

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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 no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA Apartado 4069, Madrid

1408



16 — AGOSTO — 1946



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
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
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

A C. P. em 1945, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i>	443
Topominia Lisboeta, por <i>Guerra Maio</i>	446
Recordações de Viagem, Castro Laboreiro, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	448
Notícias de Espanha, por <i>D. Juan Cabrera</i>	450
Há 50 anos	451
Imprensa	451
Espectáculos	451
Recortes sem Comentários	452
Parte Oficial	454

A C. P. em 1945

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

TEMOS em mãos o relatório desta companhia relativo ao exercício de 1945, como sempre desenvolvido e bem elaborado documento, o qual muito agrada aos estudiosos. Vamos analisá-lo sumariamente. Todavia, sobre alguns resultados e alguns pormenores estatísticos, nele contidos, bordaremos comentários um tanto extensos e monótonos. Procedemos segundo a nossa consciência, e não para tornar atraentes os nossos artigos. Começaremos por estudar a composição das receitas em 1939 e em 1945.

Segue o quadro comparativo:

	1939	1945
Receitas de passageiros. . .	35,3 %	34,8 %
» » mercadorias G. V. . .	8,5 %	13,4 %
» » » P. V. . .	54,8 %	50,2 %
» fora do tráfego . . .	1,1 %	1,7 %

Esta comparação causa-nos tristeza. A percentagem das receitas de mercadorias P. V., das quais, como está dito e redito, provem o melhor das *receitas líquidas* dos caminhos de ferro, de 1939 para 1945, baixou ainda da já reduzida percentagem de 54,8 para 50! Esta redução mostra que a estrutura económica da nossa grande empresa ferroviária, a qual todos nós desejariamos ver florescente, não tem tendência alguma para melhorar.

A causa da diminuição da percentagem das receitas P. V. está no grande acréscimo das receitas de passageiros e das receitas de mercadorias G. V. Este ultimo foi de 250 %. Sabe-se que este grande desenvolvimento desse tráfego é consequência das demoras e dificuldades no transporte de mercadorias P. V. Esse aumento das receitas G. V., se alguma coisa pôde beneficiar os caminhos de ferro,

foi lesivo dos interesses da nação, bem compreendidos.

Ao passo que o numero de passageiros transportados, de 1939 para 1945, passou de 15.478.255 para 26.252.356, ou seja, um acréscimo de 70 %, as mercadorias P. V., no mesmo lapso de tempo, passaram de 3.356.253 toneladas para 3.643.623, tendo apenas o insignificante aumento de 8 %!

Enquanto se mantiverem estas desfavoráveis condições de exploração, essencialmente anti-económicas, não se pode esperar qualquer melhoria na situação da C. P.. Quanto mais se desenvolver o serviço de passageiros menos remuneradora será a exploração.

Estes resultados confirmam, infelizmente, tudo quanto nestas colunas temos dito sobre as ingratas condições de exploração nas grandes linhas portuguesas. De semelhante situação ninguém é culpado, evidentemente. Mas, conhecidas as causas fundamentais das dificuldades, deve-se procurar, não remove-las visto ser impossível fazê-lo, mas sim procurar por todos os meios minorar-lhes os desastrosos efeitos. Assim, em vez de atrair mais passageiros para as vias férreas, oferecendo-lhes commodos lugares em automotoras, deveria habilitar-se os caminhos de ferro com material circulante P. V., cada vez mais aperfeiçoado, de forma a melhor servir os usuários dos caminhos de ferro, e atrair mercadorias que ora são transportadas pela cabotagem e pelas estradas.

Em regra, os navios de cabotagem não têm condições para transportar economicamente mercadorias sobre o liquido elemento. Mas a cabotagem por meio de rebocadores essa é essencialmente anti-económica. Dois navios — duas resistências ao avanço a sobreporem-se — e um longo e pesado cabo a aumentar o peso morto e a absorver uma

parte da força motora, é um conjunto o qual só como tristíssimo recurso poderá admitir-se. É claro que essas resistências e a absorção de força aumentam muito quando o mar está agitado.

Conquanto não estejam ainda definitivamente apurados os numeros relativos a todo o ano de 1945, sabemos, por pronta e obsequiosa informação da J. N. M. M., que o numero total de toneladas pela cabotagem nesse ano deve regular por 500.000 toneladas, ou seja, cerca de 14 % do total das mercadorias P. V. transportadas pela C. P. (3.643.623).

Sem duvida, não será possível suprimir por completo a cabotagem. Mas pensamos que uma boa parte dessa tonelagem viria ao caminho de ferro, se outras fossem as condições de transporte das mercadorias P. V. nas vias férreas.

De 1939 para 1945 as receitas totais da C. P. passaram de 235.000 contos para 513.000 contos, um aumento de 118 %. O acréscimo nas receitas de passageiros foi de 117 %; nas receitas de mercadorias G. V. de 249 % e nas receitas de mercadorias P. V. de 99 %. Todavia o aumento na tonelagem de mercadorias P. V. foi apenas de 8,5 %. O grande acréscimo de receitas desta proveniência foi, portanto, devido a uma grande elevação de tarifas. Esta circunstância é desastrosa, tanto para a economia dos caminhos de ferro, como para a economia nacional.

Vejamos agora os serviços de passageiros. O número destes aumentou 70 % e as receitas 117 %. Quer dizer, as tarifas de passageiros, que são baixas em Portugal, tiveram um aumento *muito inferior ao das tarifas de mercadorias P. V.*

Ora, estas últimas, a bem do fomento nacional, deviam ser sempre o *mais baixas possível*.

Triste situação é a dos caminhos de ferro quando um rebocador, arrastando penosamente e custosamente barcas com carga, pode concorrer com eles no transporte de mercadorias. Pelo contrário, nada os deshonra, antes é indício de bem equilibrada economia ferroviária, que a camionagem possa concorrer com eles no transporte de passageiros.

De 1939 para 1945 as receitas totais da C. P. elevaram-se de 235.000 contos para 513.000 contos, isto é, um aumento de 278.000 contos. A prova de que esse enorme aumento de receitas *brutas* não foi lucrativo está na circunstância de nada ter melhorado a situação da C. P. nesse lapso de tempo. E não se atribua este estado de coisas apenas às dificuldades da exploração resultantes da guerra. Deve atribuir-se também, e muito principalmente, ao aumento no número de passageiros transportados. Esse serviço é sempre prejudicial aos caminhos de ferro. No caso presente a situação agrava-se ainda pela infelicíssima circunstância de que, enquanto o aumento total no número de passageiros transpor-

tados foi de 70 %, o dos passageiros nos tramueis foi de 90 %! A que serviços está condenada a nossa infeliz C. P.!

Está bem averiguado em todo o mundo que esse serviço de tramueis traz grandes prejuizos às rês ferroviárias. Deles foi vitima, como já várias vezes dissemos, a inditosa Companhia de Oeste, em França, em 1908.

Em Portugal nada admira que a C. P. esteja a ser vitima desses serviços. Não se admite que o caminho de ferro esteja a transportar passageiros a tarifas muito inferiores às dos tramueis eléctricos de Lisboa e Porto.

Daí resultou que, enquanto essas duas companhias progrediam em plena guerra, a mal-aventurada C. P. via a sua situação agravar-se.

Facílma é a explicação desse contraste:

As tarifas dos tramueis eléctricos de Lisboa e Porto são altamente lucrativas, ao passo que as da C. P. são ruinosas.

Ora em vez de as elevar, consideravelmente e gradualmente, elevaram-se fortemente as tarifas P. V. com grave dano da economia do país.

Desconhecemos por completo a quem incumbe a responsabilidade de semelhante situação, e não desejamos ser desagradáveis a ninguém. Pensamos, todavia, que não é com o silêncio, com o comodismo e com o receio da opinião pública irreflectida, que bem se servem os interesses da nação.

Se não é possível suprimir esses serviços suburbanos *que, ao menos, o passageiro pague o custo do seu transporte no tramuei a vapor, o que é justíssimo.*

O futuro apresenta-se-nos muito sombrio, o que bem alto proclamamos. Chamem-nos, embora pessimistas, derrotistas, inimigos dos interesses do público, e até incompetentes. Pouco nos importa.

Já recebemos esses epítetos a quando do estabelecimento da estação, iamos a dizer do barracão, da Trindade e da linha da Senhora da Hora à Trofa. O futuro confirmou plenamente todas as nossas previsões, as quais, além de serem feitas por «incompetentes», foram abafadas pelo ruído das festas, banquetes e homenagens aos promotores de tão estranhas linhas e estações. *Hoje é o erário que suporta as consequências dessas ilusões, se ilusões foram.*

Oxalá não as haja agora.

A tão falada «coordenação de transportes», seja qual for a forma como for levada a cabo *nunca poderá aumentar o tráfego de mercadorias P. V.* Poderá apenas crescer o número de passageiros. Ora, *do que as nossas grandes linhas afflictivamente precisam é de mercadorias P. V., e não de passageiros.*

Repetimos, o futuro antolha-se-nos muito sombrio e, como se trata de um serviço sem o qual o público não pode passar, será, afinal, o erário que

tudo pagará, isto é, todos os contribuintes, incluindo, naturalmente, aqueles que hoje se fazem transportar pelos caminhos de ferro a preços muito inferiores ao do custo.

Tão grande é, porém, a fascinação exercida sobre os engenheiros e dirigentes de caminhos de ferro pelos deslumbrantes serviços rápidos de passageiros, pelas imponentes locomotivas de grande velocidade e pelas rápidas automotoras, eléctricas ou a petróleo, que julgamos muito difícil, se não impossível, desviar a sua atenção desses falaciosos serviços para o de mercadorias P. V..

Pois os serviços de passageiros, com os quais algumas companhias, como as do Norte e do Leste, em França, e as grandes companhias inglesas e americanas deslumbravam o mundo antes da guerra, só eram possíveis em virtude dos enormes lucros que essas companhias retiravam dos serviços de mercadorias.

Essa fascinação é ainda agravada pelo que respeita a instalações eléctricas pela habilíssima e bem dissimulada, propaganda dos fornecedores de material eléctrico, aos quais nenhum meio de reclame escapa. Essa propaganda tem influido, muito mais do que se imagina geralmente, em determinadas electrificações de caminhos de ferro e em certos aproveitamentos de quedas de água, cujas enormes vantagens económicas muitas vezes só existem na mente dos seus promotores.

Que ao nosso conhecimento tivesse chegado nunca até hoje uma electrificação de caminhos de ferro trouxe reais economias nas despesas, quando às despesas de exploração, propriamente ditas, se adicionam os encargos de capital. Essa circunstân-

cia é sempre habilmente disfarçada pondo em relevo as grandes facilidades e comodidades da tracção eléctrica. E, por fim, a elevação de tarifas, a qual tem estado à espreita de ocasião oportuna, entra em cena a fazer sentir os seus efeitos, sempre engenhosamente dissimulados. Uma das companhias onde os resultados financeiros da electrificação foram mais desastrosos foi a do *Midi*, em França, empresa pobre, de escassos rendimentos quilométricos, pouco superiores aos da nossa C. P., rica apenas na imaginação dos portugueses.

Em relação a 1939 o percurso dos combóios de passageiros diminuiu 3.105.382 quilómetros, o que, se foi altamente desagradável e incomodo para os passageiros, *muito beneficiou a economia dos caminhos de ferro*.

O percurso dos combóios de mercadorias, no mesmo lapso de tempo aumentou 18 %, isto é, muito mais de que o acréscimo de tonelagem de mercadorias P. V., o qual foi apenas de 8 %. É uma situação particularmente infeliz e desagradável para os que se interessam pela economia dos caminhos de ferro.

Há, por certo, causas que se opõem ao aumento de carga dos combóios de mercadorias e à redução do seu percurso. Essas causas devem ser muito difíceis de remover, pois não duvidamos um instante de que esses sejam os desejos dos dirigentes da C. P..

Tanto esta circunstância, como a do pequeno tráfego de mercadorias, são particularmente infelizes, e opõem-se tenazmente à melhoria económica e financeira da nossa grande empresa ferroviária.



Topominia Lisboaeta

P o r G U E R R A M A I O

A Camara Municipal de Lisboa, ao que consta, vai dotar as esquinas das ruas e das praças da capital com novas placas, artisticas e elegantes e num gosto adequado, tanto quanto possivel, à architectura de cada bairro. Ocasão optima seria para se reduzir a numenclatura das arterias lisboetas, pois algumas têm um nome maior que a legua da Povoia.

Por que não chamar à avenida Fontes Pereira de Melo, apenas avenida Fontes, à de Antonio Augusto de Aguiar, sómente Aguiar e à praça Duque de Saldanha, apenas Saldanha, diminutivos por que são conhecidas e que alguns moradores já usam nos seus bilhetes de visita?

Eu sei que a pouca diversidade dos nomes e dos apelidos dos portugueses e ainda o deploravel sistema de muitas pessoas juntarem ao seu nome civil, o do pai, da mãe e mesmo do padrinho, os torna extensos em demasia e faz com que seja difficil uma redução logica quando haja que lhe prestar homenagem ao canto duma rua. O que não quer dizer que algo se não possa fazer quando se queira reduzir a topominia da cidade e libertar o cidadão duma despesa inutil quando para essas arterias tenha que passar telegramas.

De que serve pôr-se numa placa o titulo, o grau militar ou o diploma universitario do cidadão homenageado? Para que ha de estar a dizer rua do Conde Barjona de Freitas, Dr. Magalhães Lima, General Sinel de Cordes, quando bastava, rua Barjona, Magalhães Lima e Sinel de Cordes. O que ganha

a cidade em ter uma alameda de Santo António do Capuchos, quando era sufficiente, alameda dos Capuchos? Por que se diz rua Castilho e se não ha de dizer, rua Camilo em vez de Camilo Castelo Branco?

Eu sei que ha nomes como Vasco da Gama, Bartolomeu Dias, Eça de Queiroz, que se não podem reduzir mas ha outros que nada perdiam, antes pelo contrario, só ganhavam com uma amputação. Estão nesse caso, Luis de Camões, Afonso de Albuquerque, Pedro Alvares Cabral, Infante D. Henrique, Alexandre Herculano, Mousinho de Albuquerque, etc. que podiam muito bem ficar reduzidos, a Camões, Albuquerque, Cabral, Infante, Herculano, Mousinho etc. Demais, ninguem jamais deixou de considerar a rua Garrett, senão uma homenagem prestada ao Visconde de Almeida Garrett.

Agora mesmo recebo uma carta da Casa Ferreirinha, do Porto na qual o endereço é limitado a Rua do Infante, e não Infante D. Henrique como a rua se chama. Bem haja.

Ali para o Alto de Santa Catarina, ha uma rua que tinha um nome, simples, bonito e facil de reter na memoria, Rua de Belver. Pois chama-se agora, Rua Dr. Luis de Almeida e Albuquerque. Deus lhes perdoe.

De 1910 a 1925 cometeram-se em Lisboa verdadeiros crimes com a mudança exagerada que se fez do nome das ruas e se não fosse a firme resolução tomada em 1926 pelo general Vicente de Freitas em se acabar com esse lamentavel sistema e que as verear-

ções que se lhe seguiram mantiveram, todas as ruas e praças da capital teriam hoje dois nomes, o antigo e o moderno. O general Vicente de Freitas provou com esse gesto possuir uma qualidade infelizmente rara entre nós, o bom senso, pena foi que ele não tivesse presidido às vereações anteriores, para se ter evitado tanto desvario.

Também o Rio de Janeiro sofreu da mesma doença, quando da implantação da república. Erro de que já se penitenciou, restabelecendo muitos dos nomes substituídos, como a rua da Imperatriz, do Regente, do Intendente, de D. Pedro II e de tantos outros. Eu não desejo que se faça outro tanto em Lisboa. O que lá vai lá vai. De resto punir um erro com outro erro é reincidir no mesmo crime.

O que não quer dizer que eu não aprovasse o restabelecimento de alguns nomes de que o povo nunca se esqueceu, como a rua de Santo Antonio, no Porto, nome que a vereação portuense repoz ultimamente no seu lugar.

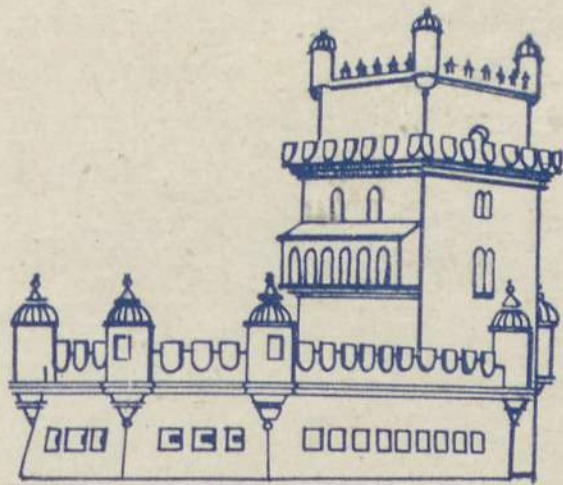
Os municípios que tão desabridamente crismaram as ruas da capital, esqueceram-se de que só quem realisa uma obra tem o direito de a baptisar e se quisermos que os vindouros respeitem o nome que demos

a uma rua ou a uma praça publica, comecemos por respeitar aqueles que o passado nos legou.

O parlamento da República, votou, se não estou em erro, uma lei em que só seria permitido a homenagem ao canto duma rua, 10 anos após o falecimento daquele cujo nome se queria perpetuar. Mas isso foi letra morta e foi pena, por que decorridos dois lustres, muitos herois ou politicos homenageados tinham passado a um justo esquecimento.

Reduza-se pois a nomenclatura das ruas, nas medidas da logica e do possivel, e aproveite-se a ocasião para se suprimirem radical e definitivamente, as legendas biograficas que alguns homenageados têm por baixo do nome, por que, das duas uma, ou ele é um desconhecido e precisa que os seus feitos sejam lembrados, ou o cidadão é um ignorante que o desconhece totalmente.

E já agora não quero, embora tarde, deixar de me associar às homenagens prestadas a Eça de Queiroz—no meu entender o monte cimeiro da nossa literatura—reclamando para o seu nome ilustre uma avenida nova, larga e extensa, por que aquela ruasinha que ele tem à Rotunda, com seis ou sete números de cada lado, não passa duma odiosa ignominia.



RECORDAÇÕES DE VIAGEM

Castro Laboreiro

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

III

O caminho de ferro do Minho termina em Monção. Encontra-se projectado o seu prolongamento até Melgaço pelo plano de 1930, o que se justifica plenamente dada a importância da região, onde se encontra a estância termal do Peso. A camionagem por si só não é suficiente para servir com utilidade a região.

O vale do rio Minho vai-se estreitando gradualmente, e, do lado da encosta sul, desenvolvem-se os contrafortes ásperos de granito escuro da serra da Peneda. Nesta direcção ficam alguns lugares dos mais atrasados do país, devido ao isolamento a que foram votados durante muito tempo. Aqui se localiza Castro Laboreiro e a freguesia da Gavieira com o santuário de Nossa Senhora da Peneda.

O país conhece Castro Laboreiro pela raça dos seus cães e da Peneda tem a vaga noção duma serra cujo nome se aprende na instrução primária, região quase inacessível durante largos anos. Todavia trata-se de localidades que necessitam da protecção oficial para um maior desenvolvimento. Leite de Vasconcelos, mestre entre os cientistas europeus, estudou ⁽¹⁾ a linguagem e a etnografia de Castro Laboreiro e o erudito escritor A. Luís Vaz escreveu a notável monografia "O Santuário de Nossa Senhora da Peneda" ⁽²⁾. Também estudando as danças regionais, o dr. Pedro Homem de Melo, se referiu a Castro Laboreiro no livro "A Poesia nas Danças e nos Cantares do Povo Português" ⁽³⁾.

Hoje para chegar a Castro Laboreiro, a estrada nacional de Melgaço aos Arcos de Vale de Vez, (concluída até Lamas de Mouro) tem em construção um ramal para Castro Laboreiro e com ligação para Espanha, sendo já um cómodo passeio de automóvel, bem diferente das dificuldades que ainda conheci. Por isso creio não ser de todo descabido descrever aqui as impressões da minha visita a Castro Laboreiro em 1938, pois sempre me atraíram estes lugares isolados, destinados a um rápido nivelamento civilizador pro-

vocado pela abertura de estradas, que, aliás, é indispensável construir.

Foi por um dia de Agosto de 1938, que, de madrugada, abandonei as comodidades do Grande Hotel do Peso, estância termal repleta de aquistas, para percorrer a distância de 4 horas até Melgaço e seguir pelo caminho velho de Castro, pois a estrada de Peneda, que liga com Castro Laboreiro, estava em construção e não passava de Cobalhão. O ar fresco da madrugada dava saúde e energia.

Na companhia do guia comecei a afastar-me de Melgaço, avistando durante largo tempo o castelo com a sua torre de menagem, enquanto em baixo corriam serenas e calmas as águas azulíneas do Minho. Caminhava, voltando-me constantemente, para observar a margem galega do rio, de um aspecto semelhante à nossa, ao mesmo tempo que o piso calçado à portuguesa se tornava cada vez mais áspero e difícil. Longe de me diminuir o entusiasmo, avançava apressadamente ao lado do guia, que me ia descrevendo diversos lugares cada vez mais modestos, as casas menos cuidadas, até que a caiação desapareceu para serem apenas de pedra à vista.

Alcançado o alto da encosta da Rolha, continuei até Fiães, antigo e importante mosteiro beneditino, de sólido granito, com uma avenida de Carvalhos na frente.

Depois de Fiães, mais modesta ainda, Alcobaça, a aldeia com casas de colmo e em que os seus habitantes olham receosos para quem passa. A fronteira corre perto, dominando-se, de um vale muito apertado, o rio Trancoso, fio de água que banha uma região muito pobre.

Vencida a encosta da Portelinha, e, por um caminho tão estreito que não é acessível aos carros de bois, comecei a descer. As penedias diminuíram e as

⁽¹⁾ José Leite de Vasconcelos, Opúsculos, Coimbra 1928, vol. II pág. 363 a 372 e Revista Lusitana, vol. XIX, pág. 270 a 280.

⁽²⁾ Braga, 1940.

⁽³⁾ Porto 1941, pág. 34 a 40.

areias provenientes da desagregação provocada pelos agentes térmicos, excesso de frio no inverno, calor forte no verão, aparecem-me com côr branca, melhorando a aspereza da paisagem.

Avisto Castro Laboreiro, que se encontra numa baixa, dominado pelo castelo, necessitado de restauração, dando um aspecto de vida, embora triste no meio da desolação dos rochedos feros que tudo parecem esmagar. Entre muros de pedra e depois de beber largamente numa fonte de água magnífica, como é próprio da natureza granítica da região, entrei na antiga vila, séde de um concelho até 1855, e actualmente aldeia.

Significa Castro Laboreiro, lugar fortificado, castelo, sobre o rio Laboreiro, que lhe passa junto, amenizando com os verdes dos campos de milho, a rudeza formidável das penedias. No século XVI, Duarte Darmas classificou a região de inóspita e é sem dúvida a melhor designação que se pode dar. É constituído Castro Laboreiro por casas térreas, na sua maioria as mesmas que José Augusto Vieira descreveu no "Minho Pitoresco", enquanto uma ou outra têm uma espécie de primeiro andar. Possuem as castrejas habitações para verão e para inverno, denominadas brandas e inverneiras, a que se referiu o Senhor Prof. Doutor Orlando Ribeiro num interessante estudo.

Simples a igreja paroquial e sem comodidade, porém melhorada pelo actual pároco, que a mandou sobradar em 1920, pois até o então era terra batida como nalguns lugares em África. Digna de apreço é a praça, que infelizmente perdeu o antigo pelourinho, com a escola primária bastante razoável e de edificação moderna, tendo perto o único estabelecimento

comercial, vulgar destas povoações, aonde tudo se vende. Praça bem portuguesa, retrocede-se alguns séculos na sua contemplação, tal o aspecto antigo e ao mesmo tempo pitoresco, com casas de perpeanho e de apresentação regular.

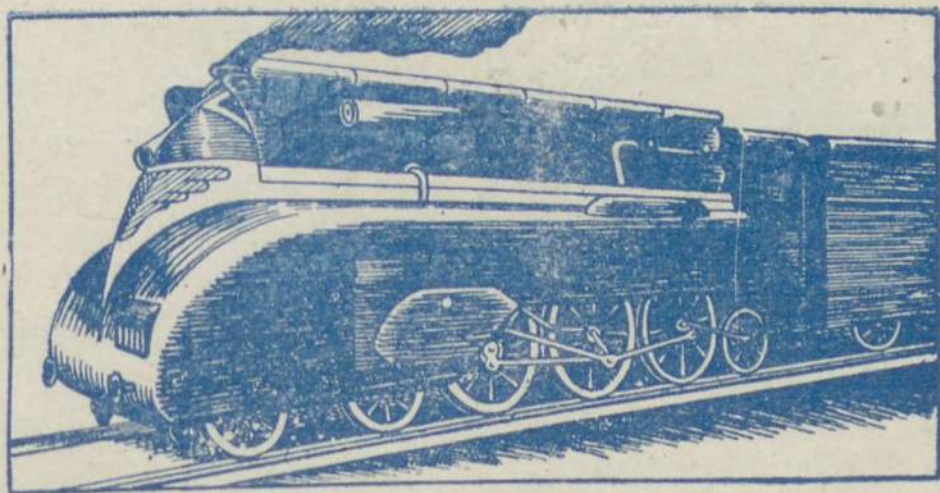
O castelo, reedificado por D. Diniz, assenta nas rochas, dominando a povoação, enquanto o escuro das penedias lhe dá maior severidade e tristeza.

Não parece de maneira alguma que se esteja no Minho, risonho e belo, mas na serra da Estrela, existindo semelhanças com o castelo de Monsanto na aldeia mais portuguesa do país.

A-pesar-da atracção que o ineditismo da região me provocava, bem diferente do que até então, o tempo não admitia delongas, e, a cavalo, abandonei Castro Laboreiro, para subir a serra, descer a encosta áspera do penedo Lagarto, nome dado pela sua forma, e penetrar na suave chã de Lamas de Mouro.

O silêncio serrano impressionava, a noção de isolamento tinha sabor primitivo.

Percorri caminhos velhos até avistar Cobalhão, lugar nessa época alcançado pela estrada e onde um automóvel de Melgaço me esperava. A povoação é superior a Castro Laboreiro, com escola moderna, igreja melhorada pelo pároco, e, facto interessante a dar uma noção de arranjo, as portas todas numeradas. Na véspera, em Melgaço, dissera que estaria em Cobalhão às 18 horas e, com atrazo de cinco minutos apenas, cumpria o prometido, depois de percorrer ásperos e rudes caminhos. Não faltei à minha costumada exactidão e só compreendi a importância da estrada, quando o automóvel começou a vencer rapidamente o percurso até Melgaço.



Notícias de ESPANHA

Por D. JUAN CABRERA

(Nosso redactor em Madrid)

Viagens de Turismo ao Norte de Espanha

A Direcção Geral de Turismo do Estado Espanhol organizou uma série de viagens de turismo em autocarro pelo Norte de Espanha, que compreende várias itinerários muito interessantes ao longo da costa e também excursões aos arredores de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijon e Vigo. O preço destas viagens, muito reduzidas, inclui também o alojamento em hotéis de primeira classe.

Redução nos itinerários do Norte de Espanha

Por motivos da implantação da tracção eléctrica entre Madrid-Ávila e Segóvia, ficou reduzido notavelmente o tempo que gastam no trajecto os combóios expressos do Norte de Espanha. Os novos serviços, já em vigor, ganham uma hora, aproximadamente, entre Madrid e Ávila. Para não variar totalmente os itinerários que dizem respeito, também das relações internacionais, esta redução de tempo obtem-se atrasando as saídas de Madrid e adiantando as chegadas.

Nova linha Portugal-Espanha-Suiça

A Companhia Holandeza de Linhas Aéreas (C. L. M.) iniciou o serviço de uma nova linha de aviões, estabelecida com o percurso Lisboa-Madrid-Genebra-Amsterdão. Esta linha funciona como complemento da linha directa que já está funcionando anteriormente e, permite um serviço directo com a Suiça.

Excursões turísticas

A Direcção Geral de Turismo organizou uma série de excursões pela costa norte de Espanha e também nos arredores de San Sebastián, Santander, Corunha e Vigo. Há notícias de que a Junta de Turismo de Vigo está organizando uma excursão a Portugal, em data muito próxima.

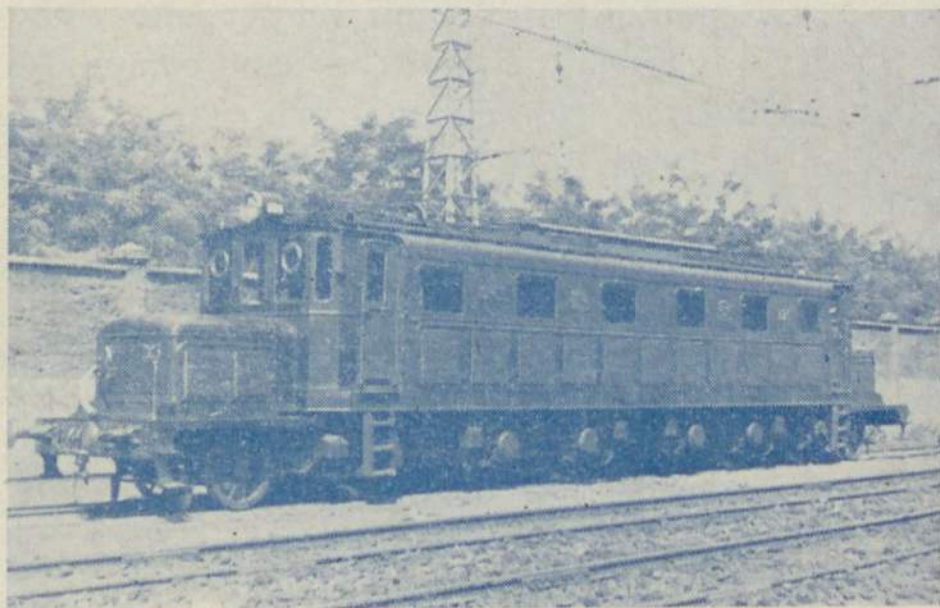
De Nova York ao Oriente, por Lisboa e Madrid

A Companhia Americana T. W. A. estabeleceu uma nova linha aérea entre Washington e o Cairo,

passando por Lisboa e Madrid, o que constitue uma variante do que vem funcionando por via Roma. Esta segunda linha presta o mesmo serviço entre Washington e Madrid, de onde bifurca com a de Roma, voando para o Cairo por Argel e Tripoli.

Combóios eléctricos nos arredores de Madrid

A R. E. N. F. E. estabeleceu, para a temporada de verão, um intensíssimo serviço de combóios eléctricos nos arredores de Madrid, servindo não só a Serra de Guadarrama mas também as cidades de Ávila e Segóvia. Cento e sessenta combóios



ESPAÑA — Uma das primeiras locomotoras eléctricas que começaram a circular nas linhas da fronteira francesa. — (Cliché do autor)

diários asseguram um grande movimento de passageiros e de mercadorias e a tracção eléctrica permite que os combóios de largos percursos realizem a viagem entre Madrid e Ávila em menos de uma hora.

Nova estação ferroviária em Zamora

Está quasi concluída a nova Estação Monumental para as diversas linhas férreas que afluem à cidade de Zamora. Este edifício é no estilo Renascença, de traçado belo e de amplas proporções. A sua fachada lembra a da famosa Praça de Monterrey, de Salamanca. O seu vestíbulo é vasto e tem vários andares, que permitem um tráfego intenso. Esta nova estação, em vésperas de entrar em serviço, servirá para a linha directa Madrid-Galiza por Zamora e Puebla de Sanabria,

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 Agosto de de 1896)

Linha electrica no Porto

Tiveram o melhor exito as experiencias officiais da tracção electrica no Porto, a que no ultimo numero aludimos.

Realizaram-se tres viagens, duas das quaes entre a rua do Infante D. Henrique e o Ouro, um percurso de 3.600 metros. Na primeira, ascendente, gastaram-se 20 minutos, havendo seis paragens e rebocando o carro electrico tres outros carros dos ordinarios; na segunda, descendente, rebocando o carro, 13 minutos, com uma paragem; na terceira, ascendente, só até á Arrabida, 12 minutos. Guiava o comboio o engenheiro electricista sr. Frank Ross.

Seguindo o parecer dos technicos foi imposto á companhia Carris de Ferro do Porto, a condição de que os carros tenham a velocidade de 14 kilometros por hora.

A maxima força empregada na experiencia foi de 60 cavallos, por se ter dado a coincidência de, na mesma occasião em que se realizava a experiencia para a rua do Infante D. Henrique, subir o outro carro electrico pela rua da Restauração.

A força empregada nas outras viagens foi quasi sempre de 30 cavallos e algumas vezes menos ainda. A machina, que está installada na Arrabida, tem a força de 150 cavallos.

Estão já concluidos os macissos para o assentamento de uma outra machina igual á que funciona e de outro dynamo. Tanto a machina, como o dynamo já estão na alfandega e brevemente vão ser collocados nos seus respectivos logares.

Relativamente ao carro que serviu, foi construido sob a intelligente direcção do zeloso chefe das officinas o sr. Victorino Ribeiro Lobo, e, é no interior e exterior igual aos outros tres, que teem andado em serviço, na linha da Restauração, menos nas plataformas, que são maiores do que as dos outros. Foram mandados construir com mais capacidade, não só para comportar maior numero de passageiros como também para conducção de bagagens.

A plataforma da rectaguarda póde comportar 12 passageiros e a da frente 8. O carro completo leva 40 passageiros. Em cada uma d'ellas ha uma corrente de ferro, que, quando o carro fôr em movimento, tem de ser fechada, para indicar aos passageiros que o espaço vedado, é exclusivamente para o conductor do carro electrico.

Outras modificações se fizeram. A subida para as plataformas faz-se por um só estribo enquanto que nos outros era por dois. A plataforma é fechada por meio de uma porta de ferro, que abre em duas, o que não succedia nos carros antigos, que era por meio de um varão de ferro.

As bombas de engate também foram construidas por um novo systema que muito facilita o movimento do comboio, em toda a linha, mas com especialidade nas curvas, ainda que sejam de um raio de 25 a 30 milimetros. Teem molas dispostas de maneira que o comboio em marcha não precisa de esforço extraordinario para vencer uma rampa ou passar n'uma curva, visto que o engate do primeiro carro faz girar a mola da bomba ora para a direita ora para a esquerda, conforme a curva, ora para cima ora para baixo, segundo é na subida ou na descida.

A distribuição de luz electrica é também diferente. Nos carros antigos as tres lampadas estavam reunidas no centro

do carro e as plataformas achavam-se em sentido horisontal. No novo carro as lampadas estão distribuidas em tres pontos separados uns dos outros na parte superior do carro e em sentido vertical, como em sentido vertical estão as das plataformas, o que permite que o fóco da luz irradie em maior espaço.

O serviço dos carros entre a rua do Infante D. Henrique e a estação do Ouro começou no dia 3, sendo n'esse dia verdadeiramente extraordinaria a affluencia de passageiros

Linhas portuguezas

Ramal de Cascaes. — Dissémos, quando mais desenvolvadamente tratámos da guerra movida contra o horario dos comboios d'este ramal, que o melhor seria estabelecer-se carreiras de omnibus para o serviço e estabelecimento de banhos da Póça.

A administração d'este estabelecimento também assim o julgou, organizando para commodidade dos banhistas, carreiras de *char-à-bancs* entre Cascaes e os banhos da Póça e d'estes para o apeadeiro de S. João do Estoril, á chegada dos comboios que partem do Caes do Sodré ás 5,45 e 7 horas da manhã e de Cascaes ás 8 1/2.

Alegra-nos tanto esta resolução da empresa de banhos que aqui lhe deixamos este reclamo gratuito.

— A camara municipal de Cascaes resolveu officiar á comissão executiva da companhia real, agradecendo o serviço que o novo horario presta ao publico e áquella villa.

Tem levantado reparos a conservação do edificio da estação do Caes do Sodré que se sabe ser provisorio, como provisorio é o assentamento da via n'aquelle ponto.

Sabemos que ha muito tempo a companhia real tem feito e já approvedo o projecto da installação definitiva, mas não pode effectuar a sua construcção sem que a camara municipal de Lisboa termine os trabalhos dos canos de esgoto e mais obras que tem a fazer.

Imprensa

«VIDA RIBATEJANA»

Com magnífico aspecto gráfico, uma sugestiva capa, e texto muito variado em que se destaca excelente colaboração assinada por alguns nomes conhecidos, publicou o nosso colega *Vida Ribatejana*, o seu número especial de Julho. Pelo bom gosto do arranjo gráfico e pelo interesse de leitura, marca um acontecimento de registo na vida da Imprensa. Felicitamos o simpático jornal de Vila Franca.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30e 21,30 — «Ladrão, precisa-se!...».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «O marinheiro invencível».

COLISEU — Às 21,45 — «Cinema».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Recortes sem Comentários

As casas onde viveu Augusto Gil

Na noite de 18 de Junho de 1907, quando o conselheiro João Franco chegou do Porto ao entrar na estação do Rossio, rebentou formidável desordem. Formara-se uma barricada à porta do Café Martinho, que debalde a Municipal e a Polícia tentavam invadir. O coronel Malaquias Lemos, comandante das guardas, desde aquele dia, por ter baqueado do cavalo, deu proporções adamastorianas aos motins populares.

No meio do tumulto distingui Augusto Gil, o meu querido «compadre» Gil, que claudicava aflito, a procurar sair da perigosa confusão.

Servindo-me do meu cartão de jornalista, que a Polícia respeitava, atravessei como me foi possível, dei o braço ao poeta, que sorria, e levei-o para as bandas da Avenida da Liberdade. A minha ideia era subir pelo elevador da calçada da Glória até S. Pedro de Alcantara e acompanhar o amigo à casa onde ele então residia, na travessa das Mercês, na pensão da D. Maria, cognominada «a Ilha dos Cágados». Cá em baixo, no prédio pegado com a capela dos Pombais, onde jazia o cadaver do ministro de D. José I. morava Amadeu de Freitas; ao lado, em quarto comum. Jorge Santos, hoje diplomata, e João Gouveia, o inventor. Ambos poetavam, um com sentido prático da vida, o outro sempre nas nuvens.

Por isso, talvez, ao espaço dedicou seu engenho, que se não fosse português já o teria enriquecido e glorificado.

O tratamento mutuo de «compadres» aplicado ao Gil e a raros significava fraternidade, amizade sem peias, e ela jamais se quebrou, através de tantas agitações políticas, entre os que se tratavam por aquela forma. Era um maçomismo de affecto, intuitivo e sólido.

Os «compadres» eram poucos e se algum dos rapazes conhecidos, que não merecia a honraria, tentava, alcançá-la e condecorar-se com a designação, nós não lhe correspondíamos. Só havia um «compadre» honorário: o doutor Coelho de Carvalho, grande amigo e que, por sua idade e barbaças brancas de visorrei, não podia acompanhar-nos às «hortas», às «tertulias», apesar de não lhe faltar vontade. Era o unico academico que venerávamos. Nesse tempo eramos iconoclastas. Desdenhávamos dos titulos e das comendas. Ai de nós! Os «compadres», se não entraram todos na Academia, muitos deles foram e são comendadores.

Recolhido á sua «Ilha dos Cágados», naquela tormen-

tosa noite de desordem, Augusto Gil recitou-me os versos que me dedicou no «Canto da Cigarra», quis hospedar-me no seu quarto, o que recusei, e dai pouco, lá pelas duas da manhã improvisou-se uma ceia. Estavam presentes muitos dos outros habitantes da «Ilha dos Cágados»: Celestino Steffanina; Avelino de Almeida, que escreveria as páginas anticlericais da «Lanterna», depois de ter penetrado, como aluno, a vida dos seminários; Ferreira Martins, jornalista, que me dizem ter emigrado para a América do Norte; Afonso Gaio, que não era certo na pensão; alguns militares do exército e da armada e o bando de poetas que arranchava na mesa da «Ilha».

Havia ali gente de todos os partidos mas, diante da santa boemia, eram todos correligionários — e então erguiam-se os copos, faziam-se discursos em que se esqueciam os idolos republicanos, os conselheiros da monarquia, Max e Kroppotkine, todo os teóricos, mas proclamava-se a fraternidade universal.

Julgo que aquele universalismo era só de poeta, e especialmente dos dignos do titulo de «compadres», como Alexandre Braga e Alberto Costa, que se alcunhou de *Pad-Zé*, antes o «compadre Zé» e o Artur Leitão, o mais audaz dos rebeldes, a fingir-se terrível, quando era um romantico e, por consequencia, bom.

Augusto Gil grande poeta, estava empregado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, então instalada na Rua Nova da Trindade, 48, 1.º. O artista devera o lugar á amizade do homem de cara feia e alma bonita que se chamou Leonildo de Mendonça e Costa, cuja actividade era enorme e a bolsa inesgotável para acudir aos jovens colegas. Eu nunca me servi dela; o Gil ganhava o seu pão embora fosse pouco assiduo em amassá-lo. Ir á redacção incomodava-o, mas trabalhava muito no seu quarto da «Ilha dos Cágados».

Triunfante a República, Augusto Gil que desde a Universidade afirmara as suas ideias democráticas, não se aproximou do Governo Provisório, assediadissimo pelos que não eram republicanos e falavam dos «saudosos tempos da propaganda». Houve quem o lembrasse, sob a capa anonima.

Avelino de Almeida, seu camarada de pensão e redactor d'*O Século*, recordara o artista e as suas opiniões. Ao ler o artigo, ignorando quem o escrevera, o poeta dirigiu uma carta ao jornal e dela destacamos este belo trecho:

«Mal do País e mal da república se todos os democratas se julgassem, só pela razão de o serem, com o direito a um

CEL

É a marca dos condutores eléctricos cujo qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

E DISTRIBUIDOS PELA:

SODIL

Sociedade Distribuidora, L.^{da}

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

subsídio do magro tesouro nacional. Voltava outra vez o devorismo e mais famélico ainda do que nos tempos da monarquia. Apetite de gente nova, calculem....»

Eu disse-lhe que não tinha direito de recusar o posto que lhe ofereciam: animei-o com uma frase: — Se deixas vaga a Direcção Geral de Belas Artes, instala-se nela um teu correligionário dos históricos de 10 de Outubro e que percebe mais das males-artes que das outras.

Aacbou por consultar amigos e conhecidos, cheio de escrúpulos exagerados, e aceitou o lugar que lhe cabia por formal plebiscito.

Foi feliz, à parte as tontices que enchem as almas dos poetas, os nadinhas que os aborrecem. Encontrara no amor da esposa o consolo de que carecia a sua alma de imaginário, de sonhador, de visionário.

De vez em quando, recordávamos o passado, aquela travessa das Mercês, com a sua «Ilha dos Cágados» no prédio que tem hoje o número 9; a taberninha da «tia Leonarda», tão frequentada por artistas e que se abria na esquina no prédio 21 da rua de Luz Soriano; o quarto de Amadeu de Freitas, na propriedade actualmente sob o número 42, e as nossas noites: «o nosso amor pela noite», dizia ele.

Não quero contar o que me aconteceu na hora do falecimento do poeta. Embora tenha o testemunho de quem me sossegou, ainda se podia duvidar do sucedido, tal foi a presciencia do fim do querido amigo, que não sabia doente, senão desde aquela tarde. Fora atacado de bronco-pneumonia.

Ele morava no primeiro andar do lado esquerdo do prédio que ainda tem o número 100 na rua de Bartholomeu Dias.

Nessa noite de 26 de Fevereiro de 1929, voltando a gentil cabeça para a esposa e para o cunhado, o ilustre poeta, e também meu estimado amigo, dr. Ladislau Patrício, disse-lhes: «Abram a janela, quero ver pela última vez, as estrelas».

Deixou o mundo pelas sete horas da manhã, tendo contemplado ainda os lumieiros de Deus, aos quais todos os poetas fazem versos mas poucos tão lindos como os do grande artista que quis sentir, em despedida do mundo, o reflexo dos astros nas suas pupilas a finarem-se. — *Rocha Martins.*

(Do *Diário de Notícias*)

As bichas

O que se passa em Ilhavo está excedendo todas as marcas e é de lamentar que nenhuma autoridade procure pôr cõbro a isto.

A's 11 horas da noite já se vêem deitados, às portas das padarias da boroa, grupos de mulheres, que ali ficam até às 8 horas da manhã — hora a que começa a distribuição daquele pão.

Pela madrugada fora, à medida que vão chegando outras pessoas, começam o alarido, os gritos, as risadas, as questões, os conflitos e quem tem a infelicidade de morar perto das padarias, já não dorme mais.

Isto é o que há de mais intolerável, numa terra como a nossa.

Quando se põe termo a esta situação que incomoda os habitantes da vila e envergonha a nossa terra?

(De *O Ilhavense*)

Quem é De Gasperi?

De Gasperi, actual Primeiro Ministro italiano, que tanta prudência e firmeza tem demonstrado, nas difíceis circunstâncias do plebiscito do regime, é uma individualidade modesta e um homem de estudo.

Nasceu em Trento, ao sul da Passagem de Brenner, numa altura em que essa cidade era austríaca.

COMPRE



Cooper Espesura Regular 006 — Pacote de 5 laminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 laminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lamina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO MACEDO, LD.^a

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

Tomou parte no Parlamento austríaco onde defendeu sempre os direitos dos italianos.

Durante a guerra de 1914 foi preso pela polícia austríaca, pela sua actividades considerada perigosa.

Finda a guerra, Tinto passou para Itália.

De Gasperi entrou então na política italiana.

Dado, porém, o sistema de monopólio de Mussolini, De Gasperi foi preso em Itália e condenado a dois anos de cárcere.

Encontrou abrigo no Vaticano, onde foi nomeado primeiro bibliotecário, com um ordenado de 32 libras por mês.

Trabalhou afanosamente na organização do catálogo da livraria, do Vaticano, mas, quando se deu a queda do fascismo, estava esgotado e pobre.

Ao ser chamado para Ministro dos Estrangeiros do gabinete do Bonomi, após a rendição italiana, as suas dificuldades financeiras eram tão grandes que teve de pedir um avanço para comprar um fato azul.

Em compensação tinha-se formado nele um grande latinista.

(De *A União*)

Um avião entrou num 58.º andar!

No dia 20 à noite, em Nova-York, um bi-motor do Exército norte-americano chocou violentamente, contra o magestoso arranha-céus do Banco Manhattan, que tem 70 andares. O aparelho embateu e enfiou pelo 58.º andar, explodindo em seguida com enorme fragor e ficou completamente destruído.

Foram encontrados 5 corpos carbonizados e horrivelmente esfacelados, no referido andar.

(Dos Jornais)

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», 133, II série, de 11 de Junho, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto-lei n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para engenheiros civis, de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto por aviso inserto no *Diário do Governo* n.º 41, 3.ª série, de 19 de Fevereiro do corrente ano:

António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo.
Albano Castel'Branco Pires Marques.
Joaquim Pedro Ferreira Júnior.
Rui José de Oliveira Pegado.
António Duque Martinho.
Alberto de Ilundain Ramalho Fontes.

A presente lista foi homologada por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 3 do corrente e o presente concurso é válido para o preenchimento das vagas existentes e das que se produzirem durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no *Diário do Governo*, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

O «Diário do Governo», n.º 151, III série, de 2 de Julho, publica o seguinte:

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 de provas práticas para o preenchimento das vagas de chefes de secção do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto por aviso inserto no *Diário do Governo* n.º 96, 3.ª série, de 26 de Abril de 1946:

Álvaro Mendonça Narciso da Silva (a).
António Ferreira Sarafana.
António Joaquim da Fonseca Santos.

António José Mimoso Faísca.
Carlos Santos Gonçalves Gião.
Eduardo Ferreira Júnior.
Fernando Guilherme Resende da Rocha.
Joaquim Guilherme Dinis Ferreira (b).
José Alves Pinto Baptista (a).
José Helius Coutinho Correia da Silva.
Pedro Mário Oliva (a).
Teófilo Alves Pereira.

É concedido o prazo de quinze dias para reclamações, a contar da data da publicação no *Diário do Governo* da presente lista, devendo os candidatos mencionados nas alíneas (a) e (b) apresentar, respectivamente, pública-forma da sua carta de licenciatura e a sua caderneta militar.

O «Diário do Governo», n.º 153, II série, de 3 de Julho, publica o seguinte:

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

Presidente — engenheiro António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento.

Vogais:

Engenheiro Manuel Gonçalves Malhado Júnior.
Engenheiro António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo.

O «Diário do Governo», n.º 249, II série, de 29 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por despacho de 21 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna, n.º 1, de pequena velocidade, a diversas mercadorias, como sejam: hortaliças e legumes verdes, frutas frescas, utensílios de barro ou de grés, taras,

SINCLAIR & VALENTINE Co.

NEW YORK U. S. A.

FABRICANTES DE TINTAS TIPOGRÁFICAS E LITOGRÁFICAS (OFF-SET)

PARA ENTREGA IMEDIATA

Nos seus Agentes Gerais para Portugal

MOITINHO D'ALMEIDA, L.^{DA}

RUA DA PRATA, 71, 1.º

TELEFONE 21017

pez, etc., e bem assim limitando à aplicação dos respectivos preços de tarifa geral o transporte, também em pequena velocidade, de álcoois, bebidas gasosas ou refrigerantes, xaropes para refrigerantes, caparrosa branca, sêmola e farinhas de arroz ou de cereais, legumes e frutos não designados em barricas ou sacaria ordinária, papel de impressão ordinário, minério de arsénico não designado, alcachofras comestíveis e malaguetas e pimentos frescos.

O «Diário do Governo», n.º 152, II série, de 3 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 21 do corrente mês, de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa de vagões particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para vigorar nas linhas de todas as empresas ferroviárias, pelo qual é alterado o artigo 3.º e aditado um novo número, o 6), ao artigo 15.º da mesma tarifa, como segue:

ARTIGO 3.º

Utilização dos vagões

1) Os vagões só podem circular:

a) Ao serviço dos seus proprietários como expedidores ou consignatários, e exclusivamente no transporte das mercadorias que constem do alvará de licença de circulação passado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

b) Ao serviço das empresas:

Por meio de requisição, nos termos legais;

Por meio de oferta dos proprietários ou tomadores de aluguer, nas condições do artigo 4.º;

Quando os vagões forem expedidos em vazio, nas condições do artigo 5.º;

c) Ao serviço daqueles que tomarem de aluguer, nas condições aprovadas pelo Governo, os que forem propriedade de firmas transitárias legalmente constituídas ou por estas alugados no estrangeiro, somente, num caso ou noutro quando figurar no alvará de licença de circulação cláusula que expressamente permita esse aluguer. Em ambos os casos devem figurar como expedidores ou consignatários as firmas transitárias ou os tomadores de aluguer, excepto quando se trate de vagões frigoríficos carregados com remessas de géneros frescos.

2) No acto da expedição de qualquer remessa, a carregar em vagão particular é necessária, salvo nos casos previstos no número seguinte, a apresentação do boletim de autorização emitido pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou por qualquer organismo corporativo ou de coordenação económica, mas, nestes últimos casos, devidamente visado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

3) É dispensada a apresentação do Boletim a que se refere o número anterior quando a remessa seja constituída por:

a) Adubos, fungicidas e insecticidas ou carvão mineral, nacional, carregados em vagões de propriedade dos respectivos produtores;

b) Gasolina, nafta, óleos combustíveis ou petróleo, quando carregados em vagões reservatórios de propriedade dos respectivos distribuidores;

c) Géneros frescos, carregados em vagões frigoríficos.

4) Fica também sujeita à apresentação do boletim indicado no n.º 2) a utilização dos vagões de propriedade das firmas transitárias, excepto quando se trate de vagões frigoríficos carregados com remessas de géneros frescos.

5) Em consequência da observância destas disposições

Santos Mendonça, L.^{da}

LISBOA

PORTO

Rua da Boa Vista, 83

Praça da Liberdade, 114

PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)

para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS
E SANEAMENTO



Solicitamos inquéritos

Pour tous les affaires et pour l'échange
de monnaies adressez vous aux banquiers

Almeida, Basto & Piombino & C.^a

52, Rua do Ouro, 54

LISBOA



Ad. Tel. «Almeiro»

Telf. 2 2076

e por excepção ao disposto nas alíneas a), c), e e) do n.º 1) do artigo 15.º desta tarifa, os vagões particulares para cuja utilização for necessária a apresentação do boletim ficam isentos da taxa de depósito durante o período de trinta dias consecutivos, contados das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída (alínea a), ou das 0 horas do dia seguinte ao da chegada (alínea c), ou ainda das 0 horas do segundo dia seguinte ao da sua entrega em ramal particular, quando este não for propriedade do dono dos vagões (alínea e).

ARTIGO 15.º

Vagões em depósito

É aditado a este artigo o seguinte número.

6) Perante as empresas, ferroviárias, as firmas transitórias que cederem de aluguer os vagões frigoríficos de sua propriedade ou por elas alugados no estrangeiro são solidariamente responsáveis com os pagadores de porte das remessas transportadas nesses vagões pelo pagamento das importâncias que forem devidas por depósito dos mesmos vagões.

O «Diário do Governo», n.º 153, II série, de 4 de Julho, 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 de 27 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a alteração de preços no percurso espanhol aplicáveis ao transporte de passageiros e bagagens para o comboio *Lusitânia-Expresso*, pelo que fica modificado, em conformidade, o aviso ao público A. n.º 640, de 28 de Maio de 1940, e anulado o aviso ao público A. n.º 897, de 21 de Fevereiro do corrente ano.

O «Diário do Governo», n.º 157, II série, de 9 de Junho, 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 de hoje de esta Direcção Geral o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal estabelecendo o serviço que presta o apeadeiro de Covas, da linha de Guimarães.

O «Diário do Governo», n.º 165, II série, de 18 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual é anulada, na parte que interessa àquela empresa, a tarifa especial n.º 107, de grande velocidade, bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, em serviço combinado com as restantes empresas ferroviárias

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 5 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual são anuladas as tarifas especiais n.ºs 1, 4, 5, 9 e 10 de grande velocidade e a n.º 2 de pe-

quena velocidade, da rede própria da referida Companhia, e as n.ºs 1, 4 5 de grande velocidade do Minho e Douro, na parte aplicável à linha do Vale do Tâmega, bem como são anulados diversos avisos ao público relativos às tarifas acima citadas.

O «Diário do Governo», n.º 166, II série, de 18 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é anulada, na parte que interessa à referida, a tarifa especial n.º 107, de grande velocidade — bilhetes de ida e volta a preços reduzidos —, em serviço combinado com as demais empresas ferroviárias.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é anulada, na parte que interessa à referida empresa, a tarifa especial n.º 107, de grande velocidade — bilhetes de ida e volta a preços reduzidos —, em serviço combinado com as demais empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 167, II série, de 20 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 3:713 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 168,959.60 e 169,027.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Pombal e distrito de Leiria e confronta ao norte e poente com a sociedade de Produtos Resinosos e ao sul e nascente com caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 168, II série, de 22 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881 que sejam declaradas sobranças três parcelas de terreno com as superfícies, respectivamente, de 3^{m2},31, 7^{m2},83 e 4^{m2},57, à esquerda da linha férrea do Norte (variante de Espinho) entre os quilómetros 3,205.00 a 3,216.25, 3,266.67 a 3,310.00 e 3,328.57 a 3,351.42, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:592, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de S. Félix da Marinha, concelho de Vila Nova de Gaia e distrito do Porto, e confrontam, a primeira, ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Américo Ferreira de Couto e ao poente com o caminho público e, a segunda e terceira, ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Américo Ferreira de Couto e ao poente com o caminho de Ferro.