

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

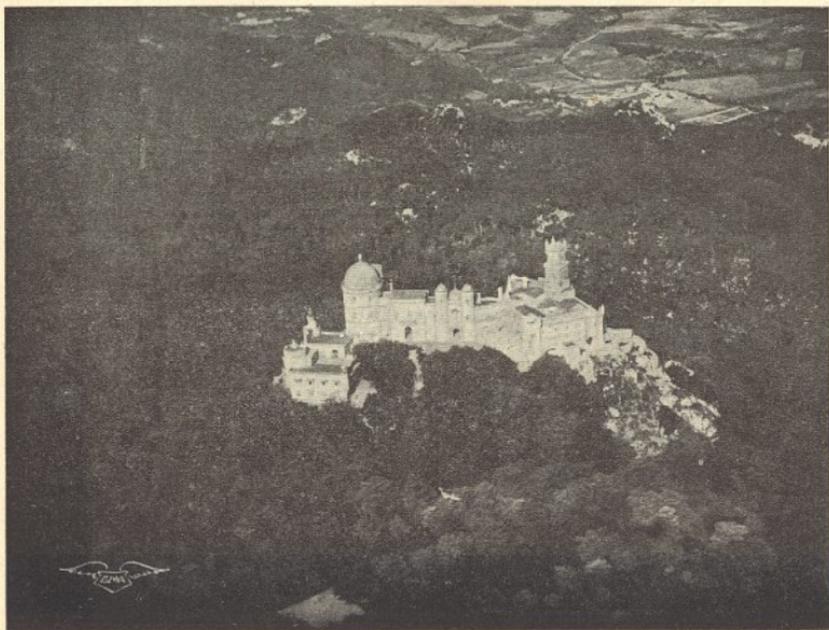
Sintra, Castelo da Pena, (Visto de avião). — Imprensa. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Engenheiro Pereira Barata. — Abriu falência a Companhia dos Caminhos de Ferro Andalusia. — Dr. Cincinato da Costa. — Oliveira de Frades. — Os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CARLOS D'ORNELAS. — Parte oficial. — Cartas de viagem, por MANUEL. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Control de orçamentos, por CARLOS VILLEGAS M., Técnico do Rand Kardex Bureau de New York. — Há quarenta anos :: ::

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE MAIO

NÚMERO 1162



SINTRA—Castelo da Pena (Visto de avião)

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

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

IMPRENSA

Um decreto limitando o número de páginas dos jornais e estabelecendo novas normas para os que se fundarem

VAI ser publicado um decreto determinando que nenhum jornal possa publicar, em relação à série de números de cada semana, mais de 70 páginas, ou o equivalente em cada mês, do maior formato utilizado à data do mesmo diploma, salvo as de qualquer número extraordinário para que seja concedida autorização especial. E' inteiramente livre a distribuição de número de páginas permitido, pelos dias da semana ou do mês.

Para o efeito de páginas não se contará o espaço superior a uma página semanal, ou o correspondente no mês, ocupado por notas officiosas do Govêrno, acrescentando-se nesta hipótese ao número findo o espaço tomado por essas notas arredondando para a unidade imediatamente superior.

O Sr. Ministro do Interior poderá anualmente fazer a revisão do número de páginas agora fixado, em harmonia com as necessidades, devidamente justificadas, da expansão da imprensa periódica, entendendo-se extensiva a todos os jornais a concessão feita a um deles.

Nenhuma publicação, periódica ou não, mas sujeita por lei ao regime de censura prévia poderá ser fundada sem que seja reconhecida a idoneidade intelectual e moral dos responsáveis pela publicação e sem que tenha sido feita prova suficiente dos meios financeiros da respectiva empresa. Entender-se-á que os não possui a empresa que, por meio de depósitos, fiança ou aval bancário não preste a laboração, composição, revisão, e impressão, durante o prazo de 6 meses.

Aplica-se esta disposição às publicações da mesma natureza que não estejam sendo impressas e distribuídas em harmonia com as regras da sua periodicidade.

A Direcção dos Serviços de Censura enviará no prazo de um mês, a contar da data da publicação do decreto, a todas as estações officias que fazem habitualmente publicar anúncios relativos aos seus serviços, bem como às despesas concessionárias nas mesmas condições, nota dos normais em que tais anúncios podem ser publicados.

A publicação de anúncios em contrário das indicações dadas constitue crime de desobediência e sujeita, portanto, os funcionários responsáveis a pena disciplinar.

A citada lista pode posteriormente ser aditada ou corrigida.

A Direcção dos Serviços de Censura poderá opor-se ao uso de qualquer denominação de jornal, boletim, revista, ou outra publicação que possa induzir o público em erro acerca das doutrinas sociais ou políticas ali habitualmente defendidas.

Ficam sujeitas a autorização, as mudanças de títulos das publicações periódicas. E' proibida a entrada em Portugal, a distribuição e a venda de jornais, revistas e quaisquer outras publicações estrangeiras que contenham matéria cuja publicidade não seria permitida em publicações portuguesas.

As autorizações a que acima se faz referência são da competência da Direcção dos Serviços de Censura e da sua denegação há recurso para a Junta de Recurso ou para o Ministro do Interior, como for determinado em regulamento.

As transgressões cometidas pelo responsável por quaisquer publicações sujeitas à censura serão punidas com as penas de multa progressiva até 5000\$00 suspensão até 180 dias e supressão das publicações, que serão applicadas pela Direcção dos Serviços de Censura na forma que constará do regulamento.

Haverá também recurso quando as penas applicadas sejam as de suspensão e supressão das publicações ou da multa superior a 3000\$00.

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAHHA (>) ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{as}	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

LEVANTAMENTO DE S S DE LIGAÇÃO

Nota — Consta o trabalho das operações seguintes: tirar as barretas, despregar e retirar os carris e cróximas e ainda retirar as travessas, sendo tódo este material colocado na entrevia.

N.º 346 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso 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.

2,5 h. de capataz de via
33,5 h. de assentador
51 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 347 — Levantamento de um S ligação de para via férrea de 1^m,663 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

2,5 h. de capataz de via
31,5 h. de assentador
49 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 348 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

2,5 h. de capataz de via
29 h. de assentador
48 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 349 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 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.

3 h. de capataz de via

37,5 h. de assentador
58 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 350 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

3 h. de capataz de via
36,5 h. de assentador
56 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 351 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

3 h. de capataz de via
30,5 h. de assentador
48 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 352 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 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.

3 h. de capataz de via
38,5 h. de assentador
60 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 353 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

3 h. de capataz de via
37,5 h. de assentador

N.º 354 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

3 h. de capataz de via
32,5 h. de assentador
50 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 355 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 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.

3,5 h. de capataz de via
41,5 h. de assentador
65 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 356 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso

de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

3,5 h. de capataz de via
39,5 h. de assentador
59 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 357 — Levantamento de um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00.

3,5 h. de capataz de via
36,5 h. de assentador
54 h. de trabalhador
5% dos jornais para ferramentas

N.º 358 — Por cada 0^m,05 a mais na largura da entrevia, aumentar as bases 349 a 357 com 0,1 de assentador e 0,2 de trabalhador.

TABELAS PARA ASSENTAMENTO DE SS DE LIGAÇÃO

Para o cálculo das tabelas I, II e III adotaram-se as seguintes fórmulas:

$$l = \frac{(E + 2c) \cos \alpha - G}{\text{seu } \times}$$

$$L = \frac{(E + 2c) - G \cos \alpha}{\text{seu } \times}$$

em que l representa (fig. 1) o comprimento em projecção horisontal do alinhamento entre as pontas matemáticas das cróximas, L o comprimento dos carris entre as pontas matemáticas das cróximas, E a entrevia medida entre os bordos exteriores dos carris, G a

bitola da via. c a largura da cabeça do carril e α o ângulo da cróxima:

Valôres de c

Material de 30 e 36 kg./m. l.	0 ^m ,054
Material de 40 kg./m. l.	0 ^m ,05885
Material de 45 kg./m. l.	0 ^m ,060

Valores de α

Cróximas de tg 0,09	5°. 08'. 34"
Cróximas de tg 0,11	6°. 16'. 38",3
Cróxima de tg 0,13	7°. 24'. 25"

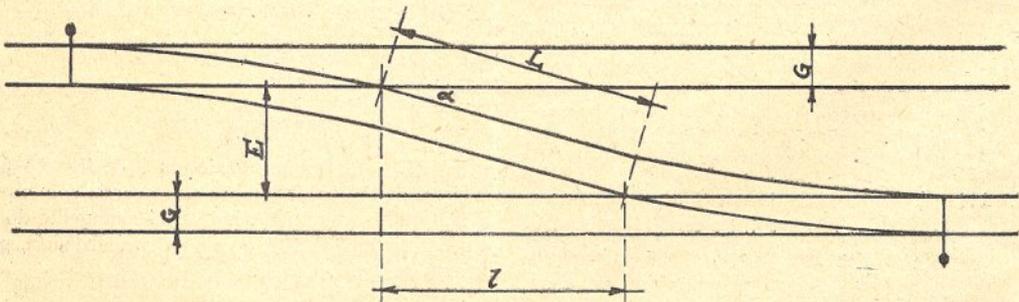


FIG. 1

TABELA I
Tangente do ângulo da cróxima 0,09

Entre- via E m. l.	M A T E R I A L D E						Entre- via E m. l.	M A T E R I A L D E					
	50 e 36 kg. p. m.		40 kg. p. m.		45 kg. p. m.			50 e 36 kg. p. m.		40 kg. p. m.		45 kg. p. m.	
	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.		L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.
2,00	5,017	4,848	5,125	4,955	5,151	4,981	4,00	27,329	27,070	27,437	27,177	27,463	27,203
2,05	5,575	5,403	5,683	5,511	5,708	5,536	4,05	27,886	27,625	27,995	27,733	28,020	27,759
2,10	6,132	5,959	6,451	6,177	6,266	6,092	4,10	29,444	28,181	28,552	28,289	28,578	28,314
2,15	6,690	6,514	6,798	6,622	6,824	6,547	4,15	29,002	28,736	29,110	28,844	29,136	28,870
2,20	7,248	7,070	7,356	7,177	7,381	7,203	4,20	29,560	29,292	29,668	29,400	29,694	29,425
2,25	7,806	7,625	7,914	7,733	7,940	7,759	4,25	30,118	29,847	30,226	29,955	30,252	29,981
2,30	8,364	8,181	8,472	8,289	8,497	8,314	4,30	30,675	30,403	30,784	30,511	30,809	30,536
2,35	8,921	8,736	9,030	8,844	9,055	8,870	4,35	31,233	30,959	31,341	31,066	31,367	31,092
2,40	9,479	9,292	9,587	9,400	9,613	9,425	4,40	31,791	31,514	31,899	31,622	31,925	31,647
2,45	10,037	1,847	10,145	9,955	10,171	9,980	4,45	32,349	32,070	32,457	32,177	32,483	32,203
2,50	10,595	10,403	10,703	10,511	10,729	10,536	4,50	32,907	32,625	33,015	32,733	33,041	32,759
2,55	11,152	10,959	11,261	11,066	11,286	11,092	4,55	33,464	33,181	33,573	33,289	33,598	33,314
2,60	11,710	11,514	11,819	11,622	11,844	11,647	4,60	34,022	33,736	34,092	33,844	34,156	33,870
2,65	12,268	12,070	12,370	12,177	12,402	12,203	4,65	34,580	34,292	34,688	34,400	34,714	34,425
2,70	12,826	12,625	12,934	12,733	12,960	12,759	4,70	35,138	34,847	35,246	34,955	35,272	34,981
2,75	13,384	13,181	13,492	13,289	13,518	13,314	4,75	35,696	35,403	35,804	35,511	35,830	35,536
2,80	13,941	13,736	14,050	13,844	14,075	13,870	4,80	36,253	35,958	36,362	36,066	36,387	36,092
2,85	14,499	14,292	14,608	14,400	14,633	14,425	4,85	36,811	36,514	36,919	36,622	36,945	36,647
2,90	15,057	14,847	15,165	14,955	15,191	14,981	4,90	37,369	37,070	37,477	37,177	37,503	37,203
2,95	15,615	15,403	15,723	15,511	15,749	15,536	4,95	37,927	37,625	38,035	37,733	38,061	37,759
3,00	16,173	15,959	16,281	16,066	16,307	16,092	5,00	38,485	38,181	38,593	38,289	38,619	38,314
3,05	16,730	16,514	16,839	16,622	16,864	16,647	5,05	39,042	38,736	39,151	38,844	39,176	38,870
3,10	17,288	17,070	17,397	17,177	17,422	17,203	5,10	39,600	39,291	39,597	39,400	39,734	39,425
3,15	17,846	17,625	17,954	17,733	17,980	17,759	5,15	40,158	39,847	40,266	39,955	40,292	39,981
3,20	18,404	18,181	18,512	18,289	18,538	18,314	5,20	40,716	40,403	40,824	40,511	40,850	40,536
3,25	18,962	18,736	19,070	18,844	19,096	18,870	5,25	41,274	40,959	41,382	41,066	41,408	41,092
3,30	19,519	19,292	19,628	19,400	19,653	19,425	5,30	41,831	41,514	41,940	41,622	41,965	41,647
3,35	20,077	19,847	20,185	19,956	20,211	19,981	5,35	42,389	42,070	42,497	42,177	42,523	42,203
3,40	20,624	20,403	20,743	20,511	20,769	20,536	5,40	42,947	42,625	43,055	42,733	43,081	42,759
3,45	21,194	20,959	21,301	21,066	21,327	21,092	5,45	43,505	43,181	43,613	43,289	43,639	43,314
3,50	21,751	21,514	21,859	21,622	21,885	21,713	5,50	44,063	43,736	44,171	43,844	44,197	43,870
3,55	22,308	22,070	12,417	22,177	22,442	22,203	5,55	44,620	44,292	44,729	44,400	44,754	44,425
3,60	22,866	22,625	22,974	22,733	23,000	22,759	5,60	45,178	44,847	45,286	44,955	45,312	44,981
3,65	23,424	23,181	23,532	23,289	23,558	23,314	5,65	45,736	45,403	45,844	45,511	45,870	45,536
3,70	23,982	23,736	24,090	23,844	24,116	23,870	5,70	46,294	45,959	46,402	46,066	46,428	46,092
3,75	24,540	24,292	24,648	24,400	24,674	24,425	5,75	46,852	46,514	46,960	46,622	46,986	46,647
3,80	25,097	24,847	25,206	24,955	25,231	24,981	5,80	47,409	47,070	47,518	47,177	47,543	47,203
3,85	25,655	25,403	25,763	25,511	25,789	25,536	5,85	47,967	47,625	48,075	47,733	48,101	47,759
3,90	26,213	25,959	26,321	26,066	26,347	26,092	5,90	48,525	48,181	48,633	48,289	48,659	48,314
3,95	26,771	26,514	26,879	26,622	26,905	26,647	5,95	49,083	48,736	49,191	48,844	49,217	48,870

ENGENHEIRO PEREIRA BARATA

Foi há dias sujeito a uma melindrosa operação que decorreu com bastante felicidade o nosso querido amigo sr. Engenheiro José Pereira Barata chefe de serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a quem desejamos rápidas melhoras.

ABRIU FALÊNCIA A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO ANDALUSA

A Companhia dos Caminhos de Ferro Andalus, declarou falência, com um passivo de 20 milhões de pesetas.

O Governo tomará conta da exploração.

Entre os credores figuram várias sociedades estrangeiras.

DR. CINCINNATO DA COSTA

Acaba de ser condecorado pelo governo francês com o grau de oficial do Mérito Agrícola o Sr. Dr. Luiz Cincinnato da Costa, professor do Instituto Superior de Agronomia, que tem representado Portugal em vários congressos internacionais.

Felicitemos este nosso ilustre amigo.

FEIRA DE OLIVEIRA DE FRADES

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga estabelecerá bilheres de ida e volta a preços reduzidos, nos dias 23 e 25, de várias estações da sua linha para a de Oliveira de Frades, onde se realiza a feira anual nos dias 24 e 25. Organizará também, no dia 24, dois combóios especiais entre Sarnada e S. Pedro do Sul.

TABELA II

Tangente do ângulo da cróxima 0,11

Entre- via E m. l.	MATERIAL DE						Entre- via E m. l.	MATERIAL DE					
	30 e 36 kg. p. m.		40 kg. p. m.		45 kg. p. m.			30 e 36 kg. p. m.		40 kg. p. m.		45 kg. p. m.	
	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.		L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.	L m. l.	I m. l.
2,00	4,145	5,956	4,251	4,024	4,252	4,045	4,00	22,454	22,118	22,525	22,200	22,544	22,227
2,05	4,600	4,390	4,689	4,479	4,710	4,500	4,05	22,891	22,572	22,980	22,660	23,011	22,681
2,10	5,057	4,845	5,146	4,935	5,167	4,954	4,10	23,348	23,027	23,437	23,115	23,458	23,136
2,15	5,515	5,299	5,605	5,388	5,624	5,419	4,15	23,806	23,481	23,895	23,569	23,916	23,590
2,20	5,972	5,754	6,061	5,842	6,082	5,865	4,20	24,265	23,936	24,352	24,024	24,375	24,045
2,25	6,429	6,209	6,518	6,297	6,539	6,318	4,25	24,721	24,390	24,809	24,479	24,830	24,499
2,30	6,886	6,665	6,975	6,751	6,996	6,772	4,30	25,178	24,845	25,267	24,935	25,298	24,954
2,35	7,344	7,178	7,432	7,206	7,455	7,227	4,35	25,635	25,299	25,724	25,588	25,745	25,409
2,40	7,801	7,572	7,890	7,660	7,911	7,681	4,40	26,092	25,754	26,181	25,842	26,202	25,863
2,45	8,258	8,027	8,347	8,115	8,368	8,136	4,45	26,550	26,209	26,639	26,297	26,659	26,318
2,50	8,716	8,481	8,804	8,569	8,825	8,590	4,50	27,007	26,665	27,096	26,751	27,117	26,772
2,55	9,175	8,936	9,262	9,024	9,285	9,045	4,55	27,464	27,118	27,553	27,206	27,574	27,227
2,60	9,630	9,385	9,719	9,479	9,740	9,499	4,60	27,922	27,572	28,010	27,660	28,051	27,681
2,65	10,087	9,845	10,176	9,935	10,197	9,954	4,65	28,379	28,027	28,468	28,115	28,488	28,136
2,70	10,545	10,299	10,635	10,388	10,654	10,409	4,70	28,836	28,481	28,925	28,569	28,946	28,590
2,75	11,002	10,754	11,091	10,842	11,112	10,865	4,75	29,295	28,936	29,382	29,024	29,405	29,045
2,80	11,459	11,207	11,548	11,297	11,569	11,318	4,80	29,751	29,399	29,859	29,524	29,860	29,499
2,85	11,917	11,665	12,005	11,751	12,016	11,772	4,85	30,208	29,854	30,297	29,935	30,318	29,954
2,90	12,374	12,118	12,465	12,206	12,484	12,227	4,90	30,665	30,299	30,754	30,388	30,775	30,418
2,95	12,831	12,572	12,920	12,660	12,941	12,681	4,95	31,125	30,754	31,211	30,842	31,252	30,863
3,00	13,288	13,027	13,377	13,115	13,318	13,136	5,00	31,580	31,208	31,669	31,297	31,690	31,318
3,05	13,746	13,481	13,834	13,569	13,855	13,590	5,05	32,037	31,665	32,116	31,751	32,147	31,772
3,10	14,205	13,936	14,292	14,024	14,315	14,045	5,10	32,494	32,118	32,585	32,206	32,604	32,227
3,15	14,660	14,390	14,749	14,479	14,770	14,499	5,15	32,952	32,572	33,040	32,660	33,061	32,681
3,20	15,118	14,845	15,206	14,935	15,277	14,964	5,20	33,409	33,027	33,498	33,115	33,519	33,136
3,25	15,575	15,299	15,664	15,388	15,685	15,409	5,25	33,866	33,481	33,955	33,569	33,976	33,590
3,30	16,032	15,754	16,121	15,842	16,142	15,865	5,30	34,324	33,936	34,412	34,024	34,435	34,045
3,35	16,489	16,209	16,578	16,297	16,599	16,318	5,35	34,781	34,390	34,870	34,478	34,891	34,499
3,40	16,947	16,665	17,035	16,751	17,061	16,772	5,40	35,238	34,845	35,327	34,935	35,348	34,954
3,45	17,404	17,118	17,485	17,206	17,514	17,227	5,45	35,695	35,299	35,784	35,388	35,805	35,408
3,50	17,861	17,572	17,950	17,660	17,971	17,681	5,50	36,153	35,754	36,241	35,842	36,262	35,863
3,55	18,319	18,027	18,407	18,115	18,428	18,136	5,55	36,610	36,208	36,699	36,297	36,720	36,318
3,60	18,776	18,481	18,865	18,569	18,886	18,590	5,60	37,067	36,665	37,156	36,751	37,177	36,772
3,65	19,235	18,936	19,322	19,024	19,345	19,045	5,65	37,525	37,118	37,615	37,206	37,634	37,227
3,70	19,690	19,390	19,779	19,479	19,800	19,499	5,70	37,982	37,572	38,071	37,660	38,092	37,681
3,75	20,148	19,845	20,236	19,935	20,257	19,954	5,75	38,439	38,027	38,528	38,115	38,549	38,136
3,80	20,605	20,299	20,694	20,388	20,715	20,409	5,80	38,896	38,481	38,985	38,569	39,006	38,590
3,85	21,062	20,754	21,151	20,842	21,172	20,865	5,85	39,354	38,936	39,442	39,024	39,465	39,045
3,90	21,520	21,209	21,608	21,297	21,629	21,318	5,90	39,811	39,390	39,900	39,478	39,921	39,499
3,95	21,977	21,665	22,066	21,751	22,087	21,772	5,95	40,268	39,845	40,357	39,935	40,378	39,954

I M P R E N S A

"NORTE DE PORTUGAL"

Está publicado o n.º 4 desta revista de turismo que, de número para número se apresenta sensivelmente melhorada.

O presente número, insere as seguintes secções:
Castro Daire;—A pérola do Montemuro Rincão formoso da Beira;—Santo Tirso—Terra de turismo; Os portugueses no Brasil;—Faro—capital do jardim do Sul;—Espozende—Barca do Lago, por Domingos Gomes;—Aspectos de Barcelos;—A Obra da

Comissão de turismo de Coimbra, por António Cruz;—O Rancho Regional do Orfeão de Matozinhos;—O Castelo da Feira, por Aguiar Cardoso;—A Praia da Figueira, por Albano Duque;—Povoa de Varzim, por Baptista de Lima;—Fafe—A sala de visitas do Minho;—O Norte em poucas linhas.

A revista *Norte de Portugal*, que insere copiosas e excelentes ilustrações, tem a sua redacção e Administração na R. de Santa Catarina n.º 53, 1.º—Porto.

— ÊSTE NÚMERO FOI VISADO —
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

OS COMBATENTES DO ANTIGO BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REUNIRAM-SE NUMA FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO

PARA SOLENISAR O SEU REGRESSO À PÁTRIA APÓS A GRANDE GUERRA

ASSISTE O SR. CORONEL TIROCINADO RAUL ESTEVES, E O SR. MAJOR JOAQUIM

ABRANCHES, MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, OFICIAIS ANTIGOS DO B. S. C. F.

Por CARLOS D'ORNELLAS

SHEIOS de originalidade foram os festejos realizados em Sintra e Colares aos combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que seguiu para França em 1917, regressando à Pátria dois anos depois. Sintra marcou com galhardia no peito dos antigos combatentes uma recordação sagrada que eles saberão guardar até ao fim da sua vida, como mais uma das reliquias do seu passado de combatente.

Colares, recebeu na sua Adega Regional 300 convidados que olharam com respeito as legendas que o pintor Carlos Reis, director da Sociedade Nacional de Belas Artes, pintou, decorando e ornamentando o recinto reservado ao banquete de confraternização.

Três pessoas não podem ser esquecidas pelos combatentes e por todos os que sabem avaliar o esforço e o patriotismo com que se organizam festejos desta natureza.

O Dr. Alvaro de Vasconcelos, Alberto Totta e Dr. Guilherme Guerra.

Três homens, com representação oficial de categoria e com um espírito patriótico de uma mocidade que hoje tanto falta nas novas gerações.

A Comissão Organizadora destes festejos, — a mesma do ano passado —, e a que vai organizar os festejos que devem ter lugar em Guimarães, em 1937, foi de uma tenacidade digna de louvor. Não é necessário citar nomes por que eles, embora modestos, são já conhecidos por todos os combatentes pelo seu esforço em prol da colectividade.

A CONCENTRAÇÃO DOS COMBATENTES

Das 8 às 9,30 começou a concentração dos combatentes na gare do Rossio e uma vez ali entregaram-se a curiosas manifestações — companheiros que se não avistavam desde que chegaram a Portugal e foram licenciados.

Na linha 4 formou-se o combóio dos comba-

tentes composto por duas carruagens de segunda e duas de primeira. A locomotiva artisticamente decorada por um grupo de combatentes, e engalanada com distinção, ostentando, num quadro à frente, a «Cruz de Guerra» e a divisa «Sempre Fixe», que o Batalhão usou quando da sua partida para a Grande Guerra, anunciava no espaço que um punhado de bravos portugueses ia a Sintra prestar homenagem aos seus companheiros que baquearam nos campos de Flandres.

Chegam à gare mais combatentes, conhecidos pelas suas façanhas pitorescas e próprias da idade com que entraram nas fileiras do Exército. Nomes vários e alcunhas chistosas despertam a curiosidade do jornalista. Depois — o actual comandante do Regimento de Sapadores Coronel Vaz Coelho acompanhado de alguns camaradas combatentes; — segue-se o major Leal de Faria, capitão Lobão, major Garção, major Barradas, que não pode seguir pelos seus muitos afazeres, cónego Avelino de Figueiredo, major Vilar, etc., etc.

A CHEGADA A SINTRA

Mais nomes conhecidos. O dr. Ferreira Deusdado, doente, mas que a pesar-da gravidade da doença não quiz deixar de comparecer à festa dos seus camaradas; D. Rodrigo de Serpa Pimentel eng.º simpático com um aprumo fidalgo que nos fez recordar seu falecido irmão D. José de Serpa; major Bacelar, 2.º comandante da Polícia Cívica de Lisboa; comandante Raul Esteves, que logo nos faz recuar ao lembrar-nos o protocolo dos discursos e que a todos cumprimenta com afabilidade.

Às 10 horas e 30 o combóio chega à linda Vila de Sintra e logo se ouvem estrelejar as primeiras girandolas de foguetes.

Aguardando a chegada dos convidados à estação notam-se os srs. dr. Alvaro de Vasconcelos, presidente da Câmara de Sintra; capitão Belmiro Fernandes, administrador do concelho da mesma

vila; representantes da U. N., escolas primárias e particulares de Santa Maria, S. Pedro, S. Martinho, etc. Continuam no ar os morteiros enquanto a banda «União Sintrense» executa o Hino Nacional, este cantado pelas crianças das escolas. A guarda de honra é composta por uma deputação de Bombeiros Voluntários de Sintra e de S. Pedro.

Organiza-se um extenso cortejo pela Avenida Miguel Bombarda, seguindo na frente a Banda do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, com o seu chefe sr. tenente Armando Fernandes. A seguir à banda marcham os combatentes seguindo-se as escolas, bombeiros e muito povo em direcção ao local onde será levantado o monumento aos Mortos da Grande Guerra.

Perante um elevado número de pessoas que, junto ao local se aglomeravam, o sr. dr. Alvaro de Vasconcelos saudou os excursionistas combatentes em nome do Povo do Concelho, dando as boas vindas e afirmando que a sua visita a Sintra era uma grande lição de amor pátrio que vinham dar.

À festa de hoje, diz o orador, traz-me uma grande satisfação que aproveito para lhes comunicar que a Câmara tomou o compromisso da construção do Monumento aos Mortos da Guerra.

Sintra vai pois ter o seu monumento há tanto tempo prometido.

O quadro que vinha à frente da locomotiva foi desta retirado e transportado pelos combatentes para o local onde se realizou a breve sessão de boas vindas.

Fala de seguida o sr. comandante Raul Esteves, que agradece a entusiástica recepção da Vila de Sintra de tão nobres e gloriosas tradições para a História de Portugal. Evocou factos históricos alusivos ao Castelo dos Mouros e ligados ao nosso passado cheio de grandesa e patriotismo dos nossos antepassados.

Seguidamente, ao som do Hino Nacional e por entre palmas e vivas, o sr. comandante Raul Esteves depõe no local destinado ao monumento, um ramo de flores com as cores nacionais.

Em cortejo dirigiram-se os combatentes para o Palácio Nacional, onde chegaram às 11,30 demonstrando-se ali até às 12 horas e 15 minutos.

Das janelas, por onde passavam os combatentes foram lançadas muitas flores, que mereceram agradecimentos sinceros dos homenageados.

EM COLARES

Nos auto-carros que haviam já transportado a Banda de Sapadores para as propriedades da Adegas Regional, seguiram os combatentes para Colares, aproveitando também os eléctricos, transportes pertencentes à Empresa Sintra Atlântico.

Às 12,30, chegaram os primeiros carros, após o que os combatentes foram recebidos pelos sr. dr.

Guilherme Guerra, Delegado do Governo junto à Adegas Regional, e pelo sr. Alberto Totta, director-secretário da mesma corporação.

O entusiasmo é delirante por parte de todos os que notavam a vistosa ornamentação do local reservado ao II Banquete de Confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados.

Distintamente embandeirada e decorada e com dísticos alusivos às datas marcantes da acção do B. S. C. F., a Adegas Regional dá-nos um aspecto encantador.

São 13 horas. Chegou o sr. major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas e antigo combatente que foi recebido com verdadeiras demonstrações de carinho por parte de todos os seus camaradas.

O ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO

Vai iniciar-se o almoço de confraternização. Preside o sr. coronel Raul Esteves que tem à sua direita o sr. major Abranches, major Bacelar, dr. Guilherme Guerra e dr. Ferreira Deusdado, e à esquerda o dr. Alvaro de Vasconcelos, sr. coronel Vaz Coelho, major Leal de Faria, major Garção, cônego dr. Avelino de Figueiredo, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Alberto Totta, etc..

Junto à mesa de honra estavam representantes dos jornais *O Século*, *Diário de Notícias*, *República*, *Novidades*, *Diário da Manhã*, *Comércio do Porto* e *Jornal de Notícias*, *Diário de Lisboa*, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e presentes os membros da Comissão Organizadora.

Durante a lauta refeição foi cantada pela primeira vez a canção «O Ramisco», pelos alunos da Escola das Azenhas do Mar, com os seus trages regionais, que cantaram depois outras alegres canções ensafadas com distinção pela esposa do nosso querido amigo Alberto Totta.

A banda do R. S. C. F. dirigida pelo maestro tenente Armando Fernandes executou vários trechos de música de guerra, que foram radiofundidos pela Emissora Nacional.

Também a Troupe *Gounod* e um grupo de «harmonistas» executou vários trechos de música.

Na mesa foram recebidos os seguintes telegramas: Liga Combatentes da Grande Guerra, capitão Jaime Jacinto Galo, Combatentes da Grande Guerra do Entroncamento, Machado dos Santos, da Ilha da Madeira, e Salgadinho, de Loulé.

Às 15,45 foi o sr. comandante Raul Esteves chamado ao telefone para receber a comunicação de que o Chefe do Estado se associava àquela grandiosa manifestação, notícia esta que o próprio comandante transmitiu à assistência que rompeu numa prolongada salva de palmas.

Pouco tempo depois chegava o seguinte telegrama: *Congratulo-me e associo-me à agradável festa de hoje. — General Carmona.*

Em seguida o sr. coronel Esteves declarou que ia enviar ao Chefe do Estado, em nome dos combatentes, o seguinte telegrama: «Antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro agradecem saudações de Sua Ex.^a o Presidente da República e apresentam a S. Ex.^a as suas maiores homenagens—(a) Raul Esteves.»

A refeição prosseguiu animadamente, até aos brindes. Falaram, em primeiro lugar o sr. major Leal de Faria, que leu o seguinte discurso:

Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Senhor Coronel Raul Esteves, Meus Camaradas:

Duas razões me forçam a usar da palavra nesta festa: sou o presidente da sua comissão organizadora e sou, dos oficiais do saudoso B. S. C. F.—depois do seu comandante, o de maior antiguidade. Sou pois obrigado a dizer algumas palavras; missão que desempenho com o maior prazer mas simultaneamente com uma certa relutância porque é sempre desagradável fazer qualquer coisa tendo de ante-mão a certeza de que não a faremos bem feita. É que eu não tenho o menor jeito para discursos. Mas como se trata, quasi, de uma imposição de serço, que me seja relevada a deficiência do arrasado que vai seguir-se.

Começarei, meus senhores, por apresentar a S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações — o nosso Major Joaquim Abranches — em nome de todos nós, as nossas mais sinceras homenagens e apresentar também a S. Ex.^a os nossos agradecimentos pela honra que nos confere comparecendo nesta festa e tomando parte nela como antigo componente do B. S. C. F. e como comandante da sua antiga 5.^a Companhia.

V. Ex.^a, apesar dos inúmeros afazeres inherentes ao seu espinhoso cargo, conseguiu dispôr de umas horas para vir até nós e, creia Senhor Ministro, fez bem porque as horas que passar entre nós passa-as num ambiente amigo — o que nem sempre lhe sucederá no desempenho das suas funções de Ministro.

Aqui, Senhor Ministro, entre aqueles que tiveram a felicidade de ter V. Ex.^a por seu comandante, entre os camaradas da unidade onde V. Ex.^a serviu em França alguns dos quais foram seus discípulos na Escola do Exército, V. Ex.^a há-de sentir-se bem e poderá passar umas horas repousantes, entre as outras, muitas, de intransigibilidade que V. Ex.^a há-de viver todos os dias.

Dispensou-me, senhor Ministro, de lhe dirigir quaisquer palavras de elogio ou destinadas a exaltar as suas qualidades de inteligência e de caracter, o seu saber, e a sua competência para o desempenho do cargo em que foi investido.

Aqui, neste meio, acho-as absolutamente descabidas.

Todos nós conhecemos V. Ex.^a há muitos anos: uns há 20; outros, como eu, há 27; outros possivelmente há mais ainda.

Todos nós conhecemos bem essas qualidades e V. Ex.^a não ignora quanto as apreciamos.

Limite-me pois a apresentar a V. Ex.^a em nome de todos nós as nossas homenagens e a expressão da nossa maior estima, e a apresentar também em nome dos seus companheiros da Escola do Exército que fiseram parte do nosso Batalhão e que hoje aqui se encontram, os protestos da nossa maior amizade e os nossos agradecimentos por ter aceite o convite que, numa hora feliz, o Sr. Presidente do Conselho dirigiu a V. Ex.^a convidando-o a sobraçar a pasta das Obras Públicas e Comunicações.

Para V. Ex.^a Sr. Coronel Raul Esteves vão também as nossas saudações; e a todos os demais companheiros do B. S. C. F. a comissão organizadora desta festa apresenta os seus cumprimentos e manifesta o quanto se congratula por ver a forma como foi coroada de êxito a missão que lhe fôra confiada.

Estes dias em que o antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro se reúne, são para mim e certamente para todos, dias verdadeiramente consoladores, pois é incontestavelmente consolador ver que nesta época de egoísmo feroz, de tremendas lutas de interesses mais ou

menos inconfessáveis, e de hipocrisia; numa época em que se pregam doutrinas mais próprias de selvagens e de feras do que de gente que quer passar por civilizada, numa época em que, quasi, já não têm significação palavras como *gratidão* e *respeito*, ainda se encontram 300 homens que se estimam e se respeitam.

Reunimo-nos em grande número, pela primeira vez no ano passado; vi nessa ocasião subordinados meus que já não via há 18 anos e não esquecerei nunca a expressão de amizade que traziam no rosto aquelas antigas praças da 1.^a Companhia que se me dirigiram para me comprimentar.

E certamente elles teriam reconhecido também a alegria que senti ao vel-os e a estima com que lhes falei.

O que sucedeu comigo, sucedeu ao nosso Comandante, aos outros comandantes de companhia e aos restantes oficiais.

É que na realidade desde que partimos para França, entre todos, praças e oficiais, desenvolveu-se uma amizade forte e sã, nascida do reconhecimento mútuo de que todos trabalhávamos para o mesmo fim — o bom nome da nossa querida terra — cumprindo escrupulosamente o nosso dever.

As praças do Batalhão tiveram bastos ensejos de reconhecer que da parte dos seus oficiais havia o cuidado constante de «bem servir» de manter a disciplina, factor indispensável em tôdas as circunstâncias, de cumprir e fazer cumprir as ordens recebidas, mas que havia também e sempre o cuidado de lhes melhorar, dentro do possível, as suas condições de vida e de os poupar o mais que se podia; e deviam ter reconhecido que compartilhavam sempre da sua sorte, vivendo como elles, passando pelo que elles passavam.

Foi isto que fez nascer os laços que nos une e unirá sempre, que hoje aqui nos reun: e que nos fará reunir, pela vida fora neste dia 3 de Maio.

Em nome da comissão organizadora desta reunião eu apresento a todos os nossos agradecimentos pela maneira como acolheram... o «nosso convite», ia eu dizer imprópriamente. Não houve convites; houve apenas um toque de reunir e logo o Batalhão se apresentou solícito, alegre... e sempre fixe.

Disse há pouco que tinha de falar nesta festa porque sou o Presidente da sua comissão organizadora e porque sou também, a seguir ao sr. coronel Raul Esteves, o oficial de maior antiguidade.

Permitam-me pois que agora alguma coisa diga como o mais antigo desses oficiais.

Em nome de todos os oficiais do B. S. C. F. e de tôdas as praças eu quero apresentar ao sr. comandante Raul Esteves os protestos da nossa maior consideração e da nossa amizade,

Nós, Senhor Coronel Raul Esteves, não esquecemos a acção de V. Ex.^a como comandante do B. S. C. F.

A V. Ex.^a que nos comandou, muito se deve do bom nome que o nosso Batalhão conquistou em França.

V. Ex.^a soube congarçar à volta da bandeira do nosso Batalhão e à sua volta os nossos melhores esforços, tôda a nossa boa vontade, e conseguiu, assim, que todos nós, em conjunto ou isoladamente, tivéssemos sempre a preocupação de levantar o mais alto possível o nome do nosso Batalhão.

As suas companhias estiveram dispersas mas todos procuravam enaltecer o Batalhão a que pertenciam.

Houve por vezes ligeiras desinteligências entre o comando e as companhias; é certo que as houve; mas bastava o ambiente de nervosismo onde vivíamos para as justificar e se formos a procurar a causa dessas desinteligências encontramos uma única e sempre a mesma: o desejo de «bem servir», de servir o melhor possível.

O Batalhão ao partir de Lisboa tinha 4 companhias; regressou com seis. Se a guerra não acaba tão depressa não sei o que seria...

Isto só prova que os serviços que ele prestou em França foram bons e apreciados, pois se reconheceu a necessidade de aumentar o número das suas companhias.

E êsses bons serviços prova-os também os louvores dadas ás suas companhias e a muitos dos seus oficiais e praças.

V. Ex.^a Sr. Comandante, pode orgulhar-se de ter comandado uma das melhores unidades do Corpo Expedicionário Português à França, unidade que V. Ex.^a organizou e à qual deu o seu melhor esforço.

Como comandante da 1.ª Companhia, em meu nome e no dos seus oficiais e praças eu saúdo as restantes companhias do Batalhão, três das quais, a 2.ª, 3.ª e 4.ª eram comandadas por condiscipulos do curso da Escola de Exército.

E ainda como comandante da 1.ª companhia eu apresento aos oficiais, e praças que a compunham os protestos da minha maior estima e afirmo-lhes que é com a maior saúde que recordo os bons e os maus momentos que passamos juntos, desde o primeiro dia da mobilização até aquele em que por várias razões, entre as quais a principal foi a falta de saúde, tive de deixar o comando da companhia e o serviço do Batalhão.

Hei-de lembrar-me sempre, por muitos anos que viva, da ocasião em que me despedi das praças da minha companhia:

Reúni a companhia e apresentei-lhes as minhas despedidas e em muitos eu vi os olhos rasos de água e todos manifestavam pena pela minha partida.

Parti de Maroeil com a convicção de que em cada oficial e em cada praça deixara um amigo. De então até hoje tenho tido sobejas provas de que não me enganava.

Para todos, pois, vai a minha amizade e vão também os meus votos mais ardentes das maiores felicidades.

Quási todos os meus antigos oficiais se encontram aqui hoje mas falta um que era o melhor de todos.

Difícilmente se encontra alguém que reúna as qualidades que nele concorriam.

Refiro-me ao falecido Tenente Manuel da Costa Alemão Teixeira.

Tanta vez expôs a vida em França e veio a morrer na nossa terra numa luta política, morto por portugueses!

Pela sua memória eu peço um minuto de silêncio, como preito de homenagem à sua valentia, às suas qualidades.

Meus senhores é tempo de terminar.

Peço-lhes que me acompanhem nos brindes que vou fazer.

Brindo em primeiro lugar por V. Ex.ª, senhor ministro, fazendo os mais ardentes votos pelas suas felicidades; por V. Ex.ª sr. coronel Raul Esteves, pelos comandantes, oficiais e praças das outras companhias, e pelos oficiais e praças da 1.ª Companhia, desejando para todos as maiores venturas.

Depois do minuto de silêncio por essa nobre figura que foi o Costa Alemão e que o major Leal de Faria recorda sempre com viva saudade os combatentes, firmes, saudam o orador.

A seguir é concedida a palavra ao incansável trabalhador e membro da Comissão, sr. inspector Camarinhas que, de pé, em cima dum banco para melhor ser ouvido lê o seu discurso que segue:

Meu comandante e srs. oficiais, sargentos, cabos e soldados do glorioso B. S. C. F.

Presados camaradas e companheiros na guerra e na paz:

Dou-vos as boas vindas em nome da Comissão organizadora da nossa festa, saudando-vos e agradecendo por terdes comparecido à chamada, como se de novo o toque de reunir vos despertasse de norte a sul para uma nova mobilização.

São decorridos 19 anos da nossa apresentação em Cascais. Nessa

altura ainda rapazes sorrindo e sonhando em volta das vinte primaveras. Hoje, homens prestes a iniciarem a descida na escala da vida.

Traços vincados pelo tempo que não perdoa, mas espírito juvenil e alma moça como então. Assim se explica que vindos alegremente de todos os cantos de Portugal, aqui nos encontremos sorrindo ainda, como que a dizer ao nosso comandante e amigo: «Presentes e sempre fixe».

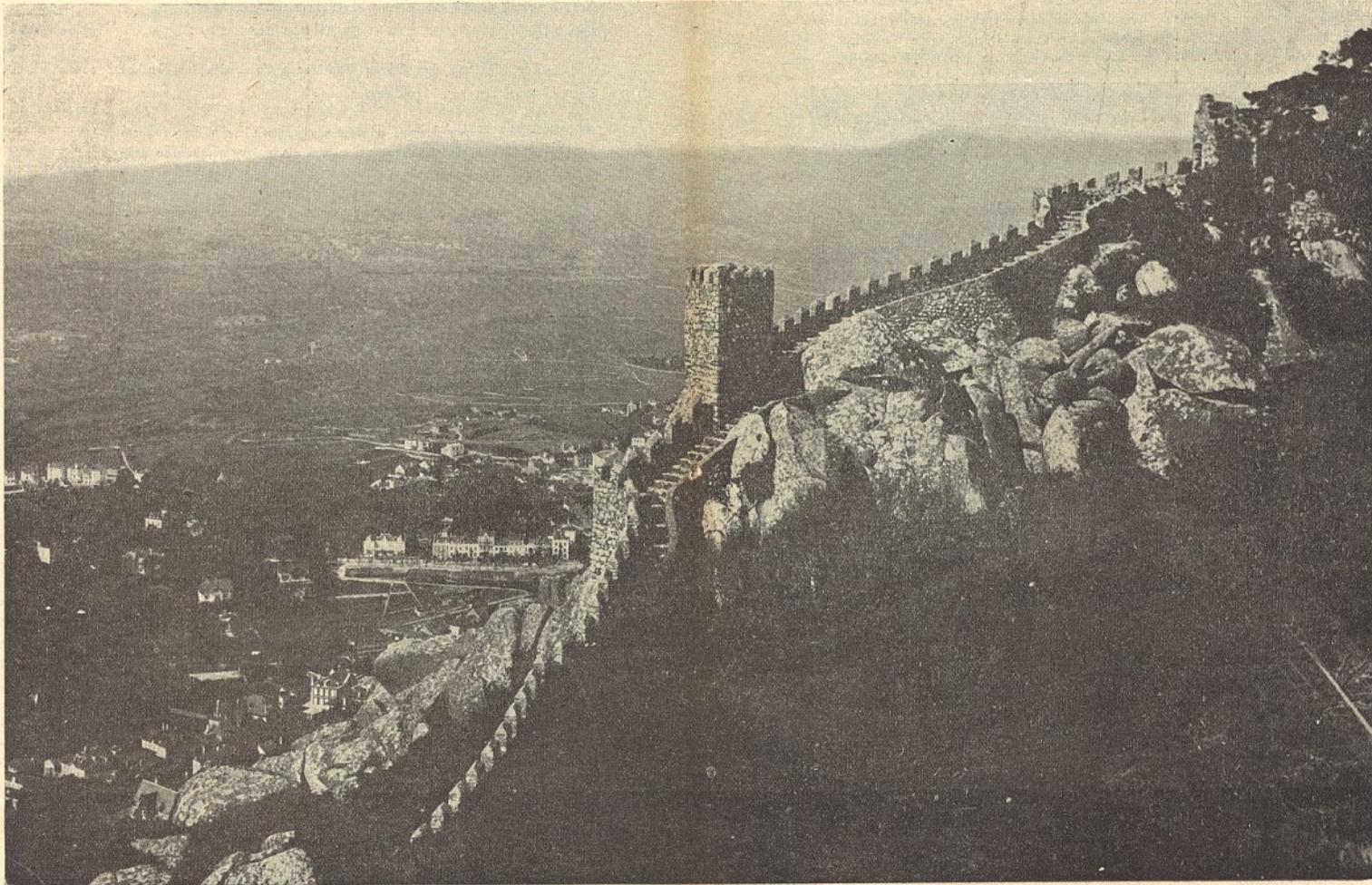
Foi bem compensado o nosso labor pela grandeza desta autêntica confraternização, juntando-se à mesma mesa sem preocupação de quaisquer ideologias, e como se uma família fôsse, os antigos combatentes do

Soberba lição e exemplo, num mundo em desalinho.

Não esqueceu a Comissão o alvitro do nosso camarada sr. padre Avelino de Figueiredo para que se cuidasse dos companheiros pobres, de modo que fossem socorridos e comparecessem também às nossas festas, contribuindo para isso os que melhor o pudessem fazer.

Pelo relatório que ha-de publicar-se na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», tomareis conhecimento até onde se chegou nesse capítulo.

Com a boa vontade de todos se conta para que no próximo ano vá mais longe a acção da nossa reconhecida solidariedade, e aproveito



SINTRA — Castelo dos Mouros (Fortificação árabe)

B. S. C. F., desde o seu comandante Raul Esteves ao mais humilde soldado, e desde o ferro-viário mais modesto aos de maior categoria.

A este espírito de camaradagem, todos correspondem com a ordem e disciplina que se verifica, sem esconder a amizade e estima que nos une. Daí resulta uma tão firme solidariedade, que é bem o nosso orgulho e a nossa glória.

Muitos são os combatentes dos vários países que tomaram parte na guerra, mas sem desprimor para nenhuns, não receíamos confronto, nem que nos suplantem em laços de união e afecto. Destas qualidades e até virtudes, brota espontaneamente a grandiosidade que se desenrola a nossos olhos.

Cumprimos assim Sempre fixe, a nossa companheira divisa.

este momento para pedir a todos os camaradas que nos comuniquem a situação de qualquer companheiro que saibam em condições difíceis.

Deseja a Comissão dizer-vos que muitas foram as atenções recebidas em prol da nossa festa, e assim, rende as suas homenagens à Ex.ª Câmara Municipal de Sintra na pessoa do seu digno presidente Ex.º Sr. Dr. Alvaro de Vasconcelos, alma da recepção carinhosa e simpática que nos foi feita.

Ao Ex.º Sr. Coronel Vaz Coelho actual comandante do R. S. C. F. sucessor do nosso glorioso Batalhão, agradecemos a sua comparência à

nossa festa, com votos de que fixes sejam, como nós fomos, os continuadores da nossa obra.

Devemos o maior reconhecimento: Ao Ex.º Conselho de Administração da C. P. pela amabilidade que teve pondo à nossa disposição o comboio especial que nos conduziu de Lisboa a Sintra, concedendo ainda passes em 1.ª e 2.ª classe de vários pontos do país até Lisboa aos combatentes não ferro-viários; Ao Ex.º Sr. Engenheiro Lima Henriques illustre Director da C. P. pelas facilidades que nos deu a bem da nossa missão; e à Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e da Companhia Nacional pelos passes concedidos nas suas linhas a alguns combatentes.

Ao Ex.º Sr. Camilo Farinhas estamos gratos pela amável oferta de todos os transportes entre Sintra, Colares e a linda Praia das Maças.

São inesquecíveis os encómios devidos ao Ex.º Sr. Dr. Guilherme Guerra, illustre delegado do Governo, e restantes membros da direcção da Adega Regional de Colares. Testemunho-lhes a gratidão sincera dos combatentes do antigo B. S. C. F. por terem contribuído para que mais alto subisse a sua fama.

Peço licença para salientar o Ex.º Sr. Alberto Tota, trabalhador infatigável e realizador prodigioso da Adega Regional, grande título de nobreza para a encantadora terra que nos recebeu com cativantes deferências e provas de simpatia.

A Comissão que privou embora por pouco tempo com S. Ex.ª não esquecerá os primores do seu carácter, a sua ilimitada dedicação à nossa festa e o seu entusiasmo comunicativo.

À Adega Regional ficamos devendo entre muitas outras gentilezas, a oferta dos seus afamados vinhos com que estamos sendo deliciados, e ao Ex.º Sr. Alberto Tota, paladino de grande fé nos destinos da região de Colares, seremos sempre devedores do ambiente de carinho que nos cerca, ao qual dá subido relevo o alindamento de tudo que a nossa vista alcança, tornando assim possível estes momentos de prazer espiritual, que estamos vivendo.

Quiz a Ex.ª Direcção da Adega que nossa fôsse também esta casa no dia de hoje. Aceitamos a oferta e aqui nos têm.

Por tudo, e por todos, muito obrigado.

À imprensa de Lisboa e Porto tão dignamente representada, e ainda ao semanário «Jornal de Sintra», devemos uma parte dos louros da nossa festa pela ajuda que nos deram levando longe os comunicados da sua realização; por isso, e ainda porque muito mais temos a esperar do seu poder e força de propaganda, os nossos agradecimentos bem sinceros.

É oportuno lembrar a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e o seu Director sr. Carlos d'Ornellas, tão valiosa tem sido a cooperação leal e desinteressada que nos tem prestado.

Falar do B. S. C. F., é hoje e será em todos os tempos, o mesmo que falar do seu Comandante e actual Presidente da Grande Comissão. Todos conhecem a sua personalidade superior, e força de vontade indomável para vencer e chegar sempre ao fim. Isto se viu na guerra e continua a constatar-se na paz. Ligados ao passado do nosso Batalhão, a história nos fará a justiça de reconhecer que todos soubemos cumprir seguindo o exemplo do Chefe, e que os homens do «Sempre fixe» ou do Comandante Raul Esteves como diz o povo na sua gíria, bem mereceram da Pátria.

Termino como comecei, saudando-vos e saudando também os nossos companheiros que, por quaisquer circunstâncias, não puderam vir.

Glória e honra ao antigo B. S. C. F.
Viva!

A seguir falou o sr. David de Matos:

Ex.^{mo} Sr. Comandante e Ex.^{mos} Srs. Officiais e sargentos:

Passando-se hoje o 2.^o Banquete de confraternização dos componentes do antigo Batalhão de S. C. F. do qual fiz parte como simples soldado, e cujo Batalhão em França nos campos de batalha, tão patrioticamente soube levantar bem alto o nome de Portugal devido á inteligência do seu valoroso e digno Comandante, eu não podia ficar sem dizer alguma coisa sobre esta festiva reunião.

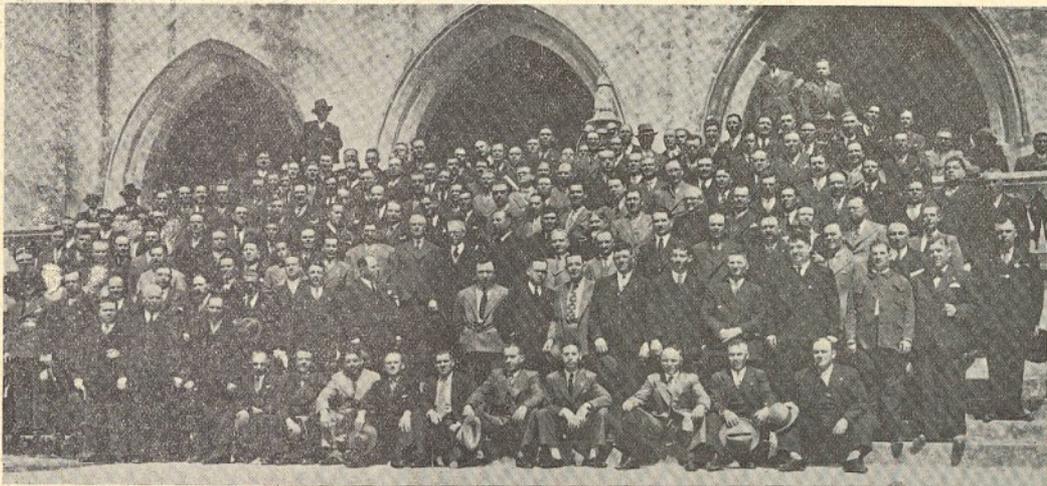
Falta-me Ex.^{mos} Srs., a instrução precisa para poder pôr em relevo o significado deste banquete, no entanto quero manifestar a V. Ex.^{as} que me sinto tão feliz, com o coração a trasbordar de alegria, por ver, que os nossos dignos Officiais nos dão a subida honra de á volta da mesma mesa se associarem como em familia o que revela

Ex.^{mos} Srs. Officiais: Antes de finalizar estas minhas mal alinhavadas linhas eu deosejo prestar homenagem ao nosso illustre Comandante do B. S. C. F. e para isso faço um pedido cuja satisfação ficará gravada no seu coração.

Parafodos de pé lhe manifestarmos o nosso respeito e consideração com uma prolongada salva de palmas.

Depois usou da palavra o sr. Adriano Monteiro:

Meus Senhores: Temperado no ambiente de alegria minhota, na jovem cidade de Barcelos, e na prova dura do trabalho que custou a realisação do transporte dos milhares de pessoas que de todos os cantos do Minho, acorreram á chamada para a festa do trabalho, o meu



Grupo de combatentes após a visita ao Palácio Nacional de Sintra

para nós grande satisfação. Por isso Ex.^{mos} Srs. nos curvamos com o maior respeito, apresentando os nossos sinceros cumprimentos.

Ex.^{mo} Sr. Comandante e Ex.^{mos} Srs. Officiais: Felicito respeitosamente V. Ex.^{as} por ter passado mais um ano na tarefa ardua da nossa vida, felicitação que torno extensiva a todos os presentes por nos encontrarmos novamente reunidos para festejar uma data gloriosa quando do regresso da Grande Guerra podémos abraçar as nossas queridas famílias.

Permita-me V. Ex.^a Sr. Comandante que lhe dê um abraço de saudação que nele vai de certo a vontade de todos os que me escutam por vêrmos na nossa frente o seu digno e valoroso Chefe militar.

Lamento Ex.^{mos} Srs. a falta dos nossos camaradas mortos para os quais peço seja guardado 1 minuto de silêncio.

Ex.^{mo} Sr. Major Joaquim Abranches: Permita-me V. Ex.^a que me dirija a V. Ex.^a para lhe apresentar os meus respeitosos cumprimentos felicitando-o pela nomeação a tão alto cargo da Nação fazendo dos sinceros votos pelo bom êxito da sua obra na Pasta do Ministério das Obras Públicas.

A V. Ex.^a Sr. Major, muito deve o pessoal da Beira Alta a cuja Companhia me honro de pertencer como Chefe de estação, pelo seu bem estar e de suas famílias. Foi V. Ex.^a quem possuindo um generoso coração, conseguiu garantir-lhe o pão na velhice, com o novo regulamento da Caixa de Reformas e Pensões quando Digno Inspector Geral daquela Empresa.

Em nome do pessoal da Beira Alta cuja divisa é de «Bem Servir». Saúdo respeitosamente V. Ex.^a.

Ex.^{mos} Srs.: Sabendo que é para todos motivo de grande júbilo o facto do Ex.^{mo} Sr. Major Abranches ir a pasta das Obras Públicas a todos peço que me acompanhem em dois vivas.

Viva Portugal.

Viva o Ex.^{mo} Sr. Major Abranches.

pensamento está ainda prêso da emoção que me causara no espírito a alegria desse povo infinitamente bondoso:

A pesar do trabalho violento dos ferroviários do Minho, que acompanhei, e que durou, sem interrupções, quasi 24 horas, eles não faltaram a esta festa. Nós não faltamos á nossa festa, embora com sacrificio por falta de descanso.

Porque queriamos mais festas? Não. O objectivo de todos quantos aqui vieram fóra outro mais humanamente justo.

Aqui está pois, meus senhores, reunido o Batalhão — firme, disciplinado e um sempre fixe!

Senhor Comandante Raul Esteves, Senhores Officiais: Os soldados em nome de quem falo, trazem aqui, na simples mas sincera linguagem dos filhos do povo, a sua saudação que acompanham do respeito que V. Ex.^{as} merecem.

Nela envolvem todos quantos, por motivos estranhos á sua vontade, aqui não poderam vir.

Sinto a alegria da malta. Vivo-a. Cólho dela os efeitos e os beneficios de que se fazem as almas boas.

Provera a Deus que todos possamos saber quanta sinceridade e quanto carinho há nestas manifestações. São centelhas de ouro. São pedaços da alma arrancados das suas vibrações que nem as ondas desse grande Oceano que é o tempo conseguem destruir com os seus vagalhões silenciosos. Nêsse dia o povo, de onde saiu a malta do Batalhão será feliz.

Grandeza não lhe falta. Grandeza de alma, grandeza da sua própria consciéncia porque é recta porque é pura. Nem a outra elle aspira, certo que ella só é boa fundida nêsse cadinho,

É por isso Sr. Comandante e srs. officiais que, ás vezes, eu penso que nem sempre a solidariedade humana encontra nos nossos corações o abrigo necessário, o carinho que a sua Belesa merece. E, por isso, meus senhores, entre nós há soldados, nossos irmãos e nossos compa-

nheiros nessa jornada heroica que marca indelevel a constituição desta família quando o Batalhão se organizou ali em Cascais, que bem precisam de toda a nossa solidariedade em que os seus oficiais juntando-se nos dão o grande exemplo.

Classe de "elite" os srs. officiaes do Batalhão e, por isso, não admira que os vejamos nos mais altos postos da Nação, V. Ex.^{as} podem prestar, dentro da mais estreita observância das Leis e da Justiça, relevantes serviços — solidariedade sobretudo no campo moral aquelles que dela carecem.

Por mim, meus senhores, só preciso aquilo que sempre mais ambicionei: saúde moral e física. Até hoje, felizmente, essa saúde e uma fé inabalavel no Destino que sob a direcção segura de Deus permitiram-me viver sem necessidade do auxilio alheio para atingir a meta na escala professional onde estou. Perdoem mas, talvez esta declaração se torne necessária.

Nesta hora solene, de alegria e de comun'cativa, apelo para todos os componentes do Batalhão, sem distincção de situações, para que prestem a maior solidariedade, carinho e amparo aquelles seus companheiros da guerra que o carecem, porque, infelizmente esse amparo nunca nos veiu, nem decerto virá, do Estado como seria justo que viesse. E' que, muitas vezes, a obediência passiva, a disciplina e a correcção daqueles que ninguém poderá exceder em direitos nesse amparo, é tão mal comprehendida que os torna esquecidos e abandonados.

Senhor Comandante, Senhores officiaes: Perdoem-me V. Ex.^{as} que lhes peça, mas isto é condição nata de quem passa a vida entre humildes numa região onde a grandeza das montanhas, o império do granito fazem crear maiores sentimentos de solidariedade que eu muito aspiro ver bem interpretados. E aos meus camaradas, soldados — à malta, eu faço também um apelo.

Peço-vos pouco e sei que podéis atender-me, facilmente, dado o

vosso espirito de disciplina. Quero ver em cada soldado do Batalhão um homem forte, moralmente sadio, confiando nos destinos da nossa terra e nos vossos próprios, dando pela vossa conducta o exemplo aos mais novos. Não vos esqueceis que é a vossa obrigação manter através de todas as vicissitudes o espirito do Batalhão elevando o sempre no conceito alheio.

Assim, e porque eu espero que desta reunião sairá melhorado o espirito de solidariedade entre os componentes do Batalhão eu creio possível robustecer a confiança que deveis ter no carinho dos vossos companheiros.

Senhor Comandante, Senhores Officiaes: Quero terminar porém, pelos os meus sentimentos de homem livre — e exactamente por isso, sou impedido para a repetição duma afirmação que na festa do ano passado fiz: Esta festa não seria possível sem o prestígio do sr. Comandante Raul Esteves e dos srs. officiaes seus distintissimos colaboradores na obra de empreendimento do Batalhão!

Para suas Ex.^{as} pois vão as saudações sinceras e entusiastas dos soldados do Batalhão tão convictamente sinceras que cravaram as raízes para sempre na nossa alma.

Agora, podem calcar essa convicção, podem-na ferir que quanto mais mal a tratarem os que não têm convicção, mais a nossa se entranha na nossa alma.

Sr. Comandante Raul Esteves: V. Ex.^a deve estar contente. Dê-lo a minha consciência. Como prémio de alegria que é de todos nós, os soldados do Batalhão, de pé, firmes, de frente levantada dirão com a mesma devoção com que V. Ex.^a acompanha esta festa:

Viva o Batalhão de Caminhos de Ferro!

Viva Portugal!

(Conclue no próximo número).



SINTRA—A recepção dos combatentes do B. S. C. F., no local onde vai ser erigido

o Monumento aos mortos da Grande Guerra.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Per portaria de 8 de Abril corrente, visadas pelo Tribunal de Contas em 17:

Paulo da Cunha Balsemão, fiel de estação da rede do Minho e Douro, ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Alexandre Ferreira, antigo e-crevente da mesma rede e actual aspirante de finanças da Direcção Geral das Contribuições e Impostos — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com as pensões mensais respectivamente de 350\$54 e 392\$44.

Venâncio José Álvares, continuo de 1.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º e 26.º do Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 371\$89.

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 22 de Abril de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Para os devidos efeitos se publica que, em 1 de Janeiro de 1928, foi, pela C. P., mudada a categoria para fiscal de revisores ao sub-chefe de revisores de bilhetes da rede do Minho e Douro, Vicente Augusto de Me-quita, em serviço na Companhia, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927. (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas, porquanto se trata de uma mudança de categoria efectuada, não pelo Estado mas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao abrigo dos seus regulamentos privativos, nos termos da regra 3.ª da base XV do decreto n.º 15:260, sendo os vencimentos do interessado pagos pela referida Companhia e não pelo Estado).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 25 de Abril de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto da nova ponte sobre o rio, Criz ao quilómetro 81,070 da linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, com a condição de serem alargados os socos ou plintos de alvenaria dos pilares, de modo que haja uma folga ou sapata, de 20 centímetros pelo menos, entre os caixilhos de base dos pilares e os paramentos dos referidos plintos, e serem devidamente verificados os esforços sobre o terreno de fundação.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Abril 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 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar os

projectos das novas pontes de Milijoso, Trezoi e Breda, respectivamente aos quilómetros 62,640, 65,250 e 79,950 da linha da Beira Alta, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, devendo a Direcção Geral de Caminhos de Ferro verificar como admissível a tensão sobre o terreno de fundação das obras de apoio e proceder-se à modificação dessas obras por qualquer das formas constantes do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas ou outras que sejam previamente aprovadas pela mesma Direcção Geral.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Abril 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 sobran-te uma parcela de terreno com a superficie de 179m²,44 à direita da linha do Vale do Vouga, entre os quilómetros 52,628.05 e 52,689.52, 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 de terreno está situada na freguesia e concelho de Albergaria-a-Velha, distrito de Aveiro, confronta ao norte e poente com Matilde Ferreira Gonçalves, ao sul com o caminho e ao nascente com o 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, 29 de Abril 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 sobran-te uma parcela de terreno com a superficie de 426m²,50 à direita da linha férrea do sul, na estação de Vila Real de Santo António, entre os quilómetros 596,276.67 e 596,505.67, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

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

A parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Vila Real de Santo António e distrito de Faro, confronta ao norte, sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com a via pública, conforme está indicado no desenho n.º 1:483, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril 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 sobran-te uma parcela de terreno com a superficie de 44 metros quadrados, à esquerda da linha de oeste, entre os quilómetros 117,245 e 117,251.75, nos termos do § 2.º

do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1953, e que seja autorizada a transferência da mencionada parcela de terreno para a comissão de iniciativa de S. Martinho do Pôrto, a fim de ser ocupada pelo alargamento da Rua França Borges, daquela vila, para o que terá de ser modificada a posição da cancela da passagem de nível do quilómetro 117,245, de mesma linha.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Martinho, concelho de Alcoçaba, distrito de Leiria; confronta ao norte com a Rua França Borges, ao sul e nascente com o caminho de ferro e ao poente com a rua sem nome.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril 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, concordando com o parecer a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance e alienável uma parcela de terreno com a superfície 6^m2,21, à esquerda da linha do Minho, entre os quilómetros 106,244.10 e 106,261.70, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1953.

A referida parcela está situada no lugar de Coura, freguesia de Seixas, concelho de Caminha e distrito de Viana do Castelo; confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com António Luiz dos Santos.

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, 29 de Abril 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, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto

n.º 19:881, que seja autorizada a construção de um edifício destinado a armazém de víveres na estação do Cacém, igual ao que vai ser construído na estação de Alfaiates, conforme o desenho n.º 10:668, e declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de uma parcela de terreno à esquerda da linha de Lisboa a Sintra e Tôrres, entre os quilómetros n.ºs 17,281.95 e 17,537.00, necessária para a construção do mencionado armazém, com a superfície de 841^m2,93, pertencente a Aníbal Henriques de Carvalho.

A referida parcela está situada no lugar do Cacém, freguesia de Belas, concelho de Sintra e distrito de Lisboa; confronta ao norte e nascente com Aníbal Henriques de Carvalho, ao sul e poente com o caminho de ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril 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, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de um armazém de víveres a construir na estação de Alfaiates, desenho n.º 10:668, que substitue o desenho n.º 10:628, e que seja declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de uma parcela de terreno necessária para a construção do referido armazém, com a superfície de 457^m2,12, pertencente a António Mendes.

A referida parcela está situada na freguesia de Granja de Ulmeiro, concelho de Soure, distrito de Coimbra, confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a estrada nacional e António Mendes, ao nascente com o caminho de ferro e estrada Nacional, e ao poente com António Mendes e caminho de ferro, conforme está indicado no desenho n.º 10:629, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

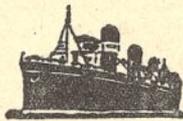
Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

PASSAGENS

E

PASSAPORTES

Para todos os portos da América do Sul, do Norte e países da Europa



TRATA O AGENTE HABILITADO
ANTONIO TOMÉ D'OLIVEIRA

Rua dos Remolares, 6, 1.º Dt.º (Ao Cais do Sodré)
Telef. 2 6909-LX.º

Perola do Rocio

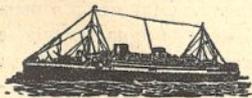
CASA ESPECIALISADA EM CHÁ E CAFÉ

BOLACHAS, | CHOCOLATES

| E BONBONS |

Encomendas para fora contra reembolso

Telefone 2 0744—ROCIO, 105



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

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

CARTAS DE VIAGEM

DE LOURDES A MARSELHA

Caro Amigo,

Ao terminar a 1.^a carta, que te escrevi na chegada a Roma, falava-te de Lourdes, e das grandes manifestações de fé, neste santuário da Virgem.

Conquanto que já tenham passado quasi 15 dias, sôbre a estada ali, podes acreditar, que ainda ressoam fortemente ao ouvido os belos cânticos das inumeráveis peregrinações, entre as quais avultava uma da Suíssa que nos impressionou pela bôa ordem e harmonia do canto.

Na larga Esplanada, em frente á Basílica, tôdas as tardes se faz a procissão e a benção dos doentes.

A Fé remove montanhas. Ali na Esplanada alinham-se macas com doentes, alguns dados por incuráveis pela sciência médica.

Esperam com resignação a passagem do pálio e quando o sacerdote ao passar em frente de cada doente ergue a Sagrada Custódia, o sofrimento de tantos róstos lacerados pela dôr, desabrocha num suave sorriso de confiança na misericórdia de Deus.

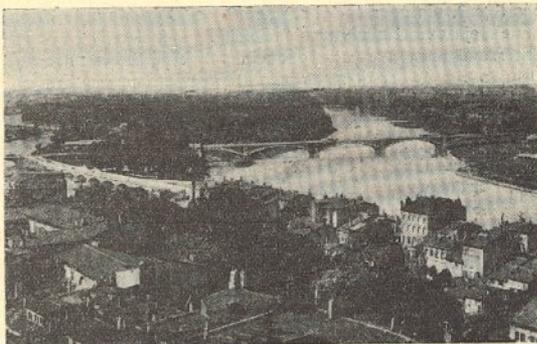
Ao fim da segunda tarde passada em Lourdes, tomei o combóio a caminho de Marselha. Passei por Tarbes, Tolosa e Cette onde chegámos por volta das 7 da manhã.

A hora matinal foi aproveitada para dar uma volta em Cette, que é o porto de mar mais importante sôbre a costa franceza do Mediterrâneo, depois de Marselha.

A vila em si não tem muito a notar, sobretudo aquela hora a que lá chegamos. Tem importância



LOURDES — A Basílica



TOULOUSE — Vista geral e ponte de Saint-Michel

como porto e por ser a ligação das rêdes das companhias do Meio-Dia e do P. L. M.

Montpellier foi avistado do combóio e antes de chegar á estação, nos arredores da cidade, recordei ter visto perto da linha, um grupo de raparigas e rapazes a jogar o *lawn-tennis*, com grande gosto desportivo.

O aspecto de Montpellier, visto do combóio em marcha, é dos mais agradáveis e a cidade está colocada em terreno ondulado, onde a vegetação abunda com predomínio de vinhas e oliveiras.

Paisagens dum colorido diverso, prendem-nos a vista. Sucedem-se as estações. Com o andamento, sentem-se passar pelo barulho sêco dos carris.

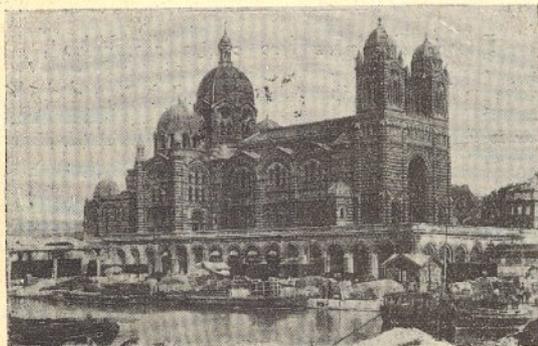
Avistei Tarascon ao passar o rio Rodano. Ao vê-la, lembro-me de A. Daudet e das fanfarrônicas do seu célebre *Tartarin de Tarascon* e do outro livro que se lhe segue, *Tartarin sur les Alpes*.

Com uma máquina fotográfica, tentámos um instantâneo sôbre a vila erguida á beira do rio, mas a rapidez da marcha fez com que não ficasse coisa de geito.

Em pouco tempo, o expresso atravessou o que restava da antiga Provença.

Vimos um espectáculo pouco vulgar ao passar pelo *Étang de Berre*, extensa lagôa marítima á beira do Mediterrâneo. Uma recta enorme favorecia a marcha rápida do combóio. Do lençol da agua, levanta-se um avião, depois outro. Parece ser uma esquadrilha. Faz evoluções. Seguem por cima do combóio e passam-lhe á frente, para pouco a pouco se deixarem ficar para traz. Os aviadores parecem querer brincar com o combóio em marcha.

Pouco depois, Marselha está perto. A paragem aqui foi de algumas horas, mas suficiente para vêr-



MARSELHA — A Catedral

mos a cidade. Com sol magnífico, o sol do Mediterrâneo, avistamos a grande *rade* do porto. Na água; ilhas e ilhotes, sobressaindo entre todos o que tem o nome do Castelo d'Iff, que Dumas celebrou na literatura no Conde de Monte-Cristo.

Marselha, que é a 2.^a cidade de França é muito comercial. Excelentes avenidas rasgadas e asfaltadas, onde é um prazer andar de carro.

Notámos uma coisa curiosa. Como a luz do sol é muito forte em Marselha quasi tôda a gente anda ou usa óculos com vidros coloridos e os próprios guarda-freios dos eléctricos também os usam. E' tal a abundância que se nota isto.

Visitou-se o palácio Longchamp, uma galeria de arte e cuja construção fez lembrar o grande *Cinquantenaire* de Bruxelas, que conheces dos tempos de colégio na Bélgica.

Entrei em várias igrejas, em Saint-Michel e na

catedral. Esta é relativamente moderna e um estilo bisantino. Creio que te enviei um postal com a Catedral.

Em Marselha é obrigatório ir-se ao santuário de *Notre Dame de la Garde*, situado numa colina elevada e ao qual se pode ir pelo elevador.

A vista lá de cima é surpreendente. Descobre-se todo o horizonte e no belo mar azul do Mediterrâneo, distinguem-se as unidades de guerra francezas e os grandes paquetes das linhas regulares de navegação.

Descendo á cidade de novo, demos um belo passeio de cerca de 7 quilómetros pela *Cannibière* e a *Corniche*, magníficas avenidas marginaes, ao longo da baía.

Á tarde, de novo na estação para seguir em direcção a Toulon e á Côte d'Azur. Por hoje findo aqui. Um abraço do teu amigo,

MANUEL

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Está sendo estudado o projecto referente ao prolongamento do caminho de ferro de Amboim até Gabela.

— Foi fixado em 1.36,3 angolares por tonelada e quilómetro a tarifa a aplicar no transporte de café no Caminho de Ferro de Amboim.

MOÇAMBIQUE

Foi autorizada a Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes a abrir ao serviço público a exploração definitiva do Trôço Namina-Ribaué, da divisão de exploração do Caminho de Ferro de Moçambique.

— A direcção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques fez uma proposta ao governo para contrair um empréstimo de 60.000 libras, destinado à construção de casas para o seu pessoal. A proposta foi enviada ao Ministério das Colónias.

— Foi aprovado um reforço de 3.580.000\$00 à verbas orçamentadas para o Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

— Foram criadas carreiras de camionagem automóvel entre Macuba-Milange-Blantvre e Tete-Mocuba-Gureré, com base na testa do Caminho de Ferro de Quelimane, em exploração, a-fim-de a primeira estabelecer ligação com o distrito de Tete, através da Niassalândia, podendo a Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes iniciar estas e outras carreiras que as correntes do tráfego indicarem.

— O último fornecimento de travessas para a rede ferroviária de Lourenço Marques foi de 58.000, em Novembro de 1933 a Agosto de 1934, das quais se empregaram cerca de 10.000 na linha do Limpopo.

A rede de Lourenço Marques necessita, anualmente, para conservação das suas linhas, de cerca de 30.000 a 35.000 travessas.

A linha do Limpopo, em construção, necessita de cerca de 140.000 travessas e emprega 1.500 travessas por quilómetro.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CONTROL

DE

ORÇAMENTOS

Por CARLOS VILLEGAS M.
Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York

I

ONDE os alquimistas falharam, o moderno homem de negócios parece que triunfou. O alquimista esforçou-se em converter o ferro em ouro. Henry Ford conseguiu-o, com a diferença que em vez de converter um metal noutro, converteu o ferro num método de transporte o qual lhe produziu mais ouro, que todo o produziriam os antigos alquimistas em milhares de noites de encantamentos secretos.

Esta alquimia moderna chamada «negócios» é mais científica e menos misteriosa, apesar de existir ainda um vestígio da antiga magia nas mentes de muitos homens.

Quando analizamos os motivos de êxitos comerciais, encontramos sempre à cabeça das actividades um homem ou um grupo de homens que possuem «aquilo» que determina o êxito. «Aquilo» é sobrenatural? Não. Felizmente já não há necessidade de ocultar os meios que levam directamente ao êxito nos negócios. Existem certas leis fundamentais em negócios, e todo o homem proeminente as applicou, consciente ou inconscientemente, para conseguir o êxito. Todo aquele que fracassou ignorava a existência destas leis ou não soube applicá-las. A intangível habilidade para acertar justamente baseando-se em certos factos é uma das características de todos os principais êxitos em negócios. Mas factos devem ser factos e é necessário que exista uma noção definida para que os factos em apropriada combinação possam ser úteis.

Muitos homens de negócios dirão que a utilidade é o elemento mais incerto no comércio. Os relatórios de falências comerciais mostram, na América do Norte, que milhares de estabelecimentos quebram todos os mezes. As estatísticas de R. G. Dun & C.^o, nesse paiz, indicam que 85 % das empresas comerciais falham ao pretender estabelecer-se numa base de lucros. Esta evidência sugere que o cargo de conseguir que um negócio dê lucros é bastante difficil.

Vamos arriscar-nos a contrariar a opinião de muitos comerciantes, dizendo que os lucros podem segurar-se. O processo é tão simples que à primeira vista custa a acreditar. A utilidade de qualquer negócio, pequeno ou grande, pode garantir-se insistindo que as entradas de

dinheiro devem ser inferiores às saídas. O êxito dependerá unicamente, de estabelecer um eficiente control de orçamento.

Primeiramente esclareçamos o que é orçamento: é a estimativa das despesas futuras futuras. A sua finalidade é equilibrar futuros gastos com futuras entradas. A única base certa para um control de orçamento é o facto inegável que uma venda não pôde considerar-se como tal até que a conta não tenha sido paga em efectivo. Um negócio não pôde ser edificado e mantido pelas promessas dos clientes e a utilidade não está realizada enquanto a conta não for paga. Desta forma o orçamento deve basear-se nas entradas de efectivo e o control de gastos a deduzir do orçamento deve manter-se absolutamente em dia.

Não é sufficiente que o orçamento sirva para determinar a situação presente dum negócio ou como um indicador para actividades futuras. Deve tambem assegurar os lucros. As utilidades de cada negócio, grande ou pequeno, podem, positivamente, garantir-se, insistindo que as entradas de dinheiro devem ser inferiores às saídas.

Consideramos primeiro a implantação do control de orçamento num negócio novo, que não tem entradas ou são insufficientes para cobrir as despesas. Neste caso, as quantidades necessárias para o funcionamento dos vários departamentos ou secções devem ser calculadas o mais exactamente possível e somadas para chegar a uma estimativa total. Mais tarde, pela experiência, devem ser ajustadas na base de percentagens as verbas para cada departamento; mas cálculos para um periodo conveniente, digamos um mez, servirão no começo. E' perfeitamente natural que neste período o capital seja usado com o fim de cobrir as despesas. Assim que se verifique entradas suficientes para fazer face ao movimento, cada departamento ou secção será colocado numa base de orçamento, sendo imperativo que operem dentro das verbas concedidas. Desta maneira o chefe de cada departamento sabe exactamente com quanto pode contar para as suas operações.

Num negócio estabelecido, que esteja produzindo lucros, deve ser escolhido um periodo conveniente e os gastos de operação para cada departamento serão calculados na base da experiência e na estimativa anticipada do volume do negócio. Os lucros são assegurados deduzindo-os em efectivo das entradas do mez anterior. Naturalmente a quantidade a deduzir para este fim dependerá da natureza do negócio.

Se as entradas em dinheiro foram, por exemplo, no mez de Janeiro de 100.000\$00 e se quere considerar 10% de lucros, retiram-se 10.000\$00, ficando 90.000\$00 para operações durante Fevereiro. Os 10.000\$00 são lucros definitivos que podem depositar-se numa conta ou num banco, separadamente, se assim se desejar. Os 90.000\$00 restantes das entradas de Janeiro são divididos de acordo com percentagens determinadas entre os diversos departamentos. Se ao departamento de produção se fixou 40%, o chefe de produção receberá o aviso de

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Maio de 1896

Imposto do sello

Já se acha publicado desde 7 do corrente o decreto aumentando muitas e varias taxas d'este imposto e creando taxas novas, entre as quaes a dos 10 réis nos bilhetes de passageiros em caminho de ferro.

Este projecto, como outros muitos, foi approvado *sem discussão* nas duas casas do parlamento, o que quereria dizer, para quem não conhecesse como a nossa organização politica transformou em perfeita fixação o nosso systema parlamentar, que o projecto sahio tão bom, tão perfeito, da commissão de fazenda da camara dos deputados, que não havia uma virgula a mudar-lhe!

Verdade seja que, se as camaras não o discutiram, o publico, na sua indifferença habitual que vae sendo, mais que torpor, verdadeiramente morte moral, tambem não se interessou por elle, não o leu, não o estudou em ponto algum.

Bom é dizer-se que algumas raras e isoladas reclamações

que dispõe de 36.000\$00 para o mez. Para os outros departamentos será igual baseando-se nas percentagens fixadas no plano geral do orçamento.

O êxito deste plano depende unicamente de cingir-se estritamente a uma regra... estas verbas não se applicam para pagar as contas que sejam apresentadas durante o período, mas sim para fazer face aos compromissos assumidos. Nenhum chefe de departamento pode incorrer em obrigações maiores das que lhe permite o crédito fixado. Se esta regra fôr estritamente observada, as difficuldades financeiras são impossiveis, desde o momento que os compromissos assumidos não excedam a verba e o dinheiro em effectivo esteja em caixa para pagar a factura quando chegue a data do vencimento. O saldo não empregado até o fim do mez pode ser creditado ao departamento e agregado à verba do mez seguinte. Esta medida dá uma maior amplidão a certos departamentos activos, permitindo formar reservas para períodos com pouco movimento com o fim de serem usadas quando sejam precisas.

Suponhamos, no entanto, que um repentino aumento dos negócios ou que uma necessidade urgente dum departamento mostre a impossibilidade de trabalhar dentro da verba estabelecida. Que succede nesse caso? O chefe do departamento pode, em caso de emergência, expôr os seus motivos à gerência e pedir uma verba adicional. Se a direcção considera a proposta conveniente pode-se tirar doutro departamento ou retirar da reserva.

E' possível que, ao applicar este plano e fixando o orçamento dum negócio, se possam cobrir certas despesas fixas logo que os lucros tenham sido retirados e antes que o saldo seja distribuido para operações. O plano pode acomodar-se a cada caso particularmente, mas duas medidas devem ser sempre lembradas: deduzir os lucros em dinheiro antes que o effectivo seja distribuido para qualquer outra finalidade e insistir para que cada departamentoma tenha os seus compromissos dentro da verba orçamental.

(Continua no próximo número)

que appareceram foram attendidas mais ou menos, senão a satisfacção da justiça, pelo menos o sufficiente para nos deixar convencidos de que, se todos os lesados, ou grande parte d'elles, reclamassem, muito mais se conseguiria.

Por exemplo. O projecto do ministro elevava por tal forma o imposto sobre annuncios em cartazes ou quadros, que os tornava prohibitivos; a Empresa d'Annuncios nos caminhos de ferro reclamou perante a camara dos deputados e a camara do Commercio e Industria, e a taxa que se projectava ser de 100 réis por mez, o que era uma extorsão, com a qual todo o commercio ficaria privado de annunciar os seus productos, ficou sendo de 200 réis por uma só vez.

É carissimo este imposto e superior ao de todos os paises da Europa, mas não tem comparacão com a perfeita loucura do primeiro projecto.

A Companhia Nacional Editora ainda reclamou, demonstrando que o aggravamento d'este imposto lhe diminua o trabalho nas suas officinas, mas a sua reclamação só appareceu na camara dos pares depois do projecto votado.

Tambem o projecto tornava sujeitos a sellos os annuncios de publicações litterarias; alguém promoveu uma representação dos editores a qual foi attendida.

Por esta forma sempre se evitou que desaparecessem por completo, como inabitavelmente desapareceriam, os quadros annuncios que embelezam as estações e são uma fonte de receita das caixas de soccorros do pessoal das differentes linhas.

Em relação ao imposto sobre os bilhetes de passageiros já disse-mos o que tínhamos que dizer.

Está decretado, é um facto; mas antes de se publicar o regulamento, não percebemos bem como possa ser posto em vigor.

Como se faz esta cobrança? pelo pessoal das bilheteiras? Então a lei não só sobrecarregu o publico com um imposto a mais, como o pessoal das linhas ferreas com mais uma responsabilidade.

E enquanto que aos empregados das secretarias se abona gratificações por trabalhos extraordinarios, mesmo a alguns que nem o trabalho ordinario fazem, o pessoal das vias ferreas terá mais trabalho e não poucas vezes perda, porque é facil é deixar de cobrar, por engano, uma verba que está fóra das tarifas.

Depois as estatisticas, obrigadas á separação de bilhetes de preço até 390 réis e dos de preço de 400 réis ou mais, tambem serão mais trabalhosas. Isto produzirá mais ou menos um augmento de pessoal para se serviço do Estado, sendo as companhias que lhe pagam, isto é, mais um encargo a que empresas particulares ficam sujeitas.

Em relação aos passageiros dir-se-ha que não é o augmento de 10 réis em bilhete que os afugenta.

Assim será, mas a aceitarmos essa theoria, as companhias poderiam augmentar, pela sua parte, outros 10 réis, que tambem não afugentariam o publico, em proveito das suas receitas.

Ha poucos annos, em França o governo quiz levar as companhias a reduzir os preços dos bilhetes e, apesar de que as insufficiencias de receita não pagas pelo thesoiro, foi elle que deu o exemplo, desagravando os transportes de grande velocidade de uma parte do imposto.

Aqui faz-se justamente o contrario, mas só do lado do Estado.

Emfim, a lei vae cumprir-se desde 1 de junho proximo, segundo determina,ção do sr. director dos Proprios Nacionaes, e só nos resta, como praticos, exemplificar os seus effectos:

Ficarão pagando imposto os passageiros procedentes de Lisboa (Rocio), para as estações desde Povoas, em 1.^a classe; de Alverca, em 2.^a; e de Vila Franca, em 3.^a. Para o lado do Oeste desde Cacem, em 1.^a; Sabugo, em 2.^a; e Mafra em 3.^a. Para Cascaes só pagam os de 1.^a para esta estação e Estoril.

Nos bilhetes de ida e volta pagam os desde Sacavem, Povoas e Alverca respectivamente ás 3 classes.

Na linha do Sul devem pagar os de Lisboa para além de Palmella ou Poceirão em 1.^a classe (visto que a parte caminho de ferro só para estas estações começa a ser superior a 390 réis; Setubal e Poceirão e além os de 2.^a, e Pegões e mais além os de 3.^a).

Partindo da Figueira para a Beira ficam sujeitos ao imposto os bilhetes para Arazede, em 1.^a ou 2.^a, a Cananheide, em 3.^a.

Sahindo do Porto, a 1.^a classe para Espinho, Trofa, Recarei e Azurara e além; a 2.^a para Ovar, Famalicão, Cete, Louzado e Laundos e além; a 3.^a para Ovar, Nine, Santo Thyrsio, Penafiel, Gondifellos (por Famalicão) e além.

Nos bilhetes por preços reduzidos será de toda a justiça que não recaia o imposto; é questão do regulamento. Se as linhas ferreas reduziram os preços é um contrasenso o Estado augmental-os.

Mas emfim, até vêr...



Companhia dos Telefones

MAIS TELEFONES

SIGNIFICA

MAIS DINHEIRO

PARA A NAÇÃO

Em 1924 entraram nos cofres do Estado, provenientes da percentagem do Governo na receita bruta da exploração das redes de Lisboa e Porto, 441.033\$94; em 1934 essa verba atingiu perto de mil contos, precisamente 974.781\$05.

Além desta receita e do serviço gratuito telefónico que ao Estado a Companhia presta, a Nação recebe cada dia uma nova parcela de progresso e de valorização.

MAIS TELEFONES representa para a comunidade, maior tráfego comercial e industrial, quer nas cidades, quer entre cidades, quer no âmbito internacional;

MAIS TELEFONES representa capital sempre crescente, a aplicar-se no país, quer em construções modernas, quer em materiais, quer em aparelhagem... Em 1934, o material telefónico que a Companhia tinha ao serviço da Nação era já no valor de 1.687.000 libras.

MAIS TELEFONES representa também novos horizontes para o operariado nacional: em 1919 estavam ao serviço da Companhia 639 empregados; em 1936 já há 1.664, cujo trabalho honra e dignifica a indústria nacional...

Todo o bom português deve ter presente que DESEJAR MAIS TELEFONES É QUERER O ENGRANDECIMENTO DO PAÍS; ouro é o que ouro vale... Mais telefones é dinheiro e prosperidade para a Nação.

The Anglo-Portuguese Telephone Company, L.^{td}

Rua Nova da Trindade, 43

LISBOA

Rua da Picaria, 5

PORTO