

18.º do 54.º ano | CONTAO | IDADE CENTRAL | Lisboa, 16 de Setembro de 1942

Número 1314

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

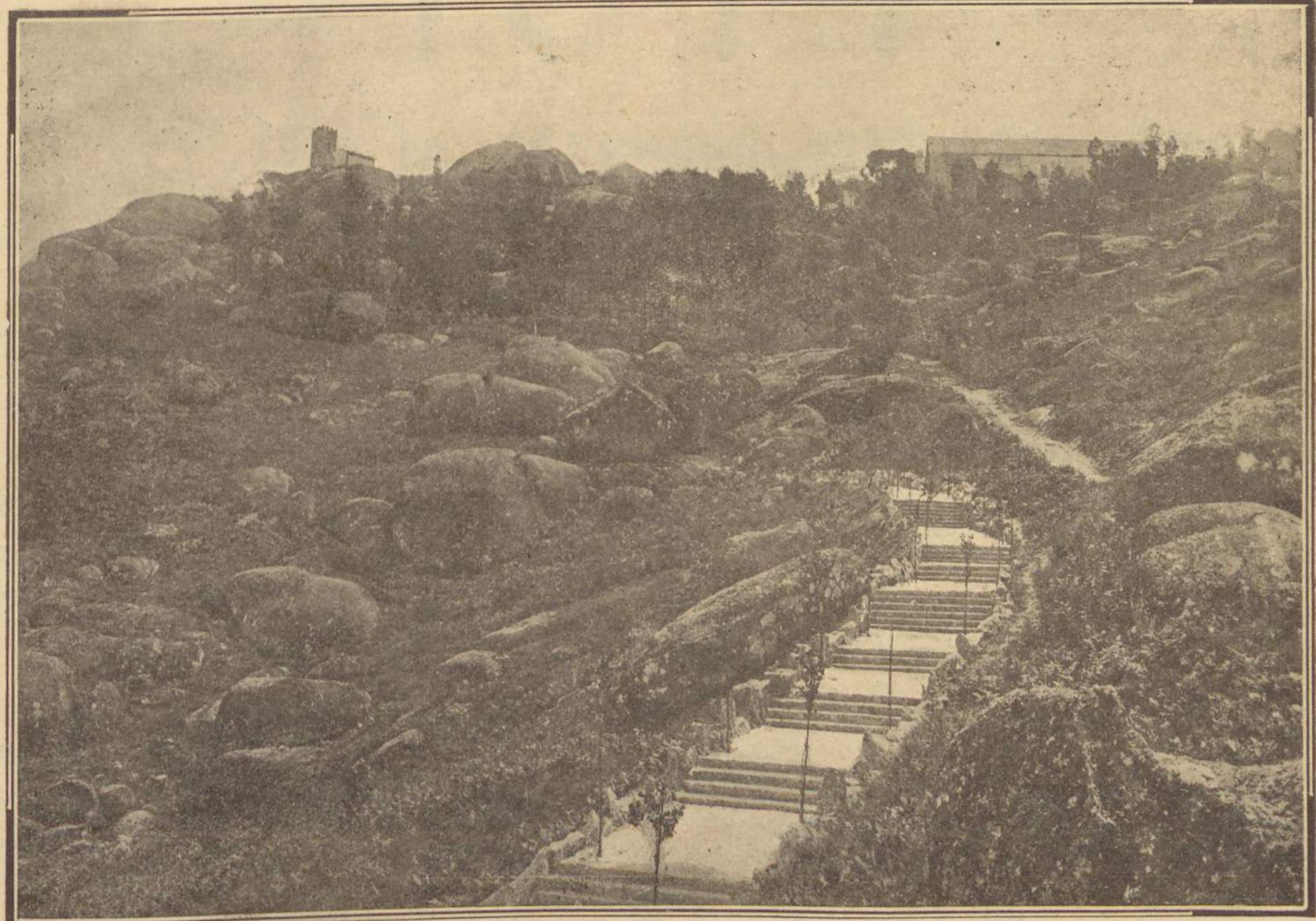
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Séca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Séca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



GUIMARÃES — Penha — Caminho para peões

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P BX 20158; Direcção 27520

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: **D. EUGENIO DEL RINCON**, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54. — Telefone 893

1314

16—SETEMBRO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

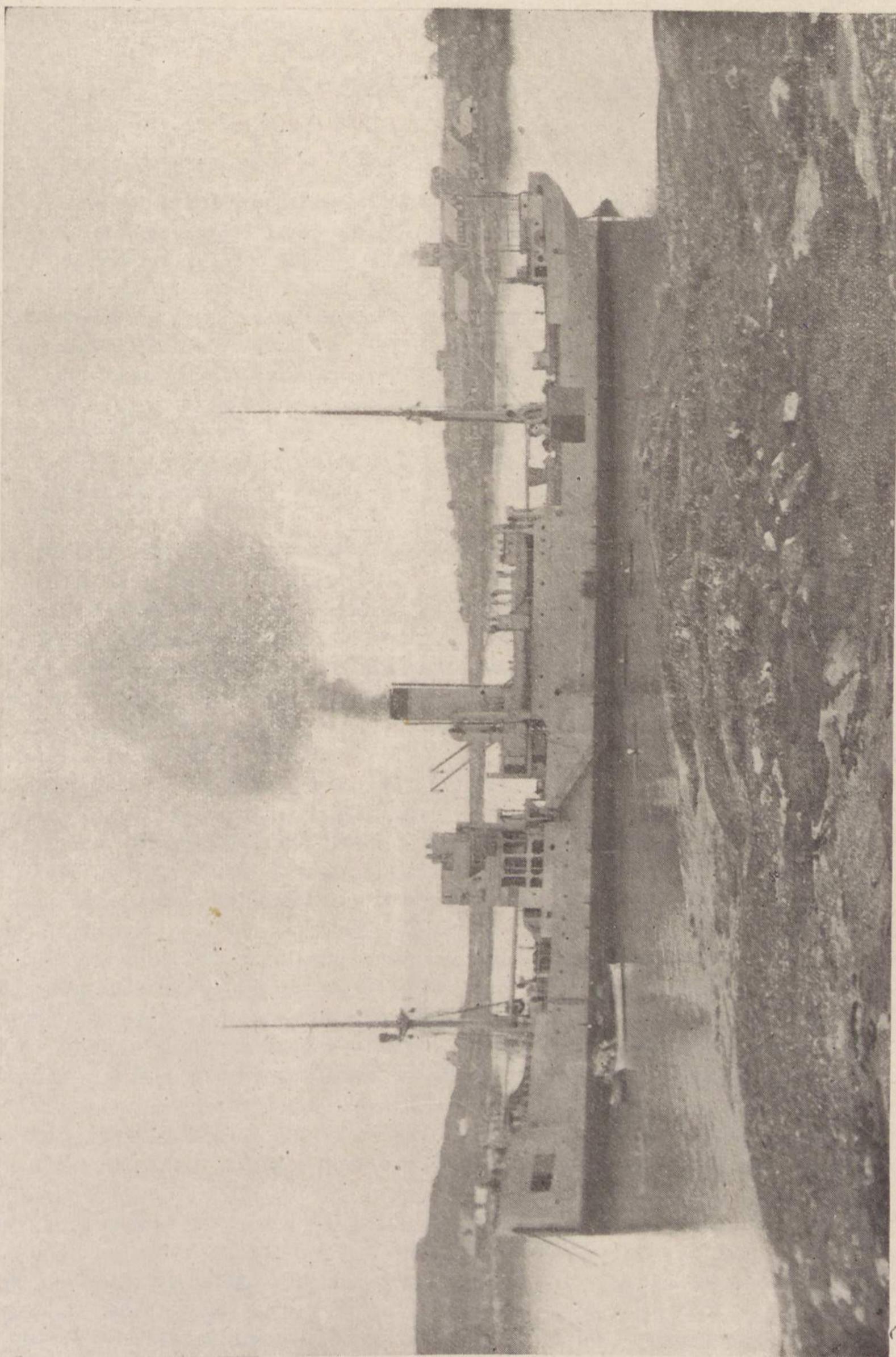
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS

**S U M Á R I O**

O transporte-hospital «Gil Eanes» fundeado no pôrto de Godahwn, capital da Groenlândia do Norte, na Ilha do Disko	417
Fiscalização, pelo Prof. <i>António de Sousa da Câmara</i>	419
Notas da Quinzena	422
Problemas ferroviários	423
Há 50 anos	423
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	424
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	426
Publicações recebidas	426
Espectáculos — Panorama da Temporada Teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	427
Caminhos de Ferro.	428
Santa Casa da Misericórdia de Loulé	428
Imprensa	428
Parte oficial	429





O transporte-hospital «Gil Eanes» fundeado no pôrto de Godahwn,
capital da Groenlândia do Norte, na Ilha do Disko

(Do livro «Os Grandes Trabalhadores do Mar», do jornalista Jorge Simões)

Fiscalização

Pelo Prof. ANTÓNIO DE SOUSA DA CÂMARA

O presente artigo constituíu a Nota do dia, datada de 3 de Junho p.º p.º, da Estação Agronómica Nacional — o mais alto organismo agrícola de investigação científica — de que é director o ilustre engenheiro agrónomo Sr. Prof. António de Sousa da Câmara, que amavelmente consentiu na sua publicação na Gazeta dos Caminhos de Ferro. Para este magnífico trabalho chamamos a atenção dos nossos leitores.

EM muitas organizações nascentes costuma prestar-se o maior cuidado à forma como deverá exercer-se a FISCALIZAÇÃO. Examinar o pessoal, acompanhar constantemente os serviços que executa, rodeá-lo da vigilância mais apertada, de modo a não consentir a menor distração ou negligência, constitui para muitos dirigentes função de capital importância.

Afirma-se que os seres humanos são por natureza indolentes e que só se arranca rendimento do seu trabalho quando se exerce sobre eles a mais dura e infatigável fiscalização. A este propósito, diz-se que a tendência geral é demorar a execução dos serviços ou mesmo adiar a sua realização, estendendo por períodos inconcebíveis, numa labuta arrastada e enfadonha, aquilo que se poderia fazer em poucas horas de labor activo, enérgico e fecundo.

Então nas empresas do Estado ainda se afirma, correntemente, que a mandriice é mais do que um vício, mas uma verdadeira epidemia. Esta convicção acha-se tão generalizada que uma grande parte do trabalho das repartições públicas é absorvido com meras fiscalizações.

As grandes massas acreditam piamente que nas coisas oficiais o «dolce farniente» é a regra, que ninguém corre a foguetes, que nas repartições públicas pode haver papelosa a rodos, balbúrdia nas diferentes actividades, mas o que lá não domina é a ordem na execução, método na sequência dos vários serviços, acção oportuna e eficaz. Esta é a voz corrente, a que mais facilmente se propaga nas várias camadas da sociedade, aquela que impera mesmo em certo funcionalismo, sempre pronto

a atribuir culpas dos seus erros ou desleixos a departamentos do Estado diversos daqueles onde se encontra. É evidente que tal estado dos espíritos cria um clima de perpétua desconfiança, que autoriza tôdas as fiscalizações.

Todavia, não levaria muito tempo a verificar que, se a indolência e a desordem aparecem ainda por muita parte, em muita outra há quem se dedique ao serviço de corpo e alma, trabalhando intensamente de dia e até de noite, procurando compensar a falta de pessoal bastante, buscando melhorar-se a si próprio, na sua cultura e adestramento profissional, lutando por tôdas as formas, para que a organização a que pertence se aperfeiçoe, enquadrando-se nela como se fosse um dos seus órgãos vitais, enfim, adquirindo essa satisfação íntima do BEM SERVIR.

Nalgumas organizações do Estado, haverá talvez abusos. Haverá serviços que protelam a resolução dos assuntos; haverá outros que, por incompetência ou negligência, adiam o estudo das questões, perdendo as oportunidades e por isso arruínando muitas vezes obras do maior interesse para a Nação e para a vida do povo; porventura, haverá ainda outros que, por espírito tacanho ou invejoso, dificultam ou impossibilitam o trabalho dos restantes.

Assim será! Mas, ao lado desses, quantos não há que se sentiram deshonrados se a sua consciência lhes dissesse que, em dado dia, não tinham servido bem, que haviam retardado a marcha de qualquer assunto? Quantos não há que têm a justa noção dos seus deveres de funcionários, entendendo que um papel com seguimento não pode demorar, que lhes queimarão as mãos enquanto não levar a informação ou despacho? Quantos não há que, sem agitações nem ruídos, sem se arrogarem títulos, modestamente apagados na sombra das secretarias ou dos serviços técnicos, vão emprestando a todo o trabalho a continuidade e eficácia necessárias, num incansável «dinamismo» — chamemos-lhe assim, para usarmos o termo tanto em voga...

Pouca gente duvida da utilidade da fiscalização. E, no entanto, tem-se a convicção de que, para os bons serviços, ela não só representa tempo perdido, mas muitas vezes injúrias e, o que é pior, injustiças.

Não se vê, contudo, maneira fácil e prudente de modificar esta ordem de coisas. Se convém vigiar os maus, há que generalizar essa vigilância a todos. E assim é que, tanto no Estado como nas empresas particulares, a *fiscalização* — palavra esverdinhada que ressuma não raro fel e intriga — é uma instituição necessária que se desdobra até ao infinito em inúmeras situações e casos.

Por toda a parte a tendência é aumentar a burocracia — *porque é preciso fiscalizar!* As indústrias organizam-se desde o comêço com encargos elevados — *porque é preciso fiscalizar!* Um serviço novo, embora se não saiba ainda o que possa ser, recheia-se logo de pessoal, a maior parte das vezes inútil para a gestão que lhe compete — *porque é preciso fiscalizar!*

Passar sem fiscalização é uma idéia que não entra na cabeça de ninguém. Parece tão absurda como conceber, à luz do dia, um corpo que se não fizesse acompanhar da sua sombra.

Sem embargo, não há quem ignore que, assim como as sombras se deformam com as irregularidades do terreno, também as fiscalizações criam deformidades várias, consoante o meio onde actuam...

Isso sabe-se... E também se sabe que essa fiscalização, em lugar de sombra, ocupa espaço, tem realidade material e por vezes tão pesada que entorpece a marcha do corpo que ela deveria realçar. Do mesmo modo que a sombra dá relêvo a um corpo, a fiscalização, se fosse bem executada e sem exageros, poderia dar relêvo semelhante às organizações que lhe incumbissem! Seria de desejar que essa fiscalização, sendo sombra, não aparecesse já mais como grilheta ou fardo.

A «fiscalização» tem sentidos diversos conforme a educação e o nível social dos povos. Nos mais civilizados, ela consiste num processo complementar da educação. A fiscalização do ensino, da indústria, do comércio, da agricultura, das repartições oficiais, reveste-se sempre dum aspecto educativo, procurando corrigir orientações inconvenientes, aconselhando, ensinando a ver claro e a agir com calma e segurança. Nos países mais atrasados, pelo contrário, a fiscalização tem tendência para começar pela opressão e só depois da vítima ter ouvido impropérios ou sofrido castigos, que muitas vezes não correspondem à situação, é que lhe é dado defender-se; e no meio disto tudo, tarde ou nunca chega o processo educativo que os mais civilizados julgam primordial.

Isto é notoriamente sabido. Mas se o não fosse, provava-se até com as próprias pessoas. Um indivíduo educado não tem a aspiração de ser fiscal; e se essas funções por acaso lhe vêm a competir, desempenha-as como atrás ficou dito. Nas classes humildes, pelo contrário, onde por desgraça a ins-

trução não tenha entrado e onde menos ainda se sentisse a mais leve aragem de educação, esse empenho reside em numerosos corações. Ser fiscal, poder repreender outros, mantê-los sob a sua tutela, ameaçá-los de castigo, sujeitando-os à multa, ao vexame, obrigando-os de futuro ao desassossêgo, ao temor da sua aproximação, isso é que se lhes afigura uma posição distinta na sociedade!... Segundo esse conceito, é mais do que um processo de ganhar a vida! É saltar de repente sobre a escada hierárquica, ocupar logo degraus de cima, ser «alguém»...

Diz-se em Portugal que «*se queres conhecer o vilão mete-lhe a vara na mão*». Raras vezes se verá melhor confirmado este aforismo que nos casos da fiscalização. Quando esta se faz com pessoas corretas, o primeiro propósito delas é educar, acompanhar fraternalmente as actividades, procurando corrigir as más directrizes ou as organizações precárias. Em suma, a fiscalização, nestes casos, é realmente a sombra que põe em relêvo o corpo, e não a grilheta ou o tropêço a que aludi.

Pelas linhas anteriores creio que uma conclusão se deverá tirar: — para o sucesso de qualquer empresa, muito mais importante que fiscalizar, é EDUCAR. Tenho para mim que é muito mais valioso mostrar a um trabalhador qual é o interesse da sua tarefa, permitindo que ele próprio ganhe iniciativas, adquira métodos, aperfeiçoe técnicas, do que gastar tempo a vigiá-lo. Por outras palavras, em vez de temor da fiscalização, que pode cair como um raio dum instante para o outro, entendo preferível a disciplina interna, admitida de bom grado por cada um, em perfeita liberdade, com plena consciência das suas responsabilidades.

Decerto não advogo a falta de «contrôle» numa organização. Seria o mesmo que pretender governar sem rei nem roque, ou noutro aspecto, governar às cegas. Mas o «Contrôle» não significa só fiscalização, tem mesmo mais de condução, comando ou regulação. Para muita gente, fiscalização é o acto fundamental da direcção. Para mim, o que é fundamental é ter firmes os comandos da máquina. A sua condução, essa pode fazer-se com suavidade, sem gestos bruscos e sobretudo sem a preocupação doentia de andar a meter o nariz em tudo, na crença de que assim se evitam mais facilmente as «pannes». Digam-me os que têm prática de condução de máquinas se as desmontagens constantes, somente determinadas pelo desejo de melhor examinar o seu funcionamento, deram alguma vez resultados proveitosos! Nas empresas sucede justamente o mesmo.

O «contrôle» que eu comprehendo é só o facultado por processos leais, claramente comprehensíveis, que tanto vigiam os defeitos como testemunham as qualidades, e em que a sua necessidade é reconhecida até pelos próprios que ele subordina.

O «contrôle» que eu admito é aquêle que os Chefes entendem por bem estabelecer nos seus departamentos e serviços, dentro das normas humanas que a Casa respeita, e ainda o que permitam os variados aparelhos registadores que ái se instalem, a cuja linguagem inflexível todos se subordinarão, incluindo o próprio Director. Nunca se ouvirá falar de vigilâncias ocultas nem de aparecimentos súbitos e de surpresa dos Chefes, na intenção de encontrar qualquer coisa que não esteja certa e que careça de ser prontamente atalhada.

O meu ideal é outro. O que eu pretendo é que, antes de qualquer fiscalização, cada trabalhador procure por si adquirir o «self-contrôle», isto é, o somatório de qualidades que obrigam o indivíduo a ter domínio sobre si próprio, em todas as ocasiões, a saber vigiar-se e a conduzir-se, sem precisar de fiscalizações alheias.

A assiduidade, por exemplo, é verificada pelo relógio registador. Mas as suas indicações devem servir mais para os trabalhadores regularem os seus horários que para qualquer «contrôle» da direcção. Por certo, as fichas horárias dão indicações das horas da entrada e da saída, como podem fornecer ainda indicações dos períodos de tempo consumidos pela refeição do meio do dia. Mas julgo mais interessante que as pessoas, em lugar de se preocuparem com o regulamento, se governem antes pelo princípio de que é preciso *produzir* e de dia para dia com maior entusiasmo e dedicação. Poderão prolongar-se os períodos de repouso, demorar mesmo as conversas ou jogos que tenham em comum, se a educação dos trabalhadores se fizer no sentido que pretendo, isso não tem importância alguma, pelo contrário, só beneficia a orga-

nização. É que quem tiver adquirido o hábito de se fiscalizar a si próprio tem consciência do tempo que roubou à instituição e logo a compensará com horas suplementares ou mesmo com trabalho em casa. E, por outro lado, atingirá outro objectivo, cuja importância não me canso de encarecer. É que através dêsse convívio, estreitando relações, conhecendo-se melhor, conseguirá criar o espírito de camaradagem, que tem de estar na raiz da nossa actividade.

Tenho a firma convicção de que a disciplina, que é mantida nas fileiras por receio dos regulamentos ou por receio duma fiscalização, nunca é eficaz, duradoura, ou de efeitos benéficos. Poderá sufocar queixas, poderá aparentar unidade de pontos de vista, mas não elucida erros, não esclarece espíritos nem eleva os caracteres para um ideal comum de trabalho e de produção.

O que é essencial não é fiscalizar — mas **ENSINAR**.

Ensinar os homens a respeitarem-se, imprimindo-lhes sensibilidade e emoção, perante tôdas as questões que interessem à vida da emprêsa, tocando-lhes o espírito com exemplos ou frases adaptadas às situações, batendo-os e convertendo-os, se acaso os encontra incrédulos ou refractários, e reforçando-os se êles são já fortes batalhadores — isso contribuirá mais fortemente para o sucesso que tôda a fiscalização, por mais prodigiosa que se apresente.

Costumava dizer o grande pintor Chardin que se pinta com sentimento e não com côres. Bem me parece que coisa idêntica se poderá afirmar àcerca do «contrôle» de qualquer emprêsa: faz-se mais com sentimento que com recurso a quaisquer fiscalizações.



Notas da Quinzena

Engenheiro Fernando de Souza

O nosso querido amigo, sr. dr. Emílio Infante da Câmara, enviou ao nosso prezado colega «Vida Ribatejana», de Vila Franca de Xira, uma carta em que, a propósito da projectada «Casa do Ribatejo», lembra uma dívida de gratidão que o «Ribatejo não liquidou ainda à memória daquele Ilustre Português que se chamou Fernando de Souza».

E em sentidas palavras alvitra o seguinte, que passamos a transcrever:

«O interesse e carinho que sempre dispensou à nossa província e principalmente a Vila Franca de Xira, impõem-nos o grato dever de vincularmos o seu nome de Grande Português à nossa terra e à nossa futura «Casa do Ribatejo».

«Precisamos colocar o seu retrato no lugar de honra da nossa Casa e uma placa numa das principais ruas de Vila Franca com o nome do insigne português, que foi um notável exemplo de talento, probidade, competência e trabalho».

Na verdade, o Engenheiro Fernando de Souza é digno da homenagem alvitrada. Fausto Dias, admirável animador da «Vida Ribatejana», apoia com entusiasmo o alvitre e justifica-o plenamente dêste modo:

«Os vilafranquenses não podem esquecer já mais os altos serviços que o competentíssimo engenheiro e grande jornalista lhes prestou, nomeadamente na defesa técnica e por meio da imprensa da construção da ponte sobre o Tejo nesta vila.

Quantas vezes o sr. Conselheiro Fernando de Souza subiu as escadas ministeriais a tratar de tão importante melhoramento, proclamando as enormes vantagens que para a economia regional e nacional representa a construção da ponte!

«Quantas vezes, em brilhantes artigos, ele demonstrou essas vantagens, eliminando, com denodo, os obstáculos que se opunham a tal realização, criando uma opinião sobre o assunto, apontando com números e com os seus vastos conhecimentos da especialidade, o valor do melhoramento, absolutamente indispensável à economia de uma das mais ricas e laboriosas regiões de Portugal!»

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» não podia deixar de arquivar, comovidamente, estas palavras de homenagem à memória do seu saudoso director.

Duque de Kent

COM grande solenidade, realizaram-se em Lisboa, na igreja anglicana de S. Jorge, nos Inglesinhos e na Igreja do Corpo Santo, ofícios religiosos em sufrágio da alma de Sua Alteza Real o Príncipe de Kent, falecido no norte da Escócia, em 25 de Agosto, quando se dirigia, em avião, para a Islândia.

A morte desastrosa do malogrado príncipe e dos seus 14 companheiros de viagem, causou, em todo o país, profunda emoção. Era uma figura conhecida e querida entre nós. Por duas vezes visitara o nosso país, e da última, em 1940, em missão diplomática, como Embaixador Extraordinário, nas Comemorações Centenárias.

O Duque de Kent, cujo nome completo era Jorge Eduardo Alexandre Edmundo de Windsor, era o filho mais novo de Jorge V da Inglaterra e cursara a Escola Naval de Darmouth, onde revelou amor ao estudo. Tinha casado em 1934 com a princesa Marina, da Grécia. O povo inglês, fez-lhe, por esta ocasião, uma grandiosa manifestação de simpatia.

Recomposição do Ministério Espanhol

O Governo Espanhol foi remodelado nos princípios dêste mês de Setembro. As informações de carácter oficial que a imprensa do país vizinho inseriu e que os jornais de todo o mundo se apressaram a reproduzir, afirmam que a recomposição ministerial significa uma concentração maior das forças nacionais da Espanha nas mãos do generalíssimo Franco. Dentro da nova recomposição ministerial, o Caudilho sucederá a Serrano Suner na presidência da comissão política da Falange.

Os novos ministros são o general Francisco Gomez, Conde de Jordona, que passou a desempenhar as funções de ministro dos Negócios Estrangeiros; o general Ascencio, que sobraçou a pasta do Ministério da Guerra e Blás Peres, que ficou com a pasta da justiça.

A notícia desta remodelação ministerial foi recebida com simpatia em todos os meios políticos.

Dos novos ministros, o nome do general Jordana merece-nos especial atenção, pois além de voltar a desempenhar as funções que exercera no decurso da guerra civil, foi com ele que Salazar celebrou o Pacto de Não Agressão.

Problemas ferroviários

Alvitra-se a construção do ramal de CACILHAS ao SEIXAL

Com data de 18 de Agosto, recebemos do sr. Adolfo Gonçalves Fagulha, a seguinte carta, que publicamos na íntegra, por apresentar um alvitro de interesse para várias regiões da margem sul do Tejo :

Ex.º Director

Vão em breve iniciar-se as obras da supressão da reversão da linha do Sul em Beja, obra que honra a ilustre Direcção, que superintende nestes assuntos.

Outra há de maior amplitude e de mais longo alcance, e que já era tempo de estar concluída, apesar de o projecto estar feito e diversos estudos se terem aprovado.

É o chamado ramal de Cacilhas, que iria do Seixal a esta povoação, onde se estabeleceria a estação ferroviária testa das linhas do Sul. Há, de facto, bastantes problemas a resolver para tal, mas a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro tem poderes para solucionar os mais difíceis problemas que lhe apareçam, visto tratar-se de causa pública. O transporte fluvial seria curto e rápido. O tráfego de passageiros de longo curso seria bastante melhorado, até porque ganharia cerca de 25 minutos de tempo de viagem. Além disso o serviço de tranvias seria remunerador, apesar de muitos dizerem o contrário, pois servia regiões densas, e de grande contacto com a capital, como sendo Caramujo, Cova da Piedade, Alfeite, Amora, Seixal e continuando para o Barreiro e mais localidades, que ficariam melhor servidas de transporte.

Se o serviço de tranvias não dá rendimento é derivado às excessivas facilidades que as Empresas davam fazendo preços impossíveis, e senão, vejamos o exemplo da Sociedade Estoril que, bem sabemos, serve uma região bastante densa, mas se o é, é devido em grande parte ao modelar serviço com que está montada a exploração da citada linha de Cascais.

A construir-se a projectada linha até Cacilhas, acabar-se-ia com a exploração da linha de saco do Seixal.

São estas linhas ou ramais que afectam mais os «déficits» da Companhia que os explora.

Assim contribuia-se de certeza para a anulação do «déficit» de exploração que aquêle ramal decreto terá, para com uns 10 quilómetros de via, se concluir uma linha, cuja exploração decreto daria lucro.

A futura estação de Cacilhas seria acanhada, sem dúvida; contudo, a estação do Rossio também o é, no entanto como representava uma necessidade vital para os serviços ferroviários ela fez-se, resolvendo-se todos os inconvenientes bem mais difíceis que no citado projecto.

Aproveitavam-se, é claro, o parque de manobras, depósitos de material, etc., os actuais do Barreiro.

Alem das vantagens de interesse público, pois nenhum outro transporte é tão cômodo para o povo, como o ferroviário, sendo este bem explorado, tinha a conclusão da projectada linha bastante interesse militar, pois basta dizer que serve o Arsenal do Alfeite.

Posto isto, julgamos que as obras do importante melhoramento ferroviário de Beja talvez pudessem dar a vez a estas, que seriam mais oportunas.

Sem outro assunto,

*De V. Ex.^a
Adolfo Gonçalves Fagulha*

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Setembro de 1892)

Os negócios da Companhia Real

Os representantes dos comités franceses e ali-mão dos obrigatários da companhia, reunidos em Paris em repetidas sessões, tomaram as seguintes resoluções, em que se resume o seu parecer sobre o andamento das questões pendentes.

1.º Os comités, tendo tomado conhecimento dos relatórios dos membros da comissão de exame, os srs. Lhomme e Flament na parte financeira e Ferré e Eilippi, na parte técnica, comparando e discutindo as cifras e approximando as avaliações, fixaram as bases de um resumo geral a estabelecer segundo os elementos supra.

O relator encarregado d'este trabalho submeterá a forma definitiva do mesmo a cada um dos comités no mais breve prazo. Os comités porão este relatório á disposição dos interessados.

2.º Depois de uma conferencia sobre a situação real da companhia e os meios e operações necessárias para uma reconstituição, os comités decidiram entabolar o mais breve possível negociações com os diferentes grupos de interessados a fim de se chegar a estabelecer um plano definitivo de reconstituição.

3.º Considerando que nenhuma solução para a regularização da situação dos obrigatários e credores pôde dar-se sem prévio assentimento d'estes e que nenhum acordo se acha ainda estabelecido, decidiram os comités dirigir-se á companhia, pedindo que a assembléa geral extraordinária dos accionistas, convocada para 1 d'outubro proximo, seja adiada para uma data que ulteriormente se fixará, reservando-se para protestar, no caso d'esta assembléa se realizar naquella data, contra todas as resoluções que forem contrárias ao interesse dos credores.

Esta acta tem a data de 4 do corrente.

Em conformidade com a 3.ª resolução foi dirigida pelos Srs. Chauvin, Courtois e Hohenemser, presidentes dos comités de Paris, Lyon, e Berlim, uma carta ao presidente do conselho da companhia e outra ao sr. conde de Magalhães, como presidente da comissão oficial administrativa, resumindo aquellas resoluções.

Linhos portuguesas

De Loanda a Ambaca — No 2.º trimestre do corrente ano viajaram pelo caminho de ferro de Loanda até Cassaula: em 1.ª classe 523 passageiros; em 2.ª 326 e em 3.ª 12:841; ao todo 13:690, que pagaram 9:443\$840 réis.

Desde a inauguração em janeiro de 1889 até 30 de junho o numero de viajantes foi de 118:365, que pagaram 69:646\$330 réis.

As mercadorias transportadas entre Loanda e Cassaula no 2.º trimestre d'este anno, pagaram 7:926\$700 réis e desde janeiro 1889 até 30 de junho fôrdo réis 50:895\$460.

Os telegrammas expedidos pela linha do caminho de ferro, no 2.º trimestre do corrente anno, renderam 97\$800, e desde janeiro de 1889 até 30 de junho fôrdo 978\$000 réis.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LVIII

Anuncia R. R. que na curva do Don, as tropas alemãs repeliram um contra-ataque soviético infligindo graves perdas ao inimigo e destruindo 25 carros de assalto. A aviação alemã destruiu, também, numerosas peças de artilharia e mais de 200 automóveis. A Oeste de Estalingrado a aviação alemã bombardeou as linhas ferroviárias, destruindo 17 combóios.

— Anuncia a D. N. B. que foram efectuados ataques aéreos violentos contra objectivos ferroviários e estradas na região do pôrto de Tuapse, no Mar Negro. Também destruiram depósitos de mercadorias, em várias estações de caminhos de ferro.

— Comunicado de Londres da E. T. diz que uma poderosa formação de aviões do Comando de bombardeiros, atacou no dia 9 de Agosto, pela noite, o centro ferroviário e industrial de Osnabrück e outros objectivos na Alemanha Noroeste.

— A D. N. B. comunica os ataques aéreos executados no dia 10 de Agosto, às instalações ferroviárias, ao Sul de Estalingrado e diz que a aviação bombardeou tropas e material, que estavam a ser embarcados ao Norte do Cáucaso. Na referida ocasião, aviões de combate afundaram, no pôrto de Tuapse, um navio mercante de 4.000 toneladas e danificaram gravemente outro. Os aviões desencadearam outros ataques contra as instalações ferroviárias, ao Sul de Estalingrado. Foi destruído um combóio blindado soviético.

Acrescenta que no mesmo dia o território perto do nó ferroviário de Mineralnyevody estava ainda a ser limpo de ninhos de resistência isolados. Aviões de combate alemães destruiram o entroncamento ferroviário sobre o caminho de ferro de Armavir a Baku.

— A R. R., em telegrama de Estocolmo, diz que o redactor militar do jornal londrino «Daily Express» afirma que a perda de Piatigorsk é um acontecimento de particular gravidade, dado que esta cidade é uma importante ligação roteira, sendo, igualmente, atravessada pela linha de caminho de ferro que liga Grozny ao mar Cáspio.

Além disso, existem em Piatigorsk grandes refi-

narias de petróleo cuja perda constitue rude golpe para o exército e indústria soviética.

— Um comunicado da U. P.-E. T. diz que as tropas russas oferecem encarniçada resistência contra os três braços lançados pelos alemães ao Sul de Kuban e para Leste ao longo do caminho de ferro para o Mar Cáspio.

— O comunicado da E. T.-O. F. I., diz, a propósito dos distúrbios da India, que em Tonali, no centro da província de Madrasta a polícia fêz fogo sobre a multidão que incendiou a estação de caminho de ferro, tendo morrido 4 pessoas e ficaram feridas dez.

Os amotinados arrombaram os armazéns de mercadorias do caminho de ferro, nos arredores da cidade de Nagpur, saqueando os ceriais que ali se encontravam. Foram causados alguns estragos nas instalações ferroviárias e nos condutores de água.

— A R. R. informa que segundo telegramas oficiais ingleses os manifestantes incendiaram, em Calcutá, os carros eléctricos e os omnibus. A polícia empregou gás lacrimogéneo, a fim de dispersar os manifestantes.

Por seu turno, em Madastra, incendiaram uma estação dos caminhos de ferro. A polícia fêz fogo sobre os insurretos, causando quatro mortes e dez feridos. Em Daca a força pública desfechou contra a multidão, causando uma morte e, igualmente, bastantes feridos.

— O comunicado do S. C. F. A. A. diz que na região do Cáucaso, prossegue sem cessar o avanço das tropas alemãs e aliadas, através de combates renhidos, que se travam nas montanhas. Ao Norte da região montanhosa, a cidade de Georgievsk, na linha férrea Rostov-Baku, foi tomada. Nessa ocasião capturámos vinte canhões pesados.

— A E. T. informa, em telegrama, de Bombaim que o corte de linhas telegráficas ou actos de sabotagem contra caminhos de ferro podem, agora, ser punidos com a pena de morte ou de flagelação. Também podem ser impostas multas aos habitantes das localidades onde as sabotagens forem praticadas.

A mesma Agência comunica em telegrama de Nagpur que a situação geral melhorou, mas as ruas da cidade ainda estão cheias de barricadas. Em Hoshangabad, deu-se um pequeno incidente. A polícia abriu fogo contra manifestantes, um dos quais morreu.

Nos últimos dias, foram incendiadas três estações dos caminhos de ferro suburbanos e danificados muitos postos de Polícia. Foram atacados também, a estação dos Correios e o Banco Central e fizeram-se tentativas para interromper as comunicações telegráficas e telefónicas e obstruir as linhas férreas.

— Um comunicado de Londres, transmitido pela E. T., diz que quinhentos «caças», efectuaram

uma surtida, em quatro direcções, sobre o Norte da França, escoltando «fortalezas-voadoras» americanas, que foram bombardear as instalações do caminho de ferro, em Amiens.

As operações efectuaram-se sobre a área do Havre a Furnes. Não se encontrou oposição de «caças» alemães, quando as «fortalezas-voadoras», escoltadas por «Spitfires», bombardearam as instalações do caminho de ferro. Um piloto belga, que voava numa das alas dos «Spitfires», disse depois: «Vi cinco rebentamentos no alvo e a maior parte deles foram nas oficinas e depósitos de locomotivas. Grandes colunas de fumo cintento elevaram-se, depois das bombas terem atingido o alvo».

— Em telegrama, diz-nos a R. R., que sublinham de Londres que o jornal «Evening News» informa que grande número de comboios de passageiros serão suprimidos, em Inglaterra, a partir do próximo mês de Novembro, devido à penúria de carvão. O tráfego de mercadorias passará a ser, igualmente, muito reduzido.

— Declara Berlim, no seu comunicado transmitido pela D. N. B., que na testa da ponte do Wolchov o inimigo foi disperso, a-pesar-de ter penetrado nas posições, entre o rio e o caminho de ferro a Leste.

— Um telegrama de Estocolmo, e transmitido pela O. F. I., diz que no Sector de Orel a linha da frente corre na direcção de Noroeste-Sueste e que a pressão alemã apertou nos últimos tempos na região de Viasma, lançando bastantes forças sobre o importante entroncamento ferroviário de Julez que fica a 160 quilómetros a Leste de Orel e a ameaçar o centro industrial de Tamrov, 200 quilómetros mais longe.

— Pela E. T. sabe-se que os caminhos de ferro alemães se vêem a braços com enormes pedidos de abastecimentos dos exércitos de defesa do Ocidente europeu e dos exércitos que travam a batalha da Rússia, a Oriente. Cada vez-mais a Alemanha é obrigada a ater-se à navegação costeira, para aliviar os caminhos de ferro.

— A D. N. B. diz que aparelhos de combate bombardearam instalações importantes para a indústria dos armamentos, em cidades da costa oriental da Gran-Bretanha. Bombas de grosso calibre rebentaram na cidade industrial de Peterborough, sendo especialmente atingidas uma estação ferroviária e várias fábricas dos bairros excêntricos.

— A E. T., por um comunicado, diz que as tropas chinesas estão a avançar a Oriente da província de Kiang-Si, em direcção à importante cidade de Kiang-Chan, junto ao caminho de ferro. Os chineses tomaram Ying-Tan e Yu-Chan e dominam, agora, por completo, o caminho de ferro, desde a fronteira do Che-Kiang até a um ponto a Sueste de Nan-Chang. No Che-Kiang, os japoneses retiram para Ocidente de Wancheu, ao longo

do rio Wu, mas estão a ser cercados pelos chineses, que afundaram dez lanchas no rio.

— Pela D. N. B. sabe-se que foi bombardeada a cidade de Derby, por aviões de combate. Trata-se de um centro que possue, além de numerosas empresas industriais, que se entregam ao fabrico de armamentos, uma das maiores fábricas inglesas de locomotivas e de vagões. Esta fábrica foi transformada, no princípio da guerra, em centro produtor de armamento pesado.

— Diz a E. T. que, num ataque a Dieppe, os polacos atacaram quatro fábricas, no Norte da França uma das quais ficou em chamas. Mais para o interior, atacaram, também, locomotivas do caminho de ferro, fortins, posições de artilharia camoufladas, dois aeródromos, nos quais estavam dispersos aviões inimigos; e, à metralhadora, tropas alemãs que tentavam fugir. Os polacos efectuaram outros ataques a aeródromos, na área de Ostende e de Bruges.

— A D. N. B. diz que a aviação alemã atacou eficazmente instalações ferroviárias e colunas de transporte, na retaguarda do inimigo, bem como o tráfego fluvial, no Volga.

— Diz a E. T. que metade da linha férrea através de Kiang-Si se encontra, de novo, em poder dos chineses, por estes a terem reconquistado.

— Pela D. N. B. comunicam de fonte militar que formações alemãs de aviação de combate e «stukas» atacaram, por diversas vezes, o tráfego ferroviário dos russos na retaguarda da «frente» inimiga.

— A E. T. diz que nos sectores de Vyasma e de Rjev os guerrilheiros russos fizeram ir pelos ares cinco comboios, que transportavam tropas. Morreram mais de quatro mil soldados alemães e muitos outros ficaram feridos. Dinamitaram, também, pontes, depósitos de munições, estações e linhas ferroviárias. Num aeródromo, destruiram dezassete aviões alemães e incendiaram um depósito de gasolina.

— Diz a E. T. que informações extraodinariamente semelhantes chegadas a Estocolmo tanto de Berlim como de Moscovo não deixam dúvidas que a situação em Estalingrado é muito grave, travando-se já combates a cerca de 45 quilómetros da cidade. Desprezando completamente as baixas os alemães conseguiram estabelecer uma testa de ponte, pela qual «tanks» e homens continuam a atravessar para a margem Oriental do Don. A maior testa de ponte fica no sector de Ylivaja-Ktjalinsk, no caminho de ferro Estalingrado-Moscovo, que pode já considerar-se como não podendo ser taticamente utilizado.

Ecos & Comentários

Por SABEL

Corda permanente?

NUMA velha propriedade dos arredores de Oerebo, na Suécia Central, existe um curioso relógio que não pára há 25 anos, continuando a marcar as horas com exactidão, sem que lhe voltassem a dar corda. Esse relógio, que foi construído em 1916, é movido pelas oscilações da pressão do ar, e continuaria a funcionar mesmo se a pressão da atmosfera se mantivesse inalterável durante 12 meses consecutivos, caso que só seria admissível em teoria. O relógio em questão possui doze caixas herméticamente fechadas, que são influenciadas pelas variações da pressão atmosférica. Os movimentos das superfícies superiores das caixas provocam a tracção de um peso que impulsiona o aparelho de relojoaria. Durante os últimos 25 anos, este relógio extraordinário funcionou sem interrupção, esperando-se que assim continui ainda por muito tempo. Até aqui, o peso nunca se encontrou nas proximidades do solo. Provavelmente só virá a parar em virtude do uso de algumas das suas peças. A única coisa de que ele necessita, de vez em quando, é de um pouco de óleo. Foi construído por um proprietário rural sueco, o senhor Th. Dieden, já conhecido como autor de várias invenções.

A mulher inglesa ao serviço dos Caminhos de Ferro britânicos

A fim-de que fôssem compensadas as perdas de homens, mortos em campanha ou a prestar serviço no exército e na aviação, as companhias de caminho de ferro ingleses, de acordo com «Trade Unions» resolveu admitir mulheres nos lugares vagos por qualquer daqueles motivos. Desde logo foram contratadas 40.924 mulheres como operárias, porteiras, condutoras, etc. Este ano mais 27.453 mulheres e raparigas foram admitidas para substituir os forroviários que foram parar às Fôrças inglesas.

Os serviços prestados pelas mulheres nos caminhos de ferro são dignos de elogio não só pelo patriotismo que revelam mas também pelo seu bom e brilhante desempenho.

Uma locomotiva de rodas dentadas

Uma fábrica alemã de locomotivas acaba de construir uma locomotiva eléctrica, de rodas dentadas, extraordinariamente pesada, que se destina a prestar serviço numa mina de linhite, da Alemanha central.

A máquina pesa 95 toneladas, e possui 4 rodas dentadas motrizes, cada uma delas desenvolvendo uma força de tracção de 10 toneladas.

Foi preciso fazer, após as necessárias experiências, a escolha da velocidade, porque a mina apresenta a diferença de nível de 53,5 metros e além disso é preciso vencer uma rampa de 67 por 1.000.

No que diz respeito à cremalheira, colocada sobre a via, para a qual se empregou um género de construção especial, foi prevista uma pressão de 18 toneladas sobre o dente.

A máquina tem o comprimento de 14,076 metros, a largura de 2,99 metros e a altura de 4,30 metros. Quatro motores eléctricos principais, dispondo cada um de 245 Kilowatts, com uma tensão constante de 1.200 volts, accionam as quatro rodas motrizes, por meio duma dupla transmissão intermediária com engrenagem. A maior velocidade da locomotiva é de 12 quilómetros à hora.

Publicações recebidas

Semana Militar das Colónias — Quatro conferências editadas pela «Revista Militar».

A magnífica *Revista Militar*, a quem o país deve assinalados serviços, acaba de editar, em suplemento ao volume XCIV, quatro valiosas conferências, que lemos com o maior interesse e proveito. Uma delas, pronunciada na Direcção de Armas de Infantaria, em 7 de Maio dêste ano, foca a figura inconfundível, heroica, de Caldas Xavier, ligada para sempre aos destinos e à glória de Moçambique. É seu autor o sr. capitão Mário Augusto da Costa. A outra conferência, realizada naquêle mesmo dia, no quartel do Regimento de Cavalaria n.º 3, em Extremoz, é da autoria do sr. major Alberto Faria de Moraes e refere-se a «Os primeiros europeus nas ilhas Molucas». O sr. alferes miliciano Ary dos Santos tomou para tema da sua palestra, realizada no quartel do Batalhão de Metralhadoras n.º 1, em Lisboa, a «Extensão, valor e significado do Império Colonial Português». Finalmente, o sr. alferes miliciano Fernando Jorge de Oliveira Martins pronuncia no quartel do Regimento de Infantaria n.º 12, em Coimbra, uma palestra exortiva sob o título de «Herança Sagrada».

A impressão dêsses quatro suplementos constitue um serviço de cultura e contribue brilhantemente para a unidade e consciência do Império Português. Só há que render louvores a essa util e patriótica iniciativa.

Anais do Município da Horta — Tomo VI, por Marcelino Lima.

Já está impresso o tomo VI dos «Anais do Município da Horta», organizado e dirigido pelo ilustre escritor açoreano, sr. Marcelino Lima, autor do romance «A Discípula», lançado a público pela Parceria António Maria Pereira.

Nos «Anais do Município da Horta», faz-se, em prosa sempre admirável, a história da Ilha do Faial, desde o seu descobrimento até aos nossos dias, em que se registam numerosíssimos factos interessantes, muitos dêles pela primeira vez subtraídos à poeira dos arquivos.

Os «Anais do Município da Horta» não podem ser desconhecidos dos estudiosos da História pátria, tão ligados estão os Açores à Metrópole.

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Voz do Povo... no MARIA VICTÓRIA

Peça cheia de ditos de espírito, graça, crítica, de tudo tem em abundância, sempre realçada pelo dinamismo, gôsto, beleza e côr de guarda-roupa e cenários, dando ao espectáculo um grande cunho de arte, difícil de igualar em espectáculos desta natureza. E ainda há mais, há números novos, o que é para admirar se atendermos a que estamos habituados a ver números de umas revistas insertos em outras.

E na «Voz do Povo» os números são todos bons e os autores António Pôrto, Aníbal Nazaré e António Cruz, três rapazes de valor, devem ver-se em sérias dificuldades, para suprimir alguns afim de fazerem com que os espectáculos sejam por sessões.

Bem sei que o terceto «Raparigas modernas», o número «Esquina do Pecado» e «Meninas de vidro», poderão ser eliminados, se bem que se perca o cenário e guarda-roupa destes dois últimos. Mas, mesmo assim, ainda ficam muitos números bons que marcaram, pelas ovações que receberam, ovações espontâneas e não encomendadas.

Dêstes números destacarei «A bolacha americana», «Walter», e os de conjunto «Margarida vai à fonte» e «Soirée fim de século». Mas os outros, são tantos, tantos, que não nos é possível mencioná-los, como desejavamos.

O que é certo é que se o sucesso de um espectáculo é marcado pelo número de ovações, este deve ser um dos maiores a que temos assistido.

Pena é que esta «Voz do Povo» não seja aquela de que fala a quadra popular nem o adágio latino.

A música de Raúl Portela, Raúl Ferrão e Fernando de Carvalho, acompanha muitíssimo bem os diversos passos da revista. A encenação de Piero, é mais uma manifestação de arte e de beleza dêste grande realizador.

Cenários bons de muitos artistas do pincel, e o guarda-roupa sob desenhos de Pinto de Campos, é muito alegre.

Do desempenho, vemo-nos na necessidade de englobar todos os artistas da companhia, que foram escolhidos «a dedo», pelo emprezário António de Macedo, grande animador dêste género de espectáculos e conhecedor dos gostos do público apreciador de revista.

E assim, pelo palco, desfilaram: Herminia Silya, um grande valor no teatro ligeiro musicado. Costinha, o grande e impagável cómico, que, em cada trabalho, mostra uma criação digna de registo e de admiração. Barroso Lopes, um novo de muito merecimento, que se faz aplaudir sem esforço. Josefina Silva, sempre elegante e distinta, recitando muito bem. Carlos Baptista, outro cómico de raça, que faz rir, sem favoritismos. Luiza Durão, artista cómica, que, em todas as râbulas que interpreta, marca a sua maneira sóbria de representar.

Maria Luiza, Maria Fernanda, Maria Corte Real, Suécia Gonçalves e Zita Trindade, desempenham os restantes números da revista, a contento dos espectadores.

Ricardo Santos Carvalho, compadriou a «Voz do Povo» emprestando-lhe o melhor do seu saber e da sua boa vontade.

Ribeirinho, tem a seu cargo várias râbulas que desempenhou na perfeição.

O grupo coral muitíssimo afinado, e a él se deve o sucesso de alguns números de conjunto, como seja o da «Margarida vai à fonte», com «contra cantos» magníficos.

Deixo para o fim Maria Sidónio, que se estreou na revista. Tendo-se distinguido como «vedeta da rádio», eis que surge no palco, integrada no espectáculo, interpretando muito bem os números «Brazil», «Chica, chica boa», ambos de grande sabor brasileiro, e o número «Açores», talvez um pouco prejudicado pelo sotaque brasileiro imprimido pela artista. Tendo por fundo uma cortina com o seu nome Maria Sidónio, deliciou os espectadores, cantando sambas, que foram imensamente aplaudidos.

«Voz do Povo» é um espectáculo que se impõe.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

TRINDADE — 22 — «O Instinto».

APOLÔ — 21 e 23 — «A formiga».

MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «Voz do Povo».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 21,30 — «Mister Ginger no Pacífico».

OLÍMPIA — 14 e 45 e 20 e 45 — «Noites de angústia».

CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Caminhos de Ferro

O tráfego por vagões particulares

O *Diário do Governo* publicou uma portaria, aprovando o regulamento para a circulação e exploração do tráfego interno e internacional por vagões particulares.

Com aprovação do sr. subsecretário de Estado das Obras Públicas, foram suspensos os bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções religiosas, e os para excursões turísticas ou desportivas, nas linhas da C. P., e os bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes, na do caminho de ferro do Vale do Vouga.

Santa Casa da Misericórdia de Loulé

Do digníssimo Vice-provedor da Santa Casa da Misericórdia e Hospital de Nossa Senhora dos Pobres de Loulé, sr. Raúl Rafael Pinto, recebemos um amável ofício de agradecimento às referências que um nosso ilustre redactor regionalista fez àquela modelar instituição, em artigo publicado, recentemente, nesta revista.

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em sêlos do correio, nome e morada

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espi-nhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

Imprensa

«CAMPISMO»

Sob a direcção de Armando Faia, acaba de sair o primeiro número da revista bimestral de divulgação e técnica *Campismo*. Há que saúdar com entusiasmo e sinceridade esta nova publicação. Ela vem realizar entre nós uma propaganda necessária, útil e, porque é útil e necessária, também patriótica, em favor da prática campista.

O que vem a ser, afinal e rigorosamente, o campismo? Como resposta, transcrevemos da primeira página da nova revista estes dois períodos, de excelente doutrina:

“O campismo, ao contrário do que muitos erradamente pensam, não é um mero desporto. É, sim, uma arte, quase uma ciência. Obedece a leis naturais, tem as suas doutrinas morais, tem os seus princípios técnicos, resultantes de longa experiência e sábia observação de todas as admiráveis coisas da Natureza.

“No verdadeiro campista existe a simplicidade e a naturalidade do pastor transumante dos tempos bíblicos; há nele também a correcção, a generosidade e a elegância moral do cavaleiro-andante da Idade-Média; há nele ainda a coragem calma e o arrôjo decidido do navegador e do bandeirante; há no campista a curiosidade útil do explorador estudos e o espírito de sacrifício e a nobreza de sentimentos do escoteiro real.”

Doutrina excelente é essa, que os distintos colaboradores de *Campismo* desenvolvem e explicam em excelente prosa, acompanhada de gravuras sugestivas, através das 20 páginas deste primeiro número.

Além de Armando Faia, que subscreve um artigo sobre “O problema central do campismo pedestre”, colaboraram os srs. Célio Lima, Aires de Sá Nogueira e Rodrigues de Oliveira.

A redacção do *Campismo* está instalada no primeiro andar do prédio 116 da Rua da Palma.

“PORTUGAL”

Com a sua edição de 23 de Agosto, entrou no sétimo ano de publicação o excelente semanário *Portugal*, de Leiria, dirigido com coragem e com talento pelo nosso querido e ilustre amigo, sr. capitão Marino Sanches Ferreira.

À direcção e à redacção do *Portugal* os nossos cumprimentos.

“CORREIO DE PORTALEGRE”

Assumiu a direcção do magnífico semanário-nacionalista “Correio de Portalegre” o sr. dr. Afonso José Leite de Sampaio, um novo de muito talento e de boa formação cultural, que tanto na qualidade de jornalista como na qualidade de Presidente da Câmara Municipal de Portalegre vem prestando relevantes serviços à terra.

Os nossos cumprimentos.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 186, I série, de 11 de Agosto publica o seguinte:

Portaria n.º 10.160

Reconhecendo-se a necessidade de adaptar às actuais condições da exploração ferroviária as disposições do artigo 99.º da tarifa geral sobre preenchimento das declarações de expedição: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a redacção do mencionado artigo 99.º da tarifa geral seja substituída pela seguinte:

Documentação e verificação das remessas

Artigo 99.º — As remessas devem ser apresentadas a despacho com declaração de expedição em duplicado e do modelo adaptado pela empreza que inicia o transporte. Essa declaração deve ser datada e assinada pelo expedidor, devendo também conter: o nome e morada do expedidor, o nome e morada do consignatário e a sua morada na localidade servida pela estação do destino, ou a do seu representante nessa mesma localidade; número, natureza, marcas e sinais dos volumes; estação do destino; se o transporte é em grande ou em peqnea velocidade; se é pago à partida ou à chegada; se as operações de carga e de descarga são feitas pelos donos da mercadorias ou pelas emprezas, no caso de se tratar de expedição de vagão completo, e indicação do número da requisição do vagão, se a houver.

Nas remessas de animais deve um expedidor indicar, em vez de número, natureza, marcas e sinais dos volumes, a quantidade e a espécie dos animais a expedir.

Nas remessas de mercadorias a granel prescinde-se da indicação do número, marcas e sinais dos volumes.

Se o aviso de chegada da remessa fôr feito pelo telegrafo, persiste a obrigação de indicar morada do consignatário, mas é indispensável que esta seja situada em localidade servida pela estação de destino; igualmente é dispensável a indicação de morada de representante do consignatário.

O «Diário do Governo» n.º 200, I série de 27 de Agosto, publica o seguinte:

Portaria n.º 10:176

Considerando que nas actuais circunstâncias se torna urgente adoptar medidas que permitam avaliar com segurança a ordem da grandeza dos pedidos em atraso sobre fornecimento de material circulante, estabelecendo novas normas quanto à sua requisição:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que o artigo 9.º da tarifa de despesas acessórias, comum a todas as emprezas, seja alterado como se segue:

Artigo 9.º Requisição de vagões:

Os vagões para transporte são requisitados na estação expedidora.

A requisição é feita por escrito no modelo competente, que as estações têm à disposição do público, mediante depósito de 100\$ por vagão, incluídos todos os encargos que oneram actualmente as tarifas. Nela devem mencionar-se a qualidade da mercadoria a carregar, a estação de destino e o nome e a morada do consignatário. Na declaração de expedição deve mencionar-se o número da requisição.

A requisição é válida pelo prazo de trinta dias, contado do dia seguinte ao da sua efectivação, caducando logo que tenha expirado tal prazo se não tiver sido confirmada dentro dos últimos cinco dias do mesmo prazo de validade.

Em caso de confirmação, a qual não implica renovação ou aumento do depósito, a validade prolonga-se por novo prazo de trinta dias, contado a partir do dia seguinte ao do término do anterior período de validade.

A confirmação pode repetir-se por períodos sucessivos de trinta dias, pela forma indicada, até que seja fornecido o vagão ou o requisitante desista do seu fornecimento, desistência que só pode ter lugar antes de ele lhe ter sido oferecido.

A data da requisição é que determina, independentemente das confirmações a antiguidade do pedido de fornecimento de vagões.

Se o requisitante, por motivo alheio à responsabilidade da empreza, não utilizar o material fornecido de harmonia com as indicações da requisição, esta considera-se anulada e o depósito reverte a favor da empreza, podendo esta dispor do vagão.

Em troca do depósito é entregue ao requisitante um talão, que a estação recolhe ao restituir a quantia depositada, quando fôr efectuada a expedição ou quando o requisitante desistir do fornecimento do vagão.

A restituição do depósito que accidentalmente não fôr feita

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

LANIFÍCIOS PARA HOMENS E SENHORAS
QUERE VESTIR BEM COM ECONOMIA?
PEÇA AMOSTRAS DE LANIFÍCIOS À

CASA DAS LANS

DE AUGUSTO LOPES

65, RUA VISCONDE DA LUZ, 75 — COIMBRA

Reconhecerá que merecemos a preferência.

As expedições são feitas pelo correio, contra reembolso.

Economia e sempre padrões de novidade.

no acto da expedição da mercadoria, ou quando da declaração da desistência, pode ser solicitada à estação em que foi feita a requisição, no prazo máximo de dez dias, contado a partir da data da expedição ou da declaração de desistência, e sempre à vista do talão.

Para este efeito considera-se a não confirmação da requisição como tácita declaração de desistência feita no último dia de validade da requisição.

Findo este prazo de dez dias, o reembolso da importância do depósito só pode ser solicitado aos serviços centrais das empresas dentro do prazo de noventa dias, contado a partir do dia seguinte ao do término de validade da requisição.

Se, findo este prazo, não tiver sido solicitado o reembolso, a importância do depósito reverte para as empresas.

Ficam em vigor as disposições dos §§ 1.º e 2.º do artigo 9.º desta tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 178, II série, de 1 de Agosto, publica o seguinte :

Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o estabelecido no 2.º do decreto-lei n.º 27:665 de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 24 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público :

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 19 de grande velocidade, «Bilhetes de identidade para aquisição de bilhetes a meio preço da tarifa geral».

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, estabelecendo a venda de bilhetes de ida e volta em 3.ª classe aos preços da tarifa especial n.º 4-C, nos dias em que se realizam feiras em Cantanhede, Mortágua, Guarda, Miuzela e Freineda, e anulando os avisos E. n.ºs 1:567 e 1:571, datados, respectivamente, de 30 de Novembro de 1939 e 23 de Março de 1940 ;

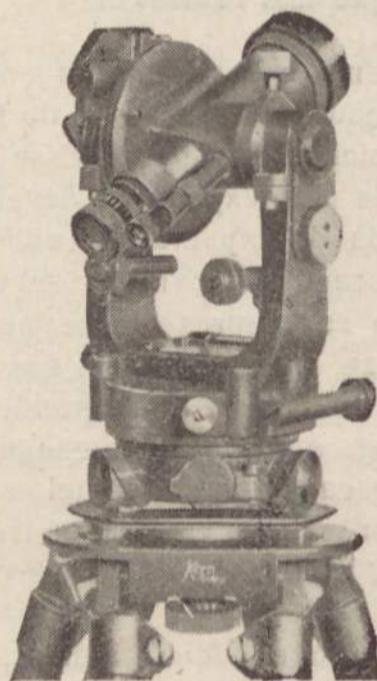
Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, suspendendo a aplicação da tarifa especial n.º 7-C «Bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de emigrantes» ;

Apresentado pela mesma Companhia, suspendendo a aplicação da tarifa especial interna n.º 18, de grande velocidade, «Viagens de grupos artísticos de teatro, de circo, musicais, corais e tauromáquicos e transporte de bagagens dos artistas, de material de cena e de circo, animais amestrados, cavalos para concursos hípicos e montadas de cavaleiros tauromáquicos».

Apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, anulando a benificação e os preços especiais aplicáveis por reembolso nos transportes de toros para serração e de sal comum, estabelecidos, respectivamente, pelos avisos ao público n.º 169, de 2 de Junho de 1932, e n.º 257, de 18 de Março de 1938.

TEODOLITO DE TRIANGULAÇÃO DK M2

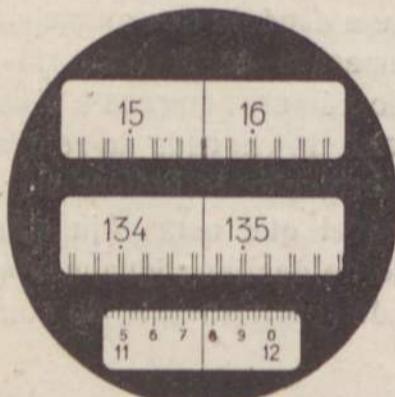
Kern
AARAU



Última criação do Dr. H. Wild, destinada especialmente à Poligonação, Taqueometria e à Triangulação da 3.ª e 4.ª ordem e portanto a todos os Trabalhos de Ponteado

NOVOS E IMPORTANTES DISPOSITIVOS PERMITINDO UM TRABALHO MAIS RÁPIDO E PRECISO

Exemplo de Leitura com Micrometro Óptico. Cada Leitura representa a Média Aritmética de Duas Posições Diametralmente Opostas.



400^g
Vert.-Kreis
15^g60
+ 0,11765
15^g71765

PEÇAM O FOLHETO DK 401a

AGENTES EM LISBOA CARLOS GOMES & C.º L.º DA Rua dos Fanqueiros, 15

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.-28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA