

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Lisboa, Praça Afonso de Albuquerque. — Ecos
& Comentários, por SABEL. — Direcção Geral
de Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNAN-
DO DE SOUZA. — Viagens & Transportes. —
Porque não desenvolver os Caminhos de Ferro
em Portugal? — O Convénio entre a Administra-
ção dos Correios e a C. P. — Caminho de Ferro
de Luanda. — Há Quarenta Anos. — Caminhos
de Ferro Coloniais. — Efemérides. — Vida Fer-
roviária. — Ideias mal convertidas. — Imprensa.
— A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Parte
: : : Oficial. — Teatros e Cinemas. : : :

1 9 3 9

ANO 51.^o

1 DE NOVEMBRO

NÚMERO 1245

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

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

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

Ecos & Comentários

Por SABEL

O Fado

TINHAMOS prometido não voltar mais a falar do fado, porque cada um o interpreta a seu modo e a seu geito. Uns, irritados, escrevem sobre o fado e atacam-no por ser canção dolente — como se o fado fosse uma canção própria dos rufias, das «femmes de mauvaise vie», dos homens que não trabalham, emfim uma série infinita de disparates. Outros há que chamam ao fado nomes pomposos e delirantes de amor.

Aparece agora o sr. Mosquito Júnior, do jornal republicano regionalista de Moura, que diz:

«Não gosto do fado porque é o narcótico dos nossos entusiasmos, dos nossos anseios, das nossas esperanças. Ele, com a sua música mórbida, dolente; com as suas canções ridículas, mal inspiradas; com a sua versalhada réles, é o assassino da harmonia musical do nosso folklore.

Nele está impresso o derrotismo da nossa pátria. É um hino do basfonds, da gentalha pouco escrupulosa deste torrão luso.

Não gosto do fado, além de tudo, porque não é canção nacional.»

Chegámos a uma altura em que é «fino» atacar o fado, como se não houvesse no momento presente assuntos de maior interesse a tratar.

Só com flight...

Esquecimentos...

O «Diário do Alentejo», de 19 de Outubro, insere um artigo do nosso director, sr. Engenheiro Fernando de Souza, intitulado «Os nossos Caminhos de Ferro e a Guerra Europeia», esquecendo-se porém, de fazer referência a que o dito artigo saiu na *Gazeta*, no número 1243, de 1 de Outubro de 1939.

É só para lembrar!...

Para... meditar

SEGUNDO estatísticas, a França possui 42.000 quilómetros de vias férreas e 631.000 quilómetros de estradas, o que representa, por 1.000 quilómetros quadrados, isto: 78 quilómetros de vias férreas e 1.140 quilómetros de estradas. Por 1.000 habitantes dá: 1 quilómetro de vias férreas e 15 quilómetros de estradas.

Em tempo normal, os caminhos de ferro franceses transportavam 796 milhões de passageiros e 340 milhões de toneladas de mercadorias, por ano.

Deliberações paradisíacas

OS soldados e marinheiros da França podem, ao que parece, casar-se sem comparecer na repartição do registo civil, desde que estejam nas fileiras do Exército ou da Marinha. Basta comparecer a noiva. Para o noivo, basta ler-se uma declaração autenticada pela autoridade militar, em que ele declara desejar esse casamento.

Processo transcendente. Sogra, convidados, copos de água, tudo desaparece. Que alívio! Viva a França!

Consciência

UM significativo telegrama: ESTOCOLMO, 23 — Um jornal sueco diz que provavelmente não se efectuará este ano a sessão solene da distribuição dos prémios Nobel. Acrescenta que não se sabe absolutamente nada sobre se será distribuído o prémio Nobel da paz. — (E. T.).

Pois se ninguém o merece, como o querem distribuir?

Direcção Geral

de Caminhos de Ferro

Relatório de 1938

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

TEMOS presente o relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em que se encontra a resenha metódica dos serviços de aquela estação oficial no ano de 1938. Em capítulos sucessivos dá conta da sua acção cada uma das quatro Repartições em que se acha dividida: Serviços gerais; Exploração e Estatística; Material circulante; Estudos, Via e Obras.

Precede-os um breve relato genérico do Director Geral, em que seriam para desejar algumas reflexões sobre o magno problema dos caminhos de ferro e da sua situação, das providências para a melhorar. Apenas se observa que «*tão pouco a situação das Empresas se alterou, pelos motivos expostos em relatórios anteriores, agravados com a delicada situação internacional*».

É tudo e é pouco.

Vem, a seguir, a lista das linhas exploradas por cada empresa, com indicação da sua extensão e agrupadas conforme a largura de via.

As de via larga somam 2820, km. 650 e as de via estreita 760, km. 513.

Total 3. 581 km.

Seria cômodo encontrar nesse quadro os totais de linhas de cada empresa.

* * *

O capítulo dos Serviços Gerais pouco interessa o público, pois apenas regista o movimento interno do pessoal.

Dá-se conta de viajens de estudo, uma à Itália para apreciação das modificações e aperfeiçoamentos introduzidos nos últimos tempos na exploração ferroviária italiana, outra aos Estados Unidos da América em missão oficial aos caminhos de ferro e fabricantes de material dos Estados Unidos e apreciação dos processos usados naquele país para a construção de material de Caminhos de Ferro.

Refere-se que de ambas essas missões foram elaborados relatórios, presentes e S. Ex.º o Ministro.

Seria para desejar que se publicassem êsses trabalhos para elucidação dos que trabalham na especialidade, em vez de ficarem sepultados no limbo burocrático.

Encontram-se apenas a esta parte do relatório mapas, por companhias, dos acidentes e transgressões nas linhas férreas e dos acidentes de trabalho por profissões.

Vê-se por êles que houve, em 1938, 8 feridos e 5

mortos em passagens de nível, o que não justifica a exigência da dispendiosa supressão das mesmas. Deve-se notar que parte dos acidentes são devidos aos motoristas, que atravessam inconsideradamente as linhas.

Dos passageiros caídos à linha ficaram feridos 36 e mortos 18.

Compare-se este número exíguo de acidentes com os que ocorrem nas estradas e ver-se-á como é máxima a segurança nos caminhos de ferro.

Há que mencionar, fóra dos combóios, os acidentes dos que se designam pela denominação de *estranhos* e que somam 43 feridos, 51 mortos, 18 suicídios. Nos empregados houve 20 feridos, 8 mortos, 6 suicídios.

Os sinistros do pessoal em serviço somaram 1.918 nas oficinas e 1.487 outros serviços com incapacidade temporária e 5 nas oficinas e 16 outros serviços com incapacidade permanente, 5 mortos nas oficinas e 9 nos outros serviços.

Os acidentes de trabalho, por categorias e grupos de linhas, somaram 3.438.

* * *

O capítulo de Exploração dá conta do número de horários e tarifas, aditamentos, avisos, serviços especiais, garantias de juro, isenções de imposto ferroviário e carregamentos em plena via.

Dá-se conta sumária das novas tarifas geral e especiais de passageiros da C. P., tendo sido aprovadas as tarifas especiais.

Faz-se a resenha dos serviços de camionagem e dos outros existentes; dos reembolsos concedidos a reservas de carvões minerais nacionais.

Vêm depois mapas estatísticos, por grupos de linhas e companhias, de tráfego de 1938 por meses, tanto de passageiros como de mercadorias de grande e pequena velocidade, quantidades e receitas, relativos aos anos de 1937 e 1938.

Esses números foram já analisados quando apreciamos os relatórios de diversas companhias (C. P., B. A.) Falta-nos ainda analisar os da Sociedade Estoril e da Companhia Nacional e Vale de Vouga, de que daremos conta sucessivamente.

A Sociedade Estoril transportou em 1938 o seguinte número de passageiros, obtendo as receitas que indicamos (passageiros: mil; receitas: contos).

	1938	1937	
		Quantidade	Receita
1.ª classe . .	252	588	—
2.ª » . .	1.519	3.701	—
3.ª » . .	3.513	4.604	—
Total . .	5.286	8.893	5.092 8.723

Em 1938 houve mais 194 mil passageiros e 170 contos de receitas que em 1937.

Quanto a mercadorias houve (toneladas e contos)

	1937	1938	
Tonelagem — G. V.	5.797	290	—
» — P. V.	25.947	299	—
	31.744	598	38.272 654

Em 1938 houve a diminuição de 6.528 toneladas e 66 contos, ou respectivamente 17% na quantidade e 10% na receita. Essa considerável diminuição deve ser atribuída à concorrência do automóvel.

As receitas totais foram:

	1938	1937
Passageiros . . .	8.893	8.723
Mercadorias . . .	588	654
Total . . .	9.481	9.377

O aumento em 1938 ficou pois reduzido a 104 contos.

A receita líquida em contos foi:

	Contos
Receitas	9.481
Despesas	6.666
Receita líquida	2.815
Coeficiente de exploração	0,703

Não vêm indicadas as despesas de 1937.

Este resultado contrasta com o das outras linhas, em que a rede antiga da C. P. teve o coeficiente de 0,869, e B. A. 0,924 o Vale do Vouga 0,914. Todas as outras tiveram coeficientes superiores a 1, o que representa déficits de exploração que nos antigos C. F. E. somam 4.750 contos, na C. N. 2.398 contos, na Norte de Portugal 633 contos.

O preço da energia hidro-eléctrica, quando venga a ser aplicada à linha de Cascais, será inferior ao da energia de origem térmica, hoje usada, e por isso a receita líquida subirá.

A construção de duas auto-estradas entre Lisboa e Cascais — pois assim deve ser classificada a nova estrada marginal em 16 metros de largura — suscitará considerável concorrência automóvel.

A Estatística da Direcção Geral acusa 26.308 contos de receita do imposto ferroviário para o fundo especial e 6.627 para o Tesouro.

Numerosos gráficos traduzem os dados numéricos do tráfego que abrangem as receitas por quilómetro de via e por trem quilómetro.

Vem também a estatística dos percursos e da tonelagem rebocada; a segunda refere-se apenas a 1938 sem dar os números relativos a 1937. Mencionam-se também as rendas pagas relativas aos C. F. E. e à Sociedade Estoril.

Nenhuma consideração vêm elucidar os dados estatísticos reunidos.

O capítulo relativo ao Material Circulante dá conta do número de experiências de locomotivas e de reparações efectuadas.

Declara-se deficiente a limpeza das carruagens.

Numerosos mapas-gráficos registam os diversos dados estatísticos, incluindo os do carvão consumido, que somou 274.620 toneladas e que tinha sido de 322.446 em 1936 e 293.101 em 1937.

Vem indicado o número de pontes de inversão de locomotivas em cada empresa, bem como o das tomas de água e faz-se uma resenha dos melhoramentos no material e oficinas.

Encontram-se também vários dados sobre a fiscalização dos serviços eléctricos, e enumeram-se as estações com iluminação eléctrica, que são 227, e as que têm para consumo a produção de energia como força motriz.

Os dados de consumo de energia, percursos e tonelagem da Sociedade Estoril vêm mencionados à parte.

Fecha o capítulo com a estatística de materiais

dos C. F. E. vendidos em 1938 na importância de 525 contos.

Debalde procurámos nesse capítulo considerações acerca das modificações que deve sofrer a tracção nas diversas linhas, especialmente nas de via estreita dos C. F. E.

Também não há esclarecimentos alguns sobre o problema das automotoras, como seria para desejar.

O capítulo de Estudos, Via e Obras é mais ilustrativo que os anteriores.

Começa por ponderar que apenas se despendem cerca de 7.500 contos em estudos e construções. Não sucederia assim se se contraísse novo empréstimo, conforme prevê a lei orgânica do fundo especial e cabe nas suas disponibilidades.

Abriram-se à exploração 32 quilómetros de Mogadouro a Duas Igrejas e 19,800 da linha de Circunvalação do Pôrto e o curto troço da Boa Vista à Trindade.

Prosseguiu a construção de Celorico de Basto ao Arco de Baulhe e do lanço de Cabêço de Vide a Portalegre.

Fizeram-se alguns melhoramentos nas linhas do Estado.

Frisa-se a diminuição de melhoramentos nas linhas em exploração por efeito da crise agravada pelos caminhos de ferro.

Mencionam-se vários estudos feitos, incluindo o das condições de visibilidade de 36 passagens de nível dos C. F. E. e 14 noutras linhas.

A falta de pessoal tem feito protelar vários estudos de linhas. Dá-se conta das obras executadas nos troços em construção. Primorosas gravuras ilustram a exposição, relativas pela maior parte à estação de Leixões. Referem-se outras à transformação da estação do Pinhal Novo e à substituição de um taboleiro de ponte na linha do Sul.

Contem o Capítulo a relação de melhoramentos fiscalizados nas diversas linhas e dos pareceres elaborados pela Comissão Técnica.

Foram quase nulos os trabalhos do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, reduzido a Conselho de Tarifas, raras vezes ouvido, a julgar pelo relatório, que apenas menciona a apreciação do adicional de 10%.

Mais valera suprimi-lo em vez de o reduzir a esta deprimente situação de silêncio acerca dos variadíssimos e complicados aspectos do problema dos caminhos de ferro.

Viagens e Transportes

AO «SUD-EXPRESS» FOI ATRELADA UMA CARRUAGEM MISTA DE 1.ª E 2.ª CLASSE

Desde o dia 25 de Outubro findo, segue atrelada nos combóios «Sud-Express» uma carruagem de 1.ª e 2.ª classe, que circula entre Lisboa-R e Pampilhosa.

Este melhoramento permite a ligação dos passageiros que se destinam ou procedam da linha do Norte. O serviço é regulado pela Agência da Companhia de Wagons-Lits em Lisboa e Pôrto.

Porque não desenvolver as Caminhos de Ferro em Portugal?

ESTAMOS na presença de um desprezo grande pelos caminhos de ferro no nosso país. Não se pensa em fazer ligações ferroviárias de interesse e vantagens, não só para as cidades e vilas principais como para as próprias empresas e Estado, mas parece haver quem tenha vontade de principiar a levantar alguns metros de carril e, a pouco e pouco, ir acabando com os caminhos de ferro do país.

* * *

Do jornal o «Louletano» transcrevemos um pequeno mas oportuno artigo de autoria do sr. Pedro de Freitas.

«Nem tudo é ainda pelo desaparecimento da mais antiga viação acelerada — o caminho de ferro.

O progresso dá-nos hoje bons meios de transporte modernos: o luxuoso automóvel, a soberba camioneta, a engenhosa aeronave cómoda e veloz, e tudo isto depois do velho caminho de ferro atingir a sua edade secular. Mas a economia e segurança são records que pertencem ainda ao «velho» combóio; e por assim ser, ele é disputado e desejado por muita gente.

O que é velho também tem valor. Ora vejamos:

Velhos foram Joffre, Foch, Hindenburgo, e comandaram milhões de novos; velho é Gamelin, actualmente comandando a mocidade; velhos são os homens que regulam a ciência de governar, e nunca até hoje a velharia deixou de merecer à mocidade os respeitos de estima e consideração. A todos os títulos, e comparadamente, o «velho» caminho de ferro continua a impôr os seus altos benefícios.

Foi com imensa satisfação que li em o «Diário de Notícias» de 16 do corrente, as insistentes reclamações da cidade de Portalegre. São de natureza diversa, justas, palpitantes de actualidade, patrocinadas pelo povo, autoridades de destaque enfim: sentidas e desejadas por todos os portalegrenses sem distinção.

As suas reclamações já aceites e estudadas pelo Governo, «nem todas são convenientes e algumas só em parte serão viáveis». Mas os portalegrenses baseados na justiça dos seus pedidos que traduzem «moder-

tas pretensões estudadas em conjunto, com a concordância e apoio do sr. governador civil», não desmerecem dos seus intentos, e prosseguindo, lá aparece à cabeça de todas as suas petições a «Construção do caminho de ferro da estação de Portalegre à cidade».

Honra aos portalegrenses que vivendo no labirinto do modernismo, não esquecem, porque continuam precisando daquela «velharia» que tem por nome — *O Caminho de Ferro*.

Belo exemplo. Bôa lição. Oxalá consigam o desejado.

* * *

Loulé tem necessidades, e à frente delas — todos o sabem — figura a do Caminho de Ferro em paralelo à posição de Portalegre — servir a localidade. Mas Loulé está adormecido, calado, enquanto Portalegre não se dá por satisfeita e agita a questão oficialmente. Pois posição idêntica desejaria eu ver, como louletano, a minha terra seguir.

Agitou se de há meses a esta parte a questão do Caminho de ferro; mas nessa agitação nota-se qualquer coisa de vago, de indiferentismo, daquilo mesmo que bem se pode chamar — estar calado.

Colidem os interesses ou está em causa outros meios modernos que melhor servem? Ponham-se os olhos em Portalegre e veja-se que à frente das suas reclamações é o caminho de ferro que figura em primeiro lugar como meio de transporte rápido, cómodo, e de segurança, ainda hoje imprescindível.

Não terá aquela cidade interesses a servir e razões particulares a atender? Certamente terá. Mas como acima de tudo que seja servir a causa dêste ou daquele está a causa sagrada do grande público que tudo paga — sirva-se primeiro a soberania do Povo. E é o que Portalegre está fazendo em alta representação oficial.

E Loulé? Estaciona, cala-se...»

O Convénio entre a Administração dos Correios e a C. P.

Pela pasta das Obras Públicas e Comunicações, foi determinado que a comissão encarregada da missão, prevista no § 1.º do art. 7.º do Convénio celebrado entre a C. P. e a Administração dos Correios, Telégrafos e Telefones, seja da seguinte constituição: por parte da primeira, engenheiro sr. José Marques Pereira Barata, engenheiro em chefe da exploração, e, por parte da segunda, pelos seguintes funcionários, srs. Jorge Braga, director dos serviços de finanças; Oscar Saturnino da Cruz Monteiro, engenheiro director dos serviços de exploração; José da Cruz Ferreira, chefe da 3.ª Repartição da Direcção dos Serviços de Exploração, e José Mendes Freire Júnior, chefe da 2.ª Repartição da Direcção dos Serviços Industriais.

CAMINHO DE FERRO

DE LUANDA

A sua excelente administração

No suplemento de «O Século», de 14 de Outubro, dedicado à Província de Angola, encontramos uma entrevista de alto interesse realizada com o ilustre director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, engenheiro Francisco Sande Lemos, cujas afirmações vamos registar com prazer nas colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Graças à inteligente e modelar administração, o Caminho de Ferro de Angola dá pela segunda vez «superavit». Mas é preciso primeiro que saibamos o que era a antiga administração, para a compararmos com a gerência dos últimos anos.

Disse o sr. Eng.º Francisco Sande Lemos:

— Quando, em 1918, o Estado se viu forçado a tomar conta do antigo Caminho de Ferro de Ambaca, os serviços estavam num caos e os generais apodreciam ao longo da linha por falta de transportes. Houve que substituir todo o material, que reformar todos os serviços, no que se gastou muito tempo e avultadas somas. Imagine que, quando ocupei o lugar de chefe da Exploração, entregaram-me mil cento e tal notas de expedição respeitantes a mercadorias que aguardavam transporte para o interior. Por lá ainda as coisas se passavam pior, porque haviam mercadorias há quatro anos esperando possibilidade de condução para o litoral. As travessas de madeira estavam completamente pôdras; os vagões eram pequenos, as locomotivas pouco poderosas e, em cada viagem, de Luanda ao Lucala, raro se não registavam quatro ou cinco descarrilamentos, de modo que os transportes eram feitos com enorme lentidão.

Falando da reviravolta, isto é, da revolução que foi preciso impôr aos serviços do caminho de ferro, o ilustre deponente afirma:

— Consumia-se muita energia para pôr estes Caminhos de Ferro no estado em que se encontram, trabalhando com a maior eficiência, mas temos hoje o prazer de afirmar que rivalizam com os melhores de toda a África.

E assim deve ser, pois a sua situação financeira melhorou consideravelmente, como vamos vêr pela seguinte afirmação do entrevistado:

— Este Caminho de Ferro, no ano que findou,

apresentou um lucro de exploração no montante de 753.930\$17, facto que se regista pela segunda vez. Em 1937, o lucro foi de 412.975\$07. Nos anos anteriores verificou-se quase sempre «deficit» superior a dois mil contos.

A rapidez das comunicações aumentou de maneira notável. De Luanda a Malange, no tempo da Companhia de Ambaca, chegavam a gastar-se cinco dias. Numa viagem normal, que hoje se faz com toda a regularidade em 14 horas, gastavam-se dois dias.

Sobre as obras realizadas e a construir, o sr. Eng.º Sande Lemos esclarece também que está decidida a construção do Ramal de Cassoolala ao Dondo, primeiro trôço do Caminho de Ferro do Libôlo, que irá ligar com o Caminho de Ferro do Amboim.

Sobre a construção das variantes é de grande interesse conhecer as suas informações:

«Quando se traçou o Caminho de Ferro de Ambaca houve a intenção de o fazer seguir ao longo dos rios, porque só onde há água em abundância é possível o desenvolvimento da riqueza agrícola e a fixação de populações. A linha seguiu, por isso, ao longo dos vales do Bengo e do Luinha, mas, na época das chuvas, estes rios transbordando, forçavam a interromper o tráfego durante duas semanas e mais. Sem abandonar aquelas linhas, ao longo das quais se ergueram povoações — com excepção da «bôlsa» do Cunga — construiram-se, em terrenos não sujeitos a inundações, três variantes, que encurtaram o percurso de Luanda a Malange em 78 quilómetros. A primeira variante tem uma recta de 45 quilómetros.

Ao finalizar a entrevista o jornalista perguntou:

— No caso de serem animadores os estudos que estão sendo feitos para a exploração das minas de cobre do Bembe, por onde será exportado este minério?

— Pelo porto de Luanda, para o que se construirá um ramal que, partindo, possivelmente, de Zenza do Itombe, atravessará uma região rica em café e oleaginosas, que, faltando o cobre, darão tráfego e vida aos Caminhos de Ferro.

— Pontos de passagem, ainda não é possível fixá-los?

— Não, porque falta fazer os indispensáveis estudos, mas talvez por Quibaxe e Quiteixe, com a estação «terminus» no Bembe.

— Quanto ao prolongamento para Leste?

— Apenas está feito o estudo de cento e tal quilómetros. Temos de procurar os centros de produção e estes, como é sabido, deslocam-se por vezes. Porém, tudo se fará pelo melhor.

Gostosamente arquivamos aqui as declarações do sr. Eng.º Sande Lemos, felicitando-o pelos excelentes resultados da sua admirável administração do Caminho de Ferro de Angola.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Novembro de 1899

Progressos de Cintra

Estão em projecto alguns melhoramentos com que muito luceria esta formosa estancia de verão. Pensa-se em installar a illuminação electrica, não só em Cintra mas nalguns dos seus arrabaldes como Collares e Praia das Maçãs.

N'esta praia, que vae ser ligada por via ferrea a Cintra, installar-se-hiam hoteis e um casino sumptuoso.

A linha ferrea começa a assentar-se muito brevemente.

As attenções andam voltadas para os melhoramentos e empresas que se refiram ao concelho de Cintra.

Assim, o sr. Martins Ribeiro representando um grupo de capitalistas requereu á camara municipal a concessão de varias cousas, qual d'ellas a mais extraordinaria.

É quasi uma concessão magestática.

Pediua as prais das Maçãs, Grande, Adraga e Magote — o enclave de Cintra.

Pediua a auctorisação para explorar o que quizer dentro de uma *superficie circular de 3 kilometros de raio a partir das mesmas praias*. Isto não se entende bem mas pouco importa. Pediua o direito exclusivo de montar n'essa area (mesmo sem expropriação?) estabelecimentos balneares, casinos, casas, fontes, etc, etc, etc.

Não pede o exclusivo do ar das praias, desde Maçãs, a Magote, naturalmente porque lhe esqueceu!

Carris de ferro de Lisboa

Está aprovado pelo governo o contracto feito entre a camara municipal e a companhia Carris, para o estabelecimento da tracção electrica, e o arrendamento que esta companhia fez das suas linhas a uma companhia ingleza que vae proceder á transformação das linhas para aquelle sistema de viação.

Os pequenos attrictos que se figurava havia para a approvacão d'este negocio fundavam-se em se exigir que a companhia declarasse qual era a tal companhia ingleza á qual quer fazer o arrendamento.

Mas depois de profundas lucubrações e repetidas conferencias encontrou-se o euphemismo necessário para se dizer ao publico que se mantivera a recusa, mas que tudo estava bem desde que a tal companhia ingleza ficasse solidaria com a portugueza no cumprimento dos encargos que a esta impõe o contracto com a camara.

Ora como a companhia Carris levou assim ávante o seu proposito de não desvendar o nome da sua cessionaria, e como esta não interveiu na resolução do sr. ministro do Reino, hade obrigal-a muito essa resolução. Quando a occasião chegar, a companhia estrangeira procurará e encontra-se sempre meio de se esquivar, ao cumprimento do que não queira cumprir, e como é estrangeira, difícil será encontrar meio de a compellir a isso.

Temos, pois, a viação lisbonense nas mãos de uma companhia estrangeira que nem sequer se sabe qual é, e por um prazo tão largo que vae a perto de um século. Isto não sucede, nem sucederá jamais em cidade alguma do mundo. São coisas que só em Portugal se fazem, e só em Lisboa e

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

A Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes foi autorizada a fazer a exploração ferroviária no trôço ao ramal de Manjacaze, entre esta estação e o quilómetro 19 do Caminho de Ferro de Inhambane a Gaza.

— Segundo consta, iniciaram-se os trabalhos de construção da grande estação de caminho de ferro da Beira.

— Em conformidade com os já aprovados projectos, deve começar no próximo ano a construção do pôrto de Nacala e do trôço de ligação com o caminho de ferro.

ANGOLA

Conforme determinadas condições vão fazer-se novos contratos, pelo espaço mínimo de 15 anos, com o Caminho de Ferro de Benguela, afim de fornecer água e luz eléctrica à cidade de Nova Lisboa.

— Encontram-se em estudo as propostas recebidas, destinadas à construção de empreitadas gerais de trabalhos de terraplaneagem, assentamento de carris, construção de edifícios e mais serviços complementares, do ramal do Caminho de Ferro de Luanda, de Cassoalala ao Dondo.

só desde que a pobre capital tem a camara municipal que por desgraça hoje temos!

O problema da tracção urbana está actualmente sendo objecto de estudo tão aturado em todos os paizes, que em cada dia se apresentam novas descobertas da sciencia que prometem radicaes transformações.

Na capital portugueza já se sabe que *ad vitam aeternam* nos conservaremos com o sistema já abandonado nos paizes mais adeantados.

Novos processos, melhoramentos, transformações de sistemas, tudo quanto a sciencia descubrir durante quasi todo o seculo XIX, não entrarão cá, na capital.

Até em volta d'ella poderá chegar o progresso, Almada, Sacavem, Oeiras, Loures poderão ter no futuro systemas novos de tracção urbana.

Em Lisboa é que elles não entraram; e se alguém preguntar, no futuro, porque é este atrazo, a bella rainha do Tejo responder-lhe-ha — porque esse fim do seculo XIX houve uma camara que alienou por completo, no presente e no futuro, toda a liberdade da tracção; que, por assim dizer, cedeu todas as ruas a uma companhia estrangeira!

Profundamente triste!

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

EFEMERIDES

1888

1938

(Conclusão)

1938

- 1 de Janeiro. Referência à inauguração da rádio, como agente de ordens e contra-ordens, nas locomotivas francesas.
- 16 de Janeiro. Veste-se de crepes a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pelo falecimento da Sr.^a D. Juilleta de Mendonça e Costa, filha única do fundador desta casa, sr. Leonildo de Mendonça e Costa, já falecido.
- Morre, em Lisboa, o sr. Raul Emílio Moreau, secretário geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em Santa Apolónia.
- Plano e referências à construção da ponte sobre o Tejo.
- 1 de Fevereiro. Publicam-se as condições a que estão sujeitos os passageiros e bagagens que viajam nos caminhos de ferro entre Portugal, França e outros países.
- 16 de Fevereiro. Em magistral artigo, o sr. Eng.^o Fernando de Souza aponta a crise que atravessam os caminhos de ferro, em virtude da concorrência da camionagem.
- 1 de Março. Publica-se uma proposta de lei sobre tarifas ferroviárias.
- Vem a Lisboa avistar-se com as entidades oficiais uma comissão enviada pelo pessoal ferroviário do Vale do Vouga, afim de tratar de vários assuntos de interesse para aqueles ferroviários.
- 16 de Março. Publica-se o novo horário dos comboios da linha do Vale de Corgo.
- 1 de Abril. Conclue-se a publicação da proposta de lei sobre tarifas ferroviárias.
- 16 de Abril. Inicia-se a publicação de uma série de conferências sobre o problema dos Caminhos de Ferro.
- 1 de Maio. São eleitos os novos corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.
- Faz-se referência aos melhoramentos feitos na Estação de Vilar Formoso.
- Entre o Brasil e a Bolívia finaliza-se o tra-
- 16 de Maio. tado que permite a construção da linha férrea entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra.
- 1 de Junho. Um interessante artigo do sr. Alexandre Settas sobre circulação de comboios descreve admiravelmente as diversas modalidades daquele serviço.
- 16 de Junho. Dá-se notícia circunstanciada da inauguração, na linha do Sabôr, do trôco de Mogadouro a Duas Igrejas, iniciativa que estava em plano de realização há mais de 30 anos.
- 1 de Julho. A *Gazeta* refere-se à inauguração, no Pôrto, do Bairro da Previdência do Ferroviário Reformado.
- Fala-se na construção de um monumento, na Vila de Monforte, ao poeta António Sardinha.
- 16 de Julho. O sr. Capitão-aviador Humberto Cruz aponta, em magistral artigo, os perigos da aviação numa guerra aérea, contra a população civil e indefesa de Lisboa.
- 1 de Agosto. Transcreve-se o importante convénio estabelecido entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre urbanização de Lisboa.
- 16 de Agosto. Algumas considerações sobre o novo decreto de expropriações, feitas pelo sr. Eng.^o Fernando de Souza, esclarecem aquele diploma.
- Esclarece-se que podem considerar-se portugueses legítimos D. Duarte Nuno e seus irmãos.
- 1 de Setembro. Analiza-se a questão ferroviária colonial.
- 16 de Setembro. Exalta-se a valentia dos «Viriatos» que ao lado de Franco lutam pela libertação da Espanha cristã.
- 16 de Outubro. É inaugurada a linha de cintura do Pôrto, com a assistência do sr. engenheiro Duarte Pacheco, ilustre Ministro das Obras Públicas e Comunicações.
- 16 de Outubro. O Secretariado da Propaganda Nacional vai criar ao longo da raia, nas principais localidades por onde se faz o trânsito internacional, pequenos postos de informação e propaganda.

Vida Ferroviária

Os reformados da C. P. resolveram levar a Tribunal as suas reclamações

Continuando na discussão dos seus interesses, reúniram-se no dia 24 de Outubro findo, na séde do S. N. dos Motoristas, os reformados da C. P. sob a presidência do sr. Julian Teles Carrasco, chefe dos maquinistas, igualmente reformado, e secretariado pelos srs. Eduardo Santos Gaspar e António José Marques.

Perante a numerosa assistência, debateu-se a questão dos «passes», ficando resolvido levar o caso para os Tribunais, tendo-se nesta ocasião lido várias cartas de aplauso ao empreendimento.

Orfanato dos Ferroviários da C. P.

A assembleia geral do Orfanato dos Ferroviários da C. P., na sua reunião de 23 de Outubro passado, procedeu a eleições, as quais deram o seguinte resultado:

Assembleia geral — Alfredo Júlio dos Santos, Leopoldo Torres, Aduindo Carlos Quintas, José Maria Pereira Gomes, Diamantino Dias e António Nunes de Almeida.

1 de Outubro. Apontam-se as dificuldades em que, na hora presente, vivem os caminhos de ferro portugueses.

1 de Novembro. Referência a dois grandes melhoramentos: a aquisição de material circulante e electrificação do tunel do Rossio.

16 de Novembro. O Conselho Nacional de Turismo, em sessão, a que presidiu o sr. brigadeiro Silveira e Castro, aprovou, depois de feitas ligeiras alterações, o ante-projecto relativo à construção duma pousada na Encumiada de S. Vicente; examinou o projecto de construção do hotel «Nova Avenida», no Funchal, e tratou também da execução de obras

Conselho fiscal — Mário Deniz, Vitor Afonso e António da Conceição Coimbra.

Antes da eleição falou o sr. Felipe de Mendonça que traçou uma rápida análise aos trabalhos efectuados por este importante Orfanato e quais os seus projectos e necessidades.

Visitas de estudo pelas sócios :-: do Ateneu Ferroviário :-:

Continuando nas suas visitas de estudo à estabelecimentos industriais, os quais fazem parte dum plano cultural, um grupo de cerca de 100 associados do Ateneu Ferroviário, acompanhados dos directores desta Instituição e do sr. Vasco de Moura, secretário da Direcção Geral da C. P., estiveram no passado dia 25, aproveitando dêste modo o feriado, na Fábrica de Sabonetes e Perfumarias «Santa Clara», onde foram recebidos por um dos gerentes daquela fábrica.

Despertou enorme interesse esta visita.

— **ESTE NÚMERO FOI VISADO**
— **PELA COMISSÃO DE CENSURA** —

nas quintas que o Estado possui naquela cidade.

1 de Dezembro. Aponta-se a questão de aquisição de material circulante, como uma das grandes dificuldades a resolver pelas companhias portuguesas.
— A crise ferroviária da América do Norte merece a atenção do Presidente Roosevelt, que nomeia uma comissão de técnicos para estudar a sua solução.

16 de Dezembro. O pessoal ferroviário das linhas do Sabor, Corgo, Viseu, e Bragança presta, em Mirandela, uma muito justa homenagem ao sr. Veríssimo de Sá Correia, director da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, que atingiu o limite de idade.

Ideias mal convertidas

UMA EXPOSIÇÃO DE FOTOGRAFIAS NA «CASA DO ALENTEJO»

Na tarde de 25 de Outubro, realizou-se, no átrio da «Casa do Alentejo» a inauguração duma *exposição de fotografias* dos Arquipélagos da Madeira e Açores, assim como da província do Alentejo.

Já o cartão de convite nos deixara um pouco mal impressionados, quanto mais depois de ver as fotografias.

Não está certo que se abuse da extrema amabilidade do Chefe do Estado, convidando-o a inaugurar aquele montão de fotografias, postais, fotogravuras, etc..

A ideia do sr. Pedro Muralha deve ter sido muito interessante, porém a sua conversão em realidade é do pior possível. Desde a escolha das fotografias até à sua arrumação, nada se desconta de artístico. Pena é, pois existem naquela Babilónia interessantes documentos gráficos, principalmente, S. Miguel e Madeira.

Não podemos compreender essa exposição de fotografias, assim chamada pelo expositor, e não por nós, pois a escolha rigorosa e artística das mesmas não existe. Faz-nos lembrar um «feirante» da Feira da Ladra, a expôr os seus produtos de ferro-velho... Há de tudo, postais, desenhos, oleografias, zincos, fotogravuras, plantas, etc., etc..

Ora, um conselho para o expositor: Deite aquilo tudo abaixo da «sarapilheira» onde estão pregadas as fotografias e faça uma autêntica exposição com sentido artístico.

Imprensa

«O JORNAL DO COMÉRCIO E DAS COLÔNIAS»

Entrou no 87.º ano da sua publicação «O Jornal do Comércio e das Colónias», o mais antigo diário de Portugal. Fundado pelo ilustre economista Dr. Luiz de Almeida e Albuquerque, outros nomes respeitáveis passaram pela sua direcção.

Dirigido actualmente pelo sr. Diniz Bordallo Pinheiro — «O Jornal do Comércio e das Colónias» modernizou-se e desempenha na política económica do país um papel de relêvo, dedicando aos problemas coloniais o melhor da sua atenção.

As nossas mais vivas felicitações.

A Guerra e os Caminhos de Ferro

V

DA IMPRENSA:

Do comunicado oficial francês de 18 de Outubro — Intensa circulação por via férrea, na retaguarda inimiga.

— Na presença de vários ministros turcos, inaugurou-se a linha de caminho de ferro Siwas-Erzerum. A linha, dirigida até à fronteira russoturca, — o Caucaso — é de importância económica, e especialmente estratégica, visto que une a rede ferroviária turca à linha de via reduzida que conduz à fortaleza fronteiriça turca de Karcs.

— Por causa da guerra assegura-se que as encomendas de material ferroviário colocadas pelo Brasil nos Estados Unidos seriam pagas com importâncias recebidas da Inglaterra.

— Chegaram a Londres, por combóio especial, 300 sobreviventes do couraçado «Royal Oak».

— A delegação da Finlândia, partiu em combóio, e antes de o fazer avistou-se com o embaixador dos Estados Unidos.

— O coronel Zaitchev acentua que os transportes ferroviários na U. R. S. S. se encontram em péssimo estado, mesmo em tempo de Paz.

— O ouro do Banco Nacional da Polónia, uma vez na Roménia, foi conduzido em combóio especial para Constança, onde passou para um barco turco.

— A «340» peça de grosso calibre francesa, é montada sob via férrea.

— Os aviadores franceses que efectuaram «raids» de reconhecimento sobre território alemão, declaram que os caminhos de ferro e as estradas, a uma distância aproximada de cinquenta quilómetros atrás da linha Siegfried, estão repletos de combóios e veículos de toda a espécie, que transportam soldados, canhões e munições.

— Por outro lado, informações chegadas do Estado Maior francês dizem que vários combóios transportando feridos atravessaram a grande cidade alemã de Treves (Trier).

— A missão finlandesa era aguardada pelo Presidente do Conselho de Ministros, por outros membros do Governo, pelos plenipotenciários da Noruega, Suécia e Dinamarca, acreditados em Helsingfors, e por grande multidão de pessoas que os aclamou à descida do combóio.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 22 de Agosto, publica o seguinte :

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de Novembro de 1936, determino que o júri do concurso para engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma :

Presidente — director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais :

Chefe da 4.ª Repartição, engenheiro Rodrigo Severiano do Vale Monteiro.

Engenheiro civil de 2.ª classe Mário Dias Trigo.

O «Diário do Governo», n.º 199, II série de 26 de Agosto, publica seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 23 do corrente, o projecto de aviso ao público estabelecendo bilhetes especiais de simples ida, em 1.ª classe, a preços reduzidos, das estações das linhas do litoral do Minho, Famalicão, Senhora da Hora e Guimarães, para Pôrto-Trindade e vice versa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Por despacho de hoje :

Júlio Emílio Moreira Marques, primeiro oficial do quadro permanente — concedidos vinte dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

João Veríssimo de Sousa Neves, primeiro oficial do quadro permanente — idem, idem, trinta dias.

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 5 de Setembro, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 31 do mês próximo passado, o projecto de aviso ao público anunciando a reabertura à exploração, para serviço de passageiros sem bagagem, do apeadeiro de Esqueiro, situado ao quilómetro 110,541 da linha do Minho, entre a estação de Lanhelas e o apeadeiro de Gondarém, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 31 do mês próximo passado, o projecto de aviso ao público no qual se dá tratamento igual ao transporte de cerveja e de refrigerantes de Lisboa para o Algarve, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 225, II série, de 26 de Setembro, publica o seguinte :

Despacho de 23 do corrente :

Aprovando o auto de recepção definitiva da empreitada

de fornecimento e montagem de pórtico para a transmissão de movimento intermédia da plaina mecânica n.º 61 das Novas Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada, por despacho de 1 de Maio de 1936, à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, pela importância de 11.500\$00.

O «Diário do Governo», n.º 232, II série, de 4 de Outubro, publica o seguinte :

Nos termos do disposto na alínea c) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri do concurso para escriturários de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma :

Presidente — Chefe da 3.ª Repartição, engenheiro Ernesto de Oliveira Rocha.

Vogais :

Arquitecto de 3.ª classe António Pereira Pinto Bravo.

Chefe de secção Raúl Machado Lopes de Barros.

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 22 de Agosto, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 12 do corrente mês :

Luiz Gonzaga Van Zeller Pereira Cabral, engenheiro civil de 1.ª classe do quadro permanente — autorizado a ausentar-se da metrópole durante três meses, em comissão gratuita de serviço público a Angola e Moçambique, em viagem de estudo aos Caminhos de Ferro de Benguela e Lourenço Marques. (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

AVISO

Nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, e decreto n.º 27:695, de 13 de Maio de 1937, se faz público que está aberto concurso documental, durante o prazo de trinta dias, contados da data da publicação deste aviso no «Diário do Governo», para o preenchimento das vagas de engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral que ocorrerem durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do citado decreto n.º 27:236.

Os requerimentos dos candidatos, dirigidos ao engenheiro director geral de caminhos de ferro, serão entregues na Repartição dos Serviços Gerais desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência, número e data do respectivo bilhete de identidade e serão instruídos com os seguintes documentos :

a) Bilhete de identidade ou certidão narrativa do mesmo bilhete;

b) Certidão de idade pela qual prove ser cidadão português, com mais de dezóito anos de idade e menos de trinta e cinco, excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é de quarenta anos, ou de ser já funcionário público, pois que neste caso não está sujeito a tal limite;

c) Documento comprovativo de ter sido feito os preceitos do recrutamento da legislação militar em vigor;

d) Pública-forma da carta de curso passada por uma escola nacional ou estrangeira oficialmente conhecida;

e) Declaração de honra a que se refere a lei n.º 1:901, de 21 de Maio de 1935, nos termos da portaria n.º 8:127, de 5 de Junho do mesmo ano (modelo n.º 5), devendo a assinatura do candidato ser feita sobre um sêlo fiscal de 2\$50 e reconhecida pelo noário;

f) Declaração a que se refere o decreto n.º 27:003, de 14 de Setembro de 1936, feita em papel selado e reconhecida por notário a assinatura;

g) Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo júri, designadamente os respeitantes a trabalhos elaborados pelos concorrentes.

O «Diário do Governo», n.º 196, II série, de 23 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 16 do corrente:

Albino Machado da Encarnação, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 199, II série, de 26 de Agosto, publica o seguinte:

Por despacho de 22 do corrente mês:

Óscar Amândia da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos três dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Lista provisória, nos termos do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, dos candidatos admitidos ao concurso para engenheiros civis de 2.ª classe, conforme o aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 141, 2.ª série, de 20 de Junho do corrente ano.

Os candidatos podem apresentar qualquer reclamação no prazo de dez dias contados desta publicação no *Diário do Governo*:

Flávio José da Costa Borges.

Joaquim de Araújo Franqueira.

O «Diário do Governo», n.º 205, II série, de 2 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 29 do corrente:

Salazar da Conceição Ferreira Palma, fiscal de 1.ª classe do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 208, II série, de 6 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 30 de Agosto de 1939:

Luiz França de Sousa, 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.

O «Diário do Governo» n.º 213, II série, de 12 de Setembro, publica o seguinte:

Por despacho de 1 do corrente:

João Exaltação da Cunha, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por despacho de 7 do corrente:

José Maria Marques de Almeida, sub-inspector de exploração do quadro transitório — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Henrique de Albuquerque Ramos, adjunto de inspecção de exploração — idem, idem, idem.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

VARIEDADES — 20,15 e 22,15 — «O padre Piedade».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Aventuras de Huck Finn».

OLÍMPIA — 14,45 e 20,45 — Sessões continuas.

TIVOLI — Sempre estreias

CONDES — Programas de fino agrado.

CENTRAL — Restauradores.

PALÁCIO — Estupendos programas.

ODÉON — Programas de bom agrado.

CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.

CAPITÓLIO — Parque Mayer.

PARIS — Filmes excelentes.

REX — Filmes de grande agrado.

LYS — Programas variados com filmes escolhidos.

EUROPA — Rua Álmeida e Sousa, 65.

PAVILHÃO PORTUGUÉS — Parque Mayer.

CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).

BELEM JARDIM — R. Barlomomeu Dias.

CINEMA ROSSIO — Programas variados.

CINE PÁTRIA — Rua do Grilo.

IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.

SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».

JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.

CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.

CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

JAZIGOS

Muito baratos e a prestação Novos e em 2.ª mão, para Lisboa e província.

MARMORES

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

MARQUISES — Armações para montras e outros trabalhos de serralharia civil com maior perfeição e rapidez

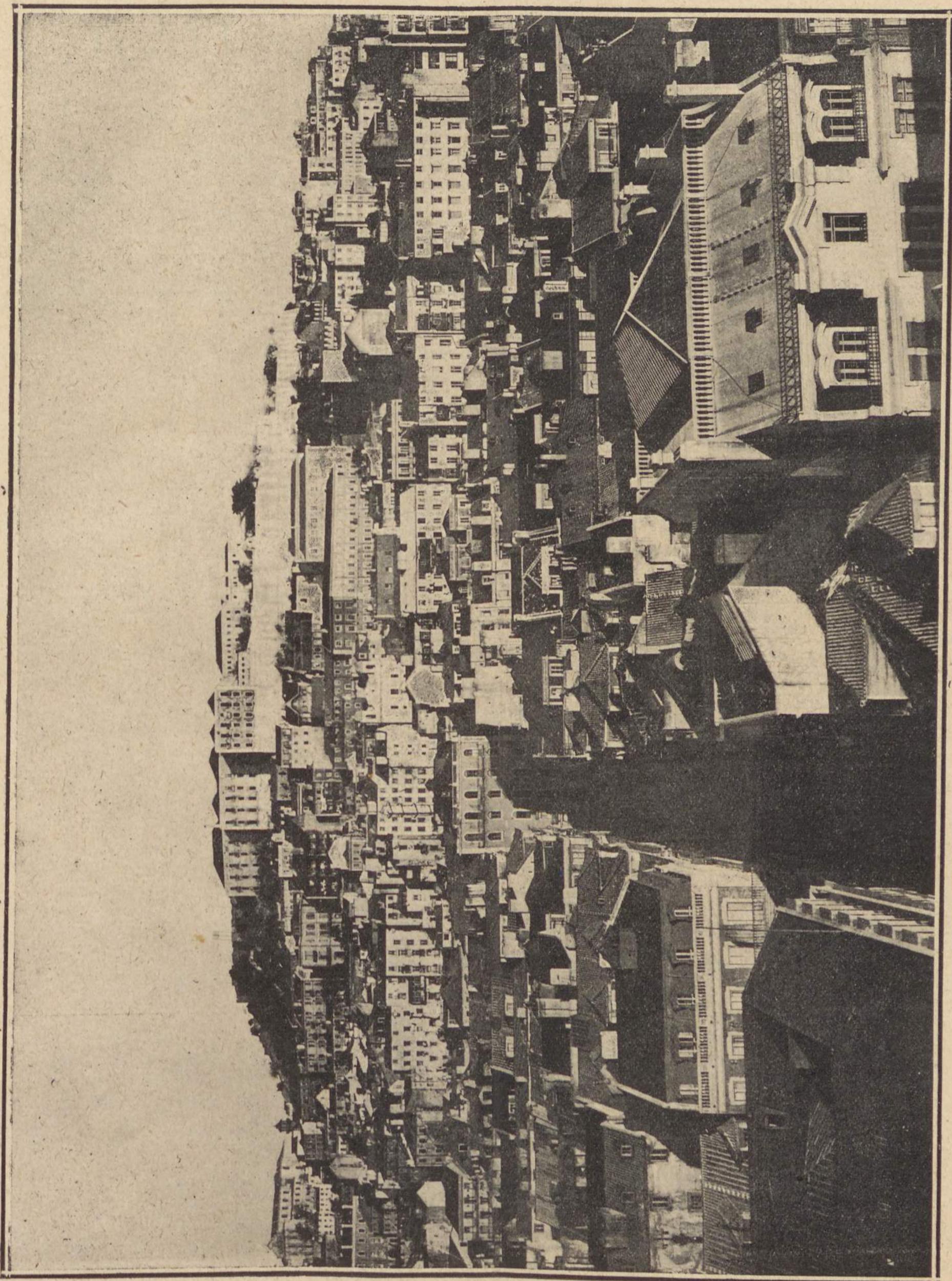
MADEIRA DE CASTRO, L. D. A

Escrítorios e deposito: — Rua Moraes Soares, 7 — Telefone 40534



FÓRA
com as pulgas
e baratas

PÓS DE KEATING
MAS TEM DE SER KEATING



VISTA PARCIAL DE LISBOA — No alto o antigo Castelo de S. Jorge