

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Lisboa, Igreja de S. Roque, Capela de S. João Baptista.

— Linhas Portuguesas. — Companhia dos Caminhos de

Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNAN-

DO DE SOUZA. — Congressos. — Novo combóio

eléctrico italiano. — Portugal Turístico. — No Regi-

mento de Sapadores de Caminhos de Ferro. — O tráfego

em 1936 dos Caminhos de Ferro da C. P. — Cróni-

cas de Viagem, por CARLOS D'ORNELLAS. — Há

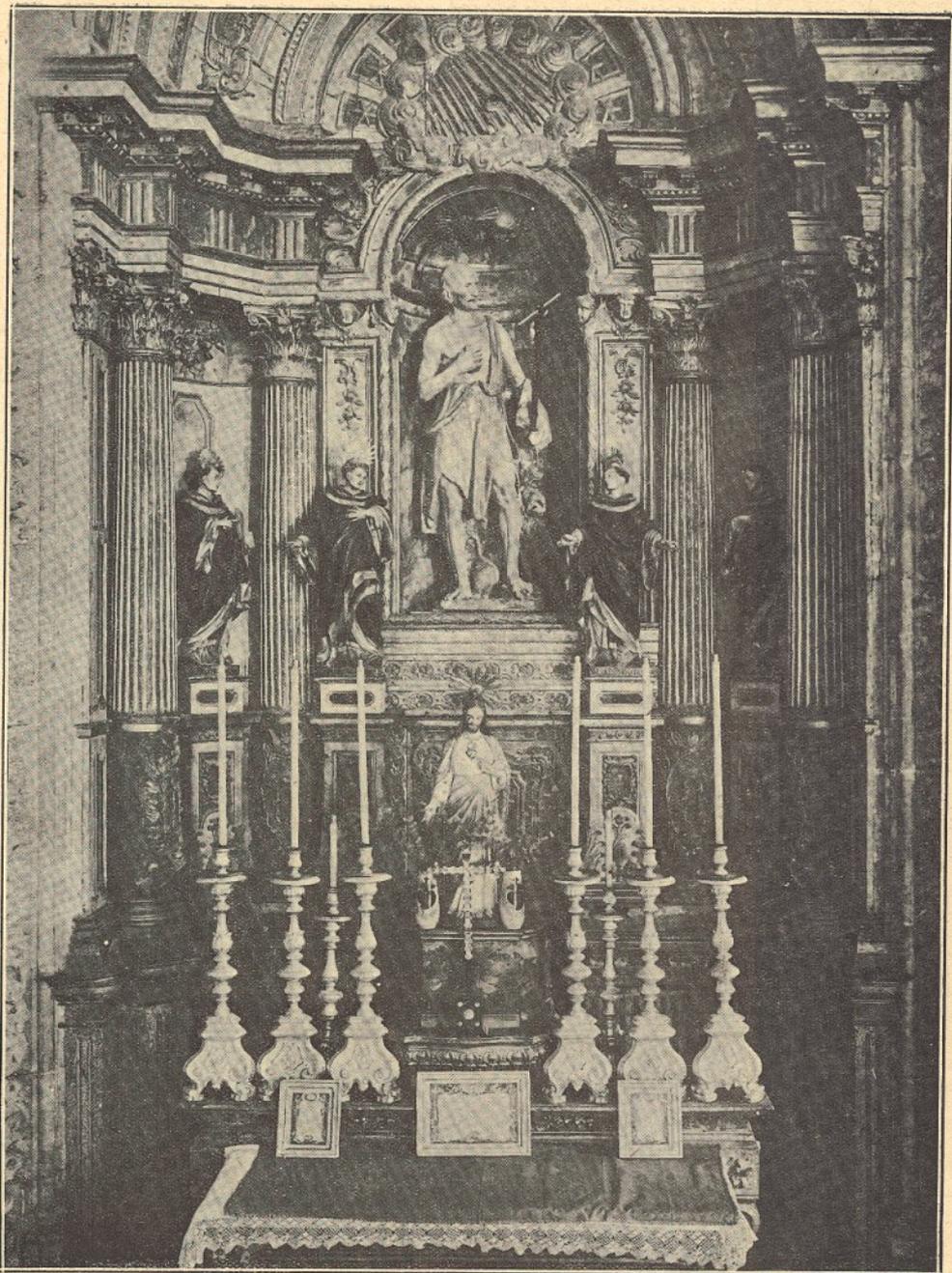
quarenta anos. — Imprensa. — Parte oficial. — Cartax.

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE AGOSTO

NÚMERO 1192



LISBOA—Igreja de S. Roque—Capela de S. João Batista

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 GASPARY
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

LINHAS PORTUGUESAS

BILHETES DE BANHOS

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga foi posta em vigor nas suas linhas a tarifa especial interna n.º 22, de grande velocidade, estabelecendo bilhetes de ida e volta para as estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas.

Êstes bilhetes vendem-se apenas durante o período que vai de 1 de Junho até 15 de Outubro, inclusivé.

O praso de validade é de três meses improrrogáveis e contados da data da partida indicada nos bilhetes pela estação onde foram adquiridos. O último dia de validade, no terceiro mês e o correspondente àquele em que o bilhete foi adquirido: assim, um bilhete comprado em 25 de Junho é válido até 25 de Setembro, inclusivé. Exceptuam-se os vendidos depois de 30 de Agosto, cuja validade termina em 30 de Novembro.

Os bilhetes só podem ser utilizados para a viagem de regresso a partir do 12.º dia contado da data do começo da validade, inclusivé. A utilização dêstes bilhetes antes do 12.º dia obriga ao pagamento da viagem de ida e volta pela tarifa geral, em todo o percurso do bilhete de banhos apresentado, levando-se, porém, em conta, a importância cobrada por êste último.

Não se vendem bilhetes para menos de 30 quilómetros (ida e volta). Podem, no entanto, vender-se para menor percurso desde que o passageiro pague como se tivesse de percorrer 30 quilómetros (ida e volta).

CAES DE CAÇA

A pedido da Associação dos Caçadores do Sul de Portugal, a Sociedade Estoril concedeu na tarifa do transporte de cães de caça o mesmo desconto que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficando assim os caçadores com êste grande beneficio que há muito era sua aspiração.

COMBÓIOS DA LINHA DO VALE DO VOUGA

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga resolveu efectuar até 30 de Setembro próximo, e às segundas-feiras, o combóio n.º 31, que parte de Espinho-Práia à 1,40, não se realizando aos domingos o combóio n.º 35 que sai de Espinho-Práia às 20,40.

Também até àquela data o combóio n.º 50, que parte de Viseu às 9,20, circulará às segundas e quintas-feiras e o combóio n.º 51, que sai de Espinho-Práia às 18,2, efectuar-se-á às quartas e sábados.

COMBÓIOS DA LINHA DO MINHO

A partir de 8 do corrente é suprimida, aos domingos, a circulação dos combóios n.ºs 651, 681 e 674/652, sendo também modificado o horário do combóio tramei n.º 633, como a seguir se indica:

Partida do Porto, às 9,5; chegada a Braga, às 10,32.

Êste combóio só se efectua aos domingos e apenas nos meses de Maio a Setembro.

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	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

COMPANHIA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

DO

NORTE DE PORTUGAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

SÓ no dia 14 soube que tinham sido distribuídos aos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal os relatórios de 1933, 1934, 1935 e 1936, da Comissão Administrativa que o Governo encarregou de gerir a Companhia, propôr a sua reorganização, negociar um convénio com os crédores e ao mesmo tempo fazer rigoroso inquérito aos actos dos Corpos Gerentes, que foram suspensos em 5 de Agosto de 1933.

Pude lêr êsses documentos, datados respectivamente de Outubro de 1934, Junho de 1935, Outubro de 1936 e Junho de 1937, *mas impressos todos em 1937*.

Porque ficaram três deles guardados tanto tempo e porque só agora foram distribuídos, poucos dias antes da reunião da Assembleia Geral?

A quem são dirigidos? Não se sabe. Começam todos pelas palavras de tabela: «*Temos a honra de apresentar, etc.*», sem indicação da entidade a quem são dirigidos: accionistas ou Ministros!

Melhor é assim, porque a Assembleia Geral é uma ficção, à qual corresponde uma única realidade, o Governo, que comprou por preço módico, a si mesmo, isto é, à Comissão Administrativa, sua delegada, 12.000 acções (salvo êrro) das que existiam em carteira. Ficou assim o Estado com maioria absoluta na Assembleia Geral, podendo parafrasear a frase de Luiz XIV acerca do Estado: «*A Companhia sou eu!*».

Assim, o Estado propõe à Assembleia Geral modificações de contratos e de estatutos, relatórios, e tudo é votado por ela, quer dizer, por êle, havendo para os antigos accionistas apenas o protesto, que não passa de anódino desafôgo.

O Estado que é uma das partes contratantes, elabora e apresenta pela mão da Comissão sua delegada, alterações profundas de pactos bilaterais que firmou e aprovou êle mesmo porque adquiriu a maioria.

Noutros casos mandou inquirir entidades diferentes das que provisoriamente administravam empresas em condições anormais, como por exemplo a Com-

panhia Nacional de Navegação. O inquérito terminou, reorganizou-se a Empresa, que voltou à vida normal, enquanto na Companhia do Norte, após quatro anos dessa qualidade incorrecta de funções na mesma Comissão delegada do Governo, êste dispõe dela, reorganiza-a a seu bel prazer e apenas lhe deixa existência fictícia.

* * *

Desde Julho de 1933 escrevi numerosos artigos de análise e crítica dos factos ocorrentes, para o que usufruí plena liberdade e tenho a consciência de não ter dela abusado. Poderei ter errado, involuntariamente, porém, por deficiência de capacidade ou informação, não propositadamente. Pois bem: no Relatório de 1933 lê-se o seguinte periodo:

«*Indiferente à campanha jornalística que rebentou (sic) em vários jornais de Lisboa e Pôrto, em que se disseram algumas verdades e muitas mentiras*», etc.

Alto lá! É a *Voz* que se alveja com esta referência? Foi ela que disse muitas *mentiras*? Desta grosseira eructação pediremos contas. O que importa agora é enfeixar algumas notas acerca dos relatórios que vêm a lume quando as lutas e desgostos cruciantes atiraram para a sepultura o homem de larga iniciativa energia que empreendeu a transformação e engrandecimento das linhas do Norte de Portugal. Morreu Eduardo Plácido sob o peso de vagas insinuações infamantes, cujo conhecimento lhe recusavam, impossibilitando a defesa, que era um direito elementar.

* * *

A primeira observação que farei com estranheza é inspirada pela falta de destrinça dos dois periodos: na gerência de 1933, separados pela data da posse da Comissão.

Deviam-se ter feito e publicado nesse relatório dois balanços, referidos um a 6 de Agosto e o outro a 31 de Dezembro.

Fazem-se várias acusações vagas aos corpos gerentes: processos incompletos e ausentes, sem se dizer quais; atrazo de escrita (que não pode deixar de haver em caminhos de ferro por causa das liquidações do tráfego em serviços comuns); confusão enorme dos serviços; ausencia (?) de orçamentos.

Suprimiram-se alguns lugares que têm o passe por única remuneração e que todas as empresas são fáceis em conceder, como coisa mínima.

Isso é pouco para uma Comissão reformadora, de cuja acção se não vêem frutos nas coisas importantes.

* * *

O decreto 22.951 fixou à Comissão o *prazo máximo de seis meses* para propor um acôrdo com os credores. Pois só em 1936 foi feito, com prejuizo de 40 a 50 % para os crédores.

* * *

Vemo-la narrar a seu modo o caso da suspensão, por dias, do pagamento do cupão de Julho de 1933, perfeitamente escusada.

Os administradores encontraram diante de si o

propósito de impedir a Companhia para a falência. Recusou-se-lhe um financiamento, empréstimo industrial a curto prazo. Recusou-se a antecipação, por um ou dois meses, da garantia que ficava vencendo juro. Recusou-se uma certidão do direito de a receber, mediante a qual um Banco faria um adiantamento. Não se pôde impedir um contrato com o Banco Ultramarino, que permitiu pagar o cupão.

Em 6 de Agosto estavam por pagar cerca de 68 contos a retardatários que vinham vindo pouco a pouca. Sabia-se que dentro de dias havia a disponibilidade de 181 contos (diferença entre 681 da garantia e 500 emprestados pelo Banco) e mais 161 de receitas depositadas como caução. Eram, pois, 274 contos disponíveis em 31 de Agosto a que se não faz referência.

E nem uma palavra ao suprimento de 100 contos, louvavelmente feito pelo Administrador-delegado, Conde de Mafra, sob condição de ser reembolsado logo que se recebesse a garantia de juro, tal qual como ao Banco Ultramarino. E todavia recusou-se-lhe o pagamento, igualando-o aos outros credores, ofereceu-se-lhe 50 por cento como áqueles e até hoje não conseguiu que se lhe fizesse justiça, apesar de reconhecido o direito que lhe assiste pelo Supremo Tribunal Administrativo.

A longa e tendenciosa narrativa do caso dos cupões só serve para mostrar como se procurou impedir a Companhia de os pagar no prazo devido.

* * *

Há, porém, a falta de arrumação e cautelas com os cupões pagos, que deu lugar a pagamentos em duplicado e ao descaminho apurado de 245 contos, vagamente referido, de modo que se pode depreender culpa grave dos administradores.

No relatório de 1936, datado de Junho de 1937 diz-se *«que se não conseguiu encontrar explicação, concluindo esta Comissão Administrativa no seu relatório que a averiguação do facto devia ser relegada à Polícia e aos Tribunais»*.

Pois naquela data já tinham sido por ela acusados dois empregados da Tesouraria, um anterior à gerência da Comissão, outro já nomeado por ela, que foram julgados, se bem me lembra, antes de Junho último, e o primeiro dos quais foi absolvido por falta de provas e o segundo condenado.

Porque se não deu esta informação completa que mostra que os desvios foram obra de empregados que aproveitavam imperfeições de organização?

Na *selva obscura* dos relatórios, prolixa em maravalhas e deficiente nas coisas importantes vamos aos pontos capitais e vejamos o que se devia ter feito e não fez.

Por todos os modos se devia ter diligenciado a abertura do trôço da Boa Vista à Trindade até uma estação provisória que já podia estar aberta há três anos, pelo menos, dando enorme incremento às re-

ceitas. Alude-se a isso vagamente, como possibilidade futura, no relatório de 1936.

Podia-se e devia-se ter logo defrontado com o problema da reforma ou abandono do arrendamento da linha do Tâmega, que tem dado à Companhia, desde o início até o fim de 1936, um prejuízo de mais de 1.700 contos, que nunca lhe devia ser imputado. Nada positivo e eficaz se alvitra nos relatórios.

O pagamento dos «deficits» da Caixa de Aposentações pela Companhia é um encargo crescente e excessivo, que em 1936 excedeu 500 contos. Pois não bastaram quatro anos para essa reforma, que tarde e a más horas foi gizada se acha pendente da estação oficial competente.

Nem uma palavra acerca de um facto de capital importância que se deixou consumir: a renovação da ponte do Ave na linha do Minho, sem a tornar independente da de Guimarães, como era preceito explicito da lei e do contrato, com a garantia de juro para o trôço Trófa Lousado.

* * *

Reune hoje a Assembleia Geral da Companhia do Norte de Portugal, comédia com papeis distribuídos e votos assegurados, em que tomarão parte como desmancha-prazeres alguns accionistas autênticos, que farão inutilmente ouvir a voz da verdade e desafrontarão a memória do homem que desgostos e aleivosas acusações, desfazendo aos pedaços a sua obra, mata-ram há meses.

Lamento não ter podido mais cedo comentar minuciosamente este último episódio da posse tomada, há quatro anos, pelo Estado, de haveres e direitos da Companhia, que se procurou atirar para a falência nos termos que pormenorizadamente frizei em dezenas de artigos publicados na *Voz*, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e no *Jornal de Notícias*, a tal *«campanha de algumas verdades e muitas mentiras»*, vocábulo que há-de ser engulido por quem pretendeu com êle injuriar, faltando à verdade.

Os famosos quatro relatórios publicados em bloco, deixaram de pé as asserções feitas.

Vamos agora ao que mais importa: as propostas feitas à Assembleia Geral sem a mínima justificação: uma de modificação das concessões da pseudo-Companhia e a outra de alteração dos Estatutos.

Antes porém importa anotar as referências do Relatório de 1936 à conversão das obrigações.

Como os leitores se hão-de lembrar, os corpos gerentes tinham fechado negociações *ad referendum* com um grupo estrangeiro para o financiamento baseado na conversão das obrigações de 9 e 71 2% em outras tantas de 5%, a que se juntava a emissão de mais 130.000 dêste último tipo mantendo-se sem alteração a verba global dos adiantamentos do Estado como garantia do juro. Eram também vendidas um pouco acima do par as 40.000 acções em carteira.

Obtinham-se assim, os recursos necessários para pagar integralmente aos credores, concluir as obras

interrompidas e introduzir vários melhoramentos no material de exploração.

Convocou-se em 4 de Agosto de 1933 a Assembleia Geral para apreciar a proposta apresentada não nessa data como erradamente afirma o Relatório de 1936 (pag. 11), mas alguns meses antes. Apesar da data da convocação ser anterior ao decreto 22.951, deu-se a este, efeito retroactivo pela proibição da reunião, o que determinou justificado protesto, cuja publicação não foi consentida.

Essa proposta apenas mereceu à Comissão a seguinte desdenhosa referência "... esta Comissão de harmonia com instruções superiormente recebidas, prosseguiu as negociações encetadas, mas em brava se convenceu da sua esterilidade..."

Como e porquê? Reconhecimento de falta de idoneidade financeira dos proponentes? Houve ou não boas informações acerca destes. Recusa de tratar com outrem que não fôsem os legítimos Corpos Gerentes da Companhia?

Não bastam as irónicas reticências para liquidar assunto de tal ponderação e responsabilidade.

Até prova em contrário fica de pé a presunção de que se impediu um financiamento que desafogaria a Companhia, evitaria prejuizos aos credores e valorizaria as acções em carteira.

O mais curioso é que o tal financiamento... estéril foi perfilhado, mas em que condições! Venderam-se ao Estado 12.000 acções pelo quinto do valor nominal, o que representa uma quebra de perto de 1.000 contos e ás restantes anula-se praticamente o valor pela pretensa reconstituição da Companhia. Vejamos o que se vai fazer... ou se fez.

* * *

O Decreto-lei n.º 27.570 de 15 de Março último, depois de reduzir arbitrariamente a metade os créditos de terceiros sobre a Companhia, autoriza esta a converter as obrigações existentes noutras 5% que emitirá até o n.º de 468.927, ou mais 129.108 que as 339.813 existentes. O § 1.º do art. 3.º, que concede essa autorização garante, porém, o juro e amortização «para as emissões que a mesma emissão substituir». Logo só têm essa garantia as 339.813 necessárias para a conversão.

Em artigos de 18 e 21 de Março e 11 de Abril ultimos analisei êsse diploma e frisei a desigualdade de situação dos dois grupos de obrigações. Citei o último desses artigos:

Ficam assim as obrigações constituindo dois grupos: um de 339.813, destinadas à conversão, com garantia de anuidade; outro de 129.114, sem essa garantia do Estado, embora pelo começo do artigo se possa inferir que a todos é concedida.

É exactamente desse segundo grupo sem garantia que saem as obrigações entregues aos credores, os quais não terão na realidade a garantia com que contavam ao resignarem-se a essa convenção.

O Estado deminui o seu encargo, mas à Companhia faltarão os meios de pagar parte do cupão, enquanto as suas receitas não melhorarem notavelmente.

Sob a aparência de uma série única de 468.927 obrigações com garantia do Estado, ficam na realidade duas séries, uma de 339.813 com garantia e outra de 129.114 sem ela, e que difficilmente obterá cotação ao par.

Há porém mais diferenças que acentuar.

* * *

A isenção do imposto de selo é concedida somente às obrigações da 1.ª série; as da segunda ficam sujeitas a êle (art. 3, § 2.º).

Para que não haja dúvidas, lá está o § 3.º.

§ 3.º Fica porém sujeita ao imposto do selo fixado no art. 120.º da tabela anexa ao decreto-lei n.º 21.916, de 28 de Novembro de 1932, a emissão das restantes obrigações excedentes às mencionadas no paragrafo anterior, o qual ficará a cargo daquela Companhia.

— Que diferença há pois entre a operação financeira gizada no decreto e que a Companhia tinha preparada em 1933, antes de ser esbulhada da sua administração?

— A diferença é profundíssima. Colocavam-se um pouco acima do par as acções em carteira por cerca de 4.200 contos. O Estado manteria o total da anuidade garantida a todas as obrigações igualmente, o que permitiria converter as existentes e emitir outras que ficavam em idêntica situação e com igual crédito. Isso dava disponibilidades suficientes para pagamento integral aos credores, em obrigações garantidas ou em dinheiro obtido pela venda das mesmas, e para conclusão de certas obras produtivas a melhoramentos da exploração.

— É certo, dir-me-ão, mas o Estado não via deminuídos os seus encargos enquanto o novo decreto os reduz de cerca de 700 contos. Realiza pois o Tesouro uma economia sensível.

— Assim é, mas inutiliza o plano esboçado, complica a situação da Companhia em vez de a regularizar, dá aos credores um papel sem garantia e perde assim o ensejo de resolver satisfatoriamente e com equidade uma questão vital, de que depende a economia de uma importante rêde.

A emissão autorizada devia ser previamente aprovada pela Assembleia Geral nos termos do art. 9.º dos Estatutos, aprovados por Portaria de 25 de Janeiro de 1928, cuja redacção é mantida no projecto de novos Estatutos submetido à Assembleia Geral.

Todavia o Relatório de 1936 dá contas da emissão, como se estivesse realizada e em termos diferentes dos do Decreto. Enquanto êste limita a garantia às 339.813 de conversão, o Relatório afirma categoricamente:

Desa conversão resulta um aumento de capital cor-

respondente a 129.114 obrigações, diferença entre a emissão autorizada e as obrigações existentes.

O Estado garantiu pelas disposições do § 1.º do art. 3.º do decreto citado o pagamento integral de juros e amortização desta emissão nos precisos termos estabelecidos pelo Decreto n.º 20.512 de 6 de Novembro de 1931 para as emissões que esta veio substituir.

Não tenho presente o Decreto citado.

Como é total essa garantia, se o referido § 1.º do art. 3.º a restringe terminantemente, às emissões substituídas?

§ 1.º O Estado garante o pagamento integral de juros e amortização das obrigações desta emissão, nos precisos termos estabelecidos pelo decreto n.º 20.512, de 6 de Novembro de 1931, para as emissões que a mesma substitue.

Há porém mais e pior.

Lê-se no Relatório (pág. 11):

O valor dessa garantia ficou bem marcado com a aceitação que teve (!) a nova emissão, pois podendo os obrigacionistas que o quizessem, nos termos do § 2.º do art. 2.º ser reembolsados a dinheiro, só foram reembolsados, no prazo marcado por aquele decreto para um total de 4.086 obrigações, isto é de 1,2% das obrigações existentes, tendo a portanêo aceitado 98,8%.

Tudo no pretérito?!

Então já se efectuou a emissão?! Quando foi autorizada pela Assembléia Geral? Quando foi anunciada?

Ignoro-o totalmente e não sei explicar a discordância entre o Decreto n.º 27.750 e o Relatório.

* * *

Um ponto dos Relatórios importa ainda anotar.

Em todos eles se menciona apenas, em contraste com a prolixidade dos dados estatísticos das receitas, a despesa global da exploração, sem destringa das dos diversos serviços.

O último Relatório do Conselho, de 1932, insere a pág. 13 o mapa circunstanciado das despesas por Serviços e espécies.

Vê-se por êle que se gastaram 802 contos com a via e 2.824 com material e tracção. O quadro a pág. 17, menciona, por Serviços, as despesas das linhas concedidas e as da do Tamega, distintas umas das outras.

Nenhuma indicação dêsse género se encontra nos 4 Relatórios seguintes.

Quanto se gastou na Via em cada ano? Não ha meio de saber. Consta apenas que a despeza total em cada ano foi em contos, (com as diferenças para 1932):

1932	7.178	
1933	7.205	+ 27
1934	6.773	- 400
1935	6.837	- 341
1936	7.059	- 119

Houve pois a economia total de 833 contos nos 3 anos, devida a reduções de ordenados, mas principalmente a diminuição de despesas de conservação.

Só ao fim de 4 anos se vem dizer no Relatório de 1936:

Tendo recebido algumas das suas linhas em muito mau estado, não poude esta Comissão Administrativa, nos primeiros anos da sua gerência, realizar determinados trabalhos cuja urgência, todavia, se impunha, devido à crítica situação que se lhe deparou e á que os relatórios anteriores fizeram resumida referência.

Que linhas recebeu em muito mau estado? Não os troços novos, de Trofa à Senhora da Hora, nem o de Chapa a Celorico, construídos havia pouco.

Também não a linha da Póvoa cujo alargamento dera lugar a reparação geral da via e do material circulante. Comprara-se grande quantidade de excelente material por conta do trôço de Trofa à Senhora da Hora.

Era a linha de Trofa a Fafe que se achava em muito mau estado? Não é de crer.

Em todo o caso não é correcta essa vaga referência depreciativa e muito menos a eliminação, nos Relatórios, da destringa das despesas por linhas e serviços, que impede a comparação dos gastos com a conservação nos diversos anos.

Há, porém, mais. Nos 4 anos a exploração teve um déficit total de 147 contos apenas e a Comissão empregou totalmente o adiantamento de 2.500 contos do Governo para evitar transtornos de exploração.

Porque se adiaram então reparações declaradas agora urgentes?

* * *

Vai longo o artigo, o que me obriga, bem a meu pesar, a deixar para o próximo número a crítica do projecto de remodelação das concessões à Companhia.

Trabalho

C O N G R E S S O S

IX.º Internacional da Federação Internacional da Imprensa Técnica e de Jornais

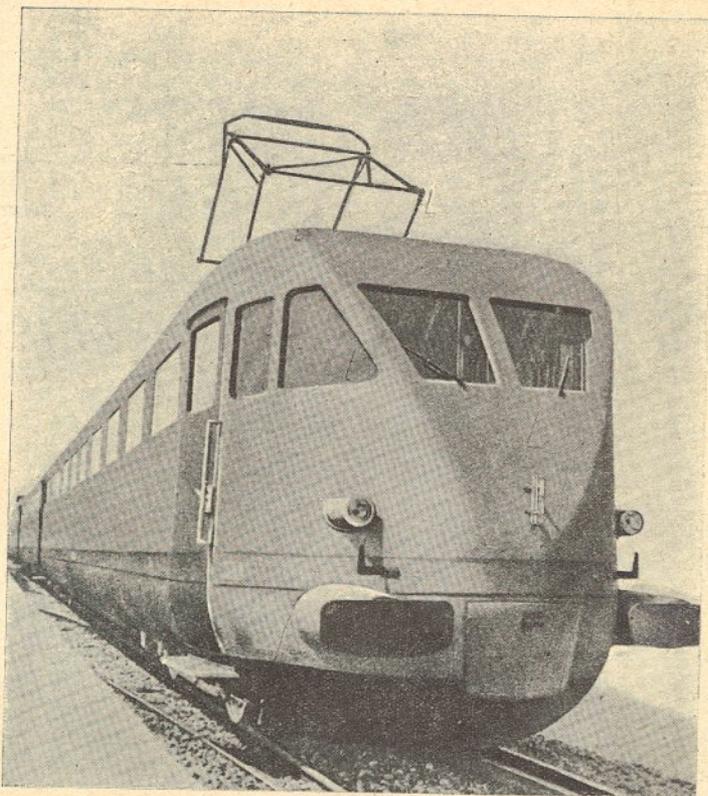
A Federação Internacional subordinada à epigrafe vai ter o seu nono Congresso, em Paris, de 6 a 11 de Setembro próximo.

Esta modelar organização foi fundada em Outubro de 1925, por iniciativa de Hippolyte Mounier, presidente do Sindicato da Imprensa Técnica, Industrial, Comercial e Agrícola de França e da Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica, cuja sede social está fixada em Paris. Denomina-se *Chambre de Commerce International*.

A defesa dos seus interesses gerais, sob as modalidades acima descritas, são publicações técnicas e periódicas, que versam a Economia, Sociologia, Indústria, Comércio e Agricultura, além de História.

Não trata, porém de Política.

A Arte e a Literatura também fazem parte da sua real directriz.



Vista da frente do novo combóio eléctrico italiano

NOVO COMBÓIO ELÉCTRICO ITALIANO

A técnica ferro-viária tem-se desenvolvido nos últimos anos com surpreendente rapidez.

Em quasi todas as nações têm sido estudados tipos de combóio velozes que, embora, diferentes uns dos outros pelas disposições internas ou pelo sistema construtivo, possuem, contudo, características gerais semelhantes e fundamentais que podem, talvez, resumir-se nas seguintes:

1.^a—Carros (*bogies*) intermédios colocados em correspondência com articulação de duas carruagens contíguas, a-fim-dê se obter uma redução de pêso pela eliminação dum certo número de eixos. Desta fôrma, o movimento dum daquelas duas carruagens em relação à outra é nulo, por se apoiarem as duas sôbre o mesmo carro.

Além disto, torna-se dêste modo mais fácil realizar, entre duas carruagens contíguas, uma boa e cômoda passagem coberta, munida de dois foles: um interno, completamente fechado e circunscrevendo o vão da passagem; outro externo, correspondente ao limite exterior das carruagens. Desta arte se evitam os mo-

vimentos parasitários do ar, que tanto se sentem nos combóios vulgares, ao mesmo tempo que, entre os dois foles, se alojam todas as ligações dos circuitos eléctricos e pneumáticos que assim ficam ocultos.

2.^a—Perfil tanto quanto possível aerodinâmico, reduzindo a secção transversal do veículo, e prolongamento, até ao solo, do revestimento exterior das paredes laterais, sem sair fora da cêrcea limite (*gabarit*) de fôrma a criar uma protecção a tôda a aparelhagem que, normalmente se coloca na face inferior da estrutura (*chassis*) dos veículos ferro-viários. Desta maneira, os carros ficam também quasi escondidos, o que reduz notavelmente a resistência ao deslocamento.

3.^a—Aceleração e velocidade levadas aos limites máximos consentidos, quer por meio da tracção, quer facilitadas pelo traçado e pelas condições da via.

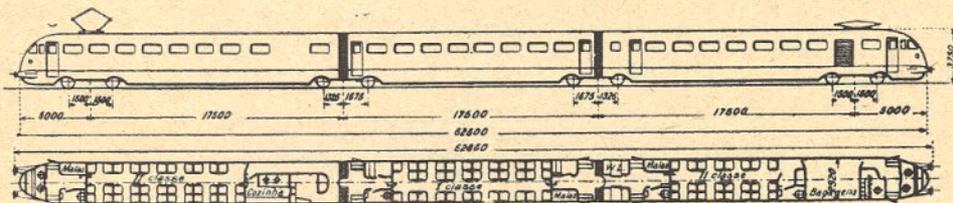
4.^a—Freios rápidos e potentes com travagem variável com a velocidade, e correlativa disposição de segurança.

5.^a—Suspensão elástica dos carros, pormenoriza-

mente estudada tendo em atenção as grandes velocidades e a necessidade de, quanto possível, extinguir as vibrações devidas à marcha do combóio, não só para aumentar a comodidade dos viajantes como tam-

gicas manobradas por circuitos eléctricos de baixa tensão.

Os motores de tracção são 6, com a potência total de 200 quilovátios (Kw), dispostos dois por cada um



Perfil e planta do novo combóio eléctrico italiano

bém para reduzir as solicitações incidentes nas estruturas dos veículos.

6.^a — Sistema de ventilação que consente, durante a marcha, um arejamento racional do interior dos compartimentos com janelas fechadas, como é imposto pelas elevadas velocidades.

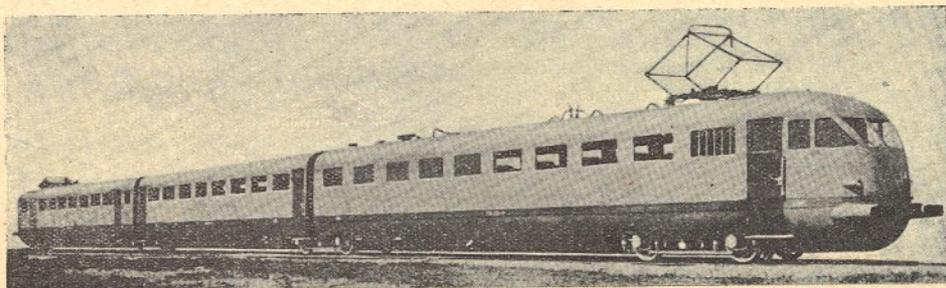
A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, ao organizar os seus novos serviços com combóios velozes, seguiu estas orientações gerais, e, na realização do combóio eléctrico italiano, construído pela *Breda*, fôram resolvidos muitos problemas complexos e difíceis, pela íntima colaboração entre os técnicos do serviço de Tracção dos Caminhos de Ferro e os da Indústria privada.

Este combóio, que está ultimando as longas provas constantes de exigente caderno de encargos, é um conjunto articulado de três carruagens montadas sobre 5 carros (*bogies*), com o comprimento total de 62,50 metros excluindo os tampões, a largura máxima externa de 2,92 metros, e a altura de 3,75 metros, medida da parte superior do tejadilho ao plano dos carris. O pêso de todo o combóio vazio é de 105 toneladas, compreendendo os acessórios e o fornecimento para o serviço do restaurante.

dos carros extremos e um por cada intermédio. A capacidade do combóio é de 94 lugares sentados, divididos em 35 de 2.^a classe na 1.^a carruagem, 35 de 1.^a no veículo central e 24 de 2.^a no terceiro. Cada carruagem possui W. C. e um recanto para depósito de malas que, pelo seu volume, não possam ser colocadas nas rédes porta-bagagens dos compartimentos.

No combóio de que estamos tratando existem os seguintes serviços: na primeira carruagem, além do compartimento destinado ao motorista, uma cozinha e uma dispensa apetrechada para depósito de vinhos e de águas minerais, um compartimento para bagagens com capacidade para 3 toneladas, e um compartimento para os correios.

Como características externas, o combóio eléctrico italiano apresenta cabeçotes de perfil aerodinâmico em que se eliminaram as saliências inúteis ou se recobriram as inevitáveis; as paredes laterais exteriores são ligeiramente convergentes para a parte superior e perfeitamente lisas; as janelas têm as vidraças inquebráveis fixas, montadas quasi à face externa das paredes, para não criar reentrâncias, que produziriam prejudicial resistência ao movimento, e são de dimensões



Novo combóio eléctrico italiano

A aparelhagem eléctrica foi feita para linhas de corrente contínua de 3000 vóltios e de comando pneumático, isto é, como órgãos accionados pelo ar comprimido, mercê do auxílio de válvulas electro-pneumá-

amplas, de forma a permitir ao viajante a máxima visibilidade da paisagem a par da melhor iluminação do interior.

A união articulada entre duas carruagens contíguas,

em correspondência com os carros intermédios, é — como já foi dito — mascarada por foles que reproduzem exactamente a secção transversal do vículo. Tõda a aparelhagem eléctrica para o circuito de tração e de comando, os órgãos dos travões de ar comprimido, e os grupos para implantação do acondicionamento do ar, são contidos e mascarados por um envólucro que, com grande raio de concordância, desce até 250 milímetros acima do nível das cabeças dos carris. Êste envólucro tem divisórias para separar diversos compartimentos visitáveis, muitos dos quais são ventilados para impedir o excessivo aumento da temperatura — como acontece no vão onde se alojam as resistências — ou a demasiada ionização do ar devida a descargas eléctricas — como sucede no que alberga os contactos electro-pneumáticos.

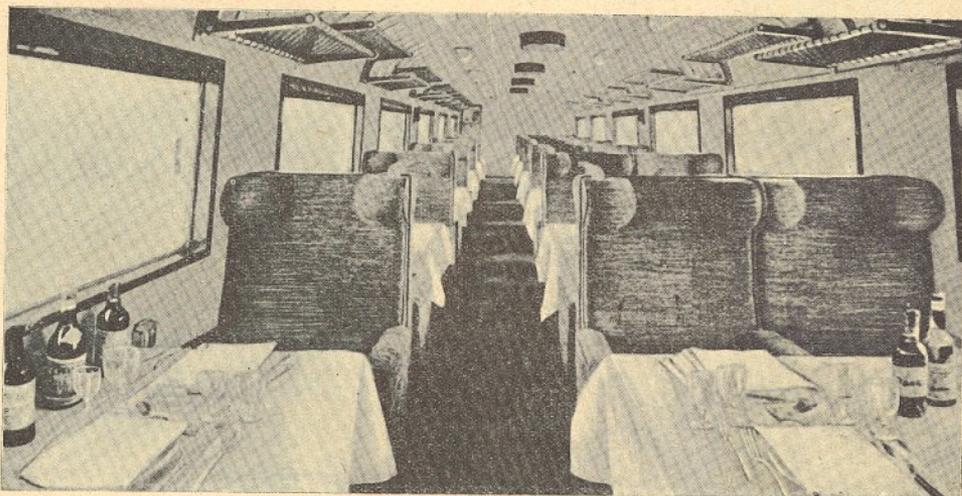
Também as tomadas de corrente com pantógrafo

lavras. A recepção pode ser feita por alto-falante ou por auscultador de aro.

Na gravura que representa de frente o combóio-eléctrico, é bem visível um postigo que fecha o envólucro inferior em que estão colocadas as ligações de todos os circuitos eléctricos e pneumáticos para uma eventual tracção múltipla.

A fotografia relativa ao interior de um salão foi tirada na carruagem central de 1.ª classe, mas a disposição, as dimensões gerais e os pormenores construtivos são comuns aos compartimentos de 2.ª classe. Sõmente a côr das paredes, do tecto e dos estofos varia nas duas classes; na 1.ª tudo é verde claro; na 2.ª domina a tonalidade tijolo claro.

As mísulas porta-bagagens e tõdas as partes metálicas do apetrechamentó são de ligas leves ou metal



Interior do salão de 1.ª classe do novo combóio eléctrico italiano

foram objecto de estudos pormenorizados por causa da resistência do ar, o que levou a adoptar na sua construção tubos de aço com o perfil quási elíptico de fôrma que ofereça o atrito míniimo ao vento.

Nas duas vidraças frontais vêem-se aparelhos limpa-vidros especialmente estudados para o efeito.

Existe ligação telefónica entre os dois postos de de comando, a-fim-de permitir as comunicações entre os agentes de serviço separados por 60 metros de distância.

Durante as provas, o microfónio normal, que recolhía também os rumores da marcha do combóio, por avaria das transmissões, foi substituído por outro especial chamado «laringofónio», já largamente usado na marinha e a bordo dos aeroplanos, o qual tem a particularidade de possuir uma cinta que se aplica ao pescoço de quem o deve utilizar, a-fim-de recolher as vibrações produzidas na laringe pela emissão das pa-

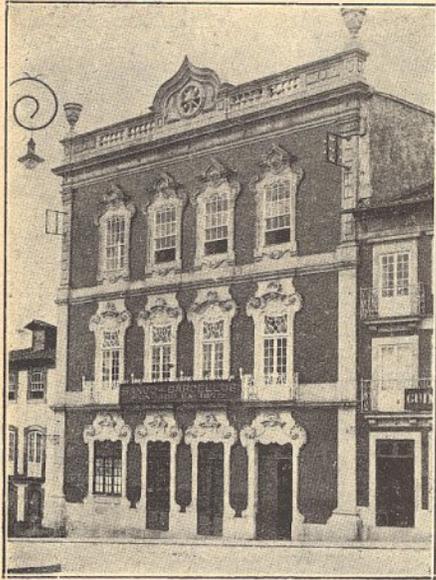
cromado; o pavimento, as almofadas das portas dos compartimentos e o tampo das mesas são de linóleo negro marmorizado.

As lâmpadas estão colocadas no tecto em duas filas por cima das mesas e possuem chapa de vidro difusora; no eixo longitudinal do tecto das carruagens observam-se as bocas de afluxo do ar acondicionado.

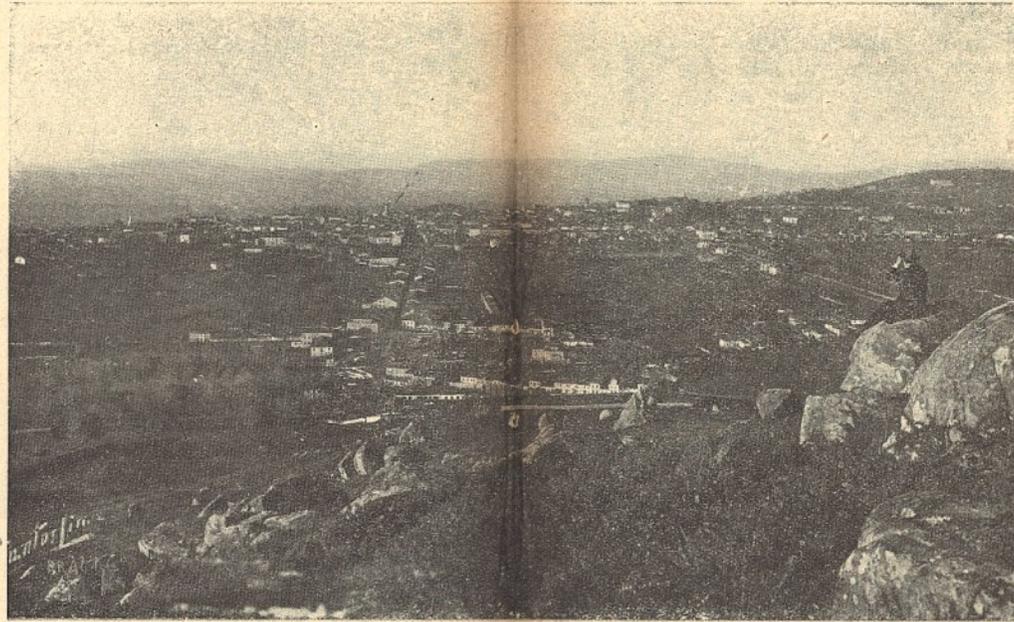
Enfim, tudo foi especialmente estudado com minúcia, de fôrma a melhorar, modernizar e tornar cómodo todo o apetrechamento interno.

A instalação de acondicionamento do ar compreende: um filtro através do qual passa o ar em circulação; um ventilador de fôrça suficiente para garantir um certo número de renovações do ar ambiente: uma, de 2 em 2 minutos; uma bateria de aquecimento para o período hibernal; outra, de refrigeração, para o período estival.

PORTUGAL TURÍSTICO



BARCELOS—O edificio do Banco

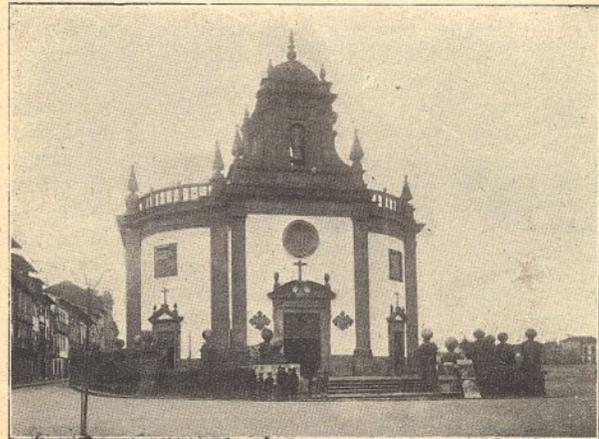


BRAGA

Vista geral



BARCELOS—Quartel dos B.^{os} Voluntários



BARCELOS—Templo do Bom Jesus da Cruz



BRAGA

Arco da Porta Nova



BARCELOS—Um aspecto da Feira

NO

Regimento de Sapadores

DE

Caminhos de Ferro

Uma homenagem ao seu ilustre Comandante

A séde do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, instalada em Campo de Ourique, é bem justamente considerada como uma modelar unidade.

Perfeitamente integrada nas funções militares que lhe estão adstritas, goza justificadamente de tal prestígio que nunca é demais realçá-lo.

Quem tiver tido, como nós, o prazer e a honra de poder visitar êsse esplêndido quartel terá logo à entrada da Porta das Armas a satisfação de constatar com agrado que, além das suas praças impecavelmente uniformizadas, nos impressiona vivamente o sentimento alevantadamente nacionalista de quem houve por bem colocar em evidência diversas lápides onde se inscrevem patrióticos versos das estrofes dessa epopeia maravilhosa que os «*Lusíadas*» encerram em si e, a nós portugueses, é sempre grato recordar.

Depois, logo de relance, sobressai a nota predominante dum saudável asseio que se adivinha em tudo o que há a percorrer.

Ladeando o arruamento central, amplo, umbroso, bem calcetado pelos artifices do regimento e onde se encrustam no pavimento diversos desenhos e legendas sugestivas e briosas, recortadas em basalto, a destacar do branco calcáreo — semanalmente lavado a escôva —, vêm-se as diversas instalações das companhias, alinhadas, unidas, modestas na sua graciosidade, mas alegres, fresquinhas de pintura, atraentes, algumas ainda com a verdura das trepadeiras, aqui e acolá a embelezarem-lhe as frontarias, numa simplicidade quasi elegante que as tornam bonitas como se fôssempequenas vivendas privativas de cada família que as habitasse, como essas de qualquer bairro económico dos que o Estado Novo tem construído por todo o País num constante benefício para o povo.

De facto os componentes dêste conceituado regimento, constituem uma importante família militar, unida, grande, disciplinada, e pronta até aos maiores sacrifícios comuns, pelo bem da causa geral e que denodadamente sabem defender: «*O bem da Pátria*».

Não se corre o risco de exagerar a apreciação feita ao reiterarmos que as suas instalações primorosas são modelares, sob todos os pontos de vista.

Assim, o refeitório dos soldados, em sala confortável, onde as refeições são servidas em pratos de louça e se utilizam mesas cobertas de bom mármore. Vêm-se em diversos quadros grupos de soldados das suas fileiras passadas e existe também um magnífico receptor radiofónico. Temos depois a barbearia do quartel, elegante, de feição nitidamente modernista, bem apetrechada, mesmo luxuosa e onde o camarada *hair-dresser* se apresenta de balandru branco, como os demais colegas da vida paisana.

Tudo ali é digno de admiração pela limpeza: Casernas, pátios, paradas, etc.

Possue também sala de biblioteca, onde bastantes livros de arte militar e engenharia podem facultativamente ser consultados, além de revistas e outras obras meramente recreativas do espírito.

Casa de banho, com uma série de bem areiados lavábos e cabines para a utilização voluntária de banhos de aspersão e...

... muito mais haveria a descrever, detidamente, sempre com interêsse se, por insuficiência de espaço não fossemos forçados a reduzir o que muito de louvável conviria que se exteriorizasse.

*
* * *

Em virtude do sr. Capitão Rosa Bastos, comandante da 7.^a Companhia do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, actualmente exercendo as funções de ajudante do Regimento ter sido recentemente promovido ao posto imediato, após cêrca de 20 anos de activo serviço neste regimento, onde sempre demonstrou, em todas as emergências, o mais acendrado carinho, abnegação e amôr à unidade, o que lhe é retribuído pela incondicional estima dos seus superiores, amizade dos seus colegas e respeitosa simpatia, dos seus subordinados, resolveu êste brioso oficial promover antes de deixar o serviço nêsse quartel uma justa homenagem ao seu ilustre Comandante, o sr. Coronel Francisco Cordovil de Brito Vaz Coelho, continuador da magistral obra encetada pelo ilustre general Raúl Esteves, a quem se deve a criação desta valorosa unidade. Para tal efeito constituiu-se uma comissão organizadora, a que deu todo o seu apoio a restante officialidade.

E sobeja razão tinha o Sr. Capitão Rosa Bastos para render preito ao actual comandante, pois

que reúne em si tão elevados predicados profissionais e é de tão inconcusso character que o tornam credor de toda a geral simpatia e veneração que lhe votam.

A homenagem realizada no passado dia 11 foi simples, tocante, unicamente ditada pela lúcida consciência de quem a prestou e por isso mesmo sincera e grandiosa.

No gabinete do comandante da 7.^a Companhia, foi descerrado o retrato do illustre Coronel Vaz Coelho, o qual estivera coberto com a Bandeira Nacional, e nêsse acto discursou inicialmente o Sr. Capitão Rosa Bastos, que começou por agradecer a presença do seu Comandante, justificando depois a razão da merecida homenagem, ao recordar que o homenageado vem prestando serviço no mesmo quartel há cêrca de 15 anos, onde tem sempre demonstrado a mais absoluta aptidão para valorizar a unidade que se honra de o ter por Comandante, além de pôr em destaque também os outros dotes de character do homenageado.

Seguidamente falou em nome dos visitantes officiaes o Sr. Major Eduardo Pires, ajudante do Sr. Comandante Vaz Coelho, que sinceramente se associou à manifestação prestada, corroborando com palavras de absoluta amizade tudo quanto anteriormente fora afirmado.

O 2.^o Comandante desta unidade Sr. Coronel Carvalho Teixeira, ex-Ministro das Obras Públicas e Comunicações poz novamente em realce as virtuosas qualidades do homenageado, apontando também o seu espirito de disciplina, o qual considera como digno continuador do grande emprehendimento e execução encetado pelo seu ex-Comandante General Raúl Esteves, a quem tanto se deve pela criação dêsse corpo de «élite» que é o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Muito sensibilizado com o acto o Sr. Coronel Vaz Coelho agradeceu a demonstração de carinho que lhe era dada pela 7.^a Companhia, declarando que a festa o satisfazia mais por denotar a coesão da unidade que servia do que, propriamente pela homenagem individual que estava recebendo.

Evocou depois a figura inexquecível do Sr. General Raúl Esteves de quem se confessa simplesmente, como que um continuador da importante obra criada por tão brioso militar.

Quís S. Ex.^a aproveitar a oportunidade de se referir aos esplêndidos serviços prestados pelo Sr. Capitão Rosa Bastos, a quem considera merecedor da mais absoluta confiança, quer de subordinados, quer de superiores, o que constitue como que um símbolo da fraternal comunhão dessa unidade militar que pitorescamente se conhece pelo epíteto de «Sempre Fixe».

Depois na sala de jantar dos soldados da mesma companhia foi servido às praças, sargentos, officiaes e representantes da Imprensa um «Porto

de Honra» onde, com a devida vénia, usaram da palavra o 1.^o sargento Ramalho, que exprimiu, em nome dos seus camaradas a lealdade da corporação, o 1.^o cabo Migueis e o soldado José Pereira, que unanimemente corroboraram tudo o que já havia sido proferido a respeito do digno comandante agora homenageado.

Depois do sr. Dr. Marinho da Silva ter agraddido em nome da Imprensa as palavras proferidas pelo sr. tenente-coronel Carvalho Teixeira o sr. comandante afirmou:

— Sei que em tôdas as emergências posso contar com a inteira lealdade de todos os meus subordinados. Tal facto enche-me de grande contentamento.

Depois, com desvenecedora e fraternal intensão exprimiu os seus votos de felicidades futura dos officiaes, sargentos e praças, extensivas a suas famílias e terminou as suas palavras com uma simples exortação patriótica que a assistência ovacionou entusiasticamente.

E assim terminou êste tão simpático quanto significativo preito de gratidão ao illustre comandante do disciplinado e garboso Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, ao qual se associa, com todo o gosto, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Como nota final e bastante eloquente pelo que traz de honroso para as suas praças seja-nos permitido referir que na sua prisão não se regista, há perto de dois anos, um só dia de reclusão.

Não se deverá levar à conta de inexplicável brandura de costumes, circunstância inaceitável num regimento, mas tão sòmente pelo motivo sintomático de que não havendo infracções disciplinares a registar os castigos a êsses extremos são nulos.

Bem haja, pois, quem sabendo fazer respeitar a disciplina tem a satisfação de nunca a ver infrigida.

Neste caso se as vantagens são para as praças, as honras devidas conferem-se a quem sabe transformar um quartel numa grande família militar, únda e respeitadora dos deveres a cumprir, para assim se impor ao respeito e à consideração dos seus compatriotas.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, não devendo ficar estranha a tão significante festa militar, associou-se com elevada satisfação à justa homenagem prestada ao seu digno comandante, conjugando ás elogiosas palavras dos oradores às suas sinceras e sempre merecidas homenagens ao digno comandante, do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==

== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

O TRÁFEGO

EM 1936

DOS

CAMINHOS DE FERRO

DA C. P.

No seguimento da análise do relatório da C. P., que abrange 2490 quilómetros nas linhas que explora, o nosso director sr. engenheiro Fernando de Sousa escreve em *A Voz* sobre o tráfego de 1936:

NÚMERO

«O movimento total foi de 16.396.047, mais 555.746 que em 1935, sendo 287.180 nos de longo curso e quasi outro tanto nos tramueis e vendas em trânsito.

No Minho e Douro houve 3.458.916 passageiros e no Sul e Sueste 2.175.762 ou mais, respectivamente, 166.751 e 88.490.

É de notar o movimento dos expressos populares, em número de 180, que transportaram 88.000 passageiros e constituíram interessante incitamento ao hábito de viajar no país.

O movimento internacional teve grande quebra por causa dos acontecimentos de Espanha, e desceu de 42.634 em 1935 a 15.545 entre Portugal e Espanha e deu-se a redução de 2.483 entre Portugal e França, apesar de ter havido aumento no primeiro semestre.

RECEITAS (em contos)

	1936	1935	
Antiga rede	59.778	60.826	- 1.047
Minho e Douro	13.750	13.701	+ 49
Sul e Sueste	12.407	13.060	- 653
Total C. F. E.	26.157	26.761	- 603
Total geral	85.936	87.587	- 1.651

A-pesar-do aumento do número de passageiros, continuou a quebra de receitas, que no seu total baixara 23.178 contos de 1929 a 1935 e que de 1935 a 1936 baixaram ainda 1651 contos; decréscimo total de 1929 para 1936, 24.806. E' uma quebra de 22,4% em 7 anos.

A média anual da deminuição é de 3.567 contos, mais do dôbro da do último ano e, a-pesar-da quasi total desaparição do tráfego internacional.

Contribuíram para a deminuição a redução do percurso médio, o relativo abandono das classes su-

periores e as deminuições de tarifas concedidas para atrair tráfego.

Assim, pois, quasi se travou a queda das receitas, aumentando-se, porém, as despesas com o maior percurso quilométrico de combóios de passageiros ou mais 74.685 quilómetros.

Eis o quadro de variação das percentagens, por classes:

	1929	1934	1935	1936
1. ^a	3,27	2,14	1,98	1,73
2. ^a	14,63	9,13	8,26	7,31
3. ^a	82,14	88,72	89,76	90,95

Não menos sugestiva é a deminuição sucessiva da receita por passageiro-quilómetro:

1929	\$ 15,1
1934	\$ 13,6
1935	\$ 13,2
1936	\$ 13,2

A este propósito observa judiciosamente o relatório:

«Estamos ainda convencidos de que parte desta receita poderá voltar ao caminho de ferro se proporcionarmos ao público viagens mais frequentes, mais rápidas e com maior conforto.

«Já há veículos que poderão dar completa satisfação aos requisitos que acabamos de anunciar.

«Não se suponha, no entanto, que as automotoras resolverão todas as dificuldades com que lutam os caminhos de ferro.

«O seu emprêgo impõe-se em bastantes casos, e se a êle ainda não recorremos foi porque as circunstâncias em que nos encontramos, tantas vezes repetidas nestes relatórios, não nos têm permitido adquiri-las».

MERCADORIAS

Transportaram-se em 1936 3.462.961 toneladas ou mais 7,29% que em 1935, assim discriminadas:

	1936	1935	
Bagagem	Antiga rede	7.495	8.538
	Minho e Douro	5.554	3.562
	Sul e Sueste	1.793	1.828
	Total	12.621	13.529
Pequenos volumes	Antiga rede	14.782	15.785
	Minho e Douro	2.861	2.525
	Sul e Sueste	5.585	5.153
	Total	19.901	18.481
Recovagem	Antiga rede	65. ^f 15	67.706
	Minho e Douro	17.803	21.122
	Sul e Sueste	20.426	18.944
	Total	92.622	98.814
Pequena velocidade	Antiga rede	2.509.415	2.251.559
	Minho e Douro	785.471	729.508
	Sul e Sueste	1.051.752	894.054
	Total	3.462.961	3.215.608

É de notar uma deminuição de cerca de 6.200 toneladas na recovagem que se encontra com o aumento de 1.500 nos pequenos pacotes.

Na bagagem houve menos 908 toneladas.

Essa deminuição no total das três espécies de G. V. bem se pode atribuir à concorrência da camionagem.

Vai também intensificar-se a dos correios pela amplificação das encomendas postais transportadas sem compensação para os caminhos de ferro.

Na pequena velocidade houve em relação a 1935

mais 249.353 toneladas, sendo o aumento de 58.076 na rede da C. P., 56.163 na M. D. e 57.678 no S. S.

(A diferença de 22.584 toneladas entre a soma dos últimos três números e o total geral provém de figurarem as remessas que abrangem mais de uma sómente na de proveniência).

Sem os transportes extraordinários de 100.000 toneladas de trigo para exportação e os minérios do Alentejo para suprir a paralização das minas de Rio Tinto em Espanha e de cortiças, pequeno teria sido o aumento.

Em relação aos transportes extraordinários observa com razão o relatório:

“Como se tratou do transporte de grandes massas de mercadorias, e em prazo relativamente curto, impossível foi à camionagem assegurar êste serviço, que não se teria realizado se não fossem os recursos de que o caminho de ferro ainda dispõe, o que mostra quanto é indispensável evitar o definhamento dêste meio de transporte.

“A maior tonelagem em P. V. transportada pelo caminho de ferro em 1936, porque a consideramos excepcional, não significa que não haja medidas a adoptar pelo que respeita a camionagem de carga.

“Continua o número de veículos automóveis de carga a aumentar; continuam êstes veículos a transportar carga muito superior à que está autorizada pelos Serviços Técnicos de Viação, com graves riscos para a segurança do público; continuam a transportar o que querem, pelo preço que lhes apetece, as horas que lhes convém e a qualquer distância; continuam a fazer uma concorrência desordenadíssima ao caminho de ferro, oferecendo preços de transporte inferiores ao preço de custo, arruinando-se a si próprias e arrastando os caminhos de ferro, que só por motivos excepcionais viram êste ano atenuada a depressão de receitas que esta concorrência tem provocado”.

Estas ponderosas e irrecusáveis reflexões continuam a não merecer atenção, apesar de estar estudado o assunto, pelas estações competentes.

Agrava-se, pois, a situação dos caminhos de ferro com prejuízo da ecónomia geral.

RECEITAS (contos)

GRANDE VELOCIDADE

	1936	1935
Antiga rede	12.013	12.037
M. D.	2.489	2.723
S. S.	4.570	4.196
Total C. F. E.	7.060	6.919
Total geral	19.072	18.956

PEQUENA VELOCIDADE

Antiga rede	88.561	87.169
M. D.	16.464	16.405
S. S.	34.454	31.953
Total C. F. E.	50.918	48.359
Total geral.	139.480	135.528

Há ainda as receitas diversas do tráfego que irão incluídas nos totais do tráfego.

Assim, vemos que o aumento de receitas da P. V. foi em toda a rede de 3.952 contos, mas comparadas as receitas com as de 1929, houve realmente diminuição de 1.802 contos e maior seria se não ocorressem os factos extraordinários que atrás mencionei.

Importa citar as cifras que mostram a diminuição da tarifa média (receita por tonelada — quilómetro) devida a desvio da mercadoria rica e a redução de taxas.

São dignos de atenta reflexão os comentários que a essa diminuição faz o relatório:

	C. P.	M. D.	S. S.	R. G.
1929	\$28,81	\$38,04	\$30,91	\$30,33
1934	\$26,73	\$34,43	\$29,60	\$28,12
1935	\$26,55	\$34,71	\$29,13	\$27,93
1936	\$25,68	\$33,44	\$25,32	\$26,13

“Começa a pôr-se em evidência o que já repetidas vezes tem sido previsto nestes relatórios. A receita por unidade de tráfego de P. V. já anteriormente era das mais baixas dos caminhos de ferro da Europa.

“A baixa, nos últimos 4 anos, é devida, na sua maior parte, ao desvio da mercadoria rica para a camionagem.

“A consequência inevitável, se não se regumentar convenientemente a camionagem, e com urgência, será — ou a alta das tarifas de transporte das mercadorias pobres, provocando a paralização destas e a sua desvalorização, ou um regime deficitário das explorações ferroviárias, o que levará os Poderes Públicos a tomar a seu cargo os *deficits*, se quiserem manter os caminhos de ferro como uma necessidade normal.

“Em ambos os casos será a ecónomia nacional que sofrerá as consequências.

“Não repetiremos êste ano o que a respeito da camionagem de mercadorias temos dito nos relatórios dos três últimos anos. A insistência poderia ser considerada importuna. Cremos ter dito o suficiente para provar quão necessária é uma regulamentação da camionagem de carga, que circula actualmente em completa anarquia.

“A própria camionagem se queixa da ausência dessa regulamentação. No recente Congresso do Porto apresentaram-se teses e fizeram-se afirmações que mostram quanto é urgente remediar êste mal.

“Continuamos a ter esperanças de que não se fará esperar a resolução do problema”.

Importuna a insistência?! De modo algum. O que ela é é ineficaz perante a cegueira voluntária dos que fecham os olhos à evidência e deixam caminhar para a ruína e o descalabro a nossa rede ferroviária.

Devemos, para melhor frisar êste ponto, analisar o conjunto das receitas no grupo que abrange a maior parte das nossas linhas, bem como as despesas de exploração.

Ficará, porém, para subsequente artigo a conclusão da análise do relatório.

CRÓNICAS

DE

VIAGEM

Por CARLOS D'ORNELLAS

III

Paris, Tours, Le Loire e a Exposição de Paris

Foi escolhido o dia 8 de Junho para uma visita aos Chateaux de La Loire.

Um magnífico material compõe o combóio que sai da Gare de Paris — *Quai d'Orsay*, às 9 horas e 30 prefixas.

Por meio de autos falantes os passageiros são avisados dos minutos que faltam para a partida e de quando se devem afastar as visitas.

Nem um minuto de atrazo — o que prova que a disciplina e boa organização existe ainda nos caminhos de ferro franceses, — e o combóio parte em direcção a Tours.

Um almôço monumental no Grande Hotel de Tours

Uma rápida visita à linda cidade em cujo Grande Hotel lhes foi servido um lauto almôço, que decorreu no meio da maior animação.

Na mesa central, ocupada por delegados portugueses sentavam-se: Dr. Fezas Vital, esposa e filha; Engenheiro Cancela de Abreu e esposa; Engenheiro Vasconcelos Pôrto e esposa; Engenheiro José Ferreira; Capitão de Engenharia Mário Costa e esposa; Capitão de Engenharia Fernando Arruda e esposa.

O *ménu* foi o seguinte:

Hors d'Œuvre variés
Saumon de Loire au Vouvray
et Pommes Vapeur
Caneton Nantais Braisé
aux Petits Pois Fermière
Salade Rachel
Fromages de Touraine
Bombe Glacée Valencia
Frivolités
Corbeilles de Fruits
Café
Vins de Touraine Blanc et Rouge

Pode dizer-se que o almôço foi servido com apurmo e como nota interessante devemos dizer que os tenham apurmadados creados ocupavam cada um o seu logar.

Os que serviam os vinhos vestiam a rigôr e



Um dos preciosos Chateaux de La Loire

têm um cacho de uvas bordado a ouro na banda esquerda do seu *smoking*.

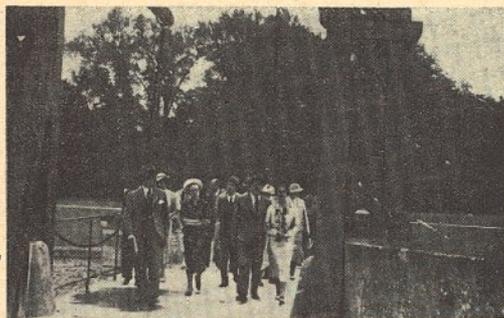
Uma visita aos «Chateaux» de La Loire

Os Congressistas ficaram otimamente impressionados com a visita feita a seguir a *La Loire*, que se sente orgulhosa dos seus magníficos *Chateaux*. Visita agradávelíssima sob todos os pontos de vista turístico.

O *Chateau de Chenonceaux* é elegante e faustoso, tendo sido construído em 1513 por Thomas Bohier.

Foi oferecido por Henrique II a Diana de Poitiers e mais tarde, por morte do rei, a Catherine de Médicis.

O *Chateau de Chambord* é de facto o mais belo monumento de arquitetura francesa do tempo



Os delegados Portugueses nos Chateaux de La Loire

de Renascença. Foi oferecido em 1821, por subscrição nacional, ao Duque de Bordeus.

O *Chateaux d'Azay — Le Redeau* é também uma elegante obra de Renascença.

O lindo palacete foi, em 1906, cedido ao Es-

tado e é actualmente um museu da arte de Renascença.

O célebre *Chateau de Blois* foi construído pelos duques de Chatillon, no século XIII, e os duques de Orleans, no século XV mandaram fazer



O dr. Cancela de Abreu e o Capitão de Eng.^o Mário Costa visitando os *Chateaux*

a sua reconstrução para moradia de Luiz XII e França I. O famoso palacete foi, entre os séculos XVIII e XIX, mutilado pelos governadores da cidade e pelos revolucionários.

É considerado como monumento histórico, tendo sido restaurado pelo architecto Dubandê desde 1845 a 1870.

O *Chateau*, actual de Villandry possui um lindo parque e tem uma soberba fachada. A sua construção data do século XIV e pertenceu ao rei Filipe Augusto e Henrique III de Inglaterra, senhor do país em 1189.

O palacete *d'Amboise* foi residência dos reis de França. Carlos VIII e o chefe mouro Ab-el-Kader, feito prisioneiro e que nelle permaneceu desde 1548 a 1852.

Em Março de 1553 apóz os sangrentos massa-



O dr. Fezas Vital, esposa e Madame Arruda de regresso do *Chateaux de Blois*

res da conjuração d'Amboise, Catherine de Médices proclamou um edital em que ali prometia o livre exercício do seu culto.

Dignos de menção especial são também os pa-

lacetes de *Chaumont, d'Ursé, e Loches*, este último abunda em lembrança histórica, pois serviu de prisão do Estado para illustres prisioneiros. Foi residência real, em 1249, de Carlos VII e Agnés Sorel, Luiz IX, Carlos VIII, Luiz XII, França I, Carlos IX, etc.

Não tiveram os visitantes a sorte de visitar estes últimos palacetes, por falta de tempo.

Esta excursão foi feita em bons carros de turismo que no final nos conduziu á magnífica estação ferroviária de Tours.

A Exposição Internacional de Paris

Os Congressistas visitaram igualmente, a Exposição Internacional de Paris. Foi deveras o seu descontentamento, a despeito das facilidades concedidas a todos aquêles que tomaram parte nos trabalhos. Assim que entrámos vimos recintos, grandiosos sim, mas tudo ou quasi tudo por acabar.

Os operários fazem a greve de braços cahidos, outros exigem as cinco horas de trabalho seguido, durante o dia e o sábado e domingo livre e assim se negam a concluir as obras, colocando o seu país numa vergonhosa situação.

Uma grande decepção para os estrangeiros que visitam a cidade da Luz. De noite estão os pavilhões fechados—e não há, sequer, iluminação.

Os pavilhões que estão abertos, sómente, das 14 ás 17 horas, são os da Alemanha, Rússia, Itália e Bélgica.

Visitamos o primeiro. E' monstruoso e de boas linhas arquitetónicas. Lá dentro é uma Torre de Babel. Tudo ali se encontra exposto, ressaltando á vista trabalhos importantes comerciais, industriais e artísticos. Motores de aviões, niquelados, maquinismo do mais moderno e aperfeiçoado, emfim um pavilhão com a categoria de ótimo.

O pavilhão da Rússia é de propaganda política soviética. No entanto expõe interessantes quadros com belos trabalhos de pintura como seja a proclamação de Lénine, no género do quadro de Salgado, que se encontra exposto na Câmara Municipal de Lisboa.

O da Bélgica é pleno de grandeza, vendo-se no seu interior uma rica exposição de pedras preciosas, artigos de ourivesaria e prata, etc..

O Pavilhão de Itália também se apresenta, com estilo sóbrio, mas cheio de mostruários dignos de figurar na Exposição Internacional.

Como acima dizemos, pena é que a Cidade da Luz viva às escuras e à sombra das obras do antigo certame.

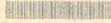
O Pavilhão Português só passados dias fez a sua inauguração oficial.

Os operários franceses também se entreteram prejudicando os trabalhos do Pavilhão Português.

Isto são contos largos que teremos muito gosto em publica-los, se puder ser.

HÁ QUARENTA ANOS IMPRENSA

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Agosto de 1897



Os caminhos de ferro no parlamento

Tem-se tratado ultimamente, de caminhos de ferro nas duas camaras, produzindo-se, por parte de alguns oradores, importantes informações que convem registar, e prometendo-se ainda alguns debates que serão interessantes.

Na sessão de 3 de Agosto o Sr. deputado Mariano de Carvalho requereu todos os documentos com respeito á concessão feita pela camara municipal do estabelecimento da tracção eléctrica de Lisboa.

Talvez já não haja tempo nesta sessão do ilustre deputado tratar deste negocio com a competencia e bom criterio que o caracteriza, o que será muito fôr lamantar.

Na sessão de 4, o mesmo deputado denunciou que está sendo organizada em Londres uma companhia com o capital de 450.000 libras em acções, e 2.500.000 libras em obrigações de 5 por cento, com o fim de construir o caminho de ferro que vai de Mutari até á nossa fronteira e d'ahi a Salisbury.

Uma grande parte do capital acções e do capital obrigações, umas e outras garantidas pela South Africa, é destinada ao resgate das obrigações das companhias que construíram os caminhos de ferro de Macequece a Fontes Vida e de Fontes Villa á Beira, assim como á aquisição do activo e passivo d'estas companhias.

A esta importantíssima afirmação não correspondeu resposta cabal por parte do ministerio.

Conhecimentos ferroviarios

Para que se veja com que competencia o nosso jornalismo fala de caminhos de ferro, notamos que, na descripção do enterro do infeliz ministro espanhol Canovas del Castillo, os nossos jornaes dizem que o wagon em que o cadaver veiu de Vergara foi engatado em Zumarrega a Durango e Bilbao é de via reduzida e até as estações das duas linhas, neste ultimo ponto, perfeitamente separadas; não sabemos, pois, como o wagon da via estreita havia estreita havia de circular na via larga.

Verdade seja que outra folha disse que o desventurado ministro viera da praia, de tomar o banho, quando foi assassinado.

Da praia em Santa Agueda é como quem diz da praia da Felgueira ou de Pedras Salgadas.

Agencia Internacional Aduaneira

MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO

RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO BEIRAM (MARVÃO)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: VIVAS

O CONGRESSO DA IMPRENSA REGIONALISTA

No dia 22 do pretérito mês efectuou-se, em Cintra, o I Congresso Nacional da Imprensa Regionalista. Foi êle uma feliz iniciativa da Liga Regionalista Portuguesa.

As primeiras sessões tiveram como presidente o nome prestigioso de quem está à frente da Comissão Administrativa da histórica e encantadora vila de Cintra, a qual acolheu com fidalguia e ternura os representantes da Imprensa Regional Portuguesa.

O Congresso começou os seus trabalhos num ambiente propício. Houve calma e elevação na discussão das teses, de cujas conclusões, segundo a firme opinião do sr. capitão Jorge Larcher expendida no nosso colega «Ecos de Sintra» decerto sairá obra útil e proveitosa, que contribuirá para a dignificação e ressurgimento da imprensa portuguesa.

Para o brilhantismo das reuniões acima aludidas concorreram, além do dr. Gilberto Marques e dos seus colaboradores, a actividade do jornalista dr. Jacinto Carreira e o concurso valiosíssimo da Câmara.

O Congresso terminou no dia 26 no Estoril.

«O NOVO COMBOIO ELÉCTRICO ITALIANO»

Com o título acima, reproduzimos o artigo inserto no número de Julho do «Boletim da C. P.», órgão de instrução profissional do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, proficentemente dirigido pelo senhor engenheiro Alvaro de Lima Henriques, director da referida companhia.

Ao «Boletim da C. P.» endereçamos os nossos agradecimentos pela autorização de reprodução, como pela cedência de gravuras.

«O VOLANTE»

Entrou no 12.º ano de publicação a conhecida revista desportiva *O Volante*, que tem defendido á antrance o problema do automobilismo. Ao seu proprietário e director, sr. A. de Campos Júnior, endereça a *Gazeta* o seu cartão de parabens, ao mesmo tempo que lhe augura longa vida pela defeza do desporto nacional.

CINCO

É um produto analisado composto de AMIDOS de varias farinhas e outros sucedaneos de elevado poder nutritivo, separado por todos os organismos: (CAFÉS: DESDE 5\$60 A 12\$00)

Torrefacção Modelar, Ltd.
TELEFONE 43355 DE LISBOA ALFREDO CINTRA

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 184, II série, de 9 do corrente mês, publica as seguintes portarias:

Por portaria de 30 de Junho próximo passado, visada pelo Tribunal de Contas em 23 de Julho findo:

José Paulo, maquinista de terceira classe da rede do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado, reformado, a contar de 29 de Outubro de 1932, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 26.º e 29.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 377\$28. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por portaria de 26 de Julho findo, visado pelo Tribunal de Contas em 31 do mesmo mês:

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

Da rede do Sul e Sueste:

Joaquim Tabora, inspector principal — 1.241\$11.

Joaquim Manuel Pascoal, factor de 1.ª classe — 263\$12.

João Carrasco Godinho, factor de 2.ª classe — 166\$24.

Jorge José de Carvalho, encarregado de carpinteiros — 756\$46.

Da rede do Minho e Douro:

Daniel da Costa e Sousa Moura, condutor fiscal — 590\$54. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Divisão dos Serviços Gerais

Por despachos de 21 de Julho:

António Rodrigues Zurrapa, terceiro oficial do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos 30 dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19.478.

Domingos Meireles de Sousa, fiscal de exploração, via e obras, idem, idem, idem — trinta dias.

Por despacho de 23 de Julho:

João Veríssimo de Sousa Neves, segundo oficial, idem, idem, idem — trinta dias.

De harmonia com o disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27.236, de 25 de Novembro de 1936, se publica a lista definitiva dos segundos oficiais opositores ao concurso para o preenchimento de lugares de primeiros oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto no *Diário do Governo* n.º 123, 2.ª série, de 28 de Maio último:

José Ferreira, Francisco José Nobre Biscaia, Júlio Emilio Moreira Marques, Demóstenes Freitas Romeu de Oliveira, José Amorim Pinto Serra, João Veríssimo de Sousa Neves,

Armando Godolfim de Matos Cordeiro e António Pinto Serra.

As respectivas provas são iniciadas no próximo dia 5 de Agosto, pelas onze horas.

Repartição de Material Circulante

Fundo Especial

O «Diário do Governo», n.º 170, II série, de 23 de Julho, publica os seguintes despachos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta pelos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e pelo condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para a construção de uma plataforma e cave para instalação dos quadros e aparelhos da sub-estação, das fundações de dois grupos convertores reversíveis e das obras necessárias ao funcionamento da mesma sub-estação, nas novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada, por contrato de 18 de Junho de 1936, à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, pela importância de 53.500\$00.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorge, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Aços Finos Roehling, S. A., para a adjudicação do fornecimento de uma instalação completa para fabrico de porcas, parafusos e rebites, destinada às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, pela importância de 435.000\$00 *cif* Tejo.

O «Diário do Governo», n.º 174, de 28 do mês findo publicou a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, que seja aprovado sob condições o projecto de construção de uma carruagem mixta, de três classes, aproveitando dois leitos já existentes, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, cujo processo fica arquivado na Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 177, II série, de 31 de Julho findo, publica o seguinte despacho:

Em conformidade com o artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro de 26 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, reduzindo de vagão completo para 1:000 quilogramas, como o mínimo de peso para a aplicação dos preços da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, às rubricas «Prancha de pinho nacional, tábuas pinho nacional não aparelhadas e vigas de pinho nacional», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 181, II série de 5 de Agosto, publica o seguinte despacho:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do corrente ano, foi aprovado o projecto

de aviso ao público sobre o serviço que presta o cais de Leça-Mar, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O «Diário do Governo», n.º 182, II série, de 6 de Agosto, publica o seguinte diploma:

Para os devidos efeitos se comunica que em data de 10 de Julho findo, foi aprovado o processo de concessão da carreira regular de passageiros e mercadorias entre Vila Nova de Ourém, Ceissa e Chão de Maças — Estação, concedida a António Rodrigues de Deus por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 15 de Fevereiro findo, publicado no «Diário do Governo», n.º 42, II série, de 20 do mesmo mês.

O «Diário do Governo», n.º 188, II série, de 13 do corrente, publica o seguinte despacho:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro aprovar a conta da garantia de juros da linha da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e relativa ao 2.º semestre do ano de 1936 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 67.140\$65, como liquidação do reembolso relativo ao mencionado semestre.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

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

António Marques Antunes, escriturário de 1.ª classe da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro — concedidos, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, com começo em 11 de Junho próximo passado, sessenta dias de licença por doença, por parecer da junta médica oficial de 24 de corrente.

José de Moura Feio Terenas, engenheiro mecânico de 3.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478:

Heitor de Carvalho, chefe de secção do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — idem trinta dias, idem.

Alfredo Moreira do Amaral, condutor de exploração de 2.ª classe, idem — idem trinta dias, idem.

João Lima de Brito Mendes, engenheiro mecânico de 3.ª classe, idem — idem trinta dias, idem.

Luiz César das Neves, chefe de secção, idem — idem trinta dias, idem.

Artur José da Silva Campos, condutor de vias e obras, idem — idem, trinta dias, idem.

Avelino Vaz, fiscal de exploração, via e obras, idem — idem trinta dias, idem.

Luiz Filipe Cavaco, fiscal, idem — idem trinta dias, idem.

Joaquim de Jesus, fiscal, idem — idem trinta dias, idem.

Diogo José Cavaco, fiscal, idem — idem trinta dias, idem.

Manuel Guerreiro da Costa, fiscal idem — idem trinta dias, idem.

Manuel Agostinho, fiscal, idem — idem trinta dias, idem.

De harmonia com o disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:256, de 25 de Novembro de 1936, se declara que é mantida a lista dos terceiros oficiais opositores obrigatórios ao concurso para o preenchimento de lugares de segundos oficiais do quadro permanente desta Direcção Geral, publicada no *Diário do Governo* n.º 169, 2.ª série, de 22 do corrente mês, devendo as respectivas provas ser iniciadas no dia 5 de Agosto próximo futuro.

O «Diário do Governo», n.º 180, II série, de 4 do corrente mês, publica o seguinte:

Alberto Dias Póvoas e Luiz França de Sousa — nomeados escriturários de 2.ª classe desta Direcção Geral, por concurso de provas práticas, nos termos dos artigos 21.º, 25.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 12 do corrente mês, publica os seguintes despachos:

Luiz Xavier de Meireles e Vasconcelos, fiscal de exploração, via e obras desta Direcção Geral — concedidos 30 dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Salazar da Conceição Ferreira Palma, fiscal de exploração, via e obras desta Direcção Geral — idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 188, II série, de 13 do corrente publica os seguintes despachos:

António Gonçalves Areias, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

José Maria da Silva Pereira adjunto de inspecção de exploração — idem, idem, trinta dias, idem.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de Caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar com a firma José Maria dos Santos & Santos para execução da empreitada n.º 9 da linha de cintura do Porto, de montagem de instalação para iluminação eléctrica nas estações de Contumil, S. Gemil, S. Mamede e Leça do Balio.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!