do comboio que as transporte, ser-lhes-ão entregues em troca da respectiva senha. Em caso contrário seguirão para a estação mais além donde terão que ser retiradas nas condições normais dos transportes ferroviários.

Condições gerais—Os donos obrigam-se a receber as remessas junto dos furgões ou vagões que as transportem, devendo coadjuvar a carga ou descarga.

Não se admitem remessas de veículos ou animais, excepto os taxados a pêso de harmonia com o respectivo artigo da tarifa geral.

PUBLICAÇÕES
RECEBIDAS

BANCO DE PORTUGAL

Recebemos o N.º 10, referente a Agosto do corrente, do Boletim do Banco de Portugal que insere todo o serviço de estatística e estudos económicos durante o referido mês.

ATENFU FERROVIÁRIO

Realiza-se no dia 19 do corrente, na séde da Academia Instrutiva do Pessoal dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte, uma festa levada a efeito pela Direcção do Ateneu Ferroviário, festival este de despedida da actual comissão que tão orientadamente tem dirigido os trabalhos da instrutiva colectividade.

Nesse dia apresenta o Ateneu Ferroviário sob a direcção de Artur Couto um «jazz» privativo da sua colectividade que executará um vasto reportório de música variada.

O Grupo Dramático sob a direcção de Heitor de Vilhena apresentará a opereta em 2 actos de Leroy «A Viuva Alegre em Cascais», com música do compositor Franz Lehár, e a interessante peça «Porto-Lisboa e volta», da autoria de José Rocha Pires, com música original e coordenada.

A distribuição das peças está a cargo de sócios que bem se têm desempenhado, como artistas pelo que se espera, como é natural, que mais uma vez agrade esta do Ateneu Ferroviário.

IMPRESSA

«A VOZ»

As crónicas n.ºs I, II e III, sobre Espanha da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas, que publicámos no número anterior da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e no presente, são transcritas, com a devida vénia d'este importante jornal católico.

* * *

Tem causado enorme successo a subscrição aberta nas colunas de *A Voz*, por um grupo de gentis senhoras espanholas.

O patrocínio dessa subscrição nas colunas de *A Voz* tem servido para delirantes manifestações por parte dos nacionalistas portugueses e espanhóis.

Pode mesmo dizer-se que a subscrição atingiu nas últimas dezenas de anos, a maior quantia que nos recorde.

O *Rádio Club* e *O Século* tem prestado homenagens sinceras ao jornal católico que em defesa da ordem e da disciplina ocupa o seu lugar de grande destaque.

Quere uma boa espingarda?



Compre

SARASQUETA

Superior qualidade, por inferior custo única em Portugal vendida ao preço da Fábrica
Grande stock de espingardas Belgas com cães a preços fora de toda a concorrência

A MAIOR CASA IMPORTADORA DO PAÍS
CARTUCHOS, POLVORAS E TODOS OS UTENSÍLIOS PARA CAÇADORES
DESCONTOS PARA REVENDA

A casa que mais barato vende e que maior sortido tem

CASA A. M. SILVA—R. da Betesga, 67—LISBOA—Telef. P. B. X. 25424

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para terramantas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
76	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	14.713\$63,4	599\$04,7	29\$95,2	8\$98,6	15.351\$66,9
77	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	17.040\$90,4	732\$97,9	36\$64,9	10\$99,5	17.821\$52,7
78	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	16.286\$45,9	693\$08,5	34\$65,4	10\$39,6	17.024\$59,4
79	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	15.814\$92,4	635\$26,3	31\$76,3	9\$52,9	16.491\$47,9
80	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	18.777\$32,9	778\$38,5	38\$91,9	11\$67,6	19.606\$30,9
81	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	18.090\$95,4	736\$67,7	36\$83,4	11\$05	18.875\$51,5
82	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar .	17.441\$67,1	676\$63,5	33\$83,2	10\$14,9	18.162\$28,7
83	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	52\$45,5	2\$62,3	\$78,7	55\$86,5
84	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	59\$82,1	2\$99,1	\$89,7	63\$70,9
85	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	61\$69,6	3\$08,5	\$92,5	65\$70,6

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
86	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	65\$44,6	3\$27,2	\$98,2	69\$70
87	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	49\$95,5	2\$49,8	\$74,9	53\$20,2
88	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	57\$94,6	2\$89,7	\$86,9	61\$71,2
89	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	59\$19,6	2\$96	\$88,8	63\$04,4
90	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	61\$69,6	3\$08,5	\$92,3	65\$70,6
91	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	44\$46,4	2\$22,3	\$66,7	47\$35,4
92	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	48\$45,9	2\$42,3	\$72,7	51\$60,9
93	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	51\$20,5	2\$56	\$76,8	54\$53,3
94	Levantamento de uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	—	56\$20,5	2\$81	\$84,3	59\$85,8
IV — SS DE LIGAÇÃO						
a) Material de 30 quilos por m. l.						
§ 1.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,09						
95	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	30.213\$15	1.400\$05	70\$00	21\$00	31.704\$20

OS GRANDES INVENTOS

Por PLÍNIO BANHOS

VAMOS dar uma nota curiosa nos inventos e dos seus inventores prometendo continua logo que possamos.

E vamos principiar pelo homem a quem se deve o *caminho de ferro* que foi um mineiro de nome Jorge Stephenson, operário mecânico inglês, pobre e que tantos embaraços teve na sua vida. Faleceu em 1848 com a idade de 67 anos; o *barco a vapor* considerado naquele tempo uma doidice foi Fulton que pôs a flutuar como nome de «Clermont»; O *telefone* foi previsto em 1854 por C. Bonneau, e em 1876, Graham Bell deu a conhecer a forma definitiva do aparelho — sua invenção, — que foi o primeiro telefone.

Graham Bell contou a um jornalista inglês a história do seu invento.

«A minha intenção — disse elle — era apenas estudar as diversas formas de vibrações produzidas pelos sons das diferentes vogais e invogais (consoantes), afim de que as crianças surdo-mudas chegassem a entender por meio da vista a significação do discurso, pela impressão que os seus diferentes sons gravaria em chapa sensíveis a estas vibrações. Durante o curso das minhas experiências, puz em prática a indicação do dr. Clarence J. Blake, distinto otologo de Boston, consistente em utilizar com fonoautografo o ouvido dum cadáver, conseguido obter por este processo, sobre vidros fumados, magníficas impressões absolutamente claras e determinadas de vibrações produzidas pela voz humana. E precisamente as reflexões que fiz sobre este ouvido fonoautografo foi o que me sugeriu a idéa do primeiro telefone, pois foi então, com effeito, que eu cheguei a conceber o que hoje se conhece sob o nome de corrente ondulatória eléctrica. Dos meus estudos sobre a matéria deduzi que se poderia produzir uma corrente ondulatória pelas vibrações duma armadura colocada em frente dum electro-íman, sempre que estas vibrações correspondessem às do ar, durante a duração do som.»

Em 1874, inventou e poz em prática o modo de produzir vibrações por meio da voz humana, numa armadura de ferro, unindo esta, para o effeito, com uma membrana esticada

Esta concepção teórica teve forma prática no ano immediato, foi aceita em 1876 e começou a ser utilizada pelo público no ano seguinte.

Sustentou o dr. Graham que, a esse tempo, o tele-

fone estava ainda na sua infância, porque embora já explorado havia trinta anos, o invento permanecia, na sua essência, tal como quando elle o deu a conhecer, visto que os aperfeiçoamentos introduzidos só se referiam ao material secundário.

Todo o aperfeiçoamento do aparelho consistiria numa simplificação desse material.

O dr. Graham tinha como coisa provável o virmos a disfrutar, mais cedo ou mais tarde, a telefonia sem fios.

E, para terminar, registaremos o estranho paradoxo a que o illustre inventor aludiu:

«Geralmente, consideram-me como um electricista, mas, em abono da verdade, devo dizer que inventei o telefone precisamente pela minha ignorância da electricidade, porque a nenhum electricista occorreria nunca fazer as experiências que eu fiz, pois que a um homem versado nestes assuntos teria parecido um disparate a idéa de produzir uma corrente utilizável de electricidade por meio da voz humana sobre uma chapa de metal. Portanto, a quem quer que tivesse sido apenas electricista era impossível haver inventado o telefone. Para isso, nada mais se requeria que um conhecimento pratico da natureza do som e da estrutura ou mecanismo da linguagem; ambas as coisas eu possuía desde a infância.»

O «*Canhão Bertha*» foi durante muito tempo um mistério. Os alemães durante o período da grande guerra bombardearam Paris, a 128 quilómetros de distância. Surpreendeu o mundo inteiro esse monstruoso bicho e chegou mesmo a desmentir-se a sua existência. Quando finalisou a guerra foi elle exposto no Museu Militar de Berlim.

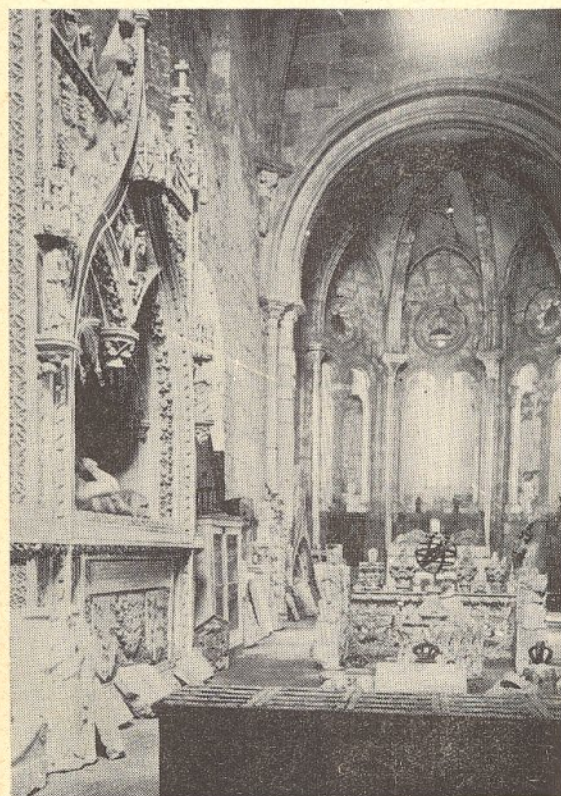
O major do exército austríaco de nome Yrouchek, especializado em balística publicou em tempos informações bem curiosas sobre essa peça.

Eberhardt, engenheiro, procedia a experiências de um novo canhão, de seu invento, no campo de Meppen. Mas o constructor dera-lhe por engano a inclinação de 50° em vez da inclinação habitual de 42° 43'. A granada descreve uma trajectória muito maior que a habitual e foi alojar-se na Holanda, no jardim de um padre que morreu victima da explosão. O projectil havia passado a estratosfera, atingindo uma velocidade inesperada.

O caso foi reservado e debaixo de um segredo foi mais cuidadosamente estudado pelos construtores de canhões. E assim nasceu a «Grande Bertha», peça formidável, cujo fuste tem só por si, o comprimento de 35 metros e que, instalado na floresta de Crécy, a 128 quilómetros de Paris, bombardeou por várias vezes esta importante cidade.

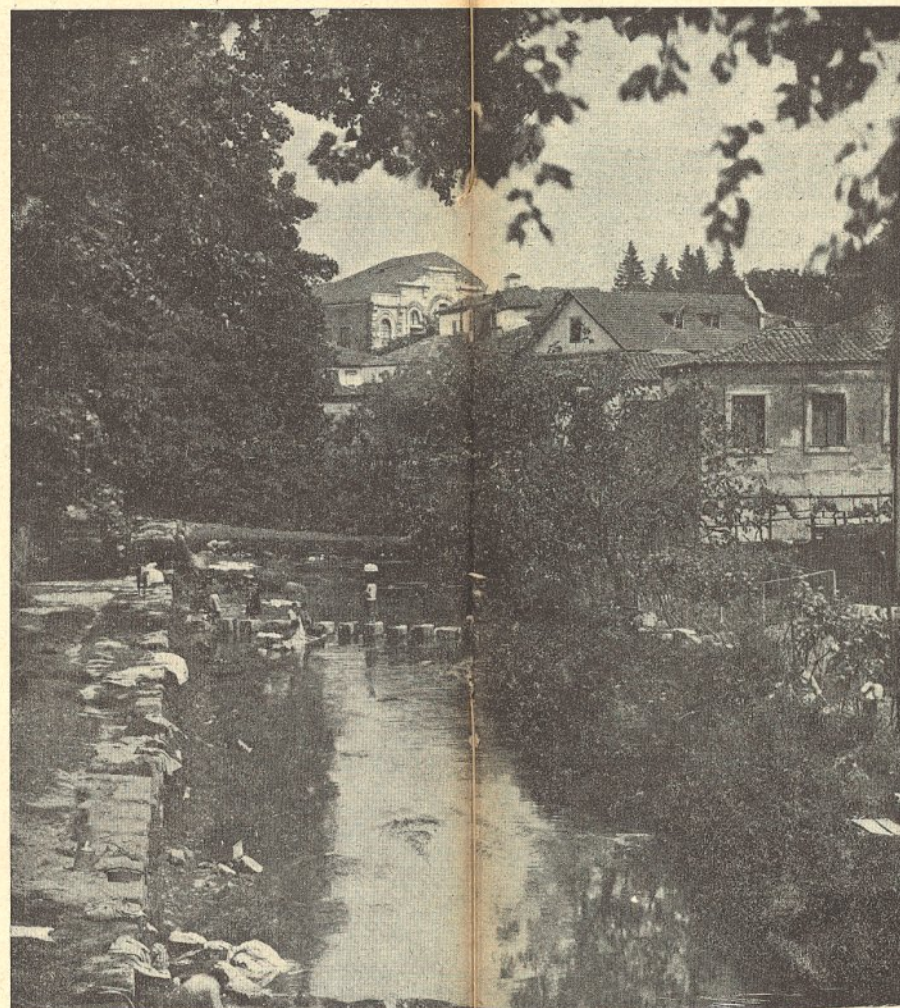
A bala saía do canhão com uma velocidade de 1.600 metros por segundo atingindo a estratosfera, onde percorria cerca de 40 quilómetros começando a descer depois, gradualmente para as camadas inferiores. E assim percorria os 128 quilómetros de Crécy a Paris.

PORTUGAL



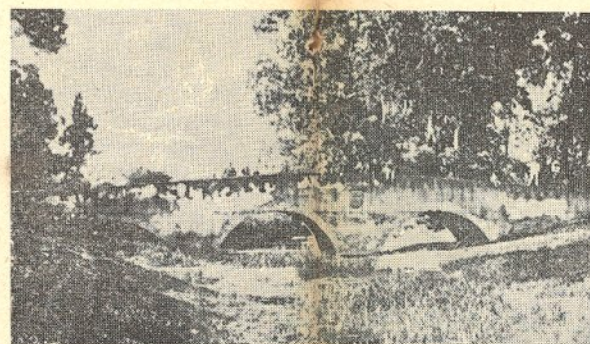
SANTARÉM

Museu Arqueológico



VISEU

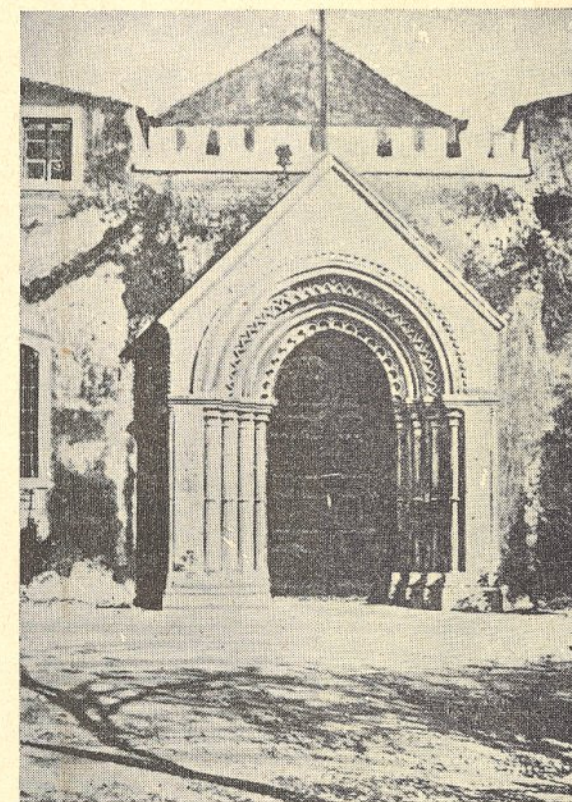
Trecho do Rio Pavia



SANTARÉM

Ponte de Alcobaça na Ribeira

TURÍSTICO



SANTARÉM

Porta principal do Convento S. Francisco

ECOS & COMENTÁRIOS

(Continuação da pág. 482)

idades, concluindo-se que os do sexo masculino são em número muito maior (4122 homens e 1307 mulheres) do que se nota que circulam muito mais homens do que mulheres — o que não admira.

Deve também notar-se que o maior número de desastres deve dar-se durante a quadra de verão porque, com estradas boas e secas os volantes atiram-se mais do que no inverno que tanto evitam porque as chuvas são as principais causadoras das derrapagens.

ACTO CRIMINOSO

Ao alvorecer do dia 8 do corrente algumas praças da Armada, conjuntamente com outros elementos suspeitos, sublevaram-se criminosamente a bordo do «Afonso de Albuquerque» e do «Dão».

Rapidamente foram dominados os revoltosos pela artilharia de Costa que prontamente submeteram á ordem esse grupo de tresloucados.

Já era do conhecimento oficial a projectada sublevação e já ás primeiras horas da madrugada haviam sido dadas ordens para que todas as unidades de terra e mar estivessem a postos.

Em pouca linhas, porque a falta de espaço assim nos obriga, vamos dar uma rápida notícia do caso:

Ao «Afonso de Albuquerque» foi confiada a missão de ir ao porto de Valencia e proceder ao repatriamento de alguns portugueses e estrangeiros que ali se encontravam fugidos de Madrid e Alicante. Durante a viagem deram-se factos anormais a bordo que não passaram despercebidos aos oficiais que ao chegarem a Lisboa comunicaram oficialmente o que se havia passado. Aguardava a chegada do navio, no dia 3, fóra da barra um contra torpedeiro e dois submarinos e, logo após a chegada, foram presos 18 marinheiros que logo tiveram baixa de serviço.

Começou a germinar uma propaganda comunista na armada em que a policia de vigilância portuguesa não descorou, e á uma hora da madrugada do dia em que se sublevo um grupo de marinheiros tresloucados, tudo estava a postos.

Começou a fazer-se um embarque clandestino de marinheiros e havia já um desusado movimento a bordo dos dois barcos sublevados.

Alguns hidro-aviões estavam já preparados para o ataque bem como todo o campo entrincheirado que aguardava ordens.

O exército a postos.

O primeiro navio a sublevar-se foi o «Afonso de Albuquerque» — aviso de 1.ª classe — que se encontrava ancorado em frente do Terreiro do Paço. Acesa as caldeiras o navio marchou com rumo á barra. As metralhadoras de terra e os fortes de Almada e do Alto do Duque

fizeram os primeiros tiros certos. O «Dão» foi sublevado por 4 homens armados de pistolas, que, pelas três horas o assaltaram.

O marinheiro José Jacinto de Almada que se encontrava de ronda deixou-os subir cumplice na aventura. Ao verem sair o primeiro barco, largaram a boia e seguiram-no. Dois marinheiros tomaram conta do leme até que as metralhadoras de Almada os atingiram. O barco foi atingido pelo forte de Almada e então a desmoralização da guarnição foi completa.

A acção da artilharia foi de tal eficácia que ás 11 horas da manhã estava finalizada a aventura comunista e os marinheiros presos aguardavam o destino.

O CÓDIGO DO LEGIONÁRIO

Do jornal «Hoy», de Badajoz, recortamos este curioso «Código do soldado da Legião Estrangeira de Marrocos»:

«O Espírito do Legionário» — É único e sem igual, de cega e feroz acometividade, procurando sempre encurtar a distância com o inimigo e chegar ao alcance da baioneta.

«O Espírito de Camaradagem» — Juramento sagrado de não abandonar nunca um homem no campo até todos perecerem.

«O Espírito de Amizade» — Juramento entre cada dois homens.

«O Espírito de União e Socorro» — Á voz de «A mim, Legião»! seja onde for, todos acodem e, com razão ou sem ela, defendem o legionário que pedir auxílio.

«O Espírito de Marcha» — Nunca um legionário dirá que está cansado até cair reventado, será o corpo mais veloz e resistente.

«O Espírito de Sofrimento e Dureza» — Não se queixará de fadiga nem dor, nem fome, nem sede, nem sono; fará todos os trabalhos, cava, arrastará os canhões e carros, estará destacado, fará tudo o que lhe mandarem.

«O Espírito de Acudir ao Fogo» — A Legião, desde um homem só, até à Legião inteira acudirá sempre aonde ouvir fogo, de dia, de noite, sempre, sempre, ainda que não tenha ordem para isso.

«O Espírito de Disciplina» — Cumprirá o seu dever, obedecerá até morrer.

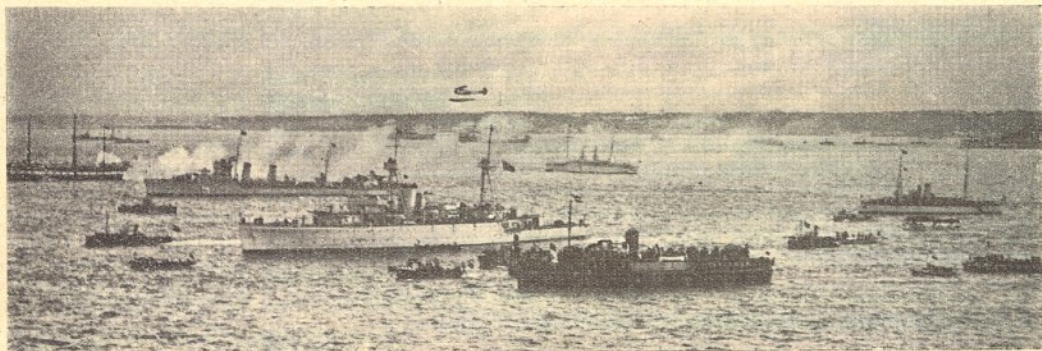
«O Espírito de Combate» — A Legião pedirá sempre para combater, sem turno, sem contar os dias, nem os meses, nem os anos.

«O Espírito da Morte» — Morrer no combate é a maior honra. Não se morre senão uma vez. A morte chega sem dor e morrer não é tão horrível como parece. O mais horrível é viver, sendo covarde.

«A Bandeira da Legião» — Será a mais gloriosa, porque a tingirá o sangue dos seu legionários.

Todos os homens legionários são bravos. Todas as nações têm fama de bravura. Aqui é preciso demonstrar qual é o povo mais valente.

Viva a Espanha! Viva a República! Viva a Legião!



A nova esquadra no Tejo

CRÓNICAS DE ESPANHA

Por CARLOS D'ORNELLAS

II

A PESAR do jornalista levar toda a documentação em ordem, tanto de um lado como do outro os documentos são visados.

Não ha dificuldades na fronteira portuguesa, porém na espanhola existe uma vigilancia formidável.

Um automovel conduz-nos a Ciudad Rodrigo, onde existe o velho castelo de Henrique Trastamara.

No auto, — um esplendido Buick — tomam lugar o capitão Juan Sáez Chrot, comandante da Guarda Civil,

da Guarda Civil e eu. Por tôda parte se nota'm grandes letreiros — «Arriba España» — e se vêem bandeiras com as côres das do antigo regime.

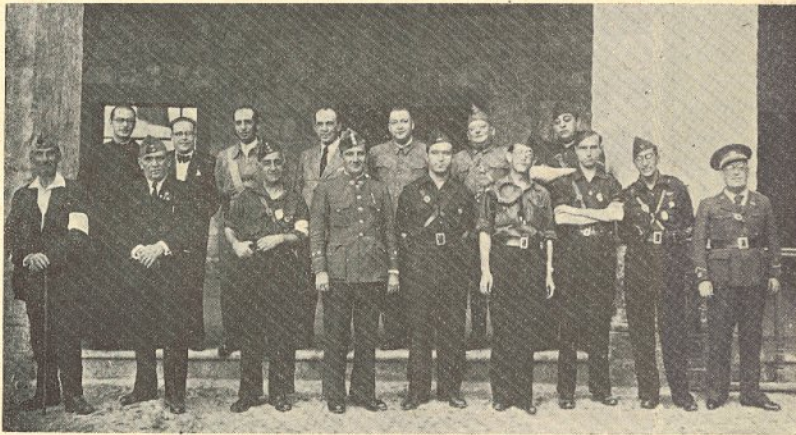
«No pasa nada». Mas pelo sim pelo não ha uma cautelosa vigilancia, por causa das emboscadas.

Chegamos a Ciudad Rodrigo. Há uma tristeza impressionante. Ruas quási desertas; mulheres de luto dão-nos a nota de uma Espanha triste, que tão alegre foi com a sua vida habitual de então.

Chegados ali tivemos que ir ao pôsto da Guarda Civil pedir uma autorisação para seguir até Salamanca, Valladolid, Burgos. O calôr aperta. Nota-se que tanto falangistas como guarda civil e de assalto estão fatigados...

Quando chegámos à estação para embarcar já o combóio havia partido. Imediatamente o carro seguiu até «Sancti Spiritus», a 52 quilómetros da fronteira portuguesa e a 73 de Salamanca.

Tomámos o combóio. Os falangistas saudam-nos com a tradicional «Arriba a España».



AS AUTORIDADES DE CIUDAD RODRIGO

Da esquerda para a direita — 1.º Chefe da Guarda Civil, 3.º Chefe dos Serviços de C. Rôxa que por blague lhe chamam o General Mola, 4.º Capitão Chrot, Comandante Militar, 5.º Chefe da falange, 6.º Chefe da falange provincial, 8.º Sub-chefe da falange, 9.º Chefe da Banda de Música Militar. No segundo plano: — Dois catedráticos, Marquez de Bayamo, chefe da guarda-rural, Chefe dos Serviços Sanitários, Capitães carabineiros e um falangista.

o tenente André Lono, comandante Militar de Fuentes de Oñoro e um falangista que vai ao volante. Uma paragem curta em Fuentes de Oñoro, primeira localidade espanhola onde foi improvisado um pequeno hospital para os feridos, que já não cabem em Salamanca. Entre estes feridos existe um comunista encontrado entre os mortos e que recolheu á ambulância onde anda em tratamento.

Os assuntos aqui na fronteira resolvem-se com rapidez, e, sem perda de tempo.

A caminho de Ciudad Rodrigo tôda a gente saúda os passageiros do carro.

Desta vez aparecem-nos dois falangistas com o seu comandante Goded, irmão do general do mesmo nome, que recentemente foi fuzilado em Barcelona comandante

São 16,30. Chegámos à estação de Fuente de S, Esteban-Boadila.

Grupos de Guarda Civil, Carabineiros e tropas do Exército confraternizam. As crianças brincam aos soldados, com seus fardamentos e ostentando braços encarnado e preto. No ombro um laço com fitas amarelas e encarnadas.

Temos de mudar de combóio. Dois autos de falangistas requisitam gasolina para missão urgente e desaparecem misteriosamente.

Partida para o combóio.

Dezaseis horas e trinta e cinco; a caminho de Salamanca debaixo de um calôr abrazador.

«Adios moreno!» «Arriba España!» é o que se ouve dêste lado.

Salamanca á vista. Vamos abandonar este comboio que mais parece um carrocel. Até no apitar imita a buzina dos nossos barcos Cais Sodré-Cacilhas.

São 7,25 hora portuguesa e 6,25, hora espanhola. Salamanca tem um aspecto alegre. Não se nota uma pessoa que não tenha um distintivo no braço. Boínas encarnadas, falangistas, militares de tôdas as categorias, civis mobilizados e outros voluntários.

Chego precisamente no momento em que o general Mola, entre grandes manifestações de delírio, é saudado por enorme multidão.

É uma figura alegre e desembaraçada. Entra para o gabinete do general Valdez, comandante militar de Salamanca onde vai realizar-se uma importante conferência a que assiste o então tenente-coronel Yagüe, chefe de uma coluna que opera no sul.

A conferência demora uma hora e um quarto. Nada transpira. O general Mola pede desculpa mas nada pode dizer aos jornalistas.

Está decretada a mobilização e tudo se farda para o que der e vier.

Entram alguns oficiais de marinha e alguns aviadores que são delirantemente aclamados.

Terminou a conferência e Mola é delirantemente ovacionado por grande multidão que aguarda a sua partida.

Abraços de despedida e... a caminho da vitória.

— «Arriba España! ...»

E a caravana de automoveis segue o general prestigioso.

III

Levantamo-nos cedo em Salamanca, a-pesar-de nos termos deitado bem tarde — 3 horas. Um esplêndido carro de «sport», posto gentilmente á nossa disposição pelo conhecido aviador civil sr. Saraiva Santos, conduz-nos até aqui. São companheiros de viagem Costa Júnior, Tomé Vieira, Sebastião Teles da Silva (Tarouca) e um rapazote de 25 anos, filho de um português e de uma senhora espanhola, que quiz alistar-se nas tropas nacionalistas ao serviço da Espanha.

A chegada de portugueses a esta cidade faz-se sempre com bastante ruído. De todos os lados se ouvem vivas a Portugal, os quais são correspondidos, como é natural, com vivas a Espanha.

Valladolid apresenta-se-nos com um aspecto mais alegre do que as outras cidades por onde temos passado. Vêem-se fardas de todas as côres, distintivos diversos, entre estes, e em maioria, o Sagrado Coração de Jesus, que os falangistas ostentam no peito. É uma cidade culta, onde a sua universidade tem mais de mil estudantes. Possui bons edifícios, templos magníficos e um museu dos mais importantes da Europa, bem como edifícios historicos, praças onde se deram factos importantes, como a da Constituição, onde Filipe II fez executar, em 6 de Outubro de 1559, Alvaro de Luna.

Já se notam aqui os feridos da guerra: braços ao

peito, um falangista sem uma perna, que passeia do hospital para o café, um sargento do Tercio com um formidável golpe na cara, motivado por um estilhaço de bomba de aviação, etc., etc.

Fala-se muito na morte do malogrado tenente Agostin Jerez, heroico combatente do regimento de Infantaria de Toledo, pertencente á guarnição de Zamora e morto gloriosamente na frente de Espinar. Pertencia a uma família numerosa, que nas tropas nacionalistas tem quatro irmãos. Agostin morreu, seu irmão, o comandante do Regimento de «La Victoria», D. Francisco Jerez, ferido na frente do Guadarrama, quer melhorar para vingar a morte do irmão, e os outros todos foram para a frente como ideal da salvação da sua Pátria.

O funeral do tenente Jerez revestiu desusada imponência. O caixão foi coberto com a antiga bandeira da Espanha, que ao ser lançada comoveu a assistência profundamente.

A coluna de falangistas é composta por milhares de rapazes, na sua maioria de 16 a 25 anos, que se apresentam com garbo, com disciplina, marchando como as praças prontas da instrução de recrutas. A instrução que receberam militarizou-os de forma tão completa que tem originado serviços importantes e pratica actos de bravura dignos das citações especiais.

Mais adiante vimos desfilar um grupo de «requetés», que vinham de assistir a uma imponente festa oficial para a reposição dos crucifixos nas escolas públicas, manifestação revestida de uma imponência extraordinária.

— «Quem tirou ou mandou tirar os crucifixos às escolas tirou a vida às crianças, tirou-lhes a luz, tirou-lhes o que melhor lhes podiam dar» — como disse eloquentemente o sr. Albo Peñaranda.

Bulilas, Requetés, Falangistas, armados e disciplinados, marcham com aprumo e despertam as mais afectuosas manifestações. Grupos de senhoras envergavam trajos brancos e um braçal branco com a cruz róxa, prestando serviço nos hospitais e em todos os pontos onde estes são exigidos. Estes grupos são chefiados por oficiais do exército ou da falange espanhola.

E assim Valladolid se apresenta como uma cidade em pé de guerra onde não chegaram ainda as primeiras tropas avançadas para aqui ser instalado o Quartel General que, em Burgos, continua a dar ordens militares, que não transpiram para o público ou para a Imprensa.

Uma notícia recente obriga-nos a voltar a Salamanca.

Assim fizemos. Voltamos e lá se foram mais de cem quilómetros. Fazemos de conta que foi um «raid».

Não era caso para susto o aparecimento de um avião, que sobrevoou esta cidade. Fizeram-se alguns tiros por se supôr que o referido avião era enviado por Madrid com o fim de derrubar o posto transmissor de telefonia, que está junto ao Grande Hotel.

Mais tarde veio a saber-se que o celebre avião era nacionalista e que acabava de inaugurar um campo de aviação a vinte e tal quilómetros desta localidade. Esta inauguração foi simples, mas comovente, com a chegada de dezoito «passarões», das tropas do Governo de Burgos.

Salamanca, hoje praça de guerra, anima-se cada vez mais á maneira que aumentam os contingentes de tropas, que aqui executam exercícios, aguardando qualquer indicação de ataque, segundo ordens do E. M.

Os progressos das forças falangistas fazem-se notar. Os voluntários desfiliam na «Plaza Maior». Animação, corações que batem e alegria pela Espanha dos espanhóis.

Estas minhas crónicas não contêm exageros. Gostamos de relatar factos concretos a exemplo do que fizemos na Grande Guerra.

Vamos em poucas palavras relatar a fuga do tenente Martínez Machado das tropas marxistas para as do Governo de Burgos.

Martínez pertence á Guarda Civil ha já cinco anos. Novo, um pouco entrestecido com o que se tem passado com alguns dos seus camaradas e com a fadiga da sua fuga. É natural de Terrinches (Ciudad Real) e encontrava-se em Lérida quando se desenrolaram os acontecimentos. Era aqui chefe de linha e conseguiu manter o povo local sem que qualquer distúrbio se desse, desde 18 a 20 de Julho, dia em que recebeu ordens para marchar com seis dos seus soldados para Lérida, onde se conservou até 15 do corrente. Nova ordem o fez seguir para Badajoz ás 5 da manhã e daí se deslocou para Osera, com vinte e cinco praças da Guarda Civil, para fazer parte de uma coluna de ataque ás forças falangistas, que dominavam em determinado ponto.

Quando a coluna se pôs em andamento apareceram três aviões, isto na mesma tarde, das tropas revoltadas, sendo um de caça e dois de bombardeamento.

A coluna desfez-se em menos de um fósforo e a

confusão entre os comunistas foi de tal ordem, que não se via uma única cabeça. Sítio onde pudessem encaixar a cabeça era o ideal para se livrarem das metralhadoras, o resto do corpo pouco importava.

Neste momento é que foi planeada a fuga.

Como viva alma aparecesse, o tenente aproveitou a «aberta» para fugir para as tropas nacionalistas. Avançou alguns metros, e, não encontrando qualquer pessoa, correu até Vila Franca de Ebro, seis quilómetros de áspero caminho, por onde deu algumas quedas que lhe ensanguentaram as mãos e as pernas.

Numa hora e dez minutos o tenente Felipe Martín Machado conseguiu percorrer treze quilómetros de mau caminho até que perdeu os sentidos perto de uma pequena povoação, onde foi muito auxiliado, a ponto de lhe darem um fato para vestir porque o seu fardamento de oficial da guarda civil estava completamente inutilizado.

Ficou uma noite em Vila Franca, partindo na manhã seguinte e atravessando um rio, que nalguns pontos tinha três metros de profundidade e quando teve pé percorreu mais três quilómetros dentro de água. Atingido o ponto principal entre o rio Ebro e a zona militarizada das tropas revoltosas arranhou uma bicicleta e chegou a Alfajarin onde encontrou os primeiros falangistas que o fizeram transportar em auto para Saragoça. Acompanhado por um capitão e um tenente de infantaria ficou confiado ao tenente Davilla, que o conduziu à Divisão.

Aumentado ás forças nacionalistas, acabou aqui a sua história e um abraço chega para espalhar duas lágrimas e uma saudação especial, com «recuerdo».

* * *

Comenta-se aqui a chegada das primeiras tropas marroquinas, que operavam em Navalperal e as primeiras batalhas aqui feridas nas operações dos últimos dias.

Os feridos deram entrada num improvisado hospital de 30 camas, já preparadas para tal efeito.

IV

A TOMADA DE IRUN

MANOLO POLADURA, UM DOS FERIDOS NA TOMADA DO FÓRTE DE S. MARÇAL E IRUN, CONTA CURIOSOS PORMENORES E O HEROISMO DO TÉRCIO

A pessoa em questão é um rapaz novo, cheio de vida, que actualmente se encontra alistado no Tércio. Antes do começo desta guerra foi aluno da Universidade e agora, após a tomada de Irun veio para descanso forçadamente para curar-se de alguns ferimentos recebidos em combate.

Manolo Poladura é um soldado irrequieto que fez parte da sublevação das Canárias em 18 de Julho, e que depois foi a Sevilha apresentar-se ao general Queipo de Llano afim de ser alistado no Tércio.

Alistado na quarta companhia, da segunda bandeira, conhecida por «La muerte» seguiu num comboio de 113 camiões que se dirigiu a Mérida. Perseguida por aviões rôxos não conseguiram os mesmos destroçar a coluna que, além de tropas, transportava munições, espingardas, canhões de grão calibre, gasolina para aviões, canhões anti-aéreos e grande quantidade de comestíveis.

Por todas as povoações onde passava este comboio, os aviões lançavam bombas de grandes dimen-

sões, não chegando uma única a atingi-lo, até que, ao chegar a Mérida, resolveram retirar-se pelo que seguimos até Cáceres.

A segunda bandeira recebeu ordem para seguir para a «frente» de Somosierra e ali sofreram o batismo de fogo pelo conhecido avião «Negus».

Deram um golpe de mão às linhas inimigas e tão bem sucedidos foram que causaram 115 mortos, registando somente sete baixas na bandeira.

Após esta façanha voluntária, receberam ordem para imediatamente se dirigirem a San Sebastian pelo que regressaram a Burgos e daqui seguiram de comboio para Pamplona, tomando lugar em camiões que os conduziram depois a Irun.

Quando chegaram dirigiram-se às primeiras casas de Behovia, que haviam sido tomados pelos «requetés» e forças da guarda civil.

Tomaram logo posições nas casas do Monte, sobre a qual está enquadrada a Ermida de S. Marçal, forti-



O General Queipo de Llano quando detido em Mafra nos últimos anos da Monarquia

ficações das mais importantes que até agora se tem encontrado em Espanha.

Uma vez aqui os ataques foram de uma actividade atroz. Nada faltava na frente dos «rôxos». Munições, canhões de tiro rápido, morteiros pesados e leves, todo o armamento moderno usado pelo exército francês.

Escusado será dizer, acrescenta Monolo Poladura, que ali, na defesa de Irum marcavam grande extensão de terreno elementos franceses e belgas.

O ataque foi de parte a parte, a peito descoberto. Como não pudessem atacar o forte pela ermida, empregaram uma bateria de 15 e meio que levaram de Burgos, alguns canhões, duas baterias de 10 e meio, e uma de 7 e meio que se encontrava guarnecendo Behovia. Um destes canhões foi empregado como anti-aéreo por um habil alferes, especialista em tiros certos nos aviões.

A aviação nacionalista desempenhou um importante papel pois a acção dos 18 aviões destacados para bombardear as posições da artilharia, foi de tal forma eficaz que no dia um de corrente foi tomada a pri-

meira linha comunista, chamada a trincheira da Casa Queimada, ficando os nacionalistas ali instalados, a 40 metros do então inimigo. A aviação bombardeou fortemente a fortaleza que mais parecia um vulcão e assim se aproximou a noite. Conta Poladura que foi a noite mais horrorosa que passou pois por várias vezes teve de sair com os seus companheiros da trincheira e utilizar as granadas de mão para desalojar o inimigo.

A manhã apareceu e, trinta dos homens que compunham a Companhia, fizeram um assalto aos comunistas que confraternizavam descuidadamente. Pensamentos nada mais puderam fazer de que fugir, tomando os automóveis que precipitadamente os conduziram a França, porque os outros, «quedaram-se silenciosos», pode dizer-se nos seus postos.

Armas e munições ficaram às centenas, isto não contando com uma série infinita de pistolas de todos os modelos e metralhadoras francesas, das que usa o seu exército. Também foram apanhados caixotes com tabaco de qualidade superior e muitas caixas de champagne «Viuda».

As trincheiras, segundo dizem os técnicos são muito superiores às utilizadas durante a grande guerra Europeia.

São feitas de cimento armado, tendo na base barras de ferro e em cima sacos de terra de altura superior a oitenta centímetros e de fundo 1,70.

Durante o bombardeamento feito pelos nacionalistas foi respeitada a Igreja de S. Marcial, quartel general dos comunistas espanhóis, franceses, belgas e russos, onde foram encontradas bombas de choque, e explosivas.

Após o primeiro avanço tudo se seguiu e no dia 3, foi tomado Behovia, debaixo de uma forte barragem de artilharia que, em nada prejudicou o avanço nacionalista. Um canhão fez fogo permanente para destruir a Ermida que foi sempre respeitada pelas tropas atacantes. Fizeram inúmeros prisioneiros nos assaltos, enquanto sete carros blindados avançavam fazendo fogo para evitar que os comunistas passassem a fronteira pela ponte internacional de Bahovia.

Com o avanço dos camiões blindados, o exército nacionalista consegue entrar nas primeiras casas de Irun, mas logo recebera ordem do tenente-coronel para retirar pois os comunistas lançaram fogo à cidade pelas quatro costas, iniciando-se esse formidável incêndio pelas fábricas de fosforos e chocolates de Egorriaga.

Irun estava em chamas, e em ruínas ficou para a vida e para a morte.

Poladura foi ferido quando se encontrava numa das casas de Irum. Sofreu fratura de uma costela e da perna direita, e, todos os seus companheiros, entre estes quatro que se alistaram voluntariamente e ao mesmo tempo, morreram a seu lado. Conduzido ao hospital de Lecaros seguiu depois para Pamplona. O forte de Guadalupe foi ocupado apoderando-se os nacionalistas de 16 dos seus canhões e quarenta mil granadas. Parte dos canhões encontram-se inutilizados

pelo resultado da acção da aviação nacionalista. Os mantimentos ali encontrados constavam de latas de conserva de primeira qualidade, fiámbres inteiros, latas de bolachas, etc.

O tenente Galvan, da quarta Companhia do Tercio foi morto por um artilheiro, que escondido por detraz de um canhão fazia tiros de espingarda utilizando balas explosivas sendo uma destas que o matou, atingindo-o em cheio na cabeça que ficou decepada e separada do corpo. Apoz a morte de Galvan, foi cercado o recinto de uma das baterias e apresionados todos os artilheiros que em numero de nove, incluindo o que matou o tenente Galvan, foram passados pelas armas, gritando um dêles, Viva Espanha e Viva o Tercio.

A entrada no forte de Guadalupe foi feita com percaução pois um dos objectivos mais importantes era salvar um grande numero de presoneiros das direitas que ali se encontravam detidos, passando os maiores horrores, e aguardando a hora fatal de serem fuzilados pelos comunistas.

As tropas nacionalistas ainda conseguiram salvar 84 pessoas, encontrando bastantes cadaveres de outros que foram fuzilados entre os quis foram reconhecidos Honorio Maura, Buenza y Churruca. Maura e Churruca foram sepultados com tóda a solenidade e Beunza foi sepultado em Pamplona, onde foi muito sentida a sua morte.

A valentia do Tercio e de alguns voluntários fica provada na história da guerra civil de Espanha, pela sua bravura e heroicidade!

O COMEÇO DA GUERRA CIVIL

Tanto se tem dito a proposito do início da guerra civil em Espanha mas deviam começar por dizer que, quando se revoltaram as guarnições de Madrid, que por infelicidade o fizeram isoladamente e em horas desencontradas, o presidente da Republica, armando os civis, concorreu para que o povo fizesse o ataque ao Quartel de la Montaña. O início da prática de actos selvagens teve lugar nesta unidade onde foram mortos, depois de desarmados cento e oitenta oficiais alguns dos quais damos nota como se segue:

Coroneis Cañedo, Argüelles e Quintana; tenente coronel Maltó e Maltó; comandante José de Iglesia López; capitais, Marcelino Díaz Sánchez, Jesús Avila Contreras, José López Valera, Juan Méndez-Vigo e Méndez-Vigo, José Pérez Buendía, Francisco Uriarte

O Ramal Ferroviário de Sines

Teve lugar ante-ontem em Sines a inauguração do último trôço do ramal da linha férrea do Sado, Alvalade e Sines compreendido entre a estação de Santiago do Cacém e aquela vila.

Foi organizado um combóio especial que saíu do Barreiro às 9,30 com os convidados que em grande número foram de Lisboa e Setúbal para assistir a tão importante melhoramento.

O serviço de reportagem da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não pôde ser feito porque não foi recebido nesta redacção qualquer convite.

Recor

CAMINHOS DE FERRO ESPANHOIS

Por motivo dos acontecimentos em Espanha que degeneraram numa guerra civil as linhas férreas estão em grande parte destruidas.

A maneira que as tropas nacionalistas vão conquistando cidades, vilas e aldeias, vão sendo reconstruídas as vias férreas e funcionando os combóios.

Apesar de pouco normal já funciona o combóio de Fuentes de Oñoro a Salamanca, Valadoli e Burgos, bem como a ligação de Cáceres.

Foi também reparada a linha férrea de S. Sebastian — Pamplona — Burgos, que tinha sido danificada pela acção da artilharia e da aviação, pelo que já funcionam os combóios.

Martín e Leopoldo García Vega; tenentes, Matías Villegas, Rafael Mauro Carvajal, Luis Jiménez Martínez de Velasco, José María Esquivia Salcedo, José Zubizarrieta Aznar, Emilio Pascual, Pedro Sánchez Aranjuez, José García de la Cueva, Cirilo Ramiro de Caranza, José Moíño Rodríguez, José Bordoy, Víctor Domingo y L. de la Torre, Pedro Martín Anón, Francisco Yanguas Delgado, Camilo García Polavieja, Gonzalo Vara Ojeda, Rodríguez Blanco, Luis Casanova Mateo, Luis Serrano Pablo, Julio Salcedo e outros mais cujos nomes não foi possível averiguar até agora além de uma grande porção de sargentos e praças da referida unidade. Portanto o início dos fuzilamentos e das selvagens teve começo no ataque feito pelos comunistas no Quartel de la Montaña.

Remington Portuguesa, L.^{da}

109, R. NOVA DO ALMADA

LISBOA

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Setembro de 1896



Lei de auxilio aos caminhos de ferro hespanhols

Está, finalmente, resolvida esta grande questão que tanto tem affectado o credito do paiz vizinho na praça de Paris, ou que, melhor dito, não era mais que o reverbero, sobre as companhias de caminhos de ferro, da má situação financeira do paiz e mesmo da excessiva intolerancia com que os governos tem tratado a industria ferro-viaria em Hespanha.

Conforme dissémos no numero anterior; o governo resolveu-se, afinal, a submeter ás camaras o projecto de lei que não sabemos se deve ser classificado de auxilio ás companhias se ao theouro, porque, a pretexto de umas pequenas concessões feitas ás empresas ferro-viarias, o verdadeiro auxiliado é o erário, obtendo a collocção no mercado francez de um grande emprestimo destinado a obtemperar aos seus enormes encargos de occasião.

E, veja-se o epigrama do destino! as companhias de caminhos de ferro, victimas em parte das consequencias do desequilibrio das finanças do paiz, para o bem do qual concorreram com quantiosas sommas de impostos e direitos aduaneiros, com o desenvolvimento que promoveram ao commercio, á industria e á agricultura, victimas ainda da animadversão da imprensa de todas as côres, que reputava um escandaloso a adopção de qualquer medida tendente a livrar-las da angustiosa situação em que se achavam, em grande parte pelas consequencias da má politica internacional da nação, são as que vão prestar ao estado o mais precioso auxilio, são as que são chamadas a proteger o theouro, neste momento terrivel em que já não ha dinheiro nas suas arcas para occorrer ás despesas d'uma guerra, e ainda mais é necessario para acudir a uma sublevação.

E' pequeno o favor que o estado fez — apenas a prolongação, por alguns annos, do periodo de concessão das linhas — não se tratou da elevação de tarifas, que tão necessaria se tornava, em muitos casos, nem de outras medidas que mais protegessem a grande somma de capitales despendidas na construção d'essas linhas.

A ampliação dos prazos da concessão significa apenas um adiamento por alguns annos da reversão das linhas para o Estado, mas calculando que este, n'essa epocha, não d'penderá um centimo em subvenções e só receberá o producto dos impostos, e que, explorando por sua conta, verá nos primeiros annos diminuir o rendimento; ninguém pôde estabelecer a que intimo sacrificio se sujeitou o paiz para, em compensação, obter das potencias financeiras, que tem interesses ligados com as companhias, a collocção de um novo emprestimo sem garantia especial.

A negociação foi, pois, vantajosissima para a nação, e muito mais por que terá, alem dos resultados immediatos que se pretendem, a vantagem de restabelecer o equilibrio de relações financeiras da Hespanha com os grandes mercados do norte, que tomaram esta medida não pela exauração que elle lhes dá nos seus capitales investidos em papel hespanhol, mas como o primeiro passo para uma nova politica financeira e economica do Estado para com as companhias e os seus agentes no estrangeiro.

N'este ponto o final do artigo 3.º da lei, que abaixo damos na integra, deixa antever uma esperanza taquieira que oxalá vejamos realizada.

A praça de Paris vai, pois, abrir de novo a sua bolsa para occorrer ás finanças hespanholas, e este envio de capitales ao banco de Hespanha trará como consequencia a diminuição das differenças de cambios que actualmente fazem perder milhões de pesetas aos caminhos de ferro d'aquelle paiz.

E não só ás companhias, como a todo o commercio a elevação dos cambios, que tem chegado a 20 %, representa um gravame enorme que mais se accentuava cada anno, cada dia, em perdas consideraveis nas transacções internacionaes.

O serviço, pois, que representa o concurso prestado pelas grandes companhias de caminhos de ferro, deve ser levado em conta por todo o paiz, relevando-as de qualquer falta que tenham commettido, pelos beneficos efeitos que da intervenção d'ellas n'este negocio todo o paiz vai utilizar.

Assim a epocha da normalização da situação das companhias parece aproximar-se, pelo que nos felicitamos.

Segue o decreto approvedo pelo Senado no dia 5 do corrente:

«Artigo 1.º — E' auctorizado o governo de sua magestade para que possa realzar, junto ou separadamente com as companhias ferro-viarias, um convenio prorogando os terminos das suas respectivas concessões, como maximo, até 1 de Julho de 1900, sempre que, com o concurso e intervenção das mesmas companhias, ou de seus representantes ou estabelecimentos de credito com os quaes tenham relações, faça o governo uma operação de credito por valor minimo de mil milhões de pesetas effectivas, com a garantia geral da nação ou com a especial para que está auctorizado por lei de 10 de Julho de 1896, que continuará vigente.

Formarão parte do capital da operação 100 a 200 milhões de pesetas em ouro, pelo menos. O conselho de ministros, tendo em consid'ração o valor da prorrogação das concessões que outorga ás companhias ferro-viarias, e os interesses dos possuidores da actual Divida publica de Espanha, determinará a importancia e condições que representa a operação, se esta ha de ser divida perpetua ou amortizavel, o tipo do juro, praso ou prazos da amortização, o mais approximados possivel ao termo da prorrogação, e a garantia que se ha de dar.

As prescripções d'esta lei não modificam a legislação vigente sobre subvenções e tarifas de caminhos de ferro.

Art. 2.º — O governo, ao dar conta ás côrtes do uso da presente auctorização, o fará nos mesmos termos, que o faça da lei de 10 de Julho de 1896, especialmente destinada a obter os recursos necessarios para o restabelecimento da ordem publica na ilha de Cuba.

Art.º 3.º — As companhias, sem excederem o praso da concessão respectiva ás suas linhas, poderão substituir por outros, os titulos que actualmente tem emitidos, ou introduzir nos seus quadros de amortização as modificações ou alargamento de prazos que considerarem necessarios, sempre que para isso obtemham o consentimento dos interesses dos mesmos titulos, ou a sua admissão em numero e fórma que indica o presente artigo.

As companhias, sem necessidade de constituir-se para isto em estado de suspensão de pagamentos, nem depositar, por tanto, os sobrantes das suas receitas, poderão apresentar ao juiz da 1.ª instancia de seu domicilio o projecto de modificações ou convenio que em assembléia geral tenham concordado submeter á acceitação dos seus crédores, sollicitando, ao fazer esta apresentação, o chamamento dos mesmos pelo praso de 3 meses para que manifestem a sua conformidade ou opposição ao referido convenio, cuja apresentação, e pedido, produzirão os effeitos que, para a declaração de suspensão de pagamento, determina o n.º 1.º do art. 934.º do Código do Commercio.

Se as companhias tiverem obtido anteriormente adhesões ao projecto de que se trata, acompanhando este com as justificantes das mesmas, tanto estas adhesões como as que se verifiquem dentro dos prazos que se abram judicialmente, deverão ser feitas conforme o prescripto no art. 12.º da lei de 12 de novembro de 1899, podendo substituir-se o deposito de titulos ao portador ou negociaveis que representem as ditas adhesões pela estampilha, as mesmas, de cuja effectividade e do numero e qualidade dos titulos assim aderidos terá de certificar agente consular, tabelião ou official de fé publica

que resida no lugar onde seja posta a estampilha, ou legalizando-se pessoalmente estas certificações.

O convenio será approved se se reunir a adesão dos tres quintos dos titulos, ou das obrigações correspondentes, calculadas como estabelece o citado codigo, e não reunindo se fará segunda chamada pelo prazo de 2 mezes, entendendo-se e declarando-se tambem approved o convenio, se dentro d'este novo prazo reunir a adesão dos dois quintos do total d'aquelles titulos e não fizerem opposição ou derem o seu voto contrario, representações que excedam de outros dois quintos d'esse mesmo total.

Aos titulos, valores, cedulas, ou effeitos de qualquer classe, sujeitos a serem sellados ou a satisfazer o imposto de direitos reaes que as companhias emitam, em substituição ou por conversão dos que tenham emitidos, será levado em conta no pagamento d'esses tributos a quantia que por emissão dos antigos se acha satisfeita em ambos os conceitos, pagando-se unicamente a differença a mais que corresponda á maior quantidade que possam representar os novos titulos em relação com os que se apresentem, se modifiquem ou substituem, entendendo-se vigentes, tanto para a emissão como para a amortização de uns e de outros, o art. 11.º da lei de orçamento de 29 de Junho de 1887, com estricção sujeição a que se ulimarão todas as liquidações que hoje se encontrem pendentes em qualquer estado, ou que devam praticar-se no futuro.

Art. 4.º — As companhias de caminhos de ferro, para o cumprimento do convenio a que esta lei se refere, ficam exceptuadas do pagamento dos direitos reaes e mais impostos que pela legislação actual possam dever.

Art. 5.º — O governo apresentará ás côrtes um projecto de lei para dispensar a protecção devida á industria siderurgica, no relativo á introdução de material de caminhos de ferro. Palacio do Senado, 1.º de Setembro de 1896.

Juan de la Concha Castañeda, presidente; Leonardo Garcia de Leaniz; Firmin Hernandez Iglesias; José de Vilaseca; Manuel Gonzalez Langoria; Conde de Pallares; Duque de Cerranova, secretario.»

O descanso ao domingo

O nosso espirito portuguez, facilmente imitador, produz-nos effeitos por vezes lamentaveis, tais são os de irmos introduzindo no paiz tudo que o estrangeiro tem de inconveniente mais facilmente do que o que ha lá por fóra de vantajoso.

Depois primamos sempre pelo excesso como característico dos nossos costumes, onde a prudencia nos aconselhava uma mais que mediania que melhor se coadunava com o nosso viver modesto.

A capital portugueza não tem, nem por sombras, os mesmos, nem um millesimo, dos attractivos das grandes cidades da Europa, mas vae tendo, em compensação, todos os inconvenientes que ellas teem e as tornam uma ou outra vez, incommodas.

Um d'estes e não pequeno, é o aspecto tumular das ruas e praças aos domingos.

Fez-se — e faz-se, porque a insaciabilidade, na asneira e no desejo de não trabalhar, está-nos na massa do sangue — uma grande propaganda para que todos os estabelecimentos se conservem fechados aos domingos.

A classe dos caixeiros trabalhou e a dos patrões concordou, sem mesmo pensar no que fazia.

A ordem vae-se tornando geral e a liberdade caixeiral alabardou-se muito commodamente até dentro do circulo da liberdade dos patrões, com consentimento d'estes e assentimento de toda a gente que — é tambem costume nosso — em nada repara quando as coisas começam, e até as louva, carpindo-se só depois dos resultados.

O resultado é que a diminuição de transacções vae prejudicando sensivelmente o commercio, já bastante affectado pelos resultados da crise que de ha muito atravessamos, e não será raro que o affecte cada dia mais e mais.

Cita-se o exemplo das cidades inglezas? Mas o commercio de Londres, de Liverpool e outras, é enorme á semana, pôde bem prescindir das pequenas migalhas que lhe daria a venda ao domingo, sem que isso lhe faça o menor desequilibrio no seu balanço.

Depois, o descanso ao domingo pertence intimamente aos costumes inglezes, estende-se por toda a parte, não só aos estabelecimentos de venda.

Os caminhos de ferro que á semana fazem centos de viagens, realizam ao domingo apenas dezenas d'ellas, quando não se reduzem a menos de meia duzia.

O correio não distribue a correspondencia que chega, nem expede a que lhe é lançada nas caixas, n'esse dia, reservando-a para o seguinte.

Os omnibus, os trens, os vapores nos rios, não circulam senão n'uma proporção infima.

Os theatros não funcionam. As exposições ou quaesquer diversões, até os gabinetes de leitura, fecham.

Já se sabe que o domingo é um dia perdido para tudo, não ha que contar com elle; quem quizer entreter o espirito, leia a biblia, quem quizer passear o corpo, ande a pé; quem quizer comprar, vender, ir aos restaurantes, guarde-se para a segunda-feira — os habitos inglezes teem tanto de soberanos como de modas d'este nome abarrotam os cofres do banco inglez.

Londres é uma cidade morta ao domingo; mas o que faz isso se á semana ella exubera de vida, de distracções, para que se lhe perdoe a semsaboria d'aquelles dias estupidos, inúteis?

Depois notem: o negociante, o caixeiro n'aquelle labutar continuo, n'aquella actividade brutal da semana, precisa, ao fim de seis dias, fazer como o Deus fez.

Não resistiriam as suas forças physicas e moraes, se os dias de faina se seguissem sem interrupção, que se torna indispensavel.

Ora Lisboa, á semana, não está em eguaes condições; não tem a vida activa das cidades frias do norte; o commercio vive na loja á espera dos freguezes, os caixeiros olham uns para os outros e são regularmente mais que os freguezes. Não devem estar muito estafados para que, ao domingo, deixem de poder aproveitar alguns elementos de venda que se offerecem.

E é certo que, ao domingo, os estabelecimentos abertos não são davam animação á cidade, como desenvolviam o negocio.

As populações ruraes — os saloios, como lhes chamamos — era ao domingo que vinham fazer as suas compras. Não pôdem vir á semana porque estão no seu trabalho; não vem mesmo ao dia santo porque ha regularmente festa na freguezia do lugar.

Mesmo da cidade, quantas pessoas ha que só ao domingo, tendo recebido a feria ou o jornal ao sabbado, podem abastecer-se de qualquer objecto de vestuario ou de uso domestico.

Não somos contrarios a que todos tenham um dia de descanso; mas tudo se podia harmonizar se houvesse prudencia e bom criterio e não se deixasse correr a onda da insensatez como é nosso costume em tudo.

A reveção do pessoal nos estabelecimentos era facil. Um quarto do pessoal ordinario satisfaria, o que dava apenas o sacrificio de um domingo em cada quatro a cada empregado; e os estabelecimentos que não tivessem pessoal para isso, que se revezassem entre si, abrindo hoje uns, no domingo seguinte outros. Isto até as 3 da tarde era bastante.

Assim, com a generalidade que se vae estabelecendo, o publico é prejudicado, prejudicado o commercio e ainda resulta que ha excepções que se tornam odiosas.

Porque não percebemos então com que direito o caixeiro ou o dono do estabelecimento que fechou a porta, vae ao café vizinho e, batendo imperioso na mesa, diz: — *rapaz, traze cerveja.*

Como é que, os mesmos senhores, vão ao caminho de ferro e desesperar-se-hiam se não houvesse comboios para os transportar á tourada?

Como é que, se lhes doer a cabeça, querem que o pharmaceutico, que tem tanto direito ao repouso, como elles, esteja no seu posto para lhes vender ou applicar agua sedativa?

Como é que, á noite, vão repótrear-se no theatro, onde uma outra classe, que passou todos os dias da semana em ensaios e todas as noites, até altas horas, em recitas, hade trabalhar ainda, para recrear os ocios dos que não trabalham de semana senão até o principio da noite, e ao domingo nada fazem senão exigir que os mais trabalhem?

Outro inconveniente vae resultando, e esse, implicando com o serviço publico, precisa de immediatas providencias officiaes.

As estações postaes são poucas, em Lisboa, e algumas tambem fecham ao domingo. O unico recurso para quem queria expedir correspondencia eram os estabelecimentos onde se vendem sellos postaes.

Pois se esses fecham agora, onde se hão de comprar sellos de franquia?

Era a pergunta que a nós proprios faziamos, no ultimo domingo, encontrando fechadas todas as casas na proximidade da nossa redacção, onde está auctorizada a venda de sellos.

Por felicidade conseguimos saber que o dono da tabacaria da rua de S. Roque n.º 15, o sr. Pinheiro, tem o bom criterio de reservar a sua liberdade de abrir o estabelecimento quando

e sempre que quer, e ali obtivemos as estampilhas, e d'ali passaremos a abastecer-nos de tudo quanto possamos.

Um exemplo para terminar:

No anno passado, quatro pessoas que viajavam na Irlanda, não podendo, por ser domingo, comprar o mais pequeno objecto, e tendo que partir na segunda feira de manhã, regressaram d'aquelle paiz sem trazer uma só recordação, além das mentais.

O commercio irlandez não lucrrou um ceitil com a passagem e permanencia d'aqueles quatro viajantes nas suas cidades principaes.

Este anno, igualmente n'um domingo, em Alger, onde alguns estabelecimentos se conservam abertos até a tarde, quatro pessoas tambem, uma das quaes tambem pertencera ao grupo do anno passado, tentando-se com uma pequena bijuteria do custo de 1 franco, n'uma das lojas ainda abertas ás 4 horas da tarde, acabaram por comprar objectos e artigos no valor de cerca de 400 francos, umas bellas 7 a 8 libras que certamente fizeram muito boa conta ao estabelecimento.

E se não houvesse estabelecimentos abertos, nem um centimo lá ficaria, porque todo esse grupo retirava, como retirou, na manhã seguinte, tres no vapor das 7 horas para Marselha, um no comboio das 6 h. 45' para Oran, caminho de Lisboa.

Que o nosso commercio da capital se reveja n'este espelho.

OS NOSSOS MORTOS

ADRIANO COSTA

No dia 10 do corrente, após um grande sofrimento, faleceu em Lisboa o Adriano Costa, um dos mais antigos reporters dos jornais de Lisboa e uma figura imensamente conhecida da boémia do seu tempo.

Adriano Costa conhecemo-lo atravez dos serviços profissionais em que tivemos de privar com elle e notar as suas qualidades e defeitos. Defeitos todos têm e os do falecido amigo não eram tão grandes que fôsse necessário apontar, como crimes de pequena ou grande importância.

Nos seus serviços profissionais Adriano Costa mostrava-se sempre amigo e defensor do jornal para onde trabalhava não dando nunca atenção a muitos representantes de jornais que antigamente se apresentavam só com o intuito de se banquetear e que depois se limitam a copiar as noticias dos profissionais.

Em Vila Nova de Milfontes, após o Raid Lisboa-Macau, quando dos festejos de homenagem aos seus componentes Brito Pais, Sarmento Beires e Manuel Gouveia, Adriano Costa dirigiu-se à estação telegráfica local e começou a redigir um telegrama para o "Diário de Noticias". Um representante de um jornal diário

de Lisboa começou por copiar o telegrama de Adriano Costa e este, apercebendo-se do caso inventou uma série de disparates incluindo a chegada de seis aviões a Lisboa e um desastre que felizmente não se deu. Passados momentos o pseudo-jornalista enviava o telegrama para Lisboa recheado de mentiras enquanto o "hábil reporter" rasgava o telegrama e fazia outro que seguidamente enviava para Lisboa.

Outra vez Adriano Costa foi encarregado de certa reportagem em que figurava uma rapariga morta pelo namorado, crime sucedido a alguns quilómetros de Lisboa. Como na redacção lhe exigissem a fotografia da morta, Adriano Costa tirou de dentro da carteira a fotografia de um dos seus namoros conseguidos nas feiras tradicionais, e, no dia seguinte, aparecia o pai da pequena furibundo a protestar por ter vindo publicado o retrato da filha como assassinada, o que rendeu quinze dias de suspensão ao "reporter".

Adriano Costa nascido em Santarém morre com 53 anos, deixando viuva a Sr.ª D. Ermelinda Amaral Reis Costa e seus irmãos D. Lucinda Maria da Costa e Nascimento Maria da Costa e seu tio o actor Augusto Costa (Costinha).

O funeral realizou-se no dia 12 para o cemitério do Alto de S. João, da sua residência R. Ferreira Lapa, 8, 1.º, com grande acompanhamento, sendo dirigido pelo jornalista Mário Barros.

A Técnica da Pintura e Protecção do Cimento

O cimento compõe-se como é sabido de cal, sílica, magnésia e alumina. Depois de presa a cal combina-se à sílica formando-se o silicato triclálico, à alumina e magnésia ficando uma percentagem de cal não combinada. No beton o cimento encontra-se ligado à areia e pedra envolvendo estes elementos.

Hoje que se constroem imenso em betons de cimento torna-se necessário por razão estética ou por necessidade de isolar a superfície contra a corrosão de agentes químicos em determinadas construções. Ora uma das dificuldades de aplicar a pintura ordinária a óleo sobre o cimento provém da cal não combinada que saponifica o óleo contido na tinta, que por este motivo perde a aderência.

Este facto obrigou a estudar vários produtos que não sejam prejudicados pela cal.

Existem dois tipos de pintura: os que se aplicam sobre o cimento sem qualquer preparação prévia e aqueles que exigem a prévia eliminação da cal. Entre os primeiros citamos por exemplo, o óleo de madeira da China, o óleo de linhaça cozido, os óleos saprados, sulfurados, clorados e resinas; calofona, goma ester, resina cumar, resina gliptal, fenólica etc.

Devem-se citar como das melhores pinturas especiais para o cimento, as que se fabricam com o coucho clorado: Estas pinturas não são nada influenciadas pelos alcalis constituindo uma protecção de perfeita eficiência para o cimento. A camada de pintura é em geral dura sem rachas e resiste igualmente aos ácidos e às matérias gordas. Constitue igualmente uma boa protecção contra a água salgada.

Estas bases são coloridas segundo a necessidade. Ha um processo para verificar a eficiência da protecção da pintura. Dá-se a primeira demão com o produto a experimentar. Uma vez seca dá-se uma demão de tinta verde composta de amarelo de crómio e de azul da Prússia. Se a camada protectora não neutralizou a acção da cal do cimento a cor verde transforma-se em amarela por ataque do azul da Prússia.

Na categoria das tintas que exigem uma preparação prévia escolhem-se apesar de tudo pigmentos coloridos que não sejam influenciados pela acção dos alcalis. Para a primeira de mão o pigmento é diluído em terebentina ou benzol constituindo a camada de suporte. As outras demãos serão preparadas com óleo de linhaça cozido.

Para pigmentos brancos usa-se de preferência uma mistura de óxido de zinco e branco de titânio ou sulfato de bário precipitado. Os pigmentos coloridos por mistura a acção dos alcalis são: óxido de ferro (ocre,

terra de sena, vermelho indiano) o óxido de crómio — verde — o grafite, o negro de fumo — negro — o ultramar — azul — alisarino — vermelho — etc. É necessário evitar os colorantes à base de cobre que são sensíveis aos elementos constitutivos de cimento mesmo quando revestido pela película protectora de silicato de sódio.

Ha como dissemos um processo de pintura que tem por base a destruição da cal. Depois desta preparação é que se efectua a pintura.

(a) Pelo silicato de sódio — Uma vez a presa do cimento terminada pinta-se a superfície com uma solução de silicato de sódio. Esta penetra pelos poros que sempre existem no cimento e vai-se combinar com a cal, formando uma camada com aspecto vítrio que isola completamente o cimento.

É este computo que se usa para revestimento de tinas de beton destinadas a armazenar azeite, vinho, petróleo, etc., pois que são completamente impermeabilizadas. A forma de aplicar é a seguinte: emprega-se o silicato a concentração 50 B. Dilue-se na proporção de $\frac{1}{4}$ em peso, com água. A solução é aplicada sobre o cimento por meio de uma escova mole.

Esperam-se 24 h. para aplicar nova demão. Três aplicações correspondem a uma penetração ou vitrificação de 5 ou 6 milímetros, o que é suficiente. Um litro de solução concentrada dá para tratar 20^m². No caso de reservatórios ou pavimentos de oficinas onde se manipulem ácidos a operação termina. Se, porém, se trata de preparação para uma pintura, torna necessário eliminar a soda cáustica libertada pelas reacções acima. Para tal lava-se a superfície com vinagre ou ácido acético fraco, seguindo-se lavagens com água simples. Como estas últimas operações são caras, o silicato é quasi unicamente empregado para simples impermeabilizações.

b) Pelo sulfato de zinco — Aplica-se como primeira operação uma solução concentrada a 50%. Forme-se sulfato de cálcio e hidrato de zinco. Depois de seca a superfície tratada, lava-se com água para eliminar os traços de sulfato de zinco que não fôsem fixados e que dariam lugar a eflorescências.

c) Pelo fluossilicato duplo zinco e magnésia — É o preparado preferível para o caso de que nos ocupamos. A reacção com o beton dá uma solução coloidal de sílica que se precipita nos poros e de hidrato de zinco, tornando muito dura a superfície do beton.

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

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

MINISTERIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral do ministério

Direcção dos Serviços de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que a comissão encarregada da revisão prevista no § 1.º do artigo 7.º do convénio celebrado entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Administração Geral dos Correios e Telegrafos seja constituída, por parte da primeira, pelo engenheiro José Marques Pereira Barata, engenheiro em chefe da exploração, e, por parte da segunda, pelos seguintes funcionários:

Jorge Braga, director dos Serviços de Contabilidade.

José da Cruz Ferreira, chefe da 2.ª divisão da Direcção dos Serviços de Exploração.

José Mendes Freire Júnior, chefe da 2.ª divisão da Direcção dos Serviços Industriais.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 11 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

(Não carece de visto do Tribunal de Contas).

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

Por portaria de 29 de Julho findo, visada pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente mês:

Daniel António dos Santos, maquinista de 2.ª classe da rede do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16 242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 742\$12. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22 257).

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 6 de Agosto de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramaho*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja anulada, por ter saído com inexactidão, a portaria declarando sobrança uma parcela de terreno com a superfície de 443 meiros quadrados à esquerda da linha da Beira Alta, entre os quilómetros 35,277,70 e 35,393,70, publicada no *Diário do Governo* n.º 2, 2.ª série, de 3 de Janeiro do ano corrente.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

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 sobrança e alienável uma parcela de terreno com a superfície de 400 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do leste, entre os quilómetros 31,043 e 31,243, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia e concelho de Vila Franca de Xira, distrito de Lisboa; confronta ao norte com José Fernandes dos Santos, ao sul com o caminho de

ferro, ao nascente e poente com José Fernandes dos Santos e caminho de ferro.

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

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

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 sobrança e alienável uma parcela de terreno, com a superfície de 58^m2,10 à esquerda da variante de Espinho da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 2,828,25 e 2,833,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia e concelho de Espinho e distrito de Aveiro; confronta ao norte com a rua n.º 5, ao sul com o caminho público, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com António Fernandes Padrão.

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

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

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 sobrança e alienável uma parcela de terreno, com a área de 550^m2,32, entre os quilómetros 118,992 20 e 119,066,95, da linha férrea de Évora a Mora, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:56, de 25 de Maio de 1935.

A referida parcela está situada na freguesia da Sé, concelho e distrito de Évora; confronta ao norte com o caminho público e com José Domingos Fernandes, ao nascente com José Domingos Fernandes, ao poente com o caminho de ferro (linha de Mora) e ao sul com o caminho de ferro e com José Domingos Fernandes.

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

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 26 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Fundo Especial

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 13 (edifício de passageiros da estação de Rio Tinto), adjudicada a Delfim Martins, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 12 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Repartição de Estudo e 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, de

22 de Maio de 1951, aprovar o processo de expropriação do terreno destinado a um caminho de servidão entre os perfis 42 e 49 da variante da estação de Leixões, da linha de cintura do Porto, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 4.200\$, para efeito do artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Setembro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão de Estudos e Construção

Por ter saído com inexactidões, novamente se 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 19.831, que seja declarada sobrança e alienável uma parcela de terreno que faz parte da que foi expropriada para a construção do ramal de Sines, com a superfície de 535 metros quadrados, entre os quilómetros 159,282 e 159,512 nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22.562, de 25 de Maio de 1955.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Santiago do Cacém, distrito Setúbal; confronta ao norte, nascente e sul com terrenos de Francisco Nunes e ao poente com o caminho de ferro.

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

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão técnica a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19.831, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno junto à estação de Contumil destinada a um caminho de servidão, para efeitos do artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5 de Agosto de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 25 de Julho último, adjudicar a João José da Silva a empreitada n.º 3 da linha do Vale do Lima, de construção da estrada de ligação da estrada municipal denominada da Taboneira com a estrada nacional n.º 5-2.ª, acesso à estação de Lanheses, pela importância de 39.000\$.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 12 de Agosto de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar com João José da Silva para execução da empreitada n.º 3 da linha do Vale do Lima, de construção da estrada de ligação da estrada municipal denominada da Taboneira com a estrada nacional n.º 5-2.ª, acesso à estação de Lanheses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 12 de Agosto de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por parecer da junta médica de 7 do corrente mês, homologado em 12 por S. Ex.ª o Ministro, sendo devidos emolumentos:

Luiz Felipe da Silva, escriptorário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos sessenta dias de licença para tratamento, ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19.478, com início na data de 19 de Junho último.

Beatriz Herculano Amado Trindade Horta, dactilógrafa do quadro permanente — concedidos vinte dias de licença para tratamento, ao abrigo do artigo 13.º do decreto n.º 19.478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Agosto de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 15 e de 17 de Agosto:

Júlio José dos Santos, engenheiro chefe da Repartição dos Serviços Gerais do quadro desta Direcção Geral — concedidos oito dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19.478, de 18 de Março de 1951.

Berta Margarida Bravo Rodrigues, escriptorária de 2.ª classe do quadro desta Direcção Geral — concedidos trinta dias, idem, idem, idem.

Francisco José Polido, escriptorário de 2.ª classe do quadro desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

António Correia Ramos, encarregado de bate-estacas da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, prestando serviço como fiscal na Divisão de Via e Obras — concedidos trinta dias, idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 18 de Agosto de 1956 — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 25 de Agosto:

Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, segundo oficial do quadro permanente da Direcção Geral — concedidos dez dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478, de 18 de Março de 1951.

Caetano Augusto de Matos, terceiro oficial — concedidos trinta dias, idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 26 de Agosto de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por despachos ministeriais de 5 de Agosto:

Luiz Costa, engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos sessenta dias de licença acumulada, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478, de 18 de Março de 1951.

José Pereira Serra, conductor de Obras públicas, contratado — concedidos trinta dias de licença nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19.478, de 18 de Março de 1951.

Luiz César de Lemos, primeiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — autorizados setenta e seis dias de licença acumulada, dos noventa que lhe foram concedidos no ano de 1955, e que não gozou por motivo de serviço. Esta licença deve ser gozada interpoladamente e conforme as conveniências do serviço.

Júlio Emilio Moreira Marques, segundo oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos noventa dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19.478, de 18 de Março de 1951.

Francisco de Castro Freire, fiscal de 2.ª classe do quadro transitório desta Direcção Geral — concedidos sessenta dias de licença acumulada, idem, idem, idem.

Alfredo José da Luz, fiscal de 2.^a classe do quadro transitório desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478, idem, idem, idem.

Por despacho de 6 de Agosto:

Luiz César das Neves, chefe de secção do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos vinte e quatro dias de licença, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Luiz Augusto da Silva, mestre de obras, prestando serviço como fiscal de construção — concedidos trinta dias, idem, idem, idem.

Eduardo Augusto da Costa, fiscal de 1.^a do quadro transitório desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Agosto de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despachos de 27 do corrente:

Isaura Amália Vieira Corte Real, dactilógrafa do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 15.^o do decreto n.º 19:478.

Manuel Rodrigues Soares, fiscal — concedida licença de sessenta dias, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478.

António Duarte da Silva, idem — idem, idem.

Luiz Filipe Cavaco, medidor — idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 28 de Agosto de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 29 de Agosto:

Armando Godolphin de Matos Cordeiro, segundo oficial do quadro permanente — concedidos dez dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 29 de Agosto de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despacho de 1 de Setembro:

José Maria da Silva Pereira, adjunto de inspecção de exploração — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Henrique José de Sousa Rodrigues, escrivão de 1.^a classe — concedidos trinta dias, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 1 de Setembro de 1936. — Pelo Director Geral, *Camossa Pinto*.

Por despacho de 2 de Setembro:

Diogo Neff Sobral, engenheiro director da Direcção Fis-

cal do Centro, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — autorizado a ausentar-se pelo período de sessenta dias, a fim de gozar a licença que superiormente lhe foi concedida, para a Bélgica, Holanda, Alemanha e Inglaterra. (Fica obrigado ao pagamento de emolumentos).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Setembro de 1936. — Pelo Director Geral, *José Gromwel Camossa Pinto*.

Rectificação

Tendo saído com inexactidão no *Diário do Governo* n.º 196, 2.^a série, 22 de Agosto findo, pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a portaria de 19 do mesmo mês, relativamente à conta de garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, determino que se faça a seguinte rectificação:

Onde se lê a quantia de «736.591\$75», deve ler-se: «726.591\$75».

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Setembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho do corrente ano, e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 736.591\$75.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Agosto de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Instituto Nacional do Trabalho e Previdência

Para os devidos efeitos se publica que, com data de 15 do corrente, foi passado à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril, com sede em Lisboa, alvará de aprovação do respectivo regulamento, homologado por despachos de 25 de Abril de 1933, 17 de Novembro de 1933 e 11 de Março de 1935.

Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, 24 de Agosto de 1936. — O Secretário, *Pedro Botelho Neves*.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

