

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; Liége, 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, 85 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRETORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Gareta dos Caminhos de Ferro

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Pôrto, Fachada principal da Estação de S. Bento. — O Fundo Especial de Caminhos de Ferro em 1939, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas Estrangeiras. — Vida Ferroviária. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Exposição do Mundo Português. — Nos domínios surpreendentes da mecânica. — Teatros e Cinemas. — Viagens e Transportes. —

:: :: :: Os nossos mortos. — Parte oficial :: :: ::

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

TELEFONES | P B X 20158
| Direcção 27520 |

O Fundo Especial

de Caminhos de Ferro em 1939

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

PELA Direcção Geral de Caminhos de Ferro foi publicado o Relatório da gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro com as respectivas contas, referente a 1939. Vê-se por él que as receitas somaram 26.415.093\$38, nas quais o imposto ferroviário entrou por 26.154 contos, com uma diferença para menos de 309 contos em relação a 1938.

Deve-se notar que a importância liquidada do imposto foi de 26.708 contos, superior aos 26.541 liquidados em 1938 por efeito do adicional de 10%.

As despesas atingiram 26.072.646\$58 e decomponem-se nas verbas seguintes:

<i>Pessoal</i>	2.287
<i>Material</i> — novas linhas	2.812
Obras complementares	5.386
Material circulante — oficinas	1.511 9.709
Material	76
Serviços diversos	43 9.828
Encargos diversos, juros e anuidades	11.160
Garantias de juro	2.635
Outros encargos	163
Anos findos	10.000
	13.958

Resultou o saldo de 342.446\$80, que reverteu para o Tesouro.

Interessa particularmente o conhecimento dos seguintes períodos do Relatório.

Com a construção de novas linhas as principais verbas aplicadas referem-se aos trabalhos para conclusão da linha de Cintura do Pôrto (estação e pôrto de Leixões) e dos últimos troços das linhas de Portalegre e do vale do Tâmega.

Com as modificações do traçado da linha do Cais do Sodré a Cascais, no trôço entre Alcântara e Bom Sucesso, por virtude das obras da estrada marginal, gastou-se a verba de 682.158\$98, a reembolsar em parte, oportunamente, nos termos do decreto N.º 29.895 de 5 de Setembro de 1939.

Pelas disposições dêste decreto, adiante publicado, se fixou que os trabalhos de ripagem da

linha férrea e as obras complementares indispensáveis ficariam sujeitos à fiscalização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e que as respectivas liquidações de despesa se fariam segundo as normas aprovadas para os trabalhos da mesma natureza efectuados nas linhas férreas do Estado arrendadas.

As despesas efectuadas são pagas directamente pela Comissão Administrativa do Fundo Especial à Sociedade Estoril ou ao empreiteiro, a quem forem adjudicadas as obras, e a totalidade assim liquidada será repartida pela Junta Autónoma de Estradas, pela Câmara Municipal de Lisboa e pelo Fundo Especial, na proporção que fôr superiormente fixada.

Para subsidiar a construção de uma estrada de acesso à estação de Serpins, na linha de Coimbra a Arganil, foi paga a verba de 100.000\$00.

Importa especificar as despesas de construção, material circulante, e obras complementares por linhas:

Estudos 21.858\$

CONSTRUÇÃO:

Linha do Minho	25.363\$
Linha de Cintura do Pôrto	552.143\$
Linha de Régua a Lamêgo	22.812\$
Linha Vale do Lima	123.289\$
Linha de Portalegre	911.937\$
Linha do Vale do Sabôr	46.948\$
Linha de Sines	75.413\$
Linha do Sul (trôço Seixal a Cacilhas)	3.185\$
Linha do Vale do Tâmega	923.330\$
Linha de Arganil (estrada de acesso).	105.678\$ 2.811.955\$

MATERIAL CIRCULANTE:

Conservação do material do Vale do Lima	6.540\$
Material Circulante e diversos trabalhos	4.926\$ 11.466\$
<i>Novas Oficinas Gerais do Sul e Sueste</i>	1.499.502\$

OBRAS COMPLEMENTARES:

Linha de Portimão	18.530\$
Linha do Sul	3.455.232\$
Linha do Sado	207.020\$
Linha do Guadiana	5.795\$
Linha de Évora	18.078\$
Linha de Cintura do Pôrto	15.710\$
Linha do Vale do Côrrego	64.554\$
Linha do Minho	571.364\$
Linha do Vale do Sabôr	69.057\$
Linha do Douro	230.096\$
Ramal de Montijo	9.235\$
Ramal Internacional	21\$
Ramal do Pôrto	9.285\$
Ramal de Braga	14.266\$

Subsídios nos termos dos decretos

N.^os 13.929 e 26.183:

Linha de Oeste	8.438\$
Linha do Norte	7.095\$
 Obras ao abrigo do decreto	
N. ^o 29.895:	
Linha de Cascais.	682.159\$ 5.385.937\$

As garantias de juro somaram:

a) Linha da Senhora da Hora a Trofa	1.539.315\$40
b) Linha da Bôavista à Trindade	976.284\$90
c) Linha de Mirandela a Bragança	62.077\$72
d) Linha de Foz-Tua a Mirandela	23.574\$91
e) Linha de Santa Comba a Vizeu	33.266\$94

O imposto ferroviário cobrado decompõe-se nas seguintes parcelas, por companhias:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	22.686.541\$
» dos Caminhos de Ferro Portuguêses da Beira Alta	985.629\$
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	486.907\$
» Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro	428.881\$
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	524.797\$
Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais.	1.020.439\$
Total.	26.133.194\$

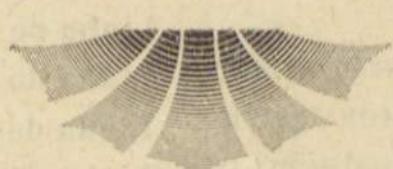
* * *

Como se vê pelos números citados, os encargos dos serviços da Direcção Geral e os de operações de crédito e garantias de juro somaram cerca de 16.000 contos, ficando livres 10.000 para construções e obras complementares ou, segundo a lei orgânica, para encargos de novas operações de crédito.

Não seria difícil levantar 100.000 contos, que permitiriam dar maior actividade a construções e obras complementares e cuja anuidade absorveria cerca de 6.000 contos.

Concluir-se-iam assim rapidamente os troços e construção, valorizando-os e atender-se-ia a melhoramentos urgentes nas linhas em exploração.

Para isso se creou o Fundo Especial, que não é destinado apenas a dotações directas das construções e obras complementares, mas principalmente a servir de instrumento à utilização garantida do crédito para incremento da rede ferroviária.



Linhos Estrangeiros

ALEMANHA

O problema de caminhos de ferro continua a ser estudado cuidadosamente pelos serviços alemães.

Segundo a última edição do horário oficial «Reichküosbuch», os comboios de passageiros estabeleceram a 1.ª classe.

Os serviços de camas são tanto para terceira como para primeira classe, havendo comboios exclusivamente de vagões-camas.

A cidade Koenisberg, beneficiou com o estabelecimento da linha principal através do corredor polaco; a viagem desde Berlim ficou reduzida a uma hora e trinta e seis minutos.

BRASIL

Com o fim de adquirir material ferroviário e navios carvoeiros, encontra-se, nos Estados Unidos, o Comandante Napoleão Alencastro.

ESPAÑA

O caminho de ferro vasconavarro, de via dum metro, foi electrificado em corrente contínua de 1.650 w.

A linha de via única tem 133 quilómetros de comprimento e apresenta numerosas curvas de 200 metros de raio e no trôco de Vitoria a Necolald tem rampas de 19 milímetros.

Todos os comboios de passageiros e mercadorias são rebocados por automotoras. Os de passageiros pesam 60 a 100 toneladas e os de mercadorias chegam a 200 toneladas.

Os comboios de passageiros realizam uma velocidade de 60 quilómetros horários e os de mercadorias 40.

— O metropolitano de Madrid transportou no ano de 1939, 139.689.335 de passageiros, cifra nunca atingida até agora.

INGLATERRA

Os caminhos de ferro ingleses têm sofrido reduções no seu serviço. Os expressos de Londres a Leds, Newcastle, Boston, York e Peterborough e vice-versa foram suspensos. Para compensar esta falta, o «Voador escocês» detem-se agora, em Peterborough, Doncaster e Darluegton, chegando a Edimburgo 19 minutos mais tarde.

SUÉCIA

Segundo o informe da Comissão nomeada pelo Governo sueco, para examinar a situação dos caminhos de ferro particulares, a Suécia tem actualmente 16.700 quilómetros, dos quais estão na mão do Estado 7.950, e o resto constitui a propriedade de 84 empresas particulares.

Vida Ferroviária

Ateneu Ferroviário

Nesta prestante instituição de cultura e recreio, e integrada na Semana das Colónias, efectuou no passado dia 19 o Dr. Gilberto Marques uma conferência subordinada ao título «Colónias e Colonização».

O ilustre conferente, que foi apresentado à selecta assistência pelo presidente da Direcção, o nosso amigo Dr. Mário de Souza Diniz, teve a presidir à sessão a Dr.ª D. Cândida Arminda Ferreira e o Sr. Capitão Gervásio de Sousa.

O conferente, depois de inumerar as riquezas dos nossos vastos domínios coloniais, apreciou as possibilidades económicas dêstes, entrando seguidamente e com plenos conhecimentos no importante problema da Colonização.

O conferente, que foi bastante aplaudido e cumprimentado, teve ensejo de ver quanto a sua palavra fluente é apreciada.

Prestaram o seu valioso concurso a esta sessão as cantoras D. Maria Pimentel e D. Júlia Malhado e as distintas professoras D. Ema Cordeiro e D. Alda Martins Santos.

S. N. dos Ferroviários do Norte de Portugal

Em conformidade com o despacho do sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, no qual sancionou a eleição dos novos corpos gerentes do S. N. dos Ferroviários do Norte de Portugal, êstes foram devidamente empossados nos seus cargos, pelo Presidente da Assembleia Geral, sr. Fernando de Souza, no mês de Junho.

A direcção ficou assim constituída:

Presidente — Manuel Monteiro Bonifácio; secretário, Paulo Rodrigues de Moraes; tesoureiro, Álvaro E. Almeida Vales; vogais, António Monteiro e Francisco da Fonseca.

Companhia dos Caminhos de Ferro de Amboim

Reuniu, na noite de 9 do corrente, a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro de Amboim. Presidiu o sr. Acácio Pereira Marques, secretariado pelo sr. Raúl César Carinhos e Lino Teixeira.

Foram aprovados o relatório e contas de 1939 e eleito para o cargo de presidente da assembleia geral, o sr. dr. Serafim Augusto da Silva Garcia.

Assembleia ordinária da C. P.

Sob a presidência do sr. dr. Bustorf Silva, reuniu-se a assembleia ordinária da C. P. O sr. Presidente comunicou que devido à falta de representação de capital de accionistas, a assembleia não podia legalmente funcionar, adiando os trabalhos para o dia 20 do corrente.

Estavam presentes 40 accionistas.

Notas de Viagem

Assis -- Florença -- Pádua

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

X

PASSÁMOS do Mediterrâneo ao Adriático. Uma noite inteira de combóio operou a mutação. Os primeiros raios de sol do dia nascente fizeram cintilar as águas azuis dêsse braço líquido que, à vista, nos surge igual a qualquer outro mar ou oceano. Detivemo-nos algumas horas em Loreto, cidade celebrizada por uma piedosa tradição religiosa. Mas, nessa noite, ficámos noutra cidade não menos célebre nos anais da Igreja: Assis.

Urbe tranqüila e lírica, mantendo o cunho ancestral nas suas casas antigas de balcões floridos, conserva ainda em toda a sua poesia o perfume a incenso das recordações de S. Francisco, o mortal que melhor compreendeu e interpretou a doutrina cristã.

S. Francisco foi o santo que mais comoveu Blasco Ibañez, crítico insuspeito no seu entusiasmo por esse admirável poeta da miséria e do sacrifício, do amor divino e do amor fraterno. Desde que li «En el pais del arte», do irrequieto escritor castelhano, senti ardentes desejos de visitar a histórica cidade da Úmbria, que ouviu o verbo inspirado de poeta-santo, o verdadeiro Vergílio da pobreza; lhe escutou os hinos entusiastas às maravilhas da obra divina, desde o poema ao grandioso irmão Sol até às compadecidas estrofes pelos irmãos vermes.

Perto da estação de caminho de ferro, ergue-se, branca e sumptuosa, a igreja de St.^a Maria dos Anjos, no ponto em que o santo, no extremo da sua vía dolorosa, rendeu o último suspiro. Dentro, uma capela de singela, de ingénua decoração, mostra-nos a pequenina ermida da Porciúncula, que o esforçado varão por suas mãos corajosamente construiu. Depois, um frade da ordem que Francisco formou, para perpetuar a sua sublime iniciativa de amor pela humanidade e de apaixonada adoração pelo Criador, mostra-nos o convento, aponta-nos, num páteo modesto, o famoso roseiral sem espinhos, onde o santo rebolou o corpo nu, no propó-

sito duma flagelação que o céu lhe recusou, fazendo desaparecer da planta os bicos com que o penitente queria castigar a pele. O nosso monástico guia oferece-nos, como recordação, algumas fôlhas secas do mesmo roseiral.

De automóvel, subimos pela estrada linda, que trepa até à cidade de Assis. Ruas tranqüilas, provincianas, asseadíssimas. Casas com muitos séculos as ladeiam e as lojas são autênticos museus de atraentes velharias.

No meio duma praça relvosa, onde crianças brincam com frades, ergue-se a majestosa arquitectura das três igrejas sobrepostas. Na inferior, solene, envolta na penumbra mística dos templos onde só o respeito sacro impera, sob o altar iluminado pelo clarão frouxo de algumas dezenas de lâmpadas discretas, repousa o corpo de S. Francisco. A poucos passos, numa capela dourada, veneram-se as relíquias do santo, entre as quais o hábito com que morreu, pano grosseiro da cõr da terra, rôto e toscamente remendado como traje de mendigo.

Em cima, porém, a basílica é luminosa e de arquitectura glorificante da apoteose do santo, mas concebida de maneira que a sua grandeza não contraria os ditames de humildade que é o artigo primeiro da modestíssima regra franciscana.

Na manhã seguinte, percorri o resto da pequenina cidade. Estive no mosteiro de St.^a Clara, onde a ideia franciscana é continuada e servida pelas humildes discípulas daquela jovem patrícia, contemporânea do «Poverello» que, conquistada pela doutrina de sacrifício do seu conterrâneo, como ele abdicou das honras e benefícios da sua rica condição fidalga e despiu os veludos e sêdas trocando-as pela rude estamenha.

Como Clara, são formosas e jovens muitas das freiras que actualmente, no mosteiro de Assis, só vivem pelo serviço de Deus e da humanidade, repartindo as suas horas entre a oração ante os altares e a caridade nos tugúrios dos indigentes. Conversei com duas ou três monjas, e, não pouco surpreendido fiquei intimamente

quando, em lugar de ascetismo severo e triste, se me deparou a alegria serena e feliz de duas jovens saudáveis e bonitas, a que os biocos dos hábitos e o informe das vestes monásticas não prejudicavam a elegância natural.

Deixei Assis com saudades. Ficava-me para trás um canto privilegiado da terra, onde não chegam os ruídos dos ódios e das ambições, que sufocam o resto do mundo; onde a Natureza é linda e calma; onde quase se admite que o apóstolo da bondade e do amor do próximo continua vivo e protector.

Quilómetros mais além, desci em Florença, cidade em que os comboios entram na mais moderna e aperfeiçoada estação que existe na Europa. Da urbe humilde da Úmbria passei à cidade opulenta da Toscânia. Trocara o abrigo recatado do humilde e generoso Francisco pelo centro faustoso e opulento dos despóticos e orgulhosos Medici. Que enorme salto de um ponto a outro e afinal tam próximos!

Se Francisco repousa humilde numa igreja escura e desconfortável, pobre de atavios e galas, os senhores de Florença erguem-se em túmulos monumentais, obras-primas de arte e luxo, na magnificente capela dos Medici, onde os mais distintos príncipes da Itália se inclinaram em preitos de homenagem maravilhosa, decorando o sumptuoso recinto com quadros que são tesouros de beleza. A deslumbrante rotunda, toda de mármores caíssimos, em cuja capela se elevam os sarcófagos dos fidalgos imperantes florentinos, mais parece um salão de baile do que um recinto sagrado, onde a piedade religiosa dificilmente se sustem.

Florença parece-nos um magnífico museu ao ar livre. Detendo-nos na histórica praça da Signoria, e repousando nos bancos de pedra da galeria «dei Lanzi», entre estátuas de assombrosa academia, a custo admitimos que tam inapreciáveis preciosidades estejam ali, em plena rua, à mercê da ferocidade dos elementos e da cupidez dos homens.

No dia seguinte ao da minha estada em Florença, na grandiosa catedral de St.^a Maria das Flores, toda rodeada de andaimes, casaria um príncipe da casa de Itália com a filha do soberano da Grécia. Victor Manuel já estava na cidade e domiciliado no seu palácio Pitti.

Por toda a urbe ia fervente azáfama de decoração, e, muitas das ruas, de um lado e de outro já estavam enfeitadas com variadíssimas bandeiras regionais. Os passeios enegreciam-se, de hora para hora, de mais e mais forasteiros, atraídos pela promessa de festas sem par, em honra dos jovens e reais noivos. E, toda a noite, o céu florentino e as águas do sereno Arno, que

escutou as estrofes divinas do seu patrício Dante, cuja casa enegrecida pelos anos, o forasteiro contemple com mudo respeito numa rua solitária, êsses céus e o espelho das águas brilharam com as fulgurações policromas do fogo queimado para gáudio dos florentinos, que se debruçavam das pitorescas pontes que ligam as duas margens e nas quais se alinharam, como na inconfundível Ponte Velha, as lojas dos ourives e dos quinquilheiros que vendem aqueles deslumbrantes adereços de esmalte, de cores tão vivas como as flores dos jardins que marginam o Arno e dos foguetes que estalavam no céu sem uma nuvem.

A's primeiras horas da manhã, desciamos em Pádua onde me atraía a sombra do nosso mais famoso patrício: St.^º António.

Pádua, embora tenha ruas antigas, estreitas e de cunho acentuadamente remoto, possui também a sua parte moderna, de largas «corsi» e vistosos estabelecimentos. Na praça principal, onde passeiam pombos mas não tão famosos nem tão domesticados como os da próxima Veneza, ergue-se a majestosa basílica, em cujo altar principal, onde as missas são constantes, dorme, há cerca de sete séculos, o lisboeta filho da nobre família dos Bulhões. O altar é o próprio túmulo do Santo e, na parede trazeira do mesmo, que é de luzente mármore negro, os devotos oram de pé, com a mão apoiada na pedra, como os judeus no muro das lamentações, em Jerusalém.

Mas, uma nota dolorosa acolhe todo o português, já desgostoso de que por toda a parte veja dito e escrito que o santo é António «de Pádua». Na movimentada basílica, encontram-se confessionários que, como os de S. Pedro em Roma, se destinam aos fieis de diversas nacionalidades. Na igreja do Vaticano lá está um consagrado à língua lusitana como se lê escrito em latim e no nosso idioma. Pois na basílica de Santo António «de Lisboa», existem confessionários para língua francesa, inglesa, alemã, dinamarquesa, polaca, etc. Mas neste «etc.» não se inclui, espantosa e lamentavelmente, a língua portuguesa, a língua do santo mais adorado em Itália e que não consta que jámais se tivesse naturalizado no país para onde o acaso dum tempestade e atirou!

Quasi que há lugar para supor que os ciosos italianos, para que não recordem a nacionalidade do taumaturgo que de próprio alvedrio fizeram paduano, propositadamente excluíram, da sua monumental igreja, qualquer nota que lembre o país em que António veio ao mundo.

Confesso que saí de Pádua com uma das maiores decepções da presente viagem.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XIX

DA IMPRENSA: (Atrazado)

— O general Von Brauchitsch condecorou com a Cruz de Ferro o operário Franz Hoffmann, que com grande sangue frio, evitou uma catástrofe. Numa estação ferroviária, perto da linha Siegfried, três operários encheram de gasolina os reservatórios de um camião-cisterna. Perto estavam outros veículos já cheios, encerrando, ao todo, 160 mil litros daquele combustível.

Por descuido, derramou-se parte do conteúdo de um bidão. Um operário acendeu um cigarro, imprevidentemente, o que deu motivo a que se incendiasse o líquido derramado. Dois dos operários fugiram, com receio da explosão iminente. Hoffmann dirigiu-se ao vagão cisterna, entre as chamas, e fechou a válvula. O operário salvou, assim, os 160.000 litros de gasolina, uma fábrica próxima, os edifícios da estação, as casas de uma pequena cidade e muitas vidas.

— A aviação alemã atacou por numerosas vezes as vias férreas. Numerosos comboios inimigos foram imobilizados. Descarrilaram dois transportes entre Andalanes e Dombass. Foi incendiado um comboio. Em Korai explodiu um depósito de munições.

Foram incendiadas e destruídas as gares de Lesje, Altoval, Dombass e Andalanes. Nas «gares» e na via férrea vêem-se comboios completamente destruídos. As locomotivas não andam e os locais de desembarque dos ingleses estão completamente devastados. Os cais e as «gares» estão destruídos. Dificilmente os navios britânicos tentam entrar em ligação com terra por meio de pequenas canoas. A D. C. A. inimiga tem um trabalho incessante mas é quase imponente em face dos ataques massivos da aviação alemã.

— A emissora oficial inglesa informa que a aviação

alemã pôs em prática, na Noruega, os métodos da guerra total. A B. B. C. diz que aparelhos de bombardeamento alemães atacaram o entroncamento ferroviário de Namsos e a população civil. Outro tanto aconteceu em Stenkjer, onde bombas incendiárias causaram grandes destroços.

Bombardeiros alemães voando a baixa altura — informa ainda a B. B. C. — atacaram um comboio da Cruz Vermelha, cujos distintivos eram bem visíveis. Segundo um fugitivo de Oslo, os alemães estão evacuando os hospitais civis daquela cidade, de futuro reservados aos feridos militares que chegam em grande quantidade todas as noites, por via férrea.

— Não chegaram à Suíça quaisquer comboios vindos da Alemanha. A linha férrea que liga a Alemanha com Basileia foi destruída por aparelhos de bombardeamento franceses.

— À retaguarda da linha francesa também têm sido apanhados paraquedistas alemães. Foi descoberto um muito novo e que envergava trajo civil, quando procurava destruir a linha férrea perto de uma estação.

— O ministério do Ar comunica que a R. A. F. lançou, a leste do Reno, uma grande ofensiva contra as comunicações por estrada e caminho de ferro de que o inimigo se serve para encaminhar as suas fôrças para a Flandres e o Luxemburgo.

— Às várias estações ferroviárias francesas começaram a chegar comboios com velhos, mulheres e crianças, refugiados da Bélgica, que descrevem cenas impressionantes dos bombardeamentos aéreos feitos pelos alemães a comboios.

— Comboios de refugiados belgas continuam a partir para França. A aviação alemã não hesita em bombardeá-los.

— A estação de caminho de ferro de Abbeville foi destruída pelos bombardeiros. A retomada da cidade tem grande importância para os aliados, visto ser o entroncamento de linhas de comunicação de primeira ordem.

— A Agência Telegráfica Suíça publicou a seguinte informação: «Passaram hoje na estação de Cornavin 92 prisioneiros civis franceses, vindos de Saint Margarethen, e 65 prisioneiros civis alemães, vindos de Lyon. O comboio francês era quase inteiramente constituído por mulheres e crianças, aprisionadas há seis meses em Varsóvia. Aguardavam há três meses, em Stuttgart, o regresso ao seu país.

— Sing-Yang é uma cidade de grande impor-



Operários da «London Transport» praticam na colocação de carris envergando os seus fatos impermeáveis e máscaras anti-gaz

tância estratégica junto da linha férrea de Pin-Han, a aproximadamente 200 quilómetros de Hankow.

— Em Abbeville, a estação ferroviária foi assaltada por alguns elementos alemãis. Conhecem-se os seguintes pormenores desse assalto:

Naquela estação, um empregado acabava de dar a partida ao último combóio. Estava ele em companhia de um inspector da segurança, no posto das agulhas, quando ouviu o ruído de uma motocicleta. Ainda não lhe tinha passado o espanto, quando um soldado alemão entrava no posto.

— Grandes esquadrias de bombardeiros britânicos tornaram a atacar, com vigor, os sistemas de comunicação inimigos, nos quais se desenvolve enorme tráfego. Os objectivos incluiam entroncamentos ferroviários, vias de resguardo e pontes, numa grande área do território alemão situado a Leste de Aix-la-Chapelle.

— Colunas de carros de combate; colunas blindadas e de tropas motorizadas alemãs causaram danos muito importantes nas linhas de caminhos de ferro e pontes.

— Entre os importantes centros ferroviários da Alemanha bombardeados pelos aviões ingleses, conta-se a estação de Wedau, que estava apinhada de mercadorias. Abateu um túnel ao Sul de Aix-la-Chapelle, o que bloqueou a linha.

Em França os centros de caminho de ferro de Hirson e Béthune foram também bombardeados com todo o êxito, o mesmo sucedendo aos centros próximos de Arras, Abbeville, Amiens e Étaples.

— Mussolini deixou Roma a-fim-de seguir para junto de Hitler. A partida efectuou-se, particularmente, numa «gare» dos arredores de Roma. Sabe-se que, durante a viagem, certas personalidades entrarão no combóio especial, especialmente o marechal Badoglio, chefe do Estado Maior de todo o Exército italiano.

— Pelo bombardeamento dos aviões ingleses, foram atingidos os centros ferroviários de Osnabruck, Rhavat, Harom e Soest, na Alemanha.

— Conhece-se a tarefa gigantesca levada a efeito pelas companhias inglesas, que transportaram, em período de 8 dias mais de 300.000 soldados aliados evacuados dos portos de desembarque para diversos pontos no interior do país.

Quatro companhias contribuíram com 2.000 vagões formando 186 combóios que efectuaram 620 viagens sem qualquer avaria ou descarrilamento.

— Visto que não se podem alojar todas as pessoas, milhares de refugiados franceses dormem em Biarritz e em Baiona nos vagões do caminho de ferro, onde tentaram instalar-se o mais comodamente possível.

A-fim-de se desembaraçar o mais depressa possível dos refugiados da França, os caminhos de ferro espanhóis fazem circular combóios especiais

entre Irun e a fronteira hispano-portuguesa de Fuentes de Oñoro, assim como entre Irun e Algeciras.

— Em Narvik fazem progressos bastante sensíveis os trabalhos de reconstrução.

— A linha de caminho de ferro da fronteira sueca e Narvik é de novo praticável para combóios ligeiros.

— Diz-se também que os vagões romenos carregados com trigo e açúcar, que se destinavam à Alemanha e estavam prontos a seguir para aquêle país, foram apreendidos pelos «comités» bolchevistas.

— Unidades motorizadas russas ocuparam a estação do caminho de ferro de Unghen!, na margem esquerda do Pruth.

— Além de automóveis, chegam à Moldavia numerosos combóios cheios de gente. Foram nomeadas delegações para organizar o auxílio aos refugiados romenos.

— Foi já comunicado oficialmente que uma secção de tropas alemãs de reconhecimento conseguiu apreender num combóio, parcialmente destruído na pequena cidade de Charite sur la Loire, os «dossiers» políticos secretos do estado-maior francês. Os documentos que ali se encontraram são de grande importância.

— Sob o ponto de vista militar, graças à conquista de Cassala, a Itália comanda um centro de caravanias e ferroviário muito importante do Sudão anglo-egípcio.

— Nos últimos dias, partiram para a província cinquenta combóios transportando 50.000 refugiados. Muita gente saiu também em vapores. Brevemente serão evadidas mais 50.000 pessoas, para fóra de Londres.

— O tráfico ferroviário na Bélgica e Holanda, após a invasão alemã fôra suspenso, assim como o de automóveis. Também não havia telegrafo. Os chefes das instituições privadas ou públicas abandonaram tudo. Os «stocks» de víveres haviam sido levados para outros pontos ou destruídos pelo inimigo.

Neste caso, o Serviço de Previdência Social resolveu imediatamente dois problemas. Primeiro, organizou a assistência aos fugitivos em debandada, que procediam da Holanda, da Bélgica e do Norte da França; depois acudiu à população das povoações desprovida de meios de subsistência.

Um serviço especial ocupou-se dos fugitivos que passavam pelas estações de caminho de ferro, dos prisioneiros civis alemãis que regressavam, etc. Era-lhes distribuído pão e café.

— As fundições do Luxemburgo estão a recomeçar o trabalho, na medida que permite o número de operários regressados de França e o estado dos caminhos de ferro. Os operários evadidos para o interior do país recomeçaram, na sua maioria, o trabalho.

EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS

O Pavilhão dos Caminhos de Ferro

Inaugura-se, no próximo dia 23 do corrente, o Pavilhão dos Caminhos de Ferro e Portos, na Exposição do Mundo Português, do projecto de Conttinelli Telmo.

A concepção interior e decorativa deve-se ao sr. eng.^o Braneo Cabral, ilustre Secretário Geral da «C. P.», cuja magnífica obra lhe fica devendo uma grande quota parte. Como colaboradores, estão os artistas Nunes de Almeida, decorador; Euclides Vaz, autor das medalhas que figuram nas fachadas e António Santos, escultor. A execução dos trabalhos de pintura, pertence aos desenhadores das salas de estudo e oficinas da «C. P.»

Uma das coisas mais interessantes a admirar, nêste Pavilhão, é o curioso diorama cedido pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses. Este Estúdio «Epoque» de Paris, inclui uma autêntica carruagem, assente sobre linhas, compreendendo vários programas das regiões portuguesas, execução de Mário Soares e Perfeito de Magalhães, e pelo pintor japonês Mitchi Kawa; e uma montagem sonora gravada na Emissora Nacional, compilada por Artur Santos, cuja parte descriptiva pertence a António Montês.

A realização dos trabalhos ferroviários foi entregue aos distintos engenheiros da «C. P.», srs.: Menda, Batista, Castelo Branco e Jorge Afonso Nogueira.

Do Pavilhão há a destacar, igualmente, a sua extuctura exterior, cuja parte principal obedece às linhas modernas, enquanto que o lado oposto, que dá para o recinto das Aldeias, é de características regionais.

Os representantes da Imprensa visitarão no dia 22 do corrente êste Pavilhão.

Temos pois os Caminhos de Ferro dignamente representados na Exposição do Mundo Português, o que não podia deixar de ser, pois que é uma actividade de transcendente importância para o desenvolvimento nacional, e que já assinalados serviços prestou ao País.

Nos domínios surpreendentes da mecânica

Ainda em referência ao artigo inserto no nosso anterior número e subordinado ao título supra, publicam-se agora algumas linhas do texto dêsse mesmo assunto que, por conveniência de paginação houve necessidade de suprimir. Com vénia aos nossos leitores, por terem ficado deslocadas do assunto já tratado, aqui as publicamos:

Também no Concurso Lépine, que todos os anos realiza em Paris para exibição e recompensa de certo número de pequenas invenções, de maior ou menor valor e utilidade, assim como de artefactos de habilosa confecção, foi atribuído como prémio ao sr. Lucien Beardoin, contabilista, a grande medalha de ouro, por haver construído em madeira de caixas de charutos e de fósforos, em 3.650 horas de paciente trabalho, uma locomotiva do tipo «Mountain-Est», feita na escala de 1/30 e igual às que rebocam os rápidos de Paris-Estraburgo.

Munida do seu competente *tender* tem êste interessante brinquedo o comprimento de 54 cm. e, quanto a tonelagem, pesa... 548 gramas.

Evidentemente que não trabalha a vapor, embora possa rodar com aparente bom funcionamento, mas únicamente por tracção dependente de meios estranhos à sua função de locomotiva hipotética, ainda que de perfeito equilíbrio de formas na sua ilusória construção. — A. S.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

POLITEAMA - 21,45 - «O Costa do Castelo».

VARIÉDADES - 20,45 e 25 - «Bailarico».

MARIA VITÓRIA - 20,45 e 25 - «O onze de Portugal».

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Pão nosso».

OLÍMPIA - Desde as 14,30 - Sessões continuas.

COLISEU - Cinema - 21,15

ODÉON - Programas de bom agrado.

CHIADO TERRASSE - Filmes de grande metragem.

CAPITÓLIO - Parque Mayer.

PARIS - Filmes excelentes.

LYS - Programas variados com filmes escolhidos.

EUROPA - Rua Almeida e Sousa, 63.

PAVILHÃO PORTUGUÊS - Parque Mayer.

CINE BÉLGICA - R. da Beneficência, 175 (ao Régo).

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.

BELEM JARDIM - R. Baromomeu Dias.

CINEMA ROSSIO - Programas variados.

CINE PÁTRIA - Rua do Grilo.

IMPERIAL - Rua Francisco Sanches.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Viagens e Transportes

Combóio «Sud Express» para o Estoril

Foi suspensa, até aviso em contrário, a circulação dos combóios n.^{os} 353 e 354, ligação de e para Estoril dos combóios «Sud Express» n.^{os} 53 e 54.

Bilhetes de banhos

Banhos e águas termais no verão de 1940.

Bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos à venda em todas as estações:

Validade: Mínima 12 dias. Máxima 3 meses.

Período de venda:— Primeiro dia: 1 de Junho. Último dia: 15 de Outubro.

Último dia para o regresso: 30 de Novembro.

Esclarecimentos: Em todas as estações e no Serviço do Tráfego da C. P.— Telefone 2 4031.

Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

A partir de hoje, entra em vigor o seguinte horário das carreiras de passageiros entre Viseu e Pôrto:

Viseu, partida, 6,25; S. Pedro do Sul, chegada, 7,00, p., 7,06; Santa Cruz da Trapa, c., 7,24, p., 7,53; S. João da Serra, c., 7,55 p., 7,56; Junqueira, c., 8,36, p., 8,36; Macieira de Cambra, c., 9,09, p., 9,10; Vale de Cambra, c., 9,20, p., 9,25; Oliveira de Azemeis, c., 10,05, p., 10,10; S. João da Madeira, c., 10,25, p., 10,30; Pôrto, 11,30.

Pôrto, partida, 17,45; S. João da Madeira, c., 18,43, p., 18,45; Oliveira de Azemeis, c., 19,00, p., 19,05; Vale de Cambra, c., 19,45, p., 19,50; Macieira de Cambra, c., 20,00, p., 20,01; Junqueira, c., 20,30, p., 20,39; S. João da Serra, c., 21,24, p., 21,25; Santa Cruz da Trapa, c., 22,00, p., 22,01; S. Pedro S. Pedro do Sul, c., 22,20, p., 22,25; Viseu, chegada, 23,00.

Efectuam-se às 2.^{as}, 4.^{as}, 5.^{as} e sábados, de 1 de Agosto a 31 de Setembro e às 2.^{as}, 5.^{as} e sábados, de 1 de Outubro a 30 de Julho.

Este horário anula todos os anteriormente aprovados.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Foi aprovado o 40.^º aditamento à tabela especial interna n.^º 1, de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste, pelo qual o preço especial previsto para Barreiro no § 1.^º do capítulo IX da tarifa acima citada é também aplicável aos transportes da mesma natureza que se destinem às estações da linha do Cais do Sodré a Cascais, por via Vendas Novas-Setil-Alcântara-Mar, conforme proposta apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os inodes mortos

DR. ANTÓNIO GINESTAL MACHADO

Faleceu no dia 28 do mês passado, em Santarém, o sr. dr. António Ginestal Machado, ilustre Comissário do Governo junto da «C. P.»

O extinto sucumbiu vitimado por uma congestão cerebral, contando a idade de 66 anos, quarenta dos quais passados na capital ribatejana, onde era professor do Liceu. Pessoa de fino trato, honestidade superior e, principalmente, dotada de pródigos sentimentos de generosidade, deixa em Santarém viva saúde, onde exerceu os lugares de Provedor da Misericórdia e Reitor do Liceu.

A sua actividade como político foi notável, ingressando após a proclamação da República no partido Unionista, capitaneado pelo dr. Brito Camacho. As suas intervenções na Câmara foram caracterizadas por bom senso e elevado espírito.

Depois do movimento de Monsanto, o sr. dr. Ginestal Machado, assumiu a chefia do partido Unionista, em virtude do afastamento do dr. Brito Camacho.

A sua acção foi decisiva para a criação do partido liberal, criado por unionistas e evolucionistas.

Ingressaram, depois, no partido liberal, os elementos afectos ao dr. Álvaro de Castro, fazendo-se então o partido nacionalista, cujo objectivo foi organizar uma força conservadora capaz de se opôr ao partido republicano.

O dr. Ginestal Machado foi Ministro da Instrução, Chefe do Governo e delegado em diversas comissões de serviço.

A sua actividade política findou com o movimento do 28 de Maio.

O seu funeral, que teve lugar em Santarém, no dia 29, foi um testemunho valoroso da estima e consideração em que era tido o dr. Ginestal Machado.

O préstimo, que saiu do Templo de Marvila, dirigiu-se para o Cemitério dos Capuchos, incorporando-se nêle o sr. Eugénio de Lemos, Governador civil; António de Bastos, Presidente da Câmara local; eng.^º Vasconcelos Corrêa, Presidente do Conselho Administrativo da «C. P.», General Raúl Esteves, Vice-Presidente, Roger Montaigne, pelos accionistas franceses desta Companhia, dr. Alberto Xavier, Comissário Adjunto do Governo junto do Conselho Administrativo; dr. Fezas Vital, membro do Conselho Administrativo, representando também o eng.^º Pinto Osório; José Pereira, pela Assembleia Geral; dr. Emídio Mendes; dr. Bustorff Silva, assim como mais pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Comandante do Presídio de Santarém, muitos oficiais daquela guarnição, professores do Liceu; Academia; Associação Académica, representantes da Misericórdia, amigos pessoais e políticos do extinto, além de muito povo. No cortejo fúnebre tomaram parte, aproximadamente, três mil pessoas.

À familia enlutada, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu cartão de sentidos pesames.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 114, II série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 30 de Abril próximo passado, visada pelo Tribunal de Contas em 10 do corrente, foi nomeado o engenheiro director geral de caminhos de ferro, Rogério Vaseo Ramalho, para, em missão oficial, assistir às comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro Italianos, com a ajuda de custo diária de 410\$ e o direito ao reembolso das despesas de transporte. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 117, II série, de 21 de Maio, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses no qual são estabelecidas distâncias próprias ao apeadeiro de Pereiras, situado ao quilómetro 263,287 da linha do sul, entre as estações de Santa Clara-Sabóia e S. Marcos.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 14 do corrente mês, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, baixando os preços de aplicação ao transporte de café em bruto nas linhas da antiga rede, conforme proposta apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 130, II série, de 6 de Junho, publica o seguinte:

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

Presidente — engenheiro director geral, Rogério Vasco Ramalho.

Vogais — engenheiro chefe da 3.ª Repartição, Ernesto de Oliveira Rocha.

Engenheiro civil de 1.ª classe Júlio José dos Santos.

AVISO

Faz-se público que, nos termos dos artigos 2.º, 3.º, 10.º e 12.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto concurso documental, pelo prazo de trinta dias, a contar da publicação deste aviso no «Diário do Governo», para o preenchimento de uma vaga de engenheiro mecânico de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral e das que se produzirem no prazo de dois anos, contado da

data em que fôr publicada no «Diário do Governo» a lista dos candidatos aprovados.

O «Diário do Governo», n.º 136, II série, de 11 de Junho, publica o seguinte:

De conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 7 do corrente mês, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em nome de todas as empresas ferroviárias (excepto Sociedade Estoril), uniformizando as condições de transporte de cãis de caça em serviço combinado.

O «Diário do Governo», n.º 113, II série, de 16 de Maio, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Nos termos do disposto no artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, a que se refere o aviso publicado no «Diário do Governo» n.º 285, 2.ª série, de 8 de Dezembro de 1939:

António José Lopes Navarro.

Armando Pires Tavares.

Augusto Frederico de Moraes Cerveira.

Para reclamações à presente lista é dado o prazo de oito dias, contados da publicação da mesma no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 115, II série, de 18 de Maio, publica o seguinte:

Por portaria de 2 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 10:

Reformados, nos termos dos artigos 22.º, 23.º, 26.º, 27.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 agentes dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

João da Cruz, fiel de estação — 383\$89.

Manuel Gaspar Ferreira, fiel de estação — 523\$32.

Da rede do Minho e Douro

Alfredo Madureira Machado, chefe de 3.ª classe — 605\$64. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 121, II série, de 25 de Maio, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se publica que, a partir de 27 de Novembro último, foi demitido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o factor de 2.ª classe da

rêde do Minho e Douro, Júlio Joaquim da Silva Cristos, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de factor de 3.^a classe.

O «Diário do Governo», n.^o 123, II série, de 28 de Maio, publica o seguinte:

Por despacho de 22 do corrente:

José das Neves, contínuo de 2.^a classe do quadro permanente — concedidos vinte e oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Nos termos do § único do artigo 21.^o do decreto n.^o 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se declara que se mantém como definitiva a lista provisória, publicada no «Diário do Governo» n.^o 113, 2.^a série, de 16 do corrente mês, dos candidatos ao concurso documental para engenheiros mecânicos de 3.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral.

O «Diário do Governo», n.^o 126, II série, de 31 de Maio, publica o seguinte:

Por despacho de 24 do corrente:

Mário da Conceição Vital, terceiro oficial 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 130, II série, de 6 de Junho, publica o seguinte:

Para os fins convenientes se declara que o engenheiro José Pereira Zagalo, classificado em primeiro lugar no concurso documental para engenheiros civis de 3.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme consta da respectiva lista de classificação, publicada no «Diário do Governo» n.^o 105, 2.^a série, de 7 de Maio findo, desistiu da sua nomeação para um lugar que lhe cabia pela sua classificação.

Declara-se, para os fins convenientes, que Rui António Marinho de Almeida Sampaio e Melo, engenheiro civil, classificado em segundo lugar no concurso documental para engenheiros civis de 3.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme consta da respectiva lista, publicada no «Diário do Governo» n.^o 105, 2.^a série, de 7 do corrente mês, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

O «Diário do Governo», n.^o 132, II série, de 8 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 31 de Maio:

Manuel Agostinho, medidor adido, nos termos do decreto n.^o 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Por despacho de 1 do corrente:

Óscar Amândio da Cruz e Sousa, chefe de secção do quadro permanente — concedidos quatro dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Por portaria de 22 de Maio findo, visada pelo Tribunal de Contas em 30:

Reformados, nos termos dos artigos 23.^o, 26.^o, 27.^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, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste

Domingos da Assunção Pereira, empregado principal — 626\$87.

Da rede do Minho e Douro

Joaquim Álvaro Peixoto de Sepúlveda, fiel de estação — 527\$50.

António Malheiro Mendonça, revisor de material de 1.^a classe, actualmente contínuo de 2.^a classe da Escola Industrial Infante D. Henrique, do Pôrto — 455\$49.

António Mendes, contramestre de 1.^a classe — 874\$56.

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

O «Diário do Governo», n.^o 135, II série, de 13 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 6 do corrente:

Manuel das Neves, contínuo de 1.^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 136, II série, de 14 de Junho, publica o seguinte:

Por despacho de 7 do corrente:

Jaime Augusto Ferreira, engenheiro 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.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

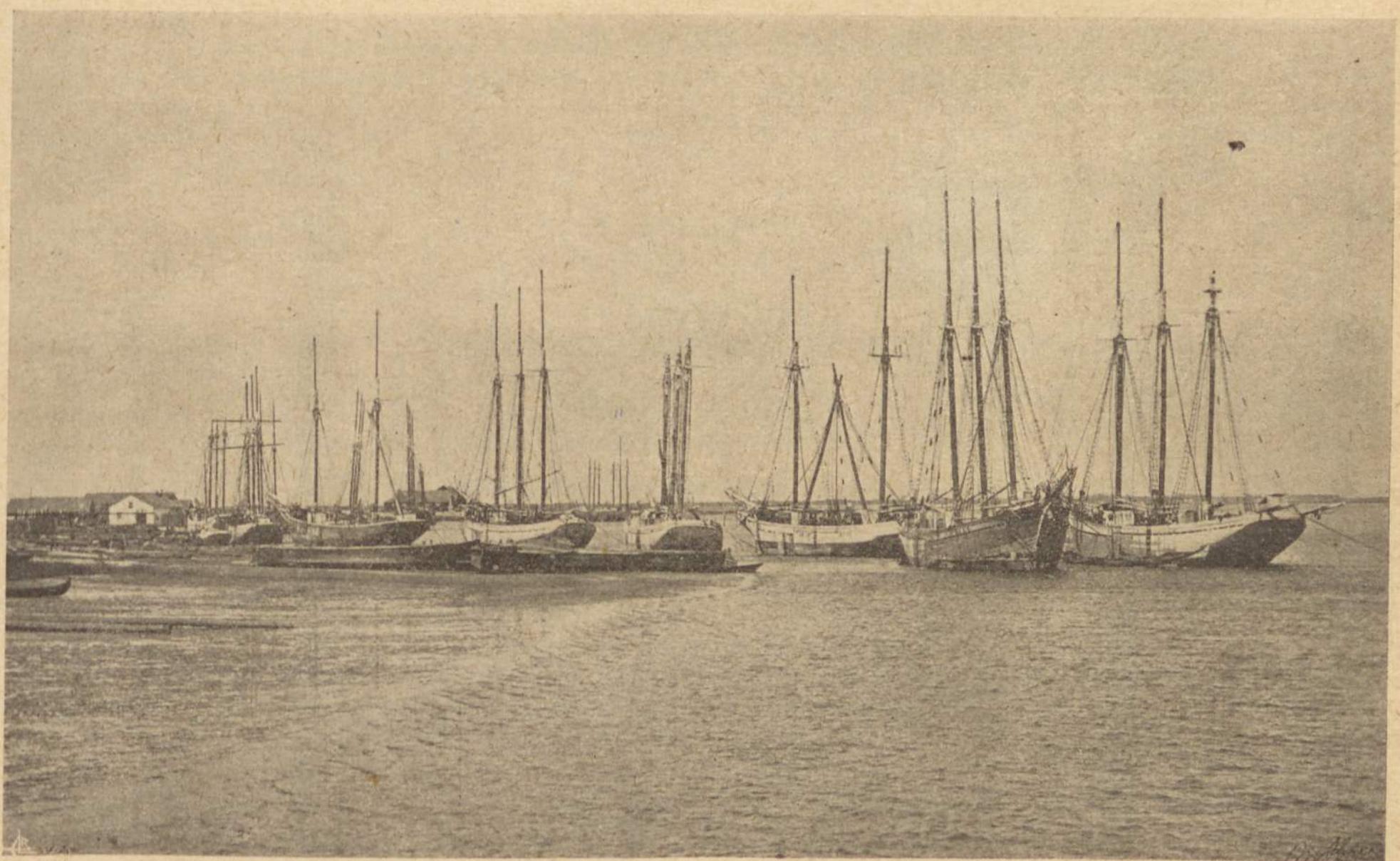
A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as coleções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às coleções acima indicadas.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



AVEIRO — Frota bacalhoeira